

## X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

### A. Verkehrswege.

#### a) Gemeindestraßen.

##### 1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1904 wurden neu benannt:

Im I. Bezirke: Beethovenplatz, der von der Lothringerstraße, Kant-, Fichte- und Christinengasse begrenzte Platz;

im II. Bezirke: Lobaugasse, parallel zur Harrachgasse laufend, führt vom Kaisermühlendamme gegen die alte Donau;

im III. Bezirke: Egelstraße, verbindet die verlängerte Dietrichgasse mit der Erdbergstraße, nach Karl von Egel, geboren 1812, gestorben 1865, Vaudirektor der Südbahn; Fruethstraße, verbindet die Erdbergstraße in der Richtung gegen die Kaiser Josefsbrücke mit der Schlachthausgasse, nach Josef Frueth, welcher von 1810 bis 1835 Grundrichter in Erdberg war; Lustgasse, führt von der Hainburgerstraße auf den St. Nikolaus-Platz, nach der benachbarten früheren Lustgasse, welche in die Hainburgerstraße einbezogen wurde; Maria Josefa-Park, die im III. und X. Bezirke, zwischen Landstraßer Gürtel, Verbindungsbahn und Heugasse befindliche Anlage, nach der Frau Erzherzogin Maria Josefa; St. Nikolaus-Platz, zwischen der Keiner- und Rüdengasse, nach dem ehemaligen Zisterzienserkloster St. Nikolaus;

im IV. Bezirke: Pexvalgasse, die neu eröffnete Gasse zwischen der Schönbürg- und der Starhembergasse, welche den Wiednergürtel mit der Schellinggasse verbindet, nach Dr. Josef Max Pexval, dem berühmten Mathematiker und Erfinder des ersten lichtstarken photographischen Doppelobjektives, der als a. o. Universitätsprofessor zu Wien am 17. September 1891 starb;

im V. Bezirke: Siebenbrunnenplatz, der vor dem Hause Koglasse 25 entstandene Platz, der von der Siebenbrunnen-, Brandmayer- und Koglasse durchkreuzt wird;

im VII. Bezirke: Neubauer Kinderpark, der auf der Area Kaiserstraße Nr. 104 geschaffene öffentliche Park;

im VIII. Bezirke: Hamerlingplatz, der auf den Josefstädter Reiterkaserngründen entstandene Platz, nach dem berühmten österreichischen Dichter Robert Hamerling; Mesheimgasse (Josefstädter Reiterkaserngründe), die kleine Gasse, welche die Schönborn-gasse und Kupfagasse verbindet, nach dem österreichischen Dialektdichter Anton Freiherrn von Mesheim; Krotenthalergasse (Josefstädter Reiterkaserngründe), die parallel zur Florianigasse verlaufende Gasse, welche die Skodagasse mit der Schönborn-gasse verbindet, nach dem ehemaligen Pfarrer und Mitgliede des Piaristenkollegiums Krotenthaler, der sich in den sechziger Jahren großer Beliebtheit erfreute; Kupfagasse (Josefstädter Reiterkaserngründe), die parallel zur Skodagasse verlaufende Gasse, nach dem verdienstvollen ehemaligen Gemeinderate Dr. Augustin Kupka; Schönborn-gasse (Josefstädter Reiterkaserngründe), die östlich von der Skodagasse in gleicher Richtung laufende, die Florianigasse mit der Josefstädterstraße verbindende Gasse, nach dem Geschlechte der Grafen von Schönborn, welche durch mehr als 150 Jahre im Besitze des Schönbornpalais in der Josefstadt waren;

im X. Bezirke: Gußriegelstraße, von der Quallengasse abzweigend, östlich von der Braunspergengasse bis zur Hardtmuthgasse, nach der dort bestehenden Bezeichnung „obere Gußriegelacker“; Neireichgasse, erstreckt sich in südlicher Richtung nach Durchquerung der Windtenstraße bis zur Gürtelstraße im Zuge der projektierten Stadtbahnlinie; der weiteren Fortsetzung bis zur Gemeindegrenze verbleibt die bisherige Bezeichnung Brunntweg; Kieplstraße, die neu entstandene, von der Sonnwendgasse gegenüber dem Gasometer daselbst abzweigende Straße, nach dem hervorragenden heimischen Techniker Franz Xaver Kiepl, geboren in Graz am 29. November 1790, gestorben in Wien am 25. April 1875, dem Oesterreich die erste Dampfeisenbahn verdankt;

im XI. Bezirke: Eisteichstraße, zwischen der Nimböckstraße und der Schlachthausbahn, nach den bestandenen Mautnerschen Eisteichen; Fabiganstraße, von der Hasenleitengasse abzweigend und senkrecht zur Trasse der südlichen Linie der Staatseisenbahn-Gesellschaft führend, nach Andreas Fabigan, geboren am 18. November 1805, gestorben am 10. Juni 1870, welcher durch 45 Jahre Schullehrer in Simmering war; Fuchsröhrenstraße, bei der Zipperer- und Pachmayergasse, nach dem früheren gleichnamigen Gehrwege; Haindlgasse, von der Hörtingasse in den Seeschlachtweg abzweigender Weg, nach dem letzten Gemeindevorsteher von Simmering Johann Haindl, geboren am 24. August 1834, gestorben 14. August 1896; Lorenz Reiterstraße, der Straßenzug östlich der Zippererstraße, welcher von der Fuchsröhrenstraße abzweigend, zur Schlachthausbahn führt, nach Lorenz Reiter, einem der älteren Ortsrichter der Gemeinde Simmering, der 1729—1754 in Urkunden genannt wird; Schemmerlstraße, an der Westseite der Eisenbahnlinie Wien—Aspang, welche an der Kreuzung der Hasenleitengasse mit der Aspangbahn beginnt, nach Josef Schemmerl Ritter von Leythenbach, geboren in Laibach 1752, gestorben um 1837, k. k. Hofbaudirektor, welcher 1799 auf Allerhöchsten Befehl auch die Direktion der Ausführung des damals im Baue begriffenen Schiffahrtskanales übernommen hat; Simmeringer-Park, die zwischen Zipperergasse, Nimböckstraße und Pachmayergasse neu entstandene große öffentliche Gartenanlage samt Kinderspielplatz; Trinkhausstraße, der zur Lorenz Reiterstraße parallel verlaufende, die Fuchsröhrenstraße mit der Hallergasse verbindende Straßenzug nach Jakob Trinkhaus, zu Wien 1713 geboren, 1767 gestorben, der 1742—1767 Pfarrer von Simmering war und in dessen Amtsperiode der Neubau der Pfarrkirche fällt; Urjchenböckgasse, die neu eröffnete Gasse, welche sich längs der der Simmeringer Hauptstraße zugewendeten Seite der Schlachthausbahn hinzieht und

einerseits in die Gysinggasse, andererseits in die projektierte Fortsetzung der Gürtelstraße münden wird, nach Georg Bernhard Freiherrn von Urschenböck, der 1608—1635 Besitzer der Herrschaft Simmering war; Wilhelm Ottostraße, verbindet die Eis- teichstraße mit der Fuchsröhrenstraße, nach dem bereits verstorbenen ehemaligen kommerziellen Leiter der Simmeringer Waggonfabrik Wilhelm Otto;

im XII. Bezirke: Hanaußgasse, parallel zur Längensfeldgasse die Eichen- straße mit der Murlingergasse verbindend, nach P. Leopold Hanaußka, geboren 8. Februar 1815 zu St. Pöltenberg in Mähren, 1862—1874 Pfarrer in Meidling, gestorben 9. Dezember 1899 als Stiftsdechant in Klosterneuburg;

im XIII. Bezirke: Amortgasse, die an der Westseite der Vorortelinie gelegene Gasse, zwischen der verlängerten Dreyhausen- und Märzstraße, nach Johann Amort, geboren am 27. Juni 1826, gestorben am 19. November 1903, welcher durch 12 Jahre Bürgermeister in Breitensee war und sich in dieser Eigenschaft besondere Verdienste erworben hat; Lorenz Weißgasse, verbindet die Linzerstraße nächst der Einmündung der Hütteldorferstraße gegen Nordwesten mit einem projektierten Platz, nach dem 1847—1887 in Hütteldorf tätig gewesenem Oberlehrer Lorenz Weiß; Dnno Klopfgasse, die neu eröffnete Gasse, welche die Penzingerstraße mit der Spadigasse verbindet, nach dem verstorbenen Geschichtsforscher Dr. Dnno Klapp, geboren am 9. Dezember 1822; Sebastian Kelchgasse, die von der Hütteldorfer- straße gegenüber der Mazingerstraße abzweigende, zur Vorortelinie der Stadtbahn führende Gasse, nach Sebastian Kelch, geboren am 9. November 1802, gestorben am 7. Oktober 1870, welcher zur Zeit der Revolution im Jahre 1848 Richter der bestandenen Gemeinde Penzing war;

im XIV. Bezirke: Sparkassenplatz, der an der Kreuzung der Allmannstraße, Storchens-, Graumann- und Rauchfangkehrergasse entstandene Platz, an welchem sich das Gebäude der Wiener Kommunal-Sparkasse im Bezirke Rudolfsheim befindet;

im XVII. Bezirke: Beringgasse, die zwischen der Burghausen- und der Pretschkogasse neu eröffnete Gasse, welche die Roterdstraße mit der Alzzeile verbindet, nach Gottfried Bering, 1759—1777 Pfarrer zu Hernals, der in der Kirche zu Hernals den Hochaltar erbauen ließ und das Memorialienbuch der Pfarre Hernals anlegte; Frauenfelderstraße, die Straße, welche die Beringgasse senkrecht durch- schneidet und den nächst der Kreuzung der Pezzlgasse und der verlängerten Heigerlein- straße projektierten öffentlichen Platz mit der verlängerten Rainzgasse verbindet, nach der nächstgelegenen Flur „Frauenfelder“;

im XVIII. Bezirke: Mühnergasse, die Gasse, welche an der Ecke der östlichen und nördlichen Einfriedung des Gersthofers Friedhofes beginnt, die Scheibenberggasse kreuzt und in den nächst dem Wasserbehälter der Hochquellenleitung projektierten öffent- lichen Platz mündet, nach Reginald Mühner, Benediktiner von St. Ulrich in Augs- burg, der Niederösterreich und Wien zur Zeit des Schwedenkrieges bereist hat und dem wir in der Beschreibung dieser Reise eine schätzenswerte Quelle zur Geschichte des damaligen Volkslebens in unserer Stadt verdanken;

im XIX. Bezirke: Arbesbachgasse, die von der Obfirkhergasse abzweigende und die Friedlgasse durchkreuzende Parallelgasse zur Sieveringerstraße, nach der volkstüm- lichen Bezeichnung des aufgelassenen Erbsenbaches; Bauernfeldgasse, die die Oster- leiten- und Gebhardtgasse kreuzende Parallelgasse zur Döblinger Hauptstraße und

Heiligenstädterstraße, nach dem Lustspieldichter Eduard von Bauernfeld; Liechtenwerder-Platz, der Platz im Zuge der Heiligenstädterstraße, in welchen die Glaz-, Prälantenkreuz- und Augasse sowie die Liechtensteinstraße einmünden, mit Rücksicht auf die alte Benennung des Gebietes von der Nußdorferlinie bis zur Als, welches Liechtenwerd hieß; Peter Jordanstraße, die von der Hochschulstraße abzweigende nördliche Parallelstraße zur Feistmantelstraße, nach Peter Jordan, geboren 1751 zu Sollrain in Tirol, gestorben 1827 zu Wien, welcher als der erste in Österreich die rationelle Bodenkultur in ein Lehrsystem faßte; Prälantenkreuzgasse, zwischen Döblinger Gürtel und Heiligenstädterstraße, zur Erinnerung an die Rettung des Prälanten Ambros von Klosterneuburg, welcher das sogenannte Prälantenkreuz errichten ließ;

im XX. Bezirke: Pielschgasse, die zwischen der Innstraße und Traisengasse gelegene und die Vorgarten- mit der Engerthstraße verbindende Gasse, nach dem Nebenflusse der Donau.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden benannt:

im III. Bezirke: Dietrichgasse, die Fortsetzung der Dietrichgasse bis zur Schlachthausgasse;

im VIII. Bezirke: Albertgasse, die Fortsetzung der Albertgasse zwischen der Josefstädter- und Lerchenfelderstraße; Hernalscher Gürtel, der Teil der Gürtelstraße zwischen Breitenfeldergasse und Ahlplatz als Fortsetzung des Hernalscher Gürtels; Skodagasse (Josefstädter Reiterfajerngründe), die Fortsetzung der Skodagasse bis zur Josefstädterstraße;

im XI. Bezirke: Hasenleitengasse, die Fortsetzung der Hasenleitengasse zwischen der Eisenbahn Wien—Aspern und der südlichen Linie der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft; Zippererstraße, die Verlängerung der Zipperergasse bis zur Fuchsröhrenstraße und in weiterer Fortsetzung der in die neue Fuchsröhrenstraße nicht mehr hineinfallende Teil der alten Fuchsröhrengasse;

im XIII. Bezirke: Dreyhausenstraße, die Fortsetzung der Dreyhausenstraße bis zur Vorortelinie der Stadtbahn;

im XVIII. Bezirke: Herbeckstraße, der neu entstandene Straßenteil als Fortsetzung der Herbeckstraße über die Scheibenbergstraße (Pöbleinsdorf);

im XIX. Bezirke: Glazgasse, der Straßenzug nächst der Nußdorferlinie, als Fortsetzung der Glazgasse, welche den Döblinger Gürtel mit der Heiligenstädterstraße verbindet.

Abgeändert wurden:

im XVII. Bezirke: in Ferchergasse der Teil der Rößergasse zwischen der Comeniusgasse und der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn nach dem Dichter Fercher von Steinwand, geboren 1828 in Kärnten, gestorben zu Wien am 7. März 1902; in Galirischgasse der Teil der Pezzlgasse zwischen dem Betriebsbahnhofe der städtischen Straßenbahnen und der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, nach dem Dichter Friedrich Ludwig Galirisch, geboren zu Wien am 7. März 1802, gestorben zu Verona am 19. März 1852;

im XVIII. Bezirke: in Vinzenzgasse der Teil der Lazaristengasse zwischen der Staudgasse und Lazaristenstraße.

## 2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen und Plätze einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitsteige und Fahrwege betrug am Ende des Jahres 11,998.496 m<sup>2</sup>, wovon 8,634.113 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talusse, Radfahrwege u. und 3,364.383 m<sup>2</sup> auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1903 betrug insgesamt 192.391 m<sup>2</sup> und ist teils durch die Eröffnung neuer, teils durch die Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden.

Der Zuwachs bezieht sich nur auf solche Straßenflächen, welche im Laufe des Berichtsjahres durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

Vergleicht man die einzelnen Bezirke miteinander, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachs hauptsächlich die Bezirke II Leopoldstadt (mit 20.308 m<sup>2</sup>), XII Meidling (mit 17.750 m<sup>2</sup>), XIII Hiezing (mit 36.881 m<sup>2</sup>), XVI Ottakring (mit 8262 m<sup>2</sup>), XVII Hernals (mit 8425 m<sup>2</sup>), XVIII Währing (mit 12.659 m<sup>2</sup>), XIX Döbling (mit 20.793 m<sup>2</sup>) und XX Brigittenau (mit 12.000 m<sup>2</sup>) beteiligt sind.

Von wichtigeren Straßenherstellungen und anderen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dienenden Ausführungen sind hervorzuheben:

Im I. Bezirke: Die Vollendung der Regulierung des Franz Josefs-Kais vom Morzinplatz bis zur Augartenbrücke und die Regulierung des Morzinplatzes, die Regulierung und Umpflasterung der Hohenstaufengasse und Liechtensteinstraße vom Ring bis zur Kolingasse, die Regulierung in der Wollzeile zwischen der Ringstraße und Dominikanerbastei, die Straßenherstellung in der Viberergasse, die Asphaltierungen in der Kärntnerstraße und Singerstraße beim Stock im Eisenplatz, in der Wipplingerstraße zwischen der Fütterer- und Kenngasse, weiters jene unter den Tuchlauben und in der Milchgasse, in der Akademiestraße vom Ring bis zur Maximilianstraße und am Kärntner ring vor Dr.-Nr. 9 und 11, in der Reichsratsstraße zwischen Grillparzer- und Universitätsstraße, in der Ebendorferstraße, in der Fichtegasse von der Seilerstätte bis zur Schellinggasse und von dieser bis zur Hegelgasse, in der Wollzeile vor Nr. 1 und 3, in der Annagasse von Nr. 5 bis zur Seilerstätte; die Trottoirregulierungen in der Kärntnerstraße von Nr. 26 bis 36, die Umpflasterung des äußeren Burgplatzes und die Holzpflasterung (mit australischem Holze) in der Rotenturmstraße von Dr.-Nr. 14 bis 18.

Im II. Bezirke: Die Neupflasterung des Handelskais von der Militärschwimm- schule bis Nr. 344, der Kaiser Josefstraße, Lessing-, Vereinsgasse und Volkertstraße mit gleichzeitiger Herstellung eines Asphaltpflasters vor der Schule in der Volkertstraße, die Trottoirverbreiterung und Asphaltierung in der Praterstraße von Nr. 24 bis 78, die Trottoirherstellung in der Ausstellungsstraße vom Praterstern bis Dr.-Nr. 3, die Asphaltierung in der Großen Mohrengasse von Nr. 11 bis 15 und der Straßenbau in der Schüttelstraße zwischen der Brandgasse und Kaiser Josefsbrücke.

Im III. Bezirke: Die Regulierung des Landstraßer Gürtels zwischen Heu- und Fasangasse, die Stein-, bezw. Holzpflasterung in der Unteren Viaduktgasse von der Hanjal- bis zur Kolonitzgasse, die Asphaltierung der Reisknerstraße zwischen Stroh- gasse und Rennweg.

Im IV. Bezirke: Die Vollendung der Regulierung des Rennweges entlang des Transporthauses und der Anlagen vor dem Schwarzenbergpalais, die Regulierung und Neupflasterung des Wiedner- und Margaretengürtels zwischen Favoritenplatz und Aliebergasse, die Regulierung des Wiedner Gürtels zwischen Allee- und Heugasse, die Regulierung und Umpflasterung der Gußhausstraße zwischen der Karls- und Alieegasse mit Herstellung eines Holzstöckelpflasters aus australischem Holze vor dem elektrotechnischen Institute und die Auswechslung des schadhafsten Holzpflasters in der Favoritenstraße zwischen Gußhaus- und Taubstummengasse, die Neupflasterung der Gußhausstraße zwischen der Alieegasse und Technikerstraße sowie jene der Louiengasse zwischen Theresianum- und Karolinengasse.

Im V. Bezirke: Die Regulierung des Platzes zwischen der Siebenbrunnen- und Brandmayergasse.

Im VI. Bezirke: Die Regulierung der Gumpendorferstraße und der Raunitzgasse vor dem Apolltheater und die Neupflasterung der Rößlergasse.

Im VII. Bezirke: Die Regulierung des inneren Verchenfeldergürtels zwischen der Verchenfelderstraße und Bernardgasse, die Umpflasterung der Kaiserstraße zwischen der Mariahilferstraße und Seibengasse.

Im VIII. Bezirke: Die Vollendung der Regulierung der Alserstraße zwischen der Stoda- und Feldgasse, die Neupflasterung der Laudongasse zwischen der Schlüssel- und Kochgasse mit gleichzeitiger Herstellung eines Holzpflasters zwischen der Langen- und Kochgasse, die Neupflasterung in der Mölker-, Lamm-, Tulpen- und Georgsgasse.

Im IX. Bezirke: Die Regulierung der Spittelauerlände von der Alserbachstraße bis zur Spittelauergasse, dann der Alserbachstraße zwischen der Roten Löwengasse und Brigittabrücke, ferner der Elisabethpromenade zwischen der Augartenbrücke und Pramergasse und zwischen Dr.-Nr. 29 und Glasergasse, weiters die Regulierung in der Porzellangasse, Roten Löwengasse und am Althauptplatze, die Neupflasterung der Senfengasse zwischen der Währingerstraße und dem Offiziersspitale, die Regulierung der Berggasse zwischen der Elisabethpromenade und Hahngasse, die Umpflasterungen in der Servitens- und Waisenhausgasse, die Asphaltierung in der Garnisonsgasse zwischen der Beethoven- und Van Swietenngasse.

Im X. Bezirke: Der Beginn der Arbeiten für die Unterfahrung der Staatseisenbahn im Zuge der Gudrun- und Geißelbergstraße und zu diesem Behufe auch die Umlegung der Arsenalstraße nächst dem Mül- und Werkhause, die Regulierung der Layenburgerstraße vom Quellenplatze bis zur Inzersdorferstraße, dann der Gudrunstraße beim protestantischen Friedhofe und die Neupflasterung der verlängerten Fasangasse und der Mary-Meidlingerstraße nächst dem Arsenale.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung in der Grillgasse zwischen Sedlitzgasse und Vorystraße, in der Kaiser-Ebersdorferstraße von der Brambilla- bis zur Geringergasse und in der Geißelbergstraße von der Geyereckgasse bis zum Gräßlplatze, die Umlegung der ersten Haidequerstraße zwischen der Einfahrt zu den städtischen Elektrizitätswerken und der Haidestraße und endlich die Straßenherstellung in der Pachmayergasse.

Im XII. Bezirke: Die Neupflasterung der Arndtstraße zwischen der Meidlinger Hauptstraße und Griesgasse und die Umpflasterung dieser Straße zwischen der Michhorn- und Albrechtsberggasse, die Straßenherstellungen bei der Trainkaserne, dann in der Belghofer und Schöpfergasse und die Regulierung der Breitenfurterstraße von Nr. 49—55.

Im XIII. Bezirke: Die Vollendung der Regulierung und Pflasterung der Hütteldorferstraße zwischen der Leyszer- und Linzerstraße, die Neupflasterung der sogenannten Pappelallee (verlängerte Mariahilferstraße) und der Winkelmannstraße zwischen der Schwendbergasse und Linzerstraße, die Herstellung der Zufahrtsstraße zum Versorgungshause und die Regulierung der Hiezingner Hauptstraße beim Schönbrunner Schlosse.

Im XIV. Bezirke: Die Regulierung der Ullmannstraße von Dr.-Nr. 35—47, die Neupflasterung der Felberstraße von der Selzer- bis zur Wurmsergasse und die Neupflasterung des Kardinal-Kaufherplatzes im Zuge der Märzstraße von der Hugel- bis zur Holohergasse mit gleichzeitiger Herstellung eines Asphaltpflasters vor dem Elisabethspitale.

Im XV. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung des inneren Neubaugürtels zwischen Mariahilfer- und Goldschlagstraße, die Straßenherstellungen beim Zirkus Schumann, die Neupflasterung der Dingelstedtgasse von der Haidmanns- bis zur Turnergasse.

Im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung der Thaliastraße von Nr. 69 bis 93, die Neupflasterung des inneren Lerchenfeldergürtels zwischen der Lerchenfelderstraße und Bernardgasse, die Straßenherstellungen in der Habichergasse, Hettentkofergasse, Herbststraße und Seeböckgasse.

Im XVII. Bezirke: Die Vollendung und Herstellung der Franz Karlstraße vom Schottenhof bis zum Halterbache, die Regulierung der Güpferlinggasse von der Dornbacherstraße bis zur Albrechtstreithgasse, die Holzpflasterung in der Geblergasse vor Nr. 29 und 31, die Straßenherstellungen in der Hernalser Hauptstraße zwischen der Friedhoffstraße und der Parallelstraße II, dann in der letzteren selbst.

Im XVIII. Bezirke: Die Regulierung des Platzes zwischen der Währingerstraße, Genzgasse, Lazaristengasse und Türkenschanzstraße, die Neupflasterung der Karl Ludwigstraße zwischen Währingerstraße und Genzgasse, die Straßenherstellungen in der Eckergasse, Wallriesstraße und Ferrogasse.

Im XIX. Bezirke: Die Regulierung und Herstellung des inneren Döblinger-gürtels zwischen der Döblinger Hauptstraße und der Heiligenstädterstraße, die Regulierung der Kobenzlgasse von Nr. 35 bis 82, der Gymnasiumstraße zwischen der Hafenaue- und Billrothstraße, die Straßenherstellung in der Rodlergasse zwischen der Krottenbachstraße und Weinberggasse.

Im XX. Bezirke: Die Neupflasterung der Wasnergasse zwischen der Kaufherstraße und Streßleurgasse mit gleichzeitiger Herstellung eines Asphaltpflasters zwischen der Unterberg- und Streßleurgasse, die Umpflasterung der Jägerstraße zwischen der Wallensteinstraße und Greisenedergasse, die Regulierung der Brigittenauerlände von der Klosterneuburgerstraße bis zur Jubiläumsbrücke.

Wegen Abhaltung von technischen Konferenzen zur Erzielung eines Arbeitsprogrammes für die alljährlich auszuführenden Straßenarbeiten erging folgender Erlaß des Bürgermeisters vom 1. Oktober:

Obwohl alle möglichen Vorrichtungen gebraucht werden, um tunlichst zu verhindern, daß gleiche Straßenstrecken zur Bornahme von verschiedenen Arbeiten wiederholt aufgegraben werden, so ereignen sich nichtsdestoweniger immer wieder Fälle, in welchen das zweckmäßige Zueinandergreifen von Straßenarbeiten nicht stattfindet und welche dann Anlaß zu Beschwerden geben.

Da durch eine zweckmäßige Arbeitseinteilung einerseits die Mehrzahl der vorkommenden Beschwerden hintangehalten werden könnte, andererseits aber auch wesentliche Ersparungen zu erzielen sein werden, finde ich mich bestimmt, anzuordnen, daß vom Jahre 1905 an bezirksweise Konferenzen

mit den Herren Bezirksvorstehern und den betreffenden Ressortbeamten abgehalten werden, damit ein Zusammenarbeiten der technischen Abteilungen erzielt, das Arbeitsprogramm einheitlich festgestellt und eine Vereinbarung über den Zeitpunkt des Beginnes der in den einzelnen Bezirken budgetmäßig genehmigten Straßenarbeiten getroffen wird.

Hierbei ist tunlichst darauf Rücksicht zu nehmen, daß Straßenarbeiten zur Zeit des Fremdenverkehrs in den von diesem Verkehre hauptsächlich getroffenen Straßen und auch in den letzten drei Monaten des Jahres vermieden werden, weil der geschäftliche Verkehr durch diese Arbeiten in dieser Zeit außerordentlich leidet.

Diesen Konferenzen sind Vertreter der städtischen Gas- und Elektrizitätswerke sowie der städtischen Straßenbahnen beizuziehen.

Das Jahresarbeitsprogramm jedes einzelnen Bezirkes, welches das Ergebnis dieser Konferenzen bildet, ist sodann der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion sowie den Privat-Gas- und Elektrizitäts-Gesellschaften zu übermitteln, damit dieselben ihre größeren Arbeiten in diesen Rahmen einfügen.

Bei Vornahme kleinerer, unvorhergesehener und außerordentlicher Straßenarbeiten ist im kurzen Wege die nötige Fühlung mit allen beteiligten Faktoren zu nehmen, um diese Arbeiten in zweckmäßiger und möglichst klagloser Weise zur Durchführung bringen zu können.

Die erwähnten Konferenzen, welche bis längstens Ende Februar jedes Jahres beendet sein müssen, haben unter dem Voritze des als Gruppenvorstand für die Geschäftsgruppe B bestellten Ober-Magistratsrates und im Falle seiner Verhinderung unter dem Voritze des Vorstandes der Magistrats-Abteilung VI stattzufinden. Die Protokolle über die Ergebnisse dieser Konferenzen sind von der Magistrats-Abteilung VI aufzunehmen, welche auch jährlich bis längstens 31. Juli einen Bericht über die diesbezüglich gemachten Erfahrungen der Magistrats-Direktion vorzulegen hat.

Schließlich wird das Stadtbauamt beauftragt, alle Projekte für budgetmäßig bewilligte Straßenherstellungen bis längstens Mitte Februar jedes Jahres der Magistrats-Abteilung VI in Vorlage zu bringen, damit alle zur Durchführung nötigen Vorarbeiten rechtzeitig in Angriff genommen und beendet werden können.

#### Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 5,674.374 m<sup>2</sup>, wovon 4,677.758 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und 996.616 m<sup>2</sup> auf Gehwege entfallen.

Im Vergleiche zum Vorjahre hat das Ausmaß der beschotterten Fahrbahnen trotz des nicht unbedeutenden Zuwachses an neuen Schotterstraßen infolge der im größeren Maßstabe ausgeführten Pflasterungen eine Verminderung von 3.681 m<sup>2</sup>, während die Fläche der Fußwege einen Zuwachs von 2618 m<sup>2</sup> erfahren haben.

Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffnetener Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Kinnfale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 479.538 K betragen. Außerdem wurden auf Rechnung des Investitions-Anlehens für Straßenherstellungen 511.325 K verausgabt.

#### Erhaltung der Schotterstraßen.

Bei der Erhaltung der Schotterstraßen wurde das Decksystem in bedeutend größerem Umfange angewendet als im Vorjahre. Infolge der Anschaffung einer neuen Dampfstraßenwalze standen vier solche bis zum Ende der günstigen Jahreszeit neben den von früher vorhandenen 18 Pferdewalzen in Verwendung. Um dem Bedarfe möglichst zu genügen, wurde außerdem noch eine Dampfwalze für längere Zeit gemietet.



Zur Straßenerhaltung wurden 191.126 m<sup>3</sup> Schotter und Sand mit einem Kostenaufwande von 1.339.462 K verbraucht. Die im Vorjahre mit Basaltschotter hergestellte Straße im XII. Bezirke ist in gutem Zustande. In dem in eigener Regie der Gemeinde stehenden Steinbruche am Eyselberge wurden die Abdeckungsarbeiten auf der im Vorjahre zugepachteten Fläche durchgeführt und die Betriebsanlage eingerichtet. Außer den neuangelegten Rollbahnen in dem neuen Bruche und einer solchen für den Steintransport zum Maschinenhause ist die Anlage eines Bremsberges von 57 m senkrechter Höhe und 48<sup>o</sup>/<sub>100</sub> Gefälle zu erwähnen. Bei der Maschinenanlage wurde ein alter 12 HP starker Benzinmotor durch einen neuen von 20 HP ersetzt, da ersterer wegen der Zähigkeit des Steines aus dem neuen Bruche nicht genügte.

Es wurden in diesem Bruche 13.488 m<sup>3</sup> Schotter, 3800 m<sup>3</sup> Kiesel und 2078 m<sup>3</sup> Sand, zusammen daher 19.366 m<sup>3</sup> erzeugt. Infolge der erst in Durchführung begriffenen Arbeiten zur Aufschließung des neuen Bruches konnte noch nicht die Leistung der Vorjahre erzielt werden, doch wurde die des Jahres 1903 überholt.

#### Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Jahres 6.324.122 m<sup>2</sup>, wovon 3.956.355 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und Zwischenplätze, 2.367.767 m<sup>2</sup> auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 52.7<sup>o</sup>/<sub>100</sub> der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 112.361 m<sup>2</sup>, an Trottoirs 81.093 m<sup>2</sup>.

In diesen Flächen sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den Geleisenzonen und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen.

Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 18.414 m<sup>2</sup>, bei Holzpflasterungen um 5996 m<sup>2</sup> erhöht.

Die Metallpflasterungen, welche unter die Betonpflasterungen einzureihen sind, haben durch Auswechslung von schadhast gewordenem Pflaster eine Verminderung um 2907 m<sup>2</sup> erfahren.

Insgesamt wurden von der Gemeinde an Neupflasterungen, worunter nur die die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind, 157.046 m<sup>2</sup> ausgeführt und es entfallen hievon 133.354 m<sup>2</sup> auf die Fahrbahnen, 23.692 m<sup>2</sup> auf die Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 43.065 m<sup>2</sup>, in den Trottoirs 20.131 m<sup>2</sup>, zusammen demnach 63.196 m<sup>2</sup>.

Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung der gepflasterten Straßen vorgenommenen Umpflasterungen, wobei bei den mit Steinen gepflasterten Straßen das alte Material wieder verwendet und nur wo erforderlich, neues Steinmaterial eingebessert wurde, betrug 915.163 m<sup>2</sup>, davon entfallen auf Fahrbahnen 729.723 m<sup>2</sup>, auf Trottoirs 185.440 m<sup>2</sup>. In diese Umpflasterungen sind auch die von den Bezirksvorstehern im kurrenten Wege veranlaßten Umpflasterungen einbezogen.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 393.222 K 15 h für Umpflasterungen mit 677.428 K 54 h und für die kurrente Pflastererhaltung mit 1.777.588 K 72 h. Außerdem wurden auf Rechnung des Investitions-Anlehens für Neupflasterungen 1.317.898 K 58 h verausgabt.

Bezüglich der genauen Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neupflasterungen und Umpflasterungen, der Anzahl und Gattung der im Berichtsjahre eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Haupt-Rechnungsabschluß hingewiesen. Die Umpflasterungen haben 5·5% bis 21·8% (für alle Bezirke durchschnittlich 15·9%) der bestandenen Flächen betragen.

Hinsichtlich der zu Steinpflasterungen verwendeten Materialien wird bemerkt, daß sowohl Granitsteine aus den Steinbrüchen in und bei Mauthausen in Oberösterreich, als auch Granitsteine härterer Gattung aus den Steinbrüchen in Schärding in Oberösterreich, Nizthal, Regen, Fürstenstein, Wilshofen und Patersdorf in Bayern, Zumberg, Požar und Štůč in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 143.230 m<sup>2</sup>, davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich für 32.418 m<sup>2</sup> verwendet, so daß 22·6% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Bezüglich des Betriebes der städtischen Steinbrüche in Oberösterreich wird folgendes angeführt:

Der Gemeinderat hat in der Sitzung vom 10. Mai beschlossen, die Stelle des Werkmeisters im Windegger Bruche aufzulassen. Die gesamten Brüche wurden dem Werkleiter in Marbach unterstellt, und diesem zur Beihilfe und Vertretung ein Oberaufseher beigegeben. Die Stelle des Oberaufsehers wurde mit dem Jahresgehalt von 2000 K und 300 K Quartiergeld neu systemisiert und vom Stadtrate provisorisch besetzt. Der neue Oberaufseher hat seinen Dienst am 6. Juni angetreten.

Für das Gasthaus beim Steinbruche in Windegg wurde ein neuer Pächter bestellt.

Für den unteren Bruch in Windegg wurde in eigener Regie ein ebenerdiges Gebäude, eine Schmiede und eine Kohlenschupfe enthaltend, neu erbaut.

Zur Schaffung eines entsprechend großen und passend situierten Abraam-Depotplatzes für die beiden Brüche in Windegg wurde die Umlegung eines Teiles des vom oberen Bruche herabführenden Fahrweges über die im vorigen Jahre angekauften Gründe L.-E.-B. 710 und G.-E.-B. 12 Windegg mit dem Kostenaufwande von 28.000 K ausgeführt.

Diese Arbeiten wurden vereint mit den Abdeckungsarbeiten des unteren Bruches vorgenommen und dabei das im Bruche gewonnene Abraummaterial gleich zur Herstellung des neuen Straßendamms verwendet.

Auch in diesem Jahre wurden wieder viele Steinmearbeiten in den Brüchen Marbach und Windegg ausgeführt, darunter namentlich die gesamten Werkstücke, wie: Hackelsteine, Stufen, Deckplatten, zc. für die Stützmauern der Unterfahrung der Staatseisenbahn im Zuge der Gudrun-Geißelbergstraße im X. und XI. Bezirke.

### **3. Säuberung und Bespritzung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Kehrichtes.**

Straßensäuberung. Im Berichtsjahre wurde die Ausdehnung der nächtlichen Säuberung mittelst Kehrmaschinen auf die Pflasterstraßen aller Bezirke genehmigt;

ausgenommen wurden nur einzelne gegen die Grenze des Gemeindegebietes liegende Straßen. Die Vergabung der Rehrmaschinen, Spreng- und Kehrichtwagen erfolgte im Offertwege. Die Erhöhung des Pferdestandes und des Personales wurde teilweise noch im Berichtsjahre durchgeführt. Die für Zwecke der Straßenpflege angekauften Tramwayremisen XI., Simmeringer Hauptstraße und XVII., Rosensteingasse wurden für Zwecke des städtischen Fuhrwerksbetriebes adaptiert. Erstere hat in den adaptierten Teilen Raum für 220, letztere für 71 Pferde. Von den städtischen Straßenbahnen wurden für die Zwecke des Fuhrwerksbetriebes für Straßenpflege 10 verschiedene Wagen käuflich erworben. Weiters wurden 89 Pferde für die Erweiterung des Betriebes und 20 als Ersatz für dienstuntaugliche ausgemusterte Pferde angekauft, und es belief sich der Pferdebestand Ende Dezember auf 405.

Der Personalstand der Fuhrwerksregie betrug zu Ende des Berichtsjahres: 1 Oberschaffer, 8 Unterschaffer, 1 Kanzlist, 11 Platzaufseher, 193 Kutscher, 18 Stallburtschen, 40 Depotarbeiter, 38 Aufleger und Läufer für die Hauskehrichteinsammlung und 2 Planierer.

Für die Zwecke der Straßenjäuberung wurden geringere Bauten im I., II. und XIII. Bezirke ausgeführt.

Mehrere der Gemeinde angebotene Systeme von Rehrmaschinen wurden abgelehnt, eine Handkehrmaschine für Asphaltstraßen wurde erprobt, das Resultat war jedoch ungünstig.

In der Einsammlung und Abfuhr und Verwertung des Hauskehrichts ist keine Änderung eingetreten. Von den im Berichtsjahre der Gemeinde angebotenen Kehricht-Sammelsystemen wurde keines zur Erprobung angenommen. Die Erprobung des Wiener Sachsystems im V. Bezirke, welche im Vorjahre begann, wurde im gleichen Umfange fortgeführt. Die Frage der Einführung eines Systems zur staubfreien Einsammlung und Abfuhr des Haus- und Straßenkehrichts (Koprophor) wurde nicht zur Entscheidung gebracht. Gegen Ende des Jahres wurden ein Offert auf Übernahme des gesamten Haus- und Straßenkehrichts in Verbindung mit einem Sammel-Systeme überreicht sowie ein zweites Offert für den Kehricht von 10 Bezirken, deren Erledigung jedoch nicht mehr erfolgen konnte.

#### Schneefäuberung.

Der Winter des Berichtsjahres war ungewöhnlich schneearm. Der größte Teil des Schnees wurde in die Kanäle abgeworfen. Zur Förderung des Schneeabwurfes wurden 9 Einwurfschächte, davon 4 mit Kammern neu angelegt und 11 durch Legung von Geleisen der Straßenbahn unbenützlich gewordene Schächte wurden abgeändert.

#### Straßenbesprikung.

Durch Einbeziehung von Straßen in die Besprikung sowie durch die Vermehrung der Zahl der Besprikungen erfolgte eine bedeutende Vergrößerung der Besprikungsfläche; das Ausmaß ist in dem Statistischen Jahrbuche nachgewiesen. In einer Anzahl von Straßen der Bezirke III, VII, IX, XV, XVII und XVIII wurde die Besprikung mit Faßwagen aufgelassen und jene mit Schlauchtrommelwagen eingeführt.

Der im Vorjahre erprobte Sprengwagen mit Sprengköpfen nach Patent Milla wurde angekauft.

Die im Vorjahre begonnenen Versuche, die Staubbelästigungen durch Imprägnierung der Straßen mit Teer-Asphalt nach System Felsingier zu vermindern, wurden in größerem Umfange fortgesetzt; es wurden Schotterstraßen und Gehwege von verschiedener Verkehrsdichte nach diesem Verfahren behandelt. Mit dem Staubbindemittel „Simplicit“ wurde ein Versuch im VIII. Bezirke gemacht, eine Teerkomposition „Asophin“ wurde im I. Bezirke erprobt. Ein abschließendes Urteil über den Wert dieser Staubbindemittel wurde noch nicht gewonnen. Die im Vorjahre in eigener Regie von dem Vorsteher des V. Bezirkes begonnenen Teerungen wurden in großem Umfange mit sehr wechselndem Erfolge fortgesetzt.

### b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärares ist insofern eine Veränderung eingetreten, als die beschottert gewesene Lagenburgerstraße im X. Bezirke in der Strecke vom Quellenplaz bis zur Inzersdorferstraße in einem Ausmaße von 2828 m<sup>2</sup> gepflastert wurde.

### c) Eisenbahnen.

#### I. Lokomotivbahnen.

##### a) k. k. Staatsbahnen.

Wie im Berichte des Vorjahres erwähnt wurde, ist am 16. April 1903 die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums über das Projekt für die Herstellung eines dritten und vierten Geleises der k. k. Staatsbahnen zwischen den Stationen Hütteldorf-Hacking und Purkersdorf erlossen; hiebei hat sich das k. k. Eisenbahnministerium bezüglich der Überführung der Linzer Reichsstraße die Entscheidung bis zur Beendigung der Verhandlungen zwischen der Staatsbahn-Direktion und der Reichsstraßen-Verwaltung vorbehalten.

Die Staatsbahn-Direktion Wien hat nun das Projekt für diese Straßenüberführung umgearbeitet und nach Genehmigung durch die Reichsstraßen-Verwaltung auch um die Zustimmung der Gemeinde Wien ange sucht.

Auf Grund der vom Stadtrate mit dem Beschlusse vom 4. August erteilten Ermächtigung hat der Magistrat über die noch strittigen Punkte mit der Staatsbahn-Direktion verhandelt; bei dem am 10. August abgehaltenen Lokalaugenscheine vereinbarten die beiderseitigen Vertreter Folgendes:

1. Die Brückenwiderlager werden auf Kosten der Staatsbahn-Direktion um eine Trägerbreite, d. i. um 1·35 m verbreitert.

2. In der Brückenkonstruktion werden auf Kosten der Staatsbahn-Direktion mindestens zwei Kanäle für städtische Rohre und Kabel und ein weiterer Kanal für die Rohrleitung der Imperial-Kontinental-Gas-Affoziation eingebaut.

3. Die Brückenkonstruktion wird derart eingerichtet, daß die Einlegung eines 210 mm hohen Millenschienen-Oberbaues für elektrische Straßenbahnen möglich wird.

4. Die Brücke wird für die Belastung durch einen 13·5 q schweren Wagen tragfähig konstruiert.

Diese Vereinbarungen wurden vom Stadtrate in der Sitzung vom 24. August genehmigt und hat die Gemeinde erklärt, daß sie im Falle der Genehmigung seitens des k. k. Eisenbahnministeriums ihre bei der politischen Begehung gestellten weitergehenden Forderungen fallen lassen und seinerzeit die Verbreiterung der Brückenkonstruktion auf eigene Kosten bewerkstelligen wird.

Die Genehmigung dieser Vereinbarungen durch das k. k. Eisenbahnministerium ist im Berichtsjahre nicht mehr erfolgt.

Die im Vorjahre gegen die oben erwähnte Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums ergriffene Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ist noch nicht ausgetragen.

Am 9. Jänner fand eine örtliche Verhandlung wegen der Errichtung einer Personenhaltestelle der Verbindungsbahn beim Maxleinsdorfer Viadukte statt, auf Grund deren es die Vertreter der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien übernahmen, im Einvernehmen mit der Verwaltung der Südbahn ein Detailprojekt auszuarbeiten.

An kleineren Bauten gelangten im Berichtsjahre zur Ausführung:

α) Für Bahnzwecke:

Am Franz Josefs-Bahnhofe die Herstellung einer Wagenwärterhütte und einer Lampisterie sowie die Umgestaltung einer Wagenremise zu einer Lokomotiv-Reparaturwerkstätte; auf der Verbindungsbahn die Herstellung von 5 hölzernen Schilderbüscheln an verschiedenen Stellen, einer Stellwerkshütte in der Station Unter-Hezendorf sowie je eines Abortes nächst der Kreuzung mit der Kronprinz Rudolfstraße und in der Bogenöffnung Nr. 14; auf der Donauländebahn die Herstellung von zwei Stellwerkshütten in der Frachstation Inzersdorf, auf der Donauuferbahn die Umgestaltung der Umladebühnen und Geleiseanlagen sowie die Veretzung einer Signalhütte in der Station Brigittenau-Floridsdorf und die Herstellung eines Bahnerhaltungsmagazines im Donaukaibahnhofe.

β) Für Privatwecke:

Am Franz Josefs-Bahnhofe die Herstellung eines gedeckten Kohlenschuppens mit Kanaleinbaue für die Königsberger Kohlgewerkschaft, die Adaptierung der als Postfrachthalle vermieteten Wagenhalle für die Post- und Telegraphen-Direktion sowie die Aufstellung einer Finanzwachhütte; auf der Westbahn eine Brennholzspaltanlage im Hauptbahnhofe für die Firma J. Schneider sowie die Umstellung einer Finanzwachhütte im Rangierbahnhofe Penzing.

b) Wiener Stadtbahn.

Die beim Betriebe der Wiener Stadtbahn gemachten Wahrnehmungen ließen die Notwendigkeit einer Reihe von Ergänzungsherstellungen und baulicher Abänderungen erkennen, die von der betriebführenden Staatsbahn-Direktion Wien mit Genehmigung der Kommission für Verkehrsanlagen ausgeführt wurden. Es sind dies folgende Bauten: Die Errichtung einer Auffahrtsrampe am Magazinsvorplage der Station Ottakring zur Paltaufgasse, die Herstellung eines Industriegeleises zu den Kohlenrutschen in Ottakring, die Ausführung eines Trinkwasserauslaufes und einer Abortanlage in der Station Ottakring, die Errichtung einer Blockwerkstätte im Viaduktbogen Nr. 181, die Herstellung einer Abortanlage in der Bogenöffnung Nr. 7 der Gürtellinie, die Verlegung von Stahlschienen in einer Teilstrecke des gedeckten Einschnittes Karlsplatz—Stadtpark, die Unterteilung eines Dienstraumes in der Station Meidling-Hauptstraße behufs Schaffung einer Blockwerkstätte.

Besonders ist hervorzuheben, daß entsprechend dem im Vorjahre mit der Gemeinde geschlossenen Übereinkommen die Betriebsleitungen der Gürtellinie von km 0.735 bis zur Haltestelle Nußdorferstraße in Rabel verlegt wurden.

Hinsichtlich der Vermietung jener Stadtbahngrundflächen, die mit Servituten zugunsten der Gemeinde, bezw. zugunsten der Stadtbahn belastet sind, wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 26. Oktober folgende Vereinbarung getroffen:

1. Die Vermietung von Flächen, hinsichtlich welcher der Gemeinde Wien im Sinne des Protokolles vom 19. April 1898 das Kommunikationsrecht zusteht, erfolgt — insofern diese Flächen zu Kommunikationszwecken hergerichtet sind und dazu benützt werden — seitens des Stadtbahnunternehmens nach mit dem Wiener Magistrat gepflogenen Einvernehmen. Von den einzuhebenden Miet- und Pachtzinsen fallen drei Fünftel dem Stadtbahnunternehmen und zwei Fünftel der Gemeinde Wien zu. Dem Wiener Magistrat steht es selbstverständlich auch frei, seine Zustimmung an die Forderung auf Erhöhung des einzufordernden Zinses zu knüpfen.

2. Andererseits erfolgt in Reziprozität die Vermietung von Flächen, hinsichtlich welcher die Gemeinde Wien dem Stadtbahnunternehmen Servitutsrechte eingeräumt hat, durch den Magistrat mit Zustimmung der Kommission und werden die einzuhebenden Zinse vice versa mit drei Fünftel der Gemeinde Wien und mit zwei Fünftel der Wiener Stadtbahn gutgeschrieben.

3. Stadtbahnflächen, hinsichtlich welcher die Gemeinde Wien das ihr eingeräumte Kommunikationsrecht gegenwärtig nicht ausübt, welche also bisher noch nicht zu Kommunikationszwecken hergerichtet und benützt wurden, können von dem Stadtbahnunternehmen im eigenen Wirkungskreise, ohne ein weiteres Einvernehmen pflegen zu müssen, jederzeit vermietet oder verpachtet werden und fallen auch alle daraus zu erzielenden Einnahmen dem Stadtbahnunternehmen allein zu. Bei Abschluß von derartigen Verträgen ist jedoch Vorsorge zu treffen, daß die Gemeinde Wien in ihrem Rechte, jederzeit diese Flächen tatsächlich für Kommunikationszwecke herzurichten und zu benützen, in keiner Weise behindert werden darf und ist deshalb für die Lösung der abzuschließenden Verträge eine entsprechend kurze Kündigungsfrist zu bedingen.

Die Durchführung der Übertragung von Grundflächen und Bestellung von Servituten für die Stadtbahn in Gemäßheit des Artikels XIII des Programmes für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien sowie des Protokollar-Übereinkommens vom 19. April 1898 und die Übertragung der nach diesen Vereinbarungen von der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien an die Gemeinde abzutretenden Grundflächen nahm einen regen Fortgang.

Die Regelung der Grundverhältnisse bei den Anschlußstationen Heiligenstadt, Hauptzollamt und Hütteldorf wurde zum Abschlusse gebracht.

Mit Genehmigung der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien vom 5. Juli, des k. k. Finanzministeriums und des k. k. Eisenbahnministeriums vom 20. August wurde die gegenseitige Abgrenzung dahin vereinbart, daß die Bahnhöfe in ihrer Längsrichtung entsprechend geteilt werden sollen.

Für die Anlegung des Eisenbahnbuches der Wiener Stadtbahn wurden 7 Ermittlungsgesuche, und zwar betreffend die Gerichtsbezirke Neubau, Fünfhaus, Rudolfsheim, Währing, Leopoldstadt (Gürtellinie), Margareten (Wientallinie) und Leopoldstadt (Donaukanallinie) eingebracht.

Im Sinne der Konzessionsbedingungen schloß die Kommission für Verkehrsanlagen mit dem k. k. Postärar ein Übereinkommen wegen einer intensiveren Benützung der Wiener Stadtbahn für den Lokalpostverkehr.

Die Frequenz der Stadtbahn ist gegen das Vorjahr wieder bedeutend zurückgegangen.

Ab 1. September wurde bei den Zügen der Vorortlinie die II. Klasse aufgegeben und verkehren seit diesem Tage die genannten Züge nur mit Wagen III. Klasse.

In der Strecke Hauptzollamt—Wien G. W. A. wurde seitens der Aspangbahn der Personenzugsverkehr für die Dauer der Winterperiode 1904/5 eingestellt.

Der Frage der Einführung des elektrischen Betriebes wurden auch im Berichtsjahre von Seite des k. k. Eisenbahnministeriums die eingehendsten Studien gewidmet.

Die Grundlage derselben bildeten die über Einladung des k. k. Eisenbahnministeriums von den Firmen: Österreichische Siemens-Schuckertwerke, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Union-Elektrizitäts-Gesellschaft, Leobersdorfer Maschinenfabrik Ganz

& Co., Elektrizitäts-Aktien-Gesellschaft vorm. Kolben & Co. und F. Krizik für die Umwandlung der Wiener Stadtbahn auf elektrischen Betrieb vorgelegten Projekte und Kostenanschläge, die vom genannten Ministerium unter Rücksichtnahme auf technische Eignung, Baukapitalserfordernis und Betriebsökonomie der eingehendsten Prüfung unterzogen wurden.

c) **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.**

Auf dem Wiener Bahnhofe kamen zur Ausführung: Ein Kanzleigebäude für das Lebensmittelmagazin, ein Arbeiterabot im IV. Kohlenhofe, die Verlängerung der Kohlenrutsche bei der Elektrizitätszentrale und ein Anbau an die Filialwerkstätte. Weiters wurden dort an Bauten für Private hergestellt: Ein offener Schuppen für die Firma Bondy & Beck, eine Requisitenhütte im IV. Kohlenhofe für den Wirtschaftsverein der Kohlenhändler, eine Kanzleihütte im VI. Kohlenhofe für die Firma Vorgenicht, ein Anbau an das Kanzleigebäude der Firma Boschan & S., ein Holzschuppen mit Abort für den Wiener Hausfrauenverein und ein Niegelwandschuppen für die Firma Alexander.

d) **Priv. öferr.-ungar. Staatsbahn-Gesellschaft.**

Einem Ersuchen der Gemeinde wegen Vermehrung der in der Haltestelle „Simmeringer Hauptstraße“ haltenden Züge wurde von der Gesellschaft keine Folge gegeben.

Im Wiener Hauptbahnhofe wurde die Verlängerung einer Verladerrampe sowie die Vergrößerung der Eilgutabgabsrampe und des Lastenaufzuges im Postamte des Aufnahmsgebäudes durchgeführt. Ferner wurde ein Wirtschaftshof in der Haltestelle Stadlauerbrücke—Lusthaus errichtet und in der Station Simmering das Frachtmagazin rekonstruiert sowie die Laderampe erweitert.

e) **Ö. k. priv. öferr. Nordwestbahn.**

Aus Anlaß der Zulegung des zweiten Geleises in der Strecke Wien—Stockerau, für die — insoweit die laufende Bahnstrecke in Betracht kam — die politische Begehung im Jahre 1898 stattgefunden hatte, waren im Wiener Hauptbahnhofe verschiedene Änderungen an den Geleiseanlagen, Umstellungen von Signalhütten sowie der Bau einer neuen Stellwerksanlage mit zwei Stellwerkshütten erforderlich, Herstellungen, für die hauptsächlich der Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums hinsichtlich des seinerzeitigen Rechtsfahrens der Züge maßgebend war. Die politische Begehung hiefür fand am 23. Juli statt; die Interessen der Gemeinde werden durch die vorstehenden Bauten nicht berührt.

An Bauten für Private kam ein Mineralwassermagazin für die Firma S. Ungar jun. auf dem Hauptbahnhofe zur Ausführung.

f) **Ö. k. priv. öferr. Südbahn-Gesellschaft.**

Am Maßleinsdorfer Frachtenbahnhofe wurden an Bauten für Private ausgeführt:

Ein Kanzleigebäude mit Schuppen für den I. Wiener Konsumverein, eine Holzverkleinerungsanlage mit provisorischem Wohngebäude und Kanzlei für die Firma G. M. Steiner, eine Schankhütte für N. Keller, ein Schuppen für die Firma Drenstein & Koppel, ein Magazin mit provisorischem Wohngebäude und Kanzlei für die Firma Köppler und Magazine mit Wohnungsanbau und Abort für die Zementwerke „Waldmühle“.

g) **k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.**

Zu dem im Vorjahre zwischen der Gemeinde einerseits und der austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer andererseits geschlossenen Übereinkommen nahm das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 11. Dezember, Z. 55.620/03 II, Stellung, in dem der Einheitspreis, den die Gemeinde für den zur Erweiterung des Aspangbahnhofes abzutretenden, teils ihr, teils dem Bürgerhospitalfonds gehörigen Grund forderte, als zu hoch sowie das Begehren der Gemeinde hinsichtlich der Herstellung der Überbrückung für die künftige Verlängerung der Landstraße Hauptstraße durch das Bahnunternehmen als ungerechtfertigt bezeichnet wurden. Infolge dieser Entscheidung wurden neuerliche Verhandlungen zwischen den obgenannten Faktoren eingeleitet, die jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gelangten.

h) **Kahlenberg-Eisenbahn, System Rigi.**

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist für das Berichtsjahr keine Änderung zu verzeichnen.

i) **Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.**

Über eine Aufforderung des Eisenbahnministeriums schritt die Gesellschaft an die Anlegung des Eisenbahnbuches, in dem die dem Bahnunternehmen an öffentlichen Straßen des Wiener Gemeindegebietes zustehenden Benützungrechte nach Maßgabe der einschlägigen Verträge und Vereinbarungen mit der Gemeinde zur Auszeichnung gelangten.

k) **Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Co.**

Auch für dieses Bahnunternehmen wurde die Anlegung des Eisenbahnbuches eingeleitet; für die Auszeichnung der Straßenbenützungrechte waren die mit der Gemeinde geschlossenen Verträge maßgebend.

Auf der Linie nach Mödling wurde die Haltestelle Eitelbergergasse errichtet.

l) **Industriegeleise.**

Im Berichtsjahre wurde für folgende Industriegeleise die Genehmigung erteilt:

- a) abzweigend von der Donauländebahn zur Fabrik der Kabelfabriks-Aktien-Gesellschaft;
- b) abzweigend von der Donauländebahn zur Werkzeugfabrik der Firma Weiß;
- c) abzweigend von der Donauuferbahn zu Fabriksbauplätzen der Firma Bonwiller;
- d) abzweigend von der Donauländebahn zu den Werkstätten der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft;
- e) abzweigend von der Nordbahn zur Fabrik der Firma Garvens.

Hinsichtlich der Kompetenz zur Genehmigung eines nicht auf Eisenbahngrund zu errichtenden und nicht in eine Hauptbahn einmündenden Industriegeleises fällt das k. k. Ministerium des Innern über einen gegen den bezüglichen Erlaß der k. k. n.-ö. Statthalterei eingebrachten Refers der Gemeinde mit dem Erlasse vom 20. Mai, Z. 14.057, folgende prinzipiell wichtige Entscheidung:



Die Firma J. W. hatte um die Genehmigung einer Industriegeleiseanlage ange sucht. Die Anlage sollte einerseits aus einem normalspurigen Geleise auf Bahngrund bestehen, welches parallel zur Hauptbahn verläuft und beiderseits in letztere eingebunden ist, anderseits sollte ein schmalspuriges Geleise hergestellt werden, welches auf Bahngrund beginnt, zunächst parallel mit dem früher erwähnten Industriegeleise verläuft, weiters den öffentlichen Straßengrund kreuzt und sodann in die Fabriksrealität einmündet. Die Umladung zwischen Industriegeleise und Schmalspur geleise soll durch einen fixen Kran bewerkstelligt werden.

Bei der hierüber abgehaltenen politischen Begehung wurde seitens des kommissionsleitenden Vertreters der k. k. n.-ö. Statthalterei auch das Schmalspurgleise in die Amtshandlung einbezogen.

Dagegen hat der Vertreter der Gemeinde Wien hervorgehoben, daß das Schmalspurgleise, soweit es außerhalb des Bahngrundes zu liegen kommt, nicht in die politische Begehung einzu beziehen ist, und daß für diesen Teil der Anlage der Magistrat zur Amtshandlung kompetent wäre.

Diesen Standpunkt hat der Vertreter des Magistrates als politische Behörde I. Instanz auch im Kommissionsgutachten aufrecht erhalten.

Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat mit dem Erlasse vom 27. Jänner 1904, Z. VI—206 die von den Vertretern der Gemeinde Wien und des Wiener Magistrates gegen die Kompetenz zur Erteilung des Baukonsenses erhobenen Einwendungen als unbegründet zurückgewiesen, da nach der Ministerial-Verordnung vom 1. November 1859, R.-G.-Bl. Nr. 200, die Erteilung der Bau bewilligung für die zum Bergbaubetriebe notwendigen Privateisenbahnen der politischen Landes stelle insoweit zusteht, als diese Anlagen nicht in Hauptbahnen einmünden oder auf den Grund von Hauptbahnen zu liegen kommen und diese Bestimmung im Sinne des § 21 der Ministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, auf Schlepfbahnen aller Art, somit auch auf Industriegeleiseanlagen anzuwenden ist.

Die Gemeinde Wien hat gegen diese Statthalterei-Entscheidung den Rekurs ergriffen.

Das k. k. Ministerium des Innern hat laut Erlasses vom 20. Mai 1904 Z. 14.057, dem Rekurse der Gemeinde Wien Folge gegeben und die angefochtene Ent scheidung wegen Inkompetenz der k. k. n.-ö. Statthalterei außer Kraft gesetzt. Dieser Auspruch stützt sich auf folgende Erwägungen:

Nach § 1 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ist zur Anlage einer Eisenbahn, welche ein Unternehmen lediglich zu seinem Gebrauche auf eigenem Grunde und Boden oder unter Zustimmung des Grundeigentümers auf fremdem Boden erbauen will, bloß der in den allgemeinen Gesetzen vorgeschriebene Baukonsens erforderlich.

Zur Anlage einer Eisenbahn dagegen, welche bestimmt ist, als öffentliches Transportmittel für Personen und Waren zu dienen, oder wodurch eine Landstraße in eine Eisenbahn umgewandelt werden soll, ist die besondere Bewilligung seitens der Staatsverwaltung erforderlich.

Nach der Aktenlage ist nun die projektierte Geleiseanlage lediglich zum eigenen Gebrauche der Firma bestimmt und soll nur zum Teile auf Bahngrund zur Ausführung gelangen, bezw. in die Geleise der öffentlichen Bahn einmünden.

Zur Erteilung des Konsenses hinsichtlich dieses Teiles der Anlage ist wohl unbestritten die Staatsverwaltung (Eisenbahnministerium) berufen. Dagegen erscheint dieselbe zur Konsentierung jenes Teiles der Anlage, welcher weder auf Bahngrund gelegen ist, noch in die Hauptbahn einmündet, mangels jedweder positiven gesetzlichen Vorschrift nicht kompetent.

Die Begründung der gegenständlichen Kompetenz der Statthalterei kann insbesondere auch in den Bestimmungen der Ministerial-Verordnung vom 29. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 57, nicht erblickt werden, da diese Verordnung nur auf Bergwerksbahnen, bezw. auf zur Bringung von Forstprodukten dienende Schienenwege, zu welchen die in Rede stehende Anlage nicht gehört, sich bezieht und eine analoge extensive Anwendung der zitierten Verordnung auf andere Kategorien von Bahnen unzulässig ist.

Schließlich bemerkt das k. k. Ministerium des Innern noch, daß die projektierte Anlage, insoweit sie als Bestandteil der durch sie zu bedienenden Fabriksanlage aufzufassen ist, dem im III. Hauptstücke der Gewerbeordnung vorgezeichneten Verfahren unterliegen würde.

## II. Elektrische Bahnen.

## a) Städtische Straßenbahnen.

Da der Betrieb der städtischen Straßenbahnen vom 1. Juli 1903 an in die Eigenregie der Gemeinde übernommen wurde, so findet der Bericht über dieses Verkehrsmittel von nun an im XXXI. Abschnitte „Gewerbliche und Kreditunternehmungen der Gemeinde“ unter Punkt D „Städtische Straßenbahnen“ seinen Platz.

## b) Lokalbahnen.

1. Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Wien — Preßburg. — Zwischen dem Ingenieur Tauber und dem n.ö. Landesauschusse fanden Verhandlungen statt, welche die Übernahme der Strecke Wien—Landesgrenze durch das Land Niederösterreich zum Ziele hatten und mit dem Beschlusse des n.ö. Landtages vom 10. November ihren vorläufigen Abschluß fanden.

Mit diesem Beschlusse wurde vom Lande Niederösterreich die Reinertragsgarantie hinsichtlich der Verzinsung und Tilgung einer Prioritätsanleihe bis zum Höchstbetrage von Nominale 10,700.000 K übernommen und der Landesauschuß ermächtigt, nach Austragung verschiedener Vorfragen die Konzession für die Strecke Wien—Landesgrenze zu erwirken und die nötigen Schritte wegen Bildung einer Lokalbahn=Aktiengesellschaft sowie wegen Durchführung des Baues zu machen. Infolge dieses Landtagsbeschlusses fanden weitere Auseinandersetzungen zwischen der Gemeinde und dem früheren Konzessionswerber nicht mehr statt; da jedoch die vom Landtage zur Bedingung gemachte Zusicherung einer Staatsgarantie sowie die Erteilung der Konzession für die ungarische Anschlußstrecke im Berichtsjahre nicht mehr erwirkt werden konnte, kam es auch vorläufig zu keinen Verhandlungen zwischen dem Landesauschusse und der Gemeinde hinsichtlich der in Rede stehenden Bahn.

2. Projektirte Kleinbahn am Kobenzl. — Mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 18. Februar 1904, Z. 57.380/2 ex 1903, wurde der Firma Schmitt in Wien und Böhmischnicha die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine elektrische Kleinbahn im Gutsgebiete Kobenzl für ein Jahr erteilt, die Verleihung einer Konzession jedoch zugleich an die Bedingung geknüpft, daß vorerst eine Verbindung der neuen Bahn mit dem städtischen Straßenbahnnetze sichergestellt werde.

3. Straßenbahn Wien—Ragran (Ritschel & Co.). — Der von der Gesellschaft vorgelegte Sommerfahrplan wurde vom Gemeinderate mit dem Vorbehalte genehmigt, daß bei eintretendem Verkehrsbedürfnisse über Verlangen der Gemeinde Wien die Zugintervalle auch während der letzten zwei täglichen Betriebstunden, d. i. von 9 bis 11 Uhr nachts, auf 15 Minuten ermäßigt werden.

Abfahrt der zwei ersten Züge von				Abfahrt der zwei letzten Züge von			
Ragran nach Wien	Wien nach Ragran	Kaiser-mühl. nach Reichsbr.	Kaiser-mühl. nach Reichsbr.	Ragran nach Wien	Wien nach Ragran	Kaiser-mühl. nach Reichsbr.	Kaiser-mühl. nach Reichsbr.
Anschluß nach Kaiser-mühlen		Anschluß nach Wien	Anschluß nach Ragran	Anschluß nach Kaiser-mühlen		Anschluß nach Wien	Anschluß nach Ragran
I. 5 <sup>30</sup> früh	6 <sup>10</sup> früh	5 <sup>38</sup> früh	6 <sup>10</sup> früh	I. 10 <sup>10</sup> nachts	10 <sup>50</sup> nachts	10 <sup>18</sup> nachts	10 <sup>50</sup> nachts
II. 5 <sup>50</sup> früh	6 <sup>30</sup> früh	5 <sup>48</sup> früh	6 <sup>30</sup> früh	II. 10 <sup>30</sup> nachts	11 <sup>00</sup> nachts	10 <sup>38</sup> nachts	11 <sup>00</sup> nachts

Die Züge verkehren auf der Strecke	Wien— Kagran	ab Kagran	von 5 <sup>30</sup> früh bis 1 <sup>00</sup> nachm.	in Zeiträumen von	20	M i n u t e n
			von 9 <sup>00</sup> nachts bis 10 <sup>30</sup> nachts			
		ab Wien	von 6 <sup>10</sup> früh bis 1 <sup>00</sup> nachm.			
			von 9 <sup>00</sup> nachts bis 11 <sup>00</sup> nachts			
		ab Wien und Kagran	von 1 <sup>00</sup> nachm. bis 9 <sup>00</sup> nachts			
	Wien— alte Donau	ab alte Donau	von 5 <sup>36</sup> früh bis 9 <sup>06</sup> nachts		10	
		ab Wien	von 6 <sup>00</sup> früh bis 9 <sup>00</sup> nachts		20	
		ab alte Donau	von 9 <sup>06</sup> nachts bis 10 <sup>36</sup> nachts			
		ab Wien	von 9 <sup>00</sup> nachts bis 11 <sup>00</sup> nachts			
	Wien— Kaiser- mühlen	ab Schüttauplatz	von 5 <sup>38</sup> früh bis 9 <sup>00</sup> nachts		10	
		ab Wien	von 6 <sup>00</sup> früh bis 9 <sup>00</sup> nachts		15	
		ab Schüttauplatz	von 9 <sup>00</sup> nachts bis 10 <sup>38</sup> nachts			
ab Wien		von 9 <sup>00</sup> nachts bis 11 <sup>00</sup> nachts				

An Sonn- und Feiertagen verkehren die Züge von 7 Uhr früh bis Schluß in Zeiträumen von 10 Minuten und geht der letzte Zug von Kagran um 11 Uhr ab.

Die schon seit längerer Zeit in Schwebe befindlichen Verhandlungen wegen Verstaatlichung dieses Bahnunternehmens fanden im Berichtsjahre ihren Abschluß.

Der Bericht des Stadtratsreferenten hatte folgenden Wortlaut:

Als im Jahre 1898 anlässlich des fünfzigjährigen Regierungsjubiläums Sr. Majestät das vom Wiener Schützenvereine veranstaltete Kaiser-Jubiläumsschießen stattfinden sollte, mußte die Gemeinde Wien einen Wert darauf legen, den Teilnehmern an diesem Feste und insbesondere den zahlreichen aus diesem Anlasse Wien besuchenden Fremden ein Verkehrsmittel zur Militärschießstätte zu bieten.

Die Bahnbau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie. (Alleinhaber Gotthard Ritter v. Ritschl) erklärte sich nun bereit, eine elektrische Straßenbahn vom Praterstern nach Kagran mit einer Abzweigung bei der Schüttaustraße zum Schüttauplatz in Kaisermühlen herzustellen und die Teilstrecke Praterstern—Schießstätte bis zum 26. Juni 1898 als dem Tage der Eröffnung des Jubiläumsschießens zu vollenden.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 3. Juni 1898 wurde mit der genannten Firma ein Übereinkommen über den Bau und Betrieb des Bahnunternehmens getroffen. Hierbei wurde unter anderem auch vorgesehen, daß die Unternehmung eine 5%ige Abgabe von den Bruttoeinnahmen zu leisten habe, und daß es der Gemeinde freistehen solle, die Bahn jederzeit unter gewissen, je nach der Dauer ihres Bestandes verschiedenen Bedingungen einzulösen. Für das sechste Betriebsjahr, in welchem sich das Unternehmen derzeit befindet, ist die Einlösungssumme nach § 18 des Vertrages in folgender Weise zu berechnen:

Als Grundlage gilt die Kostenanschlagssumme; von dieser werden die mit Rücksicht auf eine sechzigjährige Tilgung und 4% Verzinsung bereits verfallenen Tilgungsbeträge abgezogen; die hiedurch sich ergebende Summe wird dann um 15% der Kostenanschlagssumme vermehrt.

Behufs Finanzierung des Bahnunternehmens hat die Firma Ritschl & Cie. mit dem Bankhause „von Koenen & Co.“ mehrere Verträge abgeschlossen. (Notariatsakte vom 5. August 1898 und vom 20. Dezember 1898.) Aus diesen Verträgen ergibt sich, daß die Bahnlinien samt Fahrpark und sonstigem Zubehör Eigentum der Firma „v. Koenen & Co.“ sind und daß dieser letzteren von der Firma Ritschl & Cie. auch der mit der Gemeinde Wien bereits abgeschlossene

Bau- und Betriebsvertrag sowie jene etwaigen Übereinkommen übertragen worden sind, welche noch weiterhin über Anschlußlinien an die Straßenbahn Praterstern—Ragran zwischen der Gemeinde und der Firma Ritschl & Cie. zustande kommen. Tatsächlich sind in den Jahren 1900 und 1901 Verhandlungen über solche Anschlußlinien gepflogen worden, welche jedoch zu keiner endgültigen Vereinbarung geführt haben.

Auch in einer beim Magistrate am 8. Dezember 1901 überreichten Eingabe hat die Firma Ritschl & Cie. das unbeschränkte Eigentum der Firma „v. Koenen & Co.“ an dem Bahnkörper nebst Fahrpark und allem Zubehör anerkannt und der Gemeinde die Abtretung der Rechte aus dem Bau- und Betriebsverträge an die letztgenannte Firma zur Kenntnis gebracht.

Das Bankhaus „v. Koenen & Co.“ überreichte nun im Juni 1902 ein Anbot, in welchem es der Gemeinde die Einlösung des Bahnunternehmens um den Preis von 1,608.000 K vorschlug. Hierauf fanden wiederholte Verhandlungen über die Herabminderung dieses Kaufschillings statt, welche schließlich zu dem nunmehr in den Protokollen vom 7. und 8. Juli 1904 niedergelegten Anbote gediehen sind.

Hienach soll der Einlösungspreis 1,200.000 K betragen.

Mit den Bahnlinien, dem Wagenparke, der Remise und dem sonstigen Zubehör der Bahnanlage soll die Gemeinde nach dem Anbote auch die Grundflächen erhalten, auf welchen die Remise erbaut ist und welche aus den Liegenschaften E. 3. 697 und 765 in Ragran bestehen; deren Ausmaß beträgt 15.322 m<sup>2</sup>.

Die vom Stadtbauamte vorgenommene Schätzung der Bahn ergab einen Bauwert von 903.035 K, in welchem Betrage die oberwähnten Grundflächen, u. zw. mit dem Werte von 76.610 K bereits enthalten sind. In dieser Schätzung sind die Materialien und Reservebestandteile nicht berücksichtigt; deren Wert betrug nach einer Aufnahme vom Jänner 1904 zirka 25.000 K. Der gegenwärtige Bestand konnte noch nicht aufgenommen werden.

Der kaufmännische Wert, welchen das Bahnunternehmen für die Gemeinde besitzt, ist nicht zu ermitteln, weil es unmöglich ist, festzustellen, welche Rückwirkung die Eingliederung der Bahn in das städtische Straßenbahnnetz auf den Ertrag dieses letzteren haben kann. Wenn man auf Grund des seinerzeit zufolge Stadtratsbeschlusses vom 22. Dezember 1898 dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegten Kostenanschlages den Ablösungsbetrag, welcher nach dem Bau- und Betriebsverträge gegenwärtig zu leisten wäre, berechnet und hierbei die nicht zur Ausführung gelangte Kraftstation aus dem Kostenanschlage ausschleibt, ergibt sich eine vertragsmäßige Einlösungssumme von 1,427.746 K. Das Anbot hält also ungefähr die Mitte zwischen dem Bauwerte und dem nach dem Übereinkommen berechneten Ablösungsbetrage.

Der angebotene Kaufschilling ist vom geschäftlichen Standpunkte aus gewiß kein niedriger. Allerdings muß noch berücksichtigt werden, daß der Bau- und Betriebsvertrag eine ursprüngliche sechzigjährige und jetzt noch immer vierundfünfzigjährige Dauer besitzt und daß der Wert dieses Betriebsrechtes in der Schätzung des Stadtbauamtes nicht enthalten ist.

Auch ist es ein Gebot der Billigkeit, dem Umstände Rechnung zu tragen, daß die Strecke Praterstern—Schießstätte seinerzeit über Wunsch der Gemeinde wegen des Jubiläumsschießens besonders rasch hergestellt werden mußte wodurch die Baukosten unzweifelhaft eine wesentliche Erhöhung erfahren haben.

Es waltet jedoch ein besonderes Moment vor, welches der Stadtverwaltung die Einlösung des Bahnunternehmens als wünschenswert erscheinen lassen muß. Es ist dies die in Verhandlung stehende Einverleibung der Donaugemeinden. Wenn der XXI. Bezirk zustande kommt, kann die Straßenbahn nach Ragran und Kaisermühlen den Ausgangspunkt für eine oder die andere Anschlußlinie in diesem Bezirke bilden. Namentlich wird der Bau einer Zweiglinie von der Ragranerbahn nach Floridsdorf in Erwägung zu ziehen sein, damit die Einwohner dieser Stadt ein rasches und modernes Verkehrsmittel nach Wien erhalten.

Über diesen Vortrag beschloß der Gemeinderat in der Sitzung vom 12. Juli folgendes:

1. Das in den Protokollen vom 7. und 8. Juli 1904 enthaltene Anbot der Firma „v. Koenen & Co.“ in Berlin, betreffend die Einlösung des Bahnunternehmens Praterstern—Ragran samt Abzweigung nach Kaisermühlen um den Betrag von 1,200.000 K, wird genehmigt;
2. die Direktion der städtischen Straßenbahnen wird zur Vorlage eines Projektes für eine Zweiglinie von der Bahnstrecke Praterstern—Ragran nach Floridsdorf beauftragt;

3. der Kauffchilling für das Bahnunternehmen ist den verfügbaren Geldern des Investitionsanlehens vorzugsweise zu entnehmen;

4. dem Oberstadtbuchhalter Friedrich Hönig, dem Magistratsrate Dr. Max Weiß und dem Baurate Adolf Wilhelm, welche bei dem Abschlusse des Übereinkommens tätig waren, wird der Dank des Gemeinderates ausgesprochen.

Das erwähnte Protokollaranbot vom 7. Juli 1904 hatte folgenden Wortlaut:

**Protokoll vom 7. Juli 1904.**

Gegenstand ist die Übernahme des Bauunternehmens Praterstern—Kagran samt Abzweigung nach Kaiserwiesen — im folgenden auch kurz das Bahnunternehmen genannt — in das Eigentum der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“.

Herr Dr. Johann Berger, Hof- und Gerichtsadvokat, erklärt namens der Firma „von Koenen & Co.“ in Berlin W, Behrenstraße 1 (laut der sub A beiliegenden legalisierten Originalvollmacht ddo. Berlin 27. März 1902) folgendes:

Auf Grund der zwischen der genannten Firma und der Bahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Ritschl & Cie., I., Börsegasse 3, notariell errichteten und dem Magistrate in beglaubigter Abschrift vorliegenden Verträge vom 5. August 1898 (Punkt I) und 20. Dezember 1898 (Punkt 7 und 8) ist die Firma „von Koenen & Co.“ Eigentümerin des Bahnunternehmens einschließlich des Fahrparkes und des sonstigen Zubehörs und stehen ihr auch die Rechte aus dem Bau- und Betriebs-Übereinkommen zu, welches die Gemeinde Wien zufolge Stadtratsbeschlusses vom 3. Juni 1898, Z. 5284, mit der Bahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Ritschl & Cie. abgeschlossen hat.

Dies erscheint bestätigt durch die beim Magistrate am 8. Dezember 1901 zur Z. 100.917 von der Bahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Ritschl & Cie. gemeinschaftlich mit der Firma „von Koenen & Co.“ überreichte Eingabe.

Die Firma „von Koenen & Co.“ stellt nun der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ den Antrag, mit ihr nachstehendes

**Übereinkommen**

abzuschließen:

**Artikel I.**

Die Firma „von Koenen & Co.“ übergibt der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und diese übernimmt das Bahnunternehmen Praterstern—Kagran samt Abzweigung nach Kaiserwiesen mit Einschluß des Wagenparkes und des sonstigen Zubehörs vom 1. Juli 1904 an in das Eigentum.

Hiezu gehören insbesondere:

- a) Die Bahnstrecken samt der elektrischen Ausrüstung und den Speisefabeln.
- b) Die Liegenschaften Einl.-Z. 697 und 765 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Kagran samt den darauf befindlichen Bauobjekten mit Ausnahme des zur Aufbewahrung von Automaten dienenden Schuppens.
- c) Alle Wartehallen, Expeditions- und Werkzeughütten.
- d) Alle Motor- und Weiwagen sowie sonstigen, dem Betriebe dienenden Wagen samt Zubehör.
- e) Alle dem Betriebe oder der Streckenerhaltung und -Reinigung dienenden Werkzeugmaschinen, Werkzeuge, Werkstätten-Utensilien, Geräte, Einrichtungsgegenstände und Uniformen.
- f) Die Vorräte an Materialien und Reservebestandteilen.
- g) Alle auf das Bahnunternehmen bezüglichen Pläne, Urkunden und sonstigen Behelfe. Hiezu gehört auch das Projekt für die nicht zur Ausführung gelangte Zweiglinie „Alte Donau—Floridsdorf“ und wird die Firma „von Koenen & Co.“ ein von der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ beim k. k. Eisenbahn-Ministerium zu überreichendes Ansuchen um Ausfolgung eines Pate dieses Projektes einverständlich mitfertigen.

Über die unter a) bis g) angeführten Gegenstände wird sofort, ohne daß der Eintritt der im Art. XI, Absatz 1, angeführten Bedingung abzuwarten ist, ein Inventar errichtet.

Die Firma „von Koenen & Co.“ leistet, soweit dieses Übereinkommen nichts anderes enthält, keine Gewähr für eine bestimmte Beschaffenheit der zum Bahnunternehmen gehörigen beweglichen und unbeweglichen Sachen.

## Artikel II.

Die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ wird die im Verzeichnisse, Beilage B angeführten Bediensteten des Bahnunternehmens in ihren Dienst übernehmen; die Revisoren, Kondukteure und Motorführer jedoch nur, wenn und insofern sie sich der Dienstordnung für das Dienstpersonal der städtischen Straßenbahnen und den sonstigen für dieses Dienstpersonal geltenden Bestimmungen unterwerfen und jene Erklärungen ausstellen, welche für die Aufnahme in den Dienst der städtischen Straßenbahnen verlangt zu werden pflegen.

Die Übernahme der Werkstättenhelfer, Streckenwächter und sonstigen im Verzeichnisse, Beilage B, genannten Arbeiter erfolgt auf Grund des § 8 der ob erwähnten Dienstordnung unter den bei den städtischen Straßenbahnen für Personal dieser Art üblichen Bedingungen.

## Artikel III.

Es bestehen nachfolgende, für Zwecke des Bahnunternehmens abgeschlossene Verträge und Vereinbarungen:

1. Das Übereinkommen mit dem Hofärare vom 11. April 1893, betreffend die Endstation beim Zirkus Busch.

2. Das Übereinkommen mit der Reichsstraßenverwaltung vom 21. Oktober 1893 wegen Benützung der Kagraner Reichsstraße und die auf denselben Gegenstand bezüglichen Vereinbarungen, welche die Bahnunternehmung bei den von der Eisenbahnbehörde abgehaltenen kommissionellen Verhandlungen mit der Reichsstraßenverwaltung getroffen hat.

3. Die Vereinbarungen, welche die Bahnunternehmung laut des vom Wiener Magistrat aufgenommenen Kommissions-Protokolles vom 15. Juni 1898, Z. 106.246, anlässlich der Legung der Speisefabel mit den Interessenten getroffen hat.

4. Das zufolge Note der k. k. Postdirektion vom 11. Jänner 1902, Z. 160.357 ex 1901, mit dieser abgeschlossene Übereinkommen wegen Beförderung der Brief- und Fahrpost zwischen Wien—Vorgartenstraße und Kagran.

Dem Eintritte der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in die unter 2. erwähnten Abmachungen hat die k. k. n.-ö. Statthalterei zufolge Erlasses vom 13. Juni 1904, Z. XIII 190/2 unter einer Bedingung zugestimmt, deren Erfüllung der Firma „von Koenen & Co.“ gemäß Artikel VI, Absatz 2, ohnehin obliegt.

Hinsichtlich der übrigen oben angeführten Verträge und Vereinbarungen haftet die Firma „von Koenen & Co.“ dafür, daß die betreffenden Vertragsparteien sich mit dem Eintritte der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ in diese Verträge und Vereinbarungen gleichfalls einverstanden erklären.

## Artikel IV.

Die Firma „von Koenen & Co.“ haftet dafür, daß der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ das Bahnunternehmen frei von jeder Zwangsverwaltung, die zum Unternehmen gehörigen beweglichen Sachen frei von jedem Pfandrechte, die Liegenschaften C.-Z. 697 und 765 des Grundbuches der Kat.-Gemeinde Kagran frei von jeder Last übergeben werden.

Ferner leistet die Firma „von Koenen & Co.“ dafür Gewähr, daß alle auf die Zeit vor dem 1. Juli 1904 entfallenden Steuern und sonstigen Abgaben, welche das Bahnunternehmen oder die ob erwähnten Liegenschaften betreffen, bezahlt werden.

Die der Gemeinde Wien gemäß § 17 des Bau- und Betriebs-Übereinkommens gebührende Abgabe von den Bruttoeinnahmen der Jahre 1901, 1902 und 1903 wird die Firma „von Koenen & Co.“ an die Gemeinde Wien mit dem Pauschalbetrage von 22.000 K., d. i. zwanzigtausend Kronen entrichten.

Endlich haftet die Firma „von Koenen & Co.“ auch dafür, daß alle Zahlungsverbote, welche von dritten Personen gegen die Bahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung „Ritschl & Cie.“ oder den Inhaber dieser Firma in bezug auf die Ablösungssumme für das Bahnunternehmen erwirkt und der Gemeinde Wien zugestellt worden sind, aufgehoben werden.

## Artikel V.

Die Benützung der Kronprinz Rudolfsbrücke ist der Bahnunternehmung nur unter der Bedingung zugestanden worden, daß der Achsendruck bei den zweiachsigen Motorwagen 4.55 t, bei den vierachsigen Motorwagen 3.43 t, bei den zweiachsigen Beiwagen 3.75 t und bei den vierachsigen Beiwagen 2.7 t nicht übersteige.

Die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ nimmt zur Kenntnis, daß die k. k. n.-ö. Statthalterei demnach zufolge Erlasses vom 13. Juni 1904, Z. XIII 190/2, die Befahrung der Brücke mit den Motorwagen der städtischen Straßenbahnen ohne ausreichende Verstärkung der Brücke nicht gestattet.

#### Artikel VI.

Die Firma „von Koenen & Co.“ haftet dafür, daß diejenigen Verpflichtungen, welche der Bahnunternehmung in den Bedingungen für die Benützung der Ragraner Reichsstraße vom 21. Oktober 1893 oder in späteren Anordnungen der Reichsstraßenverwaltung auferlegt wurden, insoweit erfüllt sind, als sie Leistungen betreffen, welche die Bahnunternehmung aus Anlaß der Erbauung der Straßenbahnlinie Praterstern—Ragran zu vollführen hatte. Diese Haftung der Firma erlischt, wenn und insoweit ihr die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ nicht innerhalb von zwei Monaten, von der faktischen Übernahme des Bahnunternehmens an gerechnet, etwaige diesbezügliche Ansprüche bekannt gegeben hat.

Die Firma „von Koenen & Co.“ hat daher auch die Auslagen für die im Punkte 17 der Bedingungen für die Benützung der Ragraner Reichsstraße vorgeschriebene Rekonstruktion der hölzernen Brücke über das alte Donaubett zu bestreiten.

#### Artikel VII.

Die Firma „von Koenen & Co.“ verzichtet vom 1. Juli 1904 an auf alle Rechte aus dem zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 3. Juni 1898, Z. 5284, zwischen der Gemeinde Wien und der Bahn-Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Cie. geschlossenen Übereinkommen, welche Rechte ihr die Bahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Ritschl & Cie. laut des Vertrages vom 5. August 1898, ferner der an die Gemeinde Wien gerichteten Eingabe vom 6. Dezember 1900, präf. am 8. Dezember 1901, Z. 100.917, enthaltend die Anzeige dieser Session an die Gemeinde Wien, abgetreten hat.

Die Firma „von Koenen & Co.“ haftet dafür, daß auch die Bahn-Bau- und Betriebs-Unternehmung Ritschl & Cie. oder dritte Personen aus dem oberwähnten, auf dem Gemeinderatsbeschlusse vom 3. Juni 1898, Z. 5284, beruhenden Übereinkommen keinerlei Ansprüche an die Gemeinde Wien stellen und wird die Gemeinde Wien hinsichtlich derartiger Ansprüche vollständig klag- und schadlos halten.

Andererseits leistet auch die Gemeinde Wien vom 1. Juli 1904 an auf alle Rechte Verzicht, welche ihr aus dem oberwähnten Bau- und Betriebsübereinkommen gegen die Bahnunternehmung zustehen, jene derartigen Rechte ausgenommen, welche ihr in dem vorliegenden Übereinkommen ausdrücklich vorbehalten sind.

Ferner erlischt mit dem 1. Juli 1904 das Übereinkommen der Bahnunternehmung mit der Firma „Gemeinde Wien — städtische Elektrizitätswerke“ über die Lieferung elektrischen Stromes zu Bahnzwecken, unbeschadet der Verpflichtung der Firma „von Koenen & Co.“ zur Begleichung der etwa noch nicht bezahlten Strombezugsrechnungen.

#### Artikel VIII.

Der Betrieb des Bahnunternehmens wird vom 1. Juli 1904 an für Rechnung der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ geführt. Der letzteren steht das Recht zu, der Betriebsleitung sofort, ohne daß der Eintritt der im Artikel XI, Absatz 1, angeführten Bedingung abzuwarten ist, einen städtischen Beamten zuzuweisen, welchem die Kontrolle über die Einnahmen und Ausgaben und zu diesem Behufe auch die Einsicht in alle Bücher und Belege des Bahnunternehmens zusteht.

Befugungen, welche den finanziellen Erfolg des Betriebes beeinflussen, darf die Betriebsleitung nur mit Zustimmung dieses Beamten treffen, widrigenfalls jede durch eine solche Verfügung verursachte Schmälerung der Betriebseinnahmen oder Erhöhung der Betriebsauslagen die Firma „von Koenen & Co.“ allein belastet.

Die Firma „von Koenen & Co.“ haftet dafür, daß der gesamte, in der Zeit vom 1. Juli 1904 bis zur faktischen Übernahme des Bahnunternehmens durch die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ (Artikel XIV) sich ergebende Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsauslagen (einschließlich der Steuern) ungeschmälert an die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ abgeführt werde.

Die Firma „von Koenen & Co.“ hat der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ binnen vierzehn Tagen nach der faktischen Übernahme über ihre Betriebsführung Rechnung zu legen. Bemängelungen dieser Rechnung sind der Firma binnen zwei Monaten bekannt zu geben, widrigenfalls die Rechnung als genehmigt gilt.

Der mit der Kontrolle betraute städtische Beamte wird wieder abberufen, wenn die Bedingung des Artikels XI, Absatz 1, nicht eintreten sollte.

#### Artikel IX.

Die Firma „von Koenen & Co.“ erhält für alle Leistungen, welche ihr nach diesem Uebereinkommen obliegen, ein Entgelt von 1,200.000 K, d. i. eine Million zweihunderttausend Kronen. Davon wird jedoch die von der Firma gemäß Artikel IV für rückständige Abgaben zu entrichtende Summe von 22.000 K, d. i. zwanzigzweitausend Kronen vorweg in Abzug gebracht.

Die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ wird der Firma „von Koenen & Co.“ den sonach übrig bleibenden Betrag von 1,178.000 K, d. i. eine Million einhundertsechzigtausend Kronen, oder, in dem in Artikel X bezeichneten Falle, den noch ausstehenden Rest dieser Summe binnen vierzehn Tagen nach der faktischen Übernahme des Bahnunternehmens (Artikel XIV) bei der Kais. Kön. Priv. Österr. Länderbank bar anweisen.

Der Kaufschillingbetrag von 1,178.000 K wird vom 1. Juli 1904 an bis zum Zahlungstage, jedoch keinesfalls länger als bis einschließlich 31. August 1904, mit 4% verzinst.

#### Artikel X.

Sobald nur mehr die Aufhebung der Zwangsverwaltung und der im Artikel IV, Absatz 3, bezeichneten Zahlungsverbote ausständig ist, und die sonstigen im Artikel XII, Absatz 3, enthaltenen Bedingungen für die Ausfertigung der daselbst bezeichneten Urkunden eingetreten sind, hat die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ über Verlangen der Firma „von Koenen & Co.“ die zur Sicherstellung jener Forderungen notwendigen Geldbeträge gerichtlich zu erlegen, für welche die Zwangsverwaltung, bezw. die Zahlungsverbote noch aufrecht bestehen. Die Höhe der zu erlegenden Geldbeträge hat die Firma „von Koenen & Co.“ der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ bekanntzugeben, sie dürfen aber den vierten Teil des Kaufschillings nicht übersteigen.

Der Erlag wird an die Bedingung geknüpft werden, daß keiner der einzelnen Geldbeträge ausgefolgt werden darf, bevor sowohl die Zwangsverwaltung als auch sämtliche Zahlungsverbote rechtskräftig aufgehoben sind, und daß alle erlegten Geldbeträge der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ wieder zurückzustellen sind, wenn diese Aufhebung nicht binnen zwei Monaten, vom Tage des Erlages an gerechnet, geschehen ist.

Die Festsetzung der Personen, an die, und der Voraussetzungen, unter welchen die erlegten Geldbeträge nach Aufhebung der Zwangsverwaltung und sämtlicher Zahlungsverbote auszufolgen sind, wird die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ der Firma „von Koenen & Co.“ überlassen, welche das Erlagsgesuch mitzufertigen hat.

Die gesamte in dieser Weise erlegte Summe gilt als vorstufenweise Teilzahlung auf den Kaufschilling; im Falle ihrer Zurückstellung wird diese Teilzahlung der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ vom Erlagstage bis zum Tage der Zurückstellung zu Lasten der Firma „von Koenen & Co.“ mit 4% verzinst. Hierbei werden der letztgenannten Firma etwaige durch die fruchtbringende Anlage der Teilzahlung erzielte Zinsen zugute gerechnet. Tritt aber der Fall der Zurückstellung nicht ein, so erhält die Firma „von Koenen & Co.“ von der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ gemäß Artikel IX, Absatz 3, die 4%igen Zinsen der erlegten Summe bis zum Erlagstage, jedoch nicht über den 31. August 1904 hinaus.

#### Artikel XI.

Dieses Uebereinkommen wird, ausgenommen die Bestimmungen des Artikels I, vorletzter Absatz, und des Artikels VIII, Absatz 1 und 2, an die Bedingung geknüpft, daß die Gemeinde Wien (Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“) binnen drei Monaten, vom Abschlusse des Uebereinkommens an gerechnet, die Konzession zum Betriebe des Bahnunternehmens erlangt.

Die Gemeinde Wien wird die zur Erlangung einer solchen Konzession erforderlichen Schritte ohne Verzug durchzuführen. Sie ist zwar berechtigt, aber nicht verpflichtet, eine Konzession anzunehmen, welche wesentlich ungünstigere Bedingungen enthält, als die mit der Kundmachung des k. k. Eisen-



bahnministeriums vom 25. Juli 1902, R.-G.-Bl. Nr. 150, erteilte Konzession für das Straßenbahnnetz der Neuen Wiener Tramway und das über die bezüglichen Konzessionsverhandlungen errichtete Protokoll vom 17. April 1902. Insbesondere gilt es als Voraussetzung für die Annahme der Konzession, daß die im Artikel V, lit. a, des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, festgesetzte Stempel- und Gebührenfreiheit auch auf das vorliegende Rechtsgeschäft und die hierüber ausgearbeiteten Urkunden angewendet wird.

#### Artikel XII.

Über dieses Rechtsgeschäft werden, insoferne dasselbe bewegliche Sachen betrifft, zwischen der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und der Firma „von Koenen & Co.“ Schlußbriefe vereinbart und ausgetauscht werden.

Über die Veräußerung der unbeweglichen Sachen wird ein Vertrag errichtet.

Die Auswechslung der Schlußbriefe und die Errichtung des Vertrages findet erst dann statt, wenn die im Artikel XI, Absatz 1, festgesetzte Bedingung eingetreten ist, und wenn die aus den Artikeln III und IV hervorgehenden Verpflichtungen der Firma „von Koenen & Co.“ erfüllt sind.

#### Artikel XIII.

Als Pfand für die Erfüllung der in den Artikeln VI und VIII enthaltenen Verbindlichkeiten haftet der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ die bei der städtischen Hauptkasse sub Dep.-Nr. 6070 für das Bahnunternehmen erliegende Sicherheit im Betrage von 30.271 K, welche Eigentum der Firma „von Koenen & Co.“ ist.

#### Artikel XIV.

Mit dem Tage der Auswechslung der Schlußbriefe und der Unterfertigung des Vertrages über die unbeweglichen Sachen erfolgt die faktische Übernahme des Bahnunternehmens durch die „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“.

#### Artikel XV.

Auf die Anfechtung dieses Übereinkommens wegen Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes wird beiderseits verzichtet.

#### Artikel XVI.

Für alle aus diesem Übereinkommen etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ allein kompetent.

Fortsetzung am 8. Juli 1904.

Herr Dr. Johann Berger erklärt sich namens der Firma „von Koenen & Co.“ noch damit einverstanden, daß im Artikel VII des Protokolles vom 7. Juli 1904 zwischen dem 1. und 2. Absätze folgender Satz eingeschaltet werde:

„Desgleichen anerkennt die Firma „von Koenen & Co.“, daß ihr gegen die Gemeinde Wien keine wie immer gearteten Ansprüche wegen der unterbliebenen Ausführung der zur Ausgestaltung des Bahnunternehmens geplanten Anschlußlinien zustehen.“

Auf Grund dieser Vereinbarungen schritt die Gemeinde um Erteilung der Konzession ein; nach Abschluß der Verhandlungen mit den beteiligten Ministerien erging die Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 30. September, R.-G.-Bl. Nr. 113, die folgenden Wortlaut hat:

„Das k. k. Eisenbahnministerium hat auf Grund und in Gemäßheit der Bestimmungen des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, im Einvernehmen mit den beteiligten k. k. Ministerien und dem k. und k. Reichs-Kriegsministerium, der Gemeindevertretung der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, welche unter der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ im Handelsregister eingetragen ist, die angeführte Konzession zum Betriebe der auf Grund besonderer provisorischer Bewilligungen bereits hergestellten, mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinie von der Borgartenstraße in Wien über die Kronprinz Rudolfbrücke und die Ragnaner Reichsstraße nach Ragnan mit einer Abzweigung durch die Schüttaustraße zum Schüttauplatz im Bezirkssteile Kaiserwiesen unter den im folgenden näher festgesetzten Bedingungen und Modalitäten erteilt.

## § 1.

Für die konzessionierte Eisenbahnlinie genießt die Konzessionärin die im Art. V des eingangs bezogenen Gesetzes angeführten finanziellen Begünstigungen.

Die im Art. V, lit. d, des obigen Gesetzes vorgesehenen Steuerbefreiungen werden auf die Zeit bis zum 24. März 1924 gewährt.

## § 2.

Die Konzessionärin ist verpflichtet, die im Eingange bezeichnete Kleinbahnlinie während der ganzen, bis zum 24. März 1989 währenden Konzessionsdauer in ununterbrochenem Betriebe zu erhalten.

## § 3.

Der Konzessionärin wird in dem für im Betriebe stehenden Eisenbahnen gesetzlich zulässigen Umfange, demnach insbesondere auch zum Zwecke von Rekonstruktionen, Neuherstellungen und Erweiterungsbauten das Recht der Expropriation nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften erteilt.

Das gleiche Recht soll der Konzessionärin auch bezüglich jener etwa herzustellenen Schlepfbahnen zugestanden werden, deren Errichtung von der Staatsverwaltung als im öffentlichen Interesse gelegen erkannt werden sollte.

## § 4.

Im übrigen ist die eingangs bezeichnete Eisenbahnlinie als integrierender Bestandteil des den Gegenstand der Kundmachung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, bildenden Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden normalspurigen Kleinbahnlinien anzusehen und haben demnach auf die konzessionierte Bahn die Bestimmungen in den §§ 4 bis einschließlich 12 und 14 bis einschließlich 17 der Kundmachung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, betreffend die Konzessionierung eines Netzes von mit elektrischer Kraft zu betreibenden Kleinbahnlinien in Wien, sinngemäß Anwendung zu finden."

Nach Erfüllung aller Vorbedingungen wurden am 27. Dezember die Schlußbriefe mit der Firma von Koenen & Co. ausgetauscht und wurde das Bahnunternehmen samt allen beweglichen und unbeweglichen Sachen am 28. Dezember von der Gemeinde Wien übernommen.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 29. Dezember wurde die Übernahme von Bediensteten dieses Unternehmens in den Dienst der „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ genehmigt.

### III. Änderung des Lokalbahngesetzes.

#### (Anhang.)

Da mit Ende 1904 die Wirksamkeit des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895 über Bahnen niederer Ordnung erlischt, hat das k. k. Eisenbahn-Ministerium vom Magistrate ein Gutachten über jene Bestimmungen verlangt, die etwa in das neue Gesetz über Bahnen niederer Ordnung aufzunehmen wären.

Hierüber hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 17. Juli folgenden Beschlusses gefaßt:

I. Der Magistrat wird beauftragt, dem k. k. Eisenbahn-Ministerium das mit dem Erlasse vom 20. April 1904, Z. 11.590/1, verlangte Gutachten, betreffend die Erlassung eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung, mit entsprechender Begründung dahin zu erstatten, daß jenen Lokal- und Kleinbahnen, welche einer Gemeinde konzessioniert sind und für deren Rechnung betrieben werden, folgende Begünstigungen zuzugestehen wären:

1. Die im Art. V, lit. a, des gegenwärtigen Gesetzes normierte Gebühren- und Stempelbefreiung wäre für Zwecke der Erwerbung und des Betriebes von Lokal- und Kleinbahnunternehmungen durch Gemeinden ohne Beschränkung auf eine bestimmte Frist zuzugestehen.

2. Zugestehung der im Art. V, lit. d, des gegenwärtigen Gesetzes normierten 25jährigen Steuerfreiheit und zwar ohne Rücksicht auf die Höhe der Herstellungskosten.

Für die nach Ablauf der Steuerfreiheit noch übrige Konzessionsdauer wären gemeindliche Lokal- und Kleinbahnen samt ihren Nebenanlagen, insbesondere samt den ihrem Betriebe dienenden Elektrizitätswerken von der Hälfte der sonst zu entrichtenden Steuer zu befreien.

3. Ausdehnung der im Art. VI, Absatz 2, des gegenwärtigen Gesetzes vorgeschriebenen 75-jährigen Tilgungsdauer für Anlehen von autonomen Körperschaften auf 90 Jahre.

4. Ermächtigung der Regierung, den von Gemeinden nach Art. VI des gegenwärtigen Gesetzes ausgegebenen Anlehen die Pupillarischerheit mittels Ministerial-Verordnung zuzugehen.

5. Einräumung einer gesetzlichen Konzessionsdauer von 90 Jahren.

6. Verzicht auf das im Art. XIX des gegenwärtigen Gesetzes festgesetzte Tarifiermächtigkeitsrecht. Gleichzeitig wäre die Regierung zu ersuchen, die unter 2. erwähnten Steuerbegünstigungen auch auf jene Lokal- und Kleinbahnen auszudehnen, welche unter der Herrschaft des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, einer Gemeinde konzessioniert worden sind, und von dieser zur Zeit der Erlassung des neuen Gesetzes für eigene Rechnung betrieben werden.

II. Der Magistrat wird beauftragt, eine Petition der Gemeinde Wien an das Abgeordnetenhaus mit dem unter I bezeichneten Inhalte zu verfassen und wird der Bürgermeister ersucht, diese Petition zu überreichen.

III. Die gemäß II verfasste Petition ist an sämtliche Städte mit eigenem Statute mit dem Antrage zu übersenden, in demselben Sinne Eingaben an die Regierung und an das Abgeordnetenhaus zu richten.

In Befolgung dieses Beschlusses hat der Magistrat nachstehende Petition verfaßt:

Hohes Abgeordnetenhaus!

Am 31. Dezember 1904 erlischt die Wirksamkeit des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung. Die Regierung beschäftigt sich bereits mit den Vorarbeiten für die Erlassung eines neuen, diesen Gegenstand betreffenden Gesetzes und dürfte dem hohen Abgeordnetenhaus in Bälde eine diesbezügliche Vorlage zugehen. Zahlreiche Interessenten werden sich an die Vertretungskörper mit Wünschen und Forderungen aller Art herandrängen, um Bahnunternehmungen, welche schon erbaut sind, oder erst erbaut werden sollen, Vorteile und Begünstigungen zu sichern.

Wenn unter diesen Interessenten auch Stadtgemeinden ihre Stimme erheben, wenn insbesondere die k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, welche als Eigentümerin eines Straßenbahnnetzes von mehr als 170 km Länge durch das Gesetz in hervorragendem Maße berührt wird, mit Wünschen hervortritt, so dürfen diese Faktoren wohl auf eine besondere Berücksichtigung ihrer Interessen hoffen, welche letztere mit dem Gemeinwohlle zwar örtlich begrenzter, aber dafür kulturell bedeutsamer Bevölkerungszentren identisch sind.

Vor allem muß von der Voraussetzung ausgegangen werden, daß die Begünstigungen, welche im gegenwärtigen Gesetze den Lokal- und Kleinbahnen zugestanden werden, ihnen nicht wieder entzogen, sondern daß sie im vollen Umfange aufrecht erhalten werden.

Außerdem bedarf es, abgesehen von diesen für alle Lokal- und Kleinbahnen ausnahmslos bestimmten Vorteilen, noch besonderer Erleichterungen und Zugeständnisse zugunsten jener Lokal- und Kleinbahnen, welche Gemeinden gehören und von ihnen für eigene Rechnung betrieben werden.

Die Verstädtlichung der Lokal- und Kleinbahnen, welche den Verkehr innerhalb einer Großgemeinde oder zwischen dieser und den Nachbargemeinden vermitteln, gehört ebenso, wie die Verstädtlichung mancher anderer Unternehmungen, zu jenen Aufgaben einer Gemeindeverwaltung, deren Erkenntnis erst seit wenigen Jahren infolge geänderter wirtschaftlicher Anschauungen platzgegriffen hat. Seit kurzer Zeit sind daher viele größere Gemeinden Österreichs bestrebt, die Konzession für solche, dem örtlichen Verkehre dienenden Bahnen selbst zu erwerben und diese Bahnen für eigene Rechnung zu betreiben.

Unterstützt und gefördert wurde diese Bewegung gewiß durch jene Bestimmungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, über Bahnen niederer Ordnung, nach welchen autonomen Körperschaften die Konzession für Kleinbahnen auf die Dauer von 90 Jahren und ohne staatliches Einlösungs- und Heimfallsrecht verliehen werden kann. Diese Vorteile, mögen sie auch noch so schätzenswert sein, erleichtern zwar die Erwerbung der Konzession, genügen aber nicht, um auch die Übernahme von Lokal- und Kleinbahnen in den eigenen Betrieb der Gemeinden so ausgiebig zu fördern, wie es im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt wünschenswert, ja selbst notwendig wäre.

Es ist nicht zu verkennen und wird durch die Erfahrung bestätigt, daß der Eigenbetrieb von Lokal- und Kleinbahnen für eine Gemeinde mit weit mehr Lasten als Vorteilen verbunden ist.

Während der gemeindliche Betrieb anderer Unternehmungen, wie von Elektrizitätswerken, Gaswerken u. dgl., auch eine finanzielle Bedeutung besitzt und den Gemeinden neue, die Steuerträger nicht belastende Einnahmequellen zu verschaffen vermag, ist dies bei den Straßenbahnen nur selten und auch dann nur in geringem Maße der Fall.

Eben jene Lichtseiten, welche man mit Recht an der Umwandlung privater Betriebe in gemeindliche hervorhebt — die Verhinderung einer Ausbeutung des Publikums durch private Gewinnsucht und die Verbesserung der Lage der Angestellten — sind ebenso viele Schattenseiten für das Erträgnis gemeindlicher Unternehmungen. Durch den Druck der beteiligten Kreise wird die Gemeinde gezwungen, neue Linien zu erbauen, welche nichts weniger als gewinnbringend sind, und welche private Unternehmungen niemals herstellen würden. Fahrzeugmittel und Hochbauten müssen dem Ansehen der Stadt entsprechend ausgeführt und erhalten werden. Insbesondere aber muß eine Gemeinde jenen sozialpolitischen Rücksichten genügen, welche der Verstädtlichungs-idee in weiten Kreisen die meisten Anhänger erworben haben.

Den Bediensteten muß Verkürzung der Arbeitszeit, Erhöhung des Lohnes und Altersversorgung geboten werden; die hiedurch verursachten Aufwendungen fallen umso empfindlicher ins Gewicht, als die Personalkosten gerade bei Straßenbahnen, um die es sich in den meisten Fällen handeln wird, eine besonders hohe Quote der Betriebsauslagen ausmachen.

Während private Unternehmungen, welche nur vom kaufmännischen Standpunkte ausgehen und auf die öffentliche Meinung keine Rücksicht zu nehmen brauchen, derartige Auslagen entweder gänzlich ablehnen oder deren finanzielle Wirkungen durch eine Erhöhung der Tarife ausgleichen, ist den Gemeinden dieser letztere Ausweg sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht. Denn Tariserhöhungen stoßen beim Publikum auf einen sehr begreiflichen Widerstand, den eine öffentliche Körperschaft gar nicht oder nur schwer zu überwinden vermag.

Es ist aber auch zu beachten, daß manche Gemeinden nicht in die Lage kommen, Lokal- oder Kleinbahnen neu zu erbauen, sondern die in ihrem Gebiete vorhandenen Bahnen abzulösen genötigt sind. Wo diese Ablösung auf freier Übereinkunft beruht und nicht etwa von einem vertragsmäßige Einlösungsrechte Gebrauch gemacht werden kann, muß die Gemeinde den Privatunternehmungen eine Summe bezahlen, welche dem Reinertrage der Bahn in den Händen der Unternehmung entspricht, während dieser Reinertrag durch die oben angeführten Momente sofort geschmälert wird, wenn die Bahn in den Gemeindebetrieb übergeht. Die Gemeinden sind demnach genötigt, solche Bahnen um ein höheres Kapital zu erwerben, als dem zu erwartenden Reinertrage entsprechen würde.

Während sich also die Gemeinden durch die Übernahme von Straßenbahnen nur Lasten aufbürden, um die Wohlfahrt der Bevölkerung zu fördern, so werden sie gegenwärtig in Bezug auf gesetzliche Erleichterungen und Begünstigungen, abgesehen von der Frage der Konzessionsdauer sowie des Einlösungs- und Heimfallrechtes, nicht günstiger behandelt, als die privaten Unternehmungen, welchen solche Lasten fremd bleiben. Dieser Zustand entspricht umso weniger den Anforderungen der Gerechtigkeit, als gemeindliche Bahnbetriebe, selbst wenn sie ausnahmsweise einen geringen Gewinn abwerfen sollten, noch immer den Vorzug vor privaten Unternehmungen verdienen, weil der Ertrag aus gemeindlichen Betrieben der Öffentlichkeit, jener aus Privatunternehmungen aber dem Einzelnen zufällt.

Es ist Pflicht des Staates, hier einzugreifen und ein Unrecht zu beseitigen, welches in letzter Linie doch wieder die Gesamtheit belastet!

Die Opfer, welche der Staat hierbei bringen muß, werden verhältnismäßig geringe sein, weil die Anzahl der bereits verstädtlichten, oder möglicherweise von den Gemeinden noch zu übernehmenden Betriebe keine bedeutende ist.

Keineswegs aber werden die finanziellen Lasten in einem Verhältnisse zu jenen Summen stehen, um welche das Erträgnis privater Bahnunternehmungen durch die Lokalbahngesetzgebung der letzten Jahrzehnte auf Kosten der Gemeinschaft erhöht worden ist.

Von diesen Erwägungen ausgehend, stellt die Gemeinde Wien die

Bitte:

Das hohe Abgeordnetenhaus wolle jenen Lokal- und Kleinbahnen, welche einer Gemeinde konzessioniert sind und für deren Rechnung betrieben werden, in dem neuen Gesetzentwurfe folgende Begünstigungen einräumen:

1. Die im Art. V, lit. a, des gegenwärtigen Gesetzes normierte Gebühren- und Stempelbefreiung wäre für Zwecke der Erwerbung und des Betriebes von Lokal- und Kleinbahn-Unternehmungen durch Gemeinden ohne Beschränkung auf eine bestimmte Frist zuzugestehen.

Nach Art. Va des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung erstreckt sich gegenwärtig die Stempel- und Gebührenbefreiung nur auf jene Verträge, Urkunden zc., welche zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung, der Sicherstellung der Kapitalsverzinsung und des Betriebes sowie zum Zwecke des Baues und der Instruierung der Bahn, dann zum Zwecke der Grundeinklösung errichtet werden. Auch diese Befreiung erlischt — Grundeinklösungen ausgenommen — mit dem Schlusse des ersten Betriebsjahres. Es ist also die Erwerbung eines Bahnunternehmens durch eine Gemeinde ein Rechtsgeschäft, mit welchem bei der Höhe der in Betracht kommenden Summen bedeutende Gebühren verbunden sein können, im Gesetze nicht ausdrücklich als gebührenfrei angeführt; das Geschäft ist aber jedenfalls gebührenpflichtig, wenn es erst nach Schluß des ersten Betriebsjahres zustande kommt.

Die Gebühren- und Stempelbefreiung für Zwecke des Betriebes ist zwar ausdrücklich, aber ebenfalls nur bis zum Schlusse des ersten Betriebsjahres gewährt.

In beiden Fällen ist die Einräumung einer, und zwar unbefristeten, Befreiung ein Gebot der Billigkeit, weil die Verstaatlichung von Bahnunternehmungen und ihr Betrieb durch Gemeinden ihren Endzwecken nach, wie schon oben ausgeführt, dem öffentlichen Interesse dienen.

2. Zugestehung der im Art. V, lit. d, des gegenwärtigen Gesetzes normierten 25jährigen Steuerfreiheit, und zwar ohne Rücksicht auf die Höhe der Herstellungskosten auch für Kleinbahnen.

Für die nach Ablauf der Steuerfreiheit noch übrige Konzessionsdauer wären gemeindliche Lokal- und Kleinbahnen samt ihren Nebenanlagen, insbesondere samt den ihrem Betriebe dienenden Elektrizitätswerken, von der Hälfte der sonst zu entrichtenden Steuer zu befreien.

Nach Art. XX des gegenwärtigen Gesetzes ist die Dauer der Steuerbefreiung für Kleinbahnen auf 15 Jahre beschränkt und kann die Regierung nur bei solchen Kleinbahnen, deren Herstellung sich mit Rücksicht auf die zu bewältigenden baulichen Schwierigkeiten besonders kostspielig gestaltet, eine längere Steuerbefreiung bis zu 25 Jahren bewilligen.

Dadurch werden gerade die in den Städten vorhandenen Straßenbahnen getroffen, weil diese in den meisten Fällen als Kleinbahnen konzessioniert werden.

Die Befreiung von der Entrichtung der halben Steuer rechtfertigt sich dadurch, daß ein etwaiger Reingewinn der Gemeinden aus ihren Bahnunternehmungen, wie schon erwähnt, wieder nur für öffentliche Zwecke verwendet wird und die Besteuerung dieses Gewinnes eigentlich eine Besteuerung der öffentlichen Verwaltung darstellt.

3. Ausdehnung der im Art. VI, Absatz 2, des gegenwärtigen Gesetzes vorgeschriebenen 75jährigen Tilgungsdauer für Anlehen von autonomen Körperschaften auf 90 Jahre.

Im Art. VI des gegenwärtigen Gesetzes ist für die Ausgabe sowie für die Eintragung und Löschung der bürgerlichen Sicherstellung von Obligationen solcher Anlehen, welche von autonomen Körperschaften zum Zwecke der Kapitalsbeschaffung oder der Beitragsleistung für Bahnen niederer Ordnung mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommen werden, die Stempel- und Gebührenbefreiung sowie für die Zinsen solcher Anlehen die Befreiung von der Einkommensteuer, bezw. jeder neuen an deren Stelle tretenden Steuer, dann von der Entrichtung der Couponstempelgebühren zugestanden. Hierbei ist aber die Bedingung gestellt, daß die Tilgung solcher Anlehen innerhalb 75 Jahren erfolgen muß.

Nachdem große Städte, wie dies auch bei der Gemeinde Wien der Fall war, mitunter Anlehen von 90jähriger Tilgungsdauer aufnehmen und eine Verlängerung der Tilgungsfrist im Interesse der Rentabilität des betreffenden kommunalen Bahnunternehmens gelegen ist, so empfiehlt es sich, diese finanzielle Begünstigung auch für Anlehen mit 90jähriger Tilgungsdauer zuzugestehen.

4. Ermächtigung der Regierung, den von Gemeinden nach Art. VI des gegenwärtigen Gesetzes ausgegebenen Anlehen die Pupillarversicherung mittels Ministerial-Berordnung zuzugestehen.

Gegenwärtig ist die Pupillarſicherheit bei Anlehen zu Eisenbahnzwecken geſetzlich nur zugeſtanden für Schuldverſchreibungen, welche von einer mit Landesgarantie ausſtatteten Anſtalt oder von hiezu ſtatutenmäßig befugten Inſtituten oder Geſellſchaften ausgegeben werden, wenn ſie in der im Geſetze bezeichneten Weiſe fundiert, und wenn auch ſonſt noch gewiſſe Bedingungen erfüllt ſind. (Art. VII und VIII des Geſetzes über Bahnen niederer Ordnung und Art. XX des Geſetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85.)

Ferner kann durch Miniſterial-Verordnung die Pupillarſicherheit eingeräumt werden: den von Lokalbahnunternehmungen auszugebenden Schuldverſchreibungen, deren Verzinsung und Tilgung durch eine Bürgſchaft oder eine Reinertragsgarantie des Landes ſichergeſtellt iſt, ferner den mittels ſolcher Prioritäten fundierten Schuldverſchreibungen (Art. XXI des Geſetzes vom 1. Juli 1901, R.-G.-Bl. Nr. 85). Alle anderen Schuldverſchreibungen, inſbesondere auch die Obligationen der von autonomen Körperſchaften für Lokalbahnzwecke aufgenommenen Anlehen, bedürfen eines Reichsgeſetzes, um die Pupillarſicherheit zu erlangen.

Dieſe Beſtimmung kann für Gemeinden aus dem Grunde drückend werden, weil es oft ſehr ſchwer iſt, ein Geſetz zu erlangen, und weil ohne Pupillarſicherheit ein Anlehen entweder gar nicht oder nur zu ungünstigen Bedingungen begeben werden kann.

Es liegt gar kein Grund vor, warum die Regierung nicht ermächtigt werden ſoll, auch den Anlehen der Gemeinden die Pupillarſicherheit im Verordnungswege einzuräumen, nachdem dieſes bereits für die von Ländern garantierten Anlehen von Privatunternehmungen zugeſtanden iſt.

#### 5. Einräumung einer geſetzlichen Konzeſſionsdauer von 90 Jahren.

Gegenwärtig ſieht es im Ermessen der Regierung, autonomen Körperſchaften eine Konzeſſionsdauer bis höchstens 90 Jahren zuzugeſtehen.

Bei der Wichtigkeit der Konzeſſionsdauer für die Bilanz eines ſtädtiſchen Bahnunternehmens und damit auch für den bei der Einlöſung von Bahnunternehmungen aufzuſtellenden Kalkül iſt es notwendig, in dieſer Beziehung vollſtändige Sicherheit zu ſchaffen.

#### 6. Verzicht auf das im Art. XIX des gegenwärtigen Geſetzes feſtgeſetzte Tarifiermäßigungsrecht.

Nach Art. XIX des gegenwärtigen Geſetzes hat die Staatsverwaltung das Recht, ermäßigte Maximaltarife für den Perſonen- und Frachtenverkehr dann feſtzulegen, wenn eine Kleinbahn in drei aufeinander folgenden Jahren aus den eigenen Reinerträgen das nicht durch Prioritäts-Obligationen beſchaffte Anlagekapital zu mindestens 6% verzinſt hat.

Dieſes Tarifiermäßigungsrecht verfolgt offenbar den Zweck, die Ausbeutung des Publikums durch die Privatunternehmung hintanzuhalten. Bei verſtädlichten Bahnunternehmungen entbehrt aber dieſe Beſtimmung jeder Bedeutung, weil — wie wiederholt erwähnt — der aus dem Unternehmen erzielte Gewinn ohnehin wieder der Öffentlichkeit zugute kommt, und weil eine Gemeinde andererseits viel zu ſehr unter dem Drucke der öffentlichen Meinung ſieht, als daß ſie ein etwaiges Monopol als Bahnunternehmerin fiſkaliſch ausnützen könnte. Die geſetzliche Beſtimmung bildet aber eine Schranke, welche immerhin von manchen Gemeinden läſtig empfunden werden kann.

Schließlich muß noch hervorgehoben werden, daß es eine nicht zu rechtfertigende Härte wäre, wenn die oben angeſtrebten Begünstigungen hiñſichtlich der Steuer nur jenen gemeindlichen Bahnunternehmungen zugeſtanden würden, welche unter der Herrſchaft des neuen Geſetzes konzeſſioniert werden. Es wird daher die weitere Bitte geſtellt, die unter 2. erwähnten Steuerbegünstigungen auch auf jene Lokal- und Kleinbahnen auszudehnen, welche unter der Herrſchaft des Geſetzes vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 1895, einer Gemeinde konzeſſioniert worden ſind, und von dieſer zur Zeit der Erlaſſung des neuen Geſetzes für eigene Rechnung betrieben werden.

Die oben geäußerten Wünſche ſind weder unberechtigt, noch gehen ſie über das Maß deſſen hinaus, was der Staat gewähren könnte. Es liegt ihnen die Auffaſſung zugrunde, daß der Betrieb von Unternehmungen, und inſbesondere von Bahnen örtlichen Interesses, durch Gemeinden zu den modernſten wirtſchaftlichen Aufgaben großer Kommunalverwaltungen gehört und daß die Gemeinden hiezu, namentlich bei ihren erſten Schritten auf dieſem neuen Wege, ſtaatlicher Förderung und Beiſtülfe nicht entraten können.

Möge das hohe Abgeordnetenhaus diese Auffassung zu der seinigen machen und durch Gewährung der erbetenen Begünstigungen auch nach außen hin bekunden, daß unser Vaterland auf dem Gebiete einer von sozialem Geiste erfüllten Gemeindepolitik den Staaten des Festlandes führend voranschreitet!

Für die Gemeinde Wien:

Der Bürgermeister:

Dr. Karl Lueger m. p.

Diese Petition wurde an 32 Städte mit eigenem Statute behufs Unterstützung der Aktion der Gemeinde Wien versendet und im Herbst dem Abgeordnetenhaus überreicht.

Der Petition der Gemeinde Wien haben sich die Städte Bielitz, Friedek, Graz, Iglaun, Innsbruck, Klagenfurt, Lemberg, Marburg, Olmütz, Pettau, Prag, Reichenberg, Steyr, Trient, Triest, Ung.-Gradisch und Wr.-Neustadt angeschlossen.

Seither hat die Regierung im Abgeordnetenhaus den Entwurf eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung eingebracht, der den Wünschen der Petition jedoch nur zum geringen Teile Rechnung trägt.

Die Angelegenheit gelangte im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse.

#### d) Brücken.

##### I. Neubau von Brücken und Stegen.

1. Bau der Hohen Brücke über den Tiefen Graben. — Infolge der ungünstigen Witterungsverhältnisse konnten im Monate Jänner nur die ornamentalen Blechverzierungen der Fassadeträger anmontiert und die Steinmeharbeiten fertiggestellt werden. Mit Stadtratsbeschluß vom 5. Jänner wurde der Text für die beiderseitigen Gedenktafeln an der Brücke genehmigt. Im Februar wurden die restlichen Asphaltierungsarbeiten durch die Neuchatel Asphalte Company besorgt und die Marmortafelverkleidung der Fassadeträger ausgeführt, endlich die fehlenden Ausgleichspflasterungen an den Brückenköpfen und die Aufstellung der schmiedeisernen Portale sowie der Kollbalkenverschlüsse veranlaßt.

Am 23. Februar wurde die Probelastung der zweiten Brückenhälfte vorgenommen und ergab dieselbe ein in jeder Hinsicht befriedigendes Resultat.

Die Eröffnung dieser Brückenhälfte erfolgte am 4. März, so daß nunmehr der Verkehr in der Wipplingerstraße ungehindert stattfinden konnte.

In der ersten Hälfte des Monats März wurden die restlichen Pflasterungsarbeiten am Tiefen Graben und die Aufstellung der dekorativen Randelaber ausgeführt. Am 18. März fand sodann die feierliche Schlußsteinlegung durch den Bürgermeister statt.

Die Gesamtkosten dieses Brückenbaues beliefen sich auf 202.538 K.

2. Bau der Marienbrücke (Rotenturmbrücke). — Mit Stadtratsbeschluß vom 29. Dezember 1903 wurden die technischen Begehre für die Ausschreibung zur Erlangung von Offertprojekten genehmigt. Am 15. Jänner 1904 erfolgte die Verlautbarung.

Bei der am 15. April stattgehabten Offertverhandlung wurden 4 Entwürfe eingereicht:

1. Entwurf der Erzherzoglich Friedrichschen Eisenwerke in Teschen und der Firma L. Faccanoni mit dem Preise von 522.582 K (Architekt G. Schläfrig).

2. Entwurf der Firmen: L. u. J. Biró & A. Kurz und G. Gaertner mit dem Preise von 632.258 K (Architekt Jof. Hackhofer).

3. Entwurf der Aktien-Gesellschaft R. Ph. Waagner mit dem Preise von 786.147 K (Architekt Franz Freiherr v. Krauß).

4. Entwurf der Firmen Jg. Gridl und G. A. Wapß mit dem Preise von 1.075.753 K (Architekt Oberbaurat Otto Wagner).

Nach erfolgter fachlicher Überprüfung dieser 4 Entwürfe durch das Stadtbauamt wurde vom Gemeinderate mit Beschluß vom 12. Juli das Projekt der Firmen L. u. J. Biró & A. Kurz und E. Gaertner mit dem Gesamterfordernisse von 867.000 K als das zur Ausführung geeignetste erklärt, wobei allerdings die Unternehmung eine entsprechende Garantie dafür bieten mußte, daß keine Überschreitung dieses Betrages stattfinden werde. Der definitive Zuschlag wurde hiebei für den Zeitpunkt der Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums vorbehalten. Den drei anderen Projektanten wurde in Anerkennung ihrer großen Mühewaltung je eine Prämie von 4000 K angewiesen.

Das genehmigte Projekt wurde hierauf mit Rücksicht auf die geplante Überführung der Straßenbahnlinien und auf die Beanspruchung von Bahngrund der Donaukanallinie dem k. k. Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt. Dieses forderte verschiedene Ergänzungen des Projektes und genehmigte sodann die Ausführung der Unterbauarbeiten (Pfeiler). Für die Eisenkonstruktion wurden verschiedene Abänderungen verlangt.

In den Monaten Juni, Juli und August fand die Demolierung der Häuser Lilienbrunnengasse Nr. 1, 2 und 4 statt, welche die Voraussetzung zu der mit dem Brückenbaue in engstem Zusammenhange stehenden Regulierung bildete. Mit Gemeinderatsbeschluß vom 29. November wurden den Firmen L. und J. Biró & A. Kurz, bezw. E. Gaertner, die gesamten Arbeiten und Lieferungen mit Ausnahme der Pflasterung und Kandelaberlieferung definitiv übertragen. Am 24. November wurden im Wege einer Lokalkommission die Lagerplätze für den Bau der Marienbrücke ausgemittelt. Die Kommission für Verkehrsanlagen stimmte hierauf mit Beschluß vom 28. November der Überlassung der Vorkaisflächen und Stadtbahndecken zu Depot- und Manipulationszwecken unter verschiedenen Bedingungen zu. Die formelle Übergabe dieser Flächen fand am 23. Dezember statt. Am 27. Dezember erfolgte die kommissionelle Verhandlung für die Aufstellung der Baubaraken auf dem Vorkaigrunde. Am nächsten Tage wurde mit der Herstellung einer Abfahrtsrampe von der Stephaniebrücke auf den stadtseitigen Vorkai und mit der Aufstellung der einzelnen Baubaraken begonnen; die Inangriffnahme der eigentlichen Bauarbeiten wurde für den Monat Jänner 1905 in Aussicht genommen.

3. Bau der Ferdinandsbrücke. — In dem vom Gemeinderate genehmigten Brückenbauprogramme war die sofortige Inangriffnahme des Umbaues der Ferdinandsbrücke für jenen Zeitpunkt in Aussicht genommen worden, in welchem der Bau der Marienbrücke fertiggestellt und die Überleitung des Verkehrs über diese letztere ermöglicht sein würde. Angesichts der zu großen Schwierigkeiten, die bei den Verhandlungen zu gewärtigen waren, erschien es geraten, diese möglichst bald einzuleiten.

Das Stadtbauamt legte daher schon im Monate August die generellen Pläne für dieses projektierte Bauwerk vor, welche mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 16. September genehmigt wurden. Die wasserrechtliche Verhandlung fand am 25. Oktober statt. Dem vorgelegten Projekte wurde von Seite der Interessenten im großen und ganzen zugestimmt; doch wurde unter anderem bezüglich der Ausgestaltung des bogenförmigen Untergerüstes die Bedingung gestellt, daß in einem Abstände von 5·50 m von



den Kaimauern noch eine Höhe von mindestens 5·80 m über dem örtlichen Nullpunkt einzuhalten sei. Dieser Bedingung hätte die Gemeinde nur mit sehr großen Schwierigkeiten und mit einem bedeutenden Kostenaufwande gerecht werden können. Der Magistrat stellte daher das Ersuchen, von dieser Bedingung abzustehen; über dieses Ansuchen fand am 25. November eine Nachtragsverhandlung statt, bei welcher der von den Vertretern der Gemeinde Wien gemachte Vorschlag, die fragliche Höhenkote von 5·80 m auf 5·63 m herabzusetzen, dagegen den Bogen im Scheitel um 30 cm, d. i. auf 7·50 m über den örtlichen Nullpunkt, zu erhöhen, von allen Interessenten zur Kenntnis genommen wurde. Im Monate Dezember wurden auch noch die technischen Behelfe für die Offertauschreibung ausgearbeitet.

4. Umbau der Landstraßer Gürtelbrücke über die Verbindungsbahn. — Die mit der Anlage des Maria Josefa-Parkes im X. Bezirke Hand in Hand gehende Regulierung des Landstraßer Gürtels hatte den Wunsch rege gemacht, auch in dem angrenzenden Gebiete jenseits der Verbindungsbahn geordnete Verhältnisse zu schaffen und namentlich die Gürtelstraße gegen den XI. Bezirk zu auszubauen. Hierzu war es nun in erster Linie notwendig, diese Straße mittels einer entsprechend breiten und modern konstruierten Brücke über den Einschnitt der Wiener Verbindungsbahn zu führen. Das Stadtbauamt wurde daher beauftragt, ein Projekt zu verfassen.

Das Projekt, welches den Umbau der bisherigen, nur 7·9 m breiten Holzbrücke durch eine neue, 31·0 m breite eiserne Brücke zum Gegenstande hatte, wurde am 20. Mai einer kommissionellen Besprechung unterzogen, die in Gegenwart eines Vertreters des k. k. Eisenbahnministeriums stattfand.

Hierbei wurde eine Brückenbreite von 37·96 m, konform der normalen Gürtelstraßenbreite beantragt. Das in diesem Sinne umgearbeitete generelle Projekt wurde vom Gemeinderate mit Beschluß vom 12. Juni genehmigt, hiebei eine Breite von 37·96 m und ein Kostenerfordernis von 200.000 K zugrunde gelegt. Mit der Ausarbeitung der Detailpläne für die Eisenkonstruktion wurde im Herbst begonnen.

5. Bau des Richardgassensteiges. — Über Zustimmung der k. k. Staatsbahndirektion Wien wurde das Detailprojekt mit Stadtratsbeschluß vom 30. März mit dem Kostenbetrage von 22.393 K genehmigt und hiebei bestimmt, daß die mit 11.249 K veranschlagten Eisenkonstruktionsarbeiten im Wege einer öffentlichen Offertverhandlung zu vergeben seien, während bezüglich der Monierarbeiten die Firmen G. A. Wahß und Ed. Aß zur Offertstellung aufgefordert werden sollten.

Bei der am 7. Mai abgehaltenen Gemeinderatsitzung wurde eine Einigung über die Frage der Situierung dieses Steiges nicht erzielt, weshalb der Bürgermeister einen Lokalaugenschein zur Erörterung der Frage anberaumte, ob er im Zuge der Richardgasse oder im Zuge der Strohhgasse auszuführen sei. Hierzu wurde der gesamte Gemeinderat eingeladen. Bei dem am 7. Mai abgehaltenen Lokalaugenscheine konnte jedoch gleichfalls keine Einigung erzielt werden; es wurde daher am 25. Mai ein zweiter Augenschein abgehalten, bei welchem der Bürgermeister persönlich interwenierte. Auch bei dieser Gelegenheit wurde keine endgiltige Entscheidung getroffen. Die Angelegenheit wurde hierauf von der Tagesordnung abgesetzt und gelangte im Berichtsjahre nicht zur Austragung.

6. Verbreiterung des Rennweger Durchlasses. — Auf Grund des Ergebnisses der Lokalkommission vom 28. November 1903 wurde vom Stadtbauamte das

Detailsprojekt für die Verbreiterung des Rennweger Durchlasses ausgearbeitet und mit Stadtratsbeschluß vom 12. April genehmigt. Hierbei wurde folgendes bestimmt:

Die Einwölbung ist um 8.85 m in der Richtung gegen den Aspangbahnhof zu verbreitern. Als Gesamterfordernis wird der Betrag von 33.797 K genehmigt.

Die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion sowie die Pflasterungsarbeiten werden seitens der Gemeinde Wien durch ihre Unternehmer, die Baumeister- und Steinmearbeiten durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien auf Rechnung der Gemeinde Wien ausgeführt.

Hinsichtlich der ersterwähnten Lieferungen und Arbeiten wird das Anbot der Unternehmung H. Ph. Waagner mit 40 K per 100 kg genehmigt.

Das technische Projekt wurde hierauf zufolge Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 26. August, bezw. 27. September 1904 mit einigen kleineren Änderungen genehmigt.

Am 7. November fand die technisch-polizeiliche Prüfung für die Überbrückung statt, wobei der Baukonsens ex commissione erteilt wurde. Die Erwerbung des Grundes der Oberen Bahngasse durch die Gemeinde Wien wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 12. Juli genehmigt und hierbei eine Ablösungssumme von 22.200 K zugestanden.

7. Bau eines Steges auf der neu zu erbauenden Nordwestbahnbrücke über den Donaustrom. — Anlässlich der in der Zeit vom 26. September bis 1. Oktober 1898 stattgehabten politischen Begehung für die Herstellung des 2. Geleises der Nordwestbahn wurde von den Vertretern der Gemeinden Wien und Floridsdorf die Forderung gestellt, die k. k. priv. Nordwestbahn zu verhalten, an der Nordwestbahnbrücke über den Donaustrom einen Gehsteg anzubringen.

Das k. k. Eisenbahnministerium genehmigte mit Erlaß vom 5. Oktober 1903, die Nordwestbahn-Gesellschaft habe zu gestatten, daß der Gehsteg an ihre Tragkonstruktion angehängt werde, eine Verpflichtung zur Herstellung wurde der Bahn jedoch nicht auferlegt, vielmehr entschieden, daß die Mehrkosten hiefür seitens der Gemeinden Wien und Floridsdorf zu tragen seien. Die Nordwestbahn-Gesellschaft ersuchte hierauf die beiden Gemeinden um die Bekanntgabe der näheren Daten für die gewünschte Ausgestaltung dieses Gehsteges. Mit Stadtratsbeschluß vom 11. Februar wurde als Gehstegbreite 1.90 m und als Maximal-Nutzlast 460 kg per 1 m<sup>2</sup>, d. i. 400 kg für Menschengedränge und 60 kg für Nutzleistungen bestimmt. Die Ausführung der Abgangsstiegen und der Bedielung des Steges (mit dem veranschlagten Betrage von 76.000 K) behielt sich die Gemeinde Wien vor.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 17. Juli wurde für die Erbauung des Gehsteges ein Gesamtkredit von 400.000 K genehmigt; der Bahngesellschaft ward mitgeteilt, daß für die Erbauung und Erhaltung des Gehsteges die Gemeinde Wien 62.5 Prozent der Kosten übernehme, wogegen von der Gemeinde Floridsdorf 37.5 Prozent zu tragen wären; in dieser letzteren Hinsicht habe die Gemeinde Floridsdorf eine selbständige rechtsverbindliche Erklärung abzugeben. Auf Grund der von der Bahnverwaltung zur Verfügung gestellten Pläne verfaßte das Stadtbauamt, sobald die ergänzende Erklärung der Gemeinde Floridsdorf vorlag, das generelle Projekt für die Herstellung von 2 Abgangsstiegen und einer Abgangsrampe.

## II. Erhaltung der Brücken.

### a) Donaukanalbrücken.

1. Brigittabrücke. — Die Holzstöckelpflasterung in den Bandeln der Straßenbahngeleise und teilweise auch der Fahrbahn mußte erneuert werden. Die Kosten hierfür beliefen sich auf 2755 K.

2. Sofienbrücke. — Mit Gemeinderatsbeschluß vom 15. April wurde das Projekt für die Rekonstruktion der Sofienbrücke (Erneuerung der Bruckstreifen, des Holzstöckel- und Granitpflasters sowie Untersuchung und Anstrich der Eisenkonstruktion) mit dem Gesamterfordernisse von 34.141 K genehmigt. Weiters wurde bestimmt, daß für sämtliche angeführten Arbeiten eine allgemeine öffentliche Offertverhandlung auszusprechen sei. Auf Grund des Ergebnisses der letzteren wurde mit Stadtratsbeschluß vom 24. Juni die Ausführung der Anstreicherarbeiten dem Anstreichermeister Engelbert Dorn die Ausführung der Zimmermeisterarbeiten dem Zimmermeister Emil Pollak, die Ausführung der Holzstöckelpflasterungsarbeiten der Firma John B. Blythe und die Untersuchung der Eisenkonstruktion der Firma R. Ph. Waagner übertragen.

Die Arbeiten wurden am 11. Juli begonnen und waren am 4. Oktober vollendet. Die Kosten der sämtlichen Arbeiten beliefen sich auf 34.877 K. Im ganzen wurden ausgewechselt an 7200 Stück lose Nieten. Der Verkehr der Straßenbahn auf der Brücke wurde während der ganzen Dauer der Arbeiten auf einem Geleise aufrecht erhalten, der sonstige Straßenfahrwerksverkehr dagegen über die Franzensbrücke und die Kaiser Josefsbrücke abgelenkt.

3. Kaiser Josefsbrücke. — Anlässlich der am 22. Dezember 1903 stattgehabten technisch-polizeilichen Prüfung der Überführung der Straßenbahngeleise verlangte der Vertreter der k. k. General-Inspektion der österr. Eisenbahnen, daß die schiefmontierten Stelzenlager am linksseitigen Widerlager dieser Brücke geradegestellt und die Eisenkonstruktion halbjährig einer gründlichen Untersuchung unterzogen werde. Die Geradestellung der Lager wurde im Monate Jänner ausgeführt und betrug die Kosten 3200 K. Die Untersuchung der Eisenkonstruktion erfolgte in den Monaten August und September anlässlich der Ausführung der mit Stadtratsbeschluß vom 8. Juni genehmigten sonstigen Arbeiten mit dem Gesamtkostenbetrage von 10.235 K. (Auswechslung der Bedielung für den flußabwärtigen Gehweg und Anstrich der Eisenkonstruktion.) Die Offertverhandlung für diese Arbeiten fand am 1. Juli statt und es wurde auf Grund des Ergebnisses derselben die Ausführung der Anstreicherarbeiten dem Anstreichermeister Engelbert Dorn, die Untersuchung der Eisenkonstruktion der Firma A. Biró, die Ausführung der Zimmermannsarbeiten dagegen dem städtischen Kontrahenten Zimmermeister M. Neubauer übertragen. Im ganzen wurden an 6300 Stück lose Nieten sowie einzelne angerissene Futterbleche ausgewechselt. Die Gesamtkosten der Arbeiten beliefen sich auf 13.500 K.

Mit Gemeinderatsbeschluß vom 1. März bzw. vom 19. April wurde verfügt, es sei gegen die Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 7. Jänner 1904, Z. 5152/18 ex 1903, wonach die Gemeinde Wien für die Mitbenützung der Überfahrtsbrücke in der Zufahrtsrampe der Kaiser Josefsbrücke durch die städtischen Straßenbahnen die Zustimmung der priv. österr.-ungar. Staatsbahn-Gesellschaft zu erwerben und mit ihr ein vertragsmäßiges, der Genehmigung des Eisenbahnministeriums unterliegendes Übereinkommen abzuschließen habe, die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen.

**b) Erhaltung sonstiger Brücken.**

Schmelzbrücke. Die Erneuerung des Anstriches der Eisenkonstruktion der Hauptträger in allen 3 Feldern wurde durch den Anstreichermeister E. Dorn vorgenommen. (Kosten 2449 K.)

Die Kosten sonstiger kleinerer Erhaltungsarbeiten betragen im Berichtsjahre für Donaukanalbrücken: 23.510 K, Wienflußbrücken: 233 K, sonstige Brücken: 8479 K.

**e) Wasserstraßen.****1. Donauregulierung.**

Die Bautätigkeit der Donauregulierungs-Kommission im Berichtsjahre, die im großen und ganzen dem allmäligen Ausbaue, dann der Ergänzung und Erhaltung der schon vorhandenen Regulierungswerke und Anlagen gewidmet war, erlangte dennoch eine besondere Bedeutung durch den Umstand, daß in diesem Jahre der erste Schritt zur Verwirklichung jener ausgedehnten baulichen Maßnahmen unternommen wurde, welche die Bestimmung haben, das Fassungsvermögen des Donaubettes zur Abfuhr von Hochwässern im Interessenbereiche der Stadt Wien zu vergrößern und dadurch sowohl für Wien, wie für das Marchfeld eine ausreichende Sicherheit auch gegenüber solchen Hochwasserkatastrophen zu schaffen, die jene des Jahres 1899 noch um ein Beträchtliches überbieten könnten. Es handelt sich hierbei um die im Sommer begonnene und sehr energisch geförderte Abgrabung des linksufrigen Inundationsgebietes zwischen Lang-Enzersdorf und Jedlesee, welche die Aufgabe hat, an der Wurzel des Marchfeld-Schutzdammes, in der sogenannten Kuchelauerenge, die im Jahre 1899 die bedrohlichsten Erscheinungen aufwies, das Hochwasserprofil zu erweitern und damit den Hochwasserspiegel, der hier im Jahre 1899 der Dammkrone schon bedenklich nahegerückt war, ausgiebig zu senken.

Auch die Bestrebungen zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse auf der ganzen Donau wurden durch Fertigstellung des Detailprojectes für die ungünstige Stromstrecke unterhalb Altenwörth sowie durch die der Vollendung näher gebrachte Detailprojektierung der Strecke Fischamend—Deutsch-Altenburg bis zur unmittelbaren Inangriffnahme des Baues gefördert.

Mit dem Ausbaue des Marchfeld-Schutzdammes stehen die baulichen Maßnahmen zum Schutze der Stadt Hainburg im Zusammenhange, die im Berichtsjahre in Angriff genommen und im Nothen nahezu fertiggestellt wurden, so daß im Jahre 1905 nur noch die gänzliche Vollendung dieser Objekte zu bewerkstelligen sein wird.

Die Ergänzung und Ausgestaltung sowie die Erhaltung der schon bestehenden Regulierungswerke wurde in der gleichen Weise, wie im Vorjahre weitergeführt.

Im Einzelnen ist über die Bautätigkeit der Strombau-Direktion folgendes zu berichten:

In der ganzen Stromstrecke von der Isperrmündung (136.5 km oberhalb Wiens) bis an die Landesgrenze gegen Ungarn bei Theben (49 km unterhalb Wiens) wurden durch die in einem ständigen Vertragsverhältnisse zur Donauregulierungs-Kommission stehenden Bauunternehmungen 20 Neubauten und 23 Erhaltungsbauten ausgeführt, und zwar:

**A. Neubauten:**

1. Regulierungsbau Isperrmündung—Weins (Uferschutzbauten).
2. Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse bei Sarling.
3. Uferbau zwischen Säusenstein und Wallenbach.

4. Regulierungsbauten bei Melk.
5. Uferverficherung an der Schallemersdorfer Au.
6. Regulierungsbauten zwischen Spitz und St. Michael.
7. Sicherung der Mitterau und Mühlau bei Rührsdorf.
8. Vollendung des Regulierungsbaues am Weichselboden.
9. Regulierungsbau nächst dem Marktschreiberjaum.
10. Fortsetzung des Regulierungsbaues vom Raiblbaum bis zur Kampausmündung.
11. Hufschlags- und Regulierungsbau am oberen Gänshausen (Uferverficherung).
12. Abschlußbau zwischen dem Weidenhausen und dem zweiten Warmbad-Zuschluß.
13. Abgrabung des linksufrigen Inundationsgebietes zwischen Lang-Enzersdorf und Jedleseesee. — Der erste Schritt zur besseren Sicherung der Stadt Wien und des Marchfeldes gegen die Gefährdung durch Hochwasser des Donaustromes ist, wie bereits erwähnt, die Abgrabung des linksufrigen Donau-Inundationsgebietes zwischen Lang-Enzersdorf und Jedleseesee auf das Niveau des ursprünglichen Normalprofils des Inundationsgebietes im Wiener Durchstiche, wodurch die Senkung des Hochwasserspiegels erreicht werden soll.

Dieses im Besitze des Stiftes Klosterneuburg befindliche Landgebiet, das beim Hochwasser vom Jahre 1899 noch einen urwaldähnlichen Auebestand aufwies, wurde über Ersuchen der Donauregulierungs-Kommission in den folgenden Jahren vom Stifte Klosterneuburg abgeholzt und sodann von der Donauregulierungs-Kommission käuflich erworben.

Im Berichtsjahre wurde mit der Durchführung der auf 2,072.000 K veranschlagten Abgrabungsarbeiten begonnen. Die Arbeiten wurden der Bauunternehmung Redlich & Berger übertragen und sollte zunächst ein 100 m breiter Terrainstreifen längs des Ufers zur Abgrabung gelangen; im zweiten Baujahre (1905) soll die restliche Abgrabung und die damit in Verbindung stehende Rekonstruktion, das ist die Erhöhung und Verstärkung des Marchfeldschußdammes von Lang-Enzersdorf bis Jedleseesee sowie die Erhöhung der rechtsufrigen Dämme in der Kuchelau zur Durchführung gelangen, wodurch eine noch weitere Erhöhung der Sicherheit gegenüber den Hochwässern erzielt werden soll.

Im Sinne dieses Programmes hat die Donauregulierungs-Kommission für das Jahr 1904 die erste Baubate mit 600.000 K bemessen. Die außerordentlich günstigen Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse des Sommers und Herbstes brachten es mit sich, daß die Unternehmung die für das erste Jahr in Aussicht genommenen Arbeiten schon so frühzeitig beendete, daß noch ein Teil der für das Jahr 1905 vorgesehenen Arbeiten, darunter auch ein Teil der Rekonstruktion des Marchfeldschußdammes und der Ausbau einiger Wasserlaufobjekte, die mit der Ansättung der Mulden in den Kuchelauer Hafensplateaux mit dem aus dem Inundationsgebiete abgegrabenen Materiale im Zusammenhange stehen, bewirkt werden konnte.

Infolgedessen hat die Donauregulierungs-Kommission den Baukredit pro 1904 von 600.000 K auf 800.000 K erhöht.

Bis Ende des Berichtsjahres betrug die Masse des abgegrabenen Materiales 650.000 m<sup>3</sup>.

Wegen der im Frühjahr 1905 vorzunehmenden Besäumung des abgegrabenen Inundationsgebietes wurde rechtzeitig das Einvernehmen mit der k. k. Samenkontrollstation gepflogen und die Lieferung der Sämereien im Offertwege ausgeschrieben.

14. Verstärkung und Erhöhung des Ruchelauer Schleppbahndammes. — Die Rekonstruktion des beim Hochwasser vom Jahre 1899 zerstörten und vorläufig nur im früheren Zustande hergestellten Ruchelauer Schleppbahndammes erschien im Interesse des Bahndammes, der Schüttau und des Ruchelauer Hafens dringend geboten.

Auf Grund des von der Donauregulierungs-Kommission beschafften und auf 75.000 K veranschlagten Projektes haben sich die daran beteiligten Interessenten, und zwar die Donauregulierungs-Kommission, die Staatsbahn-Direktion Wien als Eigentümerin des Bahndammes, das k. und k. 2. Korps-Kommando, das Stift Klosterneuburg, die Gemeinde Klosterneuburg und die Rödgersche Tropenfabrik dahin geeinigt, diese Rekonstruktion als gemeinsame Angelegenheit auszuführen; die Bauausführung sollte die Donauregulierungs-Kommission besorgen.

Zu den Kosten der Unternehmung tragen bei: Die Donauregulierungs-Kommission 71%, die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien 15%, das k. und k. Korps-Kommando 5%, das Stift Klosterneuburg 5%, die Gemeinde Klosterneuburg 2% und die Rödgersche Tropenfabrik 2%.

Nach dem Projekte soll der Damm stromwärts erhöht und verstärkt und die stromseitige Böschung vorerst durch Trockenpflasterung abgedeckt werden. Nach Setzung der Schüttung, also nach etwa einem Jahre soll dann das Pflaster in Mörtel umgelegt werden. Die Arbeiten der I. Periode wurden im Herbst vollendet.

15. Überbrückung des Waldgrabens im Ruchelauer Hafenterritorium. — Im Sinne der Vereinbarungen mit der Gemeinde Wien hat die Donauregulierungs-Kommission beschlossen, das Bachgerinne des Waldgrabens im Hafenterritorium auszupflastern und im Zuge der Hafestraße zu überbrücken. Die Ausführung des auf 21.000 K veranschlagten Projektes wurde im Frühjahr in Angriff genommen und im Herbst beendet. Die tatsächlichen Kosten hiefür beliefen sich auf 17.912 K.

16. Ausbau der Rahlenbergerlände. — Der Ausbau der Rahlenbergerlände, des schon im genehmigten Projekte vom Jahre 1882 vorgesehenen Ruchelauer Leitwerkes von Rahlenbergdorf bis Rußdorf, erschien in der Teilstrecke von der Einfahrt in den Ruchelauer-Hafen bis Rußdorf (5.1 km) aus folgenden Gründen nötig:

- a) um die schädliche Überbreite des Stromes bei der Hafeneinfahrt zu vermindern und hiedurch die periodisch immer wiederkehrende Ausbaggerung der Einfahrt auf das geringste Maß herabzumindern,
- b) um das freie Anlanden der Ruderschiffe und Flöße zu ermöglichen und
- c) um die unmittelbare Einfahrt in den Donaukanal und in der Folge auch in die Schleuse zu erleichtern.

Die Donauregulierungs-Kommission hat daher das von der Hafenausbau-Direktion ausgearbeitete und der wasserrechtlichen Behandlung unterzogene Projekt im veranschlagten Betrage von 600.000 K genehmigt. Die kurrenten Herstellungen für den Ausbau der Rahlenbergerlände wurden im Mai in Angriff genommen.

Da die Verhandlungen mit der Gemeinde Wien wegen der Verlängerung des Schablergrabens beim Ausbaue der Rahlenbergerlände im Laufe des Sommers des Berichtsjahres zum Abchlusse kamen, wurde auch das auf 20.500 K veranschlagte Projekt für den Ausbau der sämtlichen Wasserablaufobjekte längs der Rahlenbergerlände in Angriff genommen.

17. Niederwasserregulierung in der Stromstrecke Lang-Enzersdorf—Rußdorf. — Die Ausführung von Niederwasserwerken in der Stromstrecke zwischen Lang-Enzersdorf

und Nußdorf erwies sich als notwendig, um das Schwerwasser der Donau am Kuchelauer Leitwerke und an der Kahlenbergerlände zu erhalten und Stromstrich-Entartungen rechtzeitig zu verhindern. Das Projekt wurde von der Donauregulierungs-Kommission mit einem Erfordernisse von 25.000 K genehmigt.

Von den vorgesehenen Werken gelangten vorerst nur zwei Bühnen zur Ausführung. Die Vollendung mußte aus strombaulichen Gründen auf das Jahr 1905 verschoben werden und sei nur noch erwähnt, daß zwei der projektiert gewesenen Bühnen über Ansuchen der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaften deshalb nicht ausgeführt wurden, damit der erforderliche Platz zum Wenden der Schiffe oberhalb der Dampfschiffstation Nußdorf gewahrt bleibt. Die Donauregulierungs-Kommission ist auf das Ansuchen eingegangen, hat jedoch gleichzeitig den Schiffahrtsinteressenten mitgeteilt, daß der Ausbau dieser Bühnen voraussichtlich in Wälde aus strombaulichen Gründen unausweichlich erscheinen wird.

18. Niedriggerregulierung im Wiener Durchstiche. — Für die weitere Ergänzung und Vollendung der Niedriggerregulierung im Wiener Durchstiche hat die Donauregulierungs-Kommission ein mit 128.000 K veranschlagtes Projekt genehmigt, nach dem eine Reihe von Bühnen ausgeführt werden sollte, teils um das Schwerwasser am rechten Ufer zu erhalten, teils um den gegen das linke Ufer ausschlagenden Stromstrich gegen die Strommitte abzurängen. Einzelne Arbeiten umfassen die notwendig befundene Erhöhung von bereits im tieferen Niveau ausgeführt gewesenen Bühnen. Insgesamt gelangten 22 solcher Bühnenbauten zur Ausführung.

Der Durchstich weist bezüglich der Fahrwassertiefen bei Niedrigwasser die gleichen günstigen Verhältnisse auf, wie in den Vorjahren und zeigen sich nur am Wendeplätze „Reichsbrücke“ sowie auf dem nunmehr aufgehobenen Wendeplätze unterhalb der Stadlauerbrücke Schotterablagerungen in stetig wechselnder Höhenlage und an stetig wechselnden Orten. Bisher ist jedoch ein Eingreifen durch Baggerung nicht erforderlich gewesen, wobei es jedoch selbstverständlich nicht ausgeschlossen ist, daß nicht solche Baggerungen beim raschen Abflusse von Hochwässern plötzlich notwendig werden können.

19. Leitwerk und Runettenbau am Herrgottshausen (Uferdeckwerk).

20. Vermenverbreiterung bei der Gedächtniskapelle am Marchfeldschuttdamme in Hof an der March.

#### B. Erhaltungsbauten.

Diese Bauherstellungen betreffen Bruchuferficherungen und normale Instandhaltungsarbeiten an den vorhandenen Regulierungsbauten. Die letzteren Arbeiten bestehen in Wurfergänzungen, Pflasterausbesserungen, kleineren Rekonstruktionen von Uferbauten, in der Herstellung von Uferdämmen sowie in der Auswechslung von Holzgeländern und Pfahlstöcken.

Für Wien sind von Belang:

1. Die kurrenten Erhaltungsarbeiten in der Wiener Stromstrecke. — Die Strombau-Direktion hat nach Übernahme der Agenden der Wiener Stromstrecke angeordnet, daß die im Projekte enthaltenen kleineren Pflasterreparaturen in eigener Regie ausgeführt werden und die Unternehmung nur das erforderliche Bruchsteinmaterialie an Ort und Stelle beistellt. Diese Erhaltungsarbeiten sind vollendet.

2. Baggerung an der Einfahrt in den Freudenauer Winterhafen. — Wie jedes Jahr, wurde auch im Herbst des Berichtsjahres vor Beginn der Winterperiode die Einfahrt in den Freudenauer Winterhafen von den Schlamm- und Schotterablagerungen freigelegt.

3. Erhaltung des Wiener Donaukanales. — Wegen der Wichtigkeit, die der Donaukanal auch heute noch besitzt, wurden die schlechten Teile der Uferpiloten ausgewechselt. Außerdem wurden die Böschungen im verbauten Teile der Stadt von den seit Jahrzehnten auf ihnen lagernden Rückständen gereinigt.

4. Baggerung im Donauströme oberhalb des Rußdorfer Vorkopfes und im Donaukanale bis zur Absperrvorrichtung. — Bei der Mündung des Wiener Donaukanales lagern sich infolge der teilweisen Absperrung desselben und der hieraus sich ergebenden geringeren Wassergeschwindigkeit größere Schottermassen an, die bei niederen Wasserständen, wenn die Absperrung geöffnet wird, die Einfahrt in den Donaukanal behindern. Es war ferner zu befürchten, daß der Hafen des Sperrschiffes gänzlich verschottert und ein Auffahren desselben erfolgen wird, was die Manipulation mit dem Sperrschiffe zur Unmöglichkeit gemacht hätte. Es wurde deshalb die Baggerung dieses Strom- und Kanalteiles zur Notwendigkeit.

5. Abschlußgitter und Deckelverschlüsse für die Wasserablaufobjekte an der Kahlenbergerlande. — Die Abschlußgitter für die Wasserablaufobjekte an der Kahlenbergerlande, die Deckelverschlüsse bei den Luftschächten dieser Objekte sowie auch die Abschlußgitter und Deckelverschlüsse bei den Wasserablaufobjekten im Kuchelauer Hafen, deren Ausbau infolge Anschüttung der Hafenumulden notwendig geworden war, wurden an zwei Firmen übertragen.

6. Herstellung eines fahrbaren elektrischen Drehkranes im Freudenauer Hafen. — Der von dem Ersteller bereits im Vorjahre in der Fabrik fertiggestellte, elektrisch zu betreibende fahrbare Drehkran wurde im Frühjahr im Freudenauer Hafen an Ort und Stelle fertig montiert. Eine Erprobung der Leistungsfähigkeit dieses Kranes konnte bisher mangels des hierzu nötigen elektrischen Stromes nicht vorgenommen werden. Die Überprüfung des fertig montierten Kranes ergab, daß er projektsgemäß und solid hergestellt wurde.

7. Unterbau für den elektrischen Drehkran im Freudenauer Hafen. — Der Unterbau für den Kran wurde im Berichtsjahre vollendet.

8. Unterstandshütten für die Finanzwache im Freudenauer Hafen. — Über Ansuchen der k. k. Finanz-Bezirksdirektion Wien hat die Donauregulierungs-Kommission vorbehaltlich weiterer Verhandlungen mit der genannten Behörde wegen der Kostentragung für die Ausübung des Finanzwachdienstes im genannten Hafen Finanzwach-Unterstandshütten herstellen lassen.

9. Herstellung von Sickergruben zur Entwässerung der Freudenauer Hafenzufahrtsstraße.

10. Felsensprengungen beim Kahlenbergerländeabau. — In dem Gesamtkredite von 600.000 K für den Ausbau der Kahlenbergerlande ist auch ein Betrag von 40.000 K für die Sprengung der seichter liegenden Felspartien zwischen Stromkilometer 5·1 und 5·3 vorgesehen, damit die neue Lände bei allen Wasserständen auch für die tief tauchenden Schiffe benutzbar wird. Es wurde deshalb in Aussicht genommen, die Felspartien bis auf eine Tiefe von 3·50 unter Null abzusprengen. Über Ersuchen der Donauregulierungs-Kommission hat sich das k. u. k. Reichs-Kriegsministerium bereit erklärt, die unmittelbare Durchführung dieser Sprengungen dem k. u. k. Pionierbataillon Nr. 15 in Klosterneuburg in der Weise zu übertragen, daß die Kosten seitens der Donauregulierungs-Kommission zu tragen sind und die Arbeiten nach den Dispositionen und im Einvernehmen mit den Organen der Donauregulierungs-Kommission erfolgen.



Zum Zwecke der Durchführung dieser Arbeiten wurden die erforderlichen Sprengschiffe angeschafft und ein Munitionsmagazin im linksufrigen Inundationsgebiete errichtet. Die Arbeiten wurden im September begonnen, mußten aber anfangs Dezember wegen Frost für die Dauer des Winters unterbrochen werden. Die Sprengung erfolgte nach der Methode Lauer mit frei aufgelegter Munition und gelangten in 59 Arbeitstagen 120 Kubikmeter Fels zur Absprengung, wobei 3159 Dynamitpatronen zur Verwendung kamen. Die bisherigen Kosten für diese Arbeiten an Investitionen und Sprengbetrieb belaufen sich auf 21.086 K.

11. Rodungen im Inundationsgebiete. — Wie alljährlich wurden auch die notwendigsten Nachrodungen im linksseitigen Inundationsgebiete der Wiener Stromstrecke, und zwar in eigener Regie durchgeführt.

#### Finanzielle Gebarung des Donauregulierungsfonds.

Mit Ende des Jahres 1903 verblieb laut Rechnungsabluß pro 1903 ein Kasseresst von 64.118 K 90 h. Die Gesamteinnahmen des Jahres 1904 betragen mit Einschluß des obigen Kasseresstes 7,154.429 K 97 h. Die Ausgaben des Jahres 1904 beliefen sich auf 7,102.541 K 80 h; es verblieb sonach mit Ende Dezember 1904 in Händen der Donauregulierungs-Kommission ein barer Kasseresst von 51.888 K 17 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds aus dem Erlöse verkaufter Gründe, aus den Pacht- und Mietzinsen, dem Erlöse für Pläne und Forstprodukte zc. betragen in den Jahren 1882 bis einschließlich 1903 zusammen 19,935.302 K 53 h, im Jahre 1904 1,297.234 K 88 h, sonach zusammen 21,232.537 K 41 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds im Berichtsjahre sind im einzelnen folgende:

1. Erlös aus Fondsgründen . . . . .	884.132 K 01 h
2. Kaufschillings-Interessen . . . . .	68.399 „ 74 „
3. Miet- und Pachtzins. . . . .	343.690 „ 70 „
4. Erlös für Pläne . . . . .	59 „ — „
5. Forstnutzungen . . . . .	953 „ 43 „

somit zusammen . . . 1,297.234 K 88 h

Zufolge der Beschlüsse der Donauregulierungs-Kommission sind aus diesen Einnahmen folgende Ausgaben zu decken und zwar:

1. Die Steuern . . . . .	9.263 K 94 h
2. Die Auslagen für die Erhaltung der Kaiser Franz Josefsbrücke . . . . .	108.806 „ 55 „
3. Die Parzellierungs- und Anshüttungsauslagen . . . . .	57.645 „ 60 „
4. Die Auslagen für Baggerung an den Landungsplätzen . . . . .	7.543 „ 96 „
4. Die Regiequote . . . . .	22.000 „ — „
5. Die Passivinteressen mit . . . . .	94.251 „ 42 „
6. Die rückerlegten Vorschüsse an den Baufonds mit . . . . .	253.477 „ 10 „
zusammen . . . . .	552.988 K 57 h

Sonach ergibt sich für das Berichtsjahr ein Überschuß von 744.246 K 31 h, der bereits zu gleichen Teilen an die drei Kurien abgeführt worden ist.

Weiters bestanden mit Ende 1904 noch folgende Aktiven des Donauregulierungsfonds nebst dem mit Ende 1904 verbliebenen Kasseresste von 51.888 K 17 h.

1. Die Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau bei Wien oberhalb der Stadlauerbrücke, nach Abzug der keinen Ertrag liefernden Gründe (Bäder, öffentliche Landungsplätze und öffentliche Zugänge) mit einem Werte von . . . . .	42,800.245 K 90 h
2. Die Baugründe am linken Ufer im Werte von . . . . .	807.275 „ 12 „
3. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke nach Abzug der ertraglosen Flächen mit einem Werte von . . . . .	1,979.244 „ — „
4. Das für den Umschlagplatz im Erdbergermais erworbene Gebiet mit einem Werte von . . . . .	2,599.668 „ 93 „
5. Das Inundationsterrain mit einem der derzeitigen Nutzung entsprechenden Werte von . . . . .	150.000 „ — „
6. Das Terrain des alten Stromes im Werte von . . . . .	1,297.500 „ — „
7. Die Kaiser Franz Josefsbrücke mit den Baukosten von . . . . .	4,898.820 „ — „
8. Das Haus des Donauregulierungsfonds am Erzherzog Karlsplatz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Grundwert) von . . . . .	144.000 „ — „
9. Wert der Bauhütten, Inventargegenstände und Bibliothek . . . . .	61.940 „ — „
10. Forderungen des Donauregulierungsfonds an rückständigen und künftig fällig werdenden Kaufschillingsresten, an rückständigen Zinsen z. einschließlich des Kassereses . . . . .	29,808.737 „ 17 „
Die sämtlichen Aktiven ergeben somit zusammen den Betrag von 84,547.431 K 12 h	

Verkauft wurden im Berichtsjahre an Grundflächen zusammen 41.504·2 m<sup>2</sup>.

## 2. Umwandlung des Donaukanals in einen Handels- und Winterhafen.

Die aus dem Vorjahre noch verbliebenen Arbeiten zur Vollendung der Kaianlage zwischen Augarten- und Verbindungsbahnbrücke, hauptsächlich Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten bei den Lokalen unter den Stützmauerstiegen und Rampen waren bis Mitte Mai des Berichtsjahres vollendet, worauf die Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen für das 200 m unterhalb der Augartenbrücke zu erbauende zweite Stauwehr samt Schleuse erfolgte.

Diese Offertausschreibung, die getrennt nach den einzelnen Arbeitskategorien durchgeführt wurde, hatte eine lebhafte Beteiligung zur Folge. In den im Juli und August abgehaltenen Sitzungen der Donauregulierungs-Kommission wurden die Erd-, Fundierungs- und Mauerungsarbeiten an die bestbietende Firma H. Kella & Co., die Werksteinlieferung an die Firmen Widý & Pollak und Zothe & Franke, die Eisenkonstruktionen an die gemeinsam offerierenden Firmen Biró & Kurz und Wiener-Neustädter Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft vergeben.

Der Bau begann am 9. August. Nach den vorbereitenden Arbeiten zur Installation des Bauplatzes und Beschaffung der Betriebsmittel wurde mit der Abgrabung des Terrains längs der Station „Schottenring“ begonnen, worauf die Baggerung für die Herstellung des Schleusenfundamentes folgte.

Gleichzeitig wurden die im Bereiche des Wehres herzustellenden Stützmauern in Angriff genommen, noch im Dezember ein Teil derselben fundiert und mit dem Verlegen der Werksteine begonnen.

Der Gesamtaufwand für die vom 9. August bis 31. Dezember vollführten Arbeiten beläuft sich auf 125.245 K.

### 3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Beim Ablaufe des Termines für den Konkurs, betreffend das Hebewerk des Donau-Oderkanales bei Nujezd waren ungefähr 200 Projekte eingelaufen.

Zu deren Prüfung wurde von Seite des k. k. Handelsministeriums eine Jury aus 8 Mitgliedern und 6 Erfahrungsmännern berufen. Auf Grund des Gutachtens dieser Expertise wurde vom genannten Ministerium der I. Preis per 100.000 K der ersten böhmisch-mährischen Maschinenfabrik und der II. Preis per 75.000 K dem k. k. Professor L. Stockert, Baurat Dffermann und Ingenieur Umlauf zuerkannt.

In der Zeit vom 19. Oktober bis 14. November fand die politische Begehung über das Detailprojekt für die Teilstrecke des Donau-Oderkanales von der Einmündung in die Donau bis an die Gemeindegrenze von Stillsfried und Grub in Niederösterreich statt. Die Vertreter der Gemeinde Wien bei derselben mußten sich mit Rücksicht darauf, daß die im Zuge befindliche Vereinigung mehrerer linksseitiger Donaugemeinden mit Wien, welche von der Kanaltrasse berührt werden, gesetzlich noch nicht genehmigt war, darauf beschränken, im Sinne des Stadtratsbeschlusses vom 12. Oktober nachstehende Erklärung abzugeben:

„Auch das vorliegende Detailprojekt für die Teilstrecke des Donau-Oderkanales von der Einmündung in die Donau bis an die Gemeindegrenze von Stillsfried und Grub enthält keinerlei Andeutung über die Anlage eines Wiener Kanalhafens.“

Im Sinne der bereits bei der Traffenrevision vom 14. bis 17. Juli 1903 für die Teilstrecke Wien—Prerau des Kanales gegebenen Darlegungen über die hervorragende wirtschaftliche Bedeutung einer solchen Hafenanlage nicht nur für die Gemeinde Wien, sondern auch die am Donauströme gelegenen Nachbargemeinden derselben weist die Gemeinde Wien daher neuerlich auf diese Unvollständigkeit des Projektes hin und erhebt gegen dasselbe nur in der zuversichtlichen Erwartung keinen Einwand, daß die ihr seitens der Vertreter des k. k. Handelsministeriums und der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen bei der Verhandlung am 13. Juli 1903 gemachten Zusicherungen betreffs des Baues der Wiener Hafenanlage samt deren kürzesten Verbindung mit dem Donauströme und dem Donau-Oderkanale selbst, für welche Herstellungen ausschließlich die für die österreichischen Wasserstraßen bewilligten Mittel aufzukommen haben, der ehetunlichsten Verwirklichung zugeführt werden.“

### 4. Wienflußregulierung.

Die noch zur Ausführung gelangenden Arbeiten wurden, da der von der Kommission für Verkehrsanlagen gewährte Kredit bereits erschöpft ist, aus den eigenen Geldern der Gemeinde bestritten.

In Weidlingau wurden verschiedene im Vorjahre begonnene Bauten und Herstellungen vollendet.

Am 17. Juni wurde die Schlußkollaudierung der Nikolaibrücke, am 20. Juni die des eisernen Flaggenmastes beim Sperrwerke vorgenommen. Der eiserne Rechen im Mauerbachbassin wurde am 24. Juni der Belastungsprobe und am 2. Juli der Schlußkollaudierung unterzogen.

Da die hölzerne Abweissvorrichtung oberhalb des Sperrwerkrechens im Wienflußvorbassin, die zur Abhaltung schwimmender Gegenstände bestimmt ist, morsch geworden war, so ergab sich die Nothwendigkeit, eine Auswechslung vorzunehmen. Auf Grund der bei Hochwässern gemachten Erfahrungen wurde ein neuer Abweiser in Eisen projektiert. Im Zusammenhange mit dieser Herstellung wird der Ersatz der bisher zum Ziehen der Pontons am Sperrwerke verwendeten Hängestangen durch Ketten erfolgen. Die bezüglichen Projekte wurden am 12. Oktober wasserrechtlich behandelt.

Im Stadtgebiete ist zunächst die Fortführung der architektonischen Ausschmückung des Endportales der Wienflußeinwölbung unterhalb der Johannesgasse zu erwähnen. Die Durchführung dieser Arbeiten verzögerte sich, weil die architektonischen Detailpläne verspätet vorgelegt und verschiedene Projektänderungen notwendig wurden.

In letzterer Beziehung ist besonders die Herstellung einer Gartenmauer statt des projektiert gewesenen Kioskes beim Stadtparkeingange gegenüber dem Palais Varisch zu erwähnen.

Die im Vorjahre begonnene Wiederherstellung der linksseitigen Kaimauer unterhalb der Marxerbrücke wurde am 19. Mai der qualitativen Schlußkollaudierung unterzogen. Am 4. Oktober wurde auch die quantitative Schlußkollaudierung vorgenommen.

Zur weiteren Fortsetzung des bestehenden Sohlenpflasters von der Marxerbrücke abwärts wurde vom Gemeinderate mit dem Beschlusse vom 26. Februar ein Kredit von 250.042 K genehmigt. Am 30. März fand die wasserrechtliche Verhandlung statt.

Zur Erzielung eines Einvernehmens mit der k. k. Staatsbahn-Direktion wegen der Stadtbahnbrücke über den Wienfluß beim Zollamte sowie mit der Donauregulierungskommission wegen des Abschlusses der Pflasterung am unteren Ende gegen den Donaukanal zu fanden im Juli Verhandlungen statt. Nach ihrem Abschlusse konnte mit der Vergebung der Auspflasterungsarbeiten vorgegangen werden. Am 30. September wurde die Offertverhandlung abgehalten; am 24. November wurden die Arbeiten vom Stadtrate an die Firma F. Marinelli & L. Faccanoni zugeschlagen. Am 28. November wurde mit den Arbeiten begonnen.

Die im Vorjahre begonnene Verteilungskammer am Ende des linken Cholera-kanales unterhalb der Marxerbrücke wurde im Februar vollendet. Am 11. Mai wurde die Schlußkollaudierung vorgenommen.

Am 14. Februar fand die wasserrechtliche Verhandlung für die Verlängerung des linksseitigen Sammelkanales vom Halterbache aufwärts statt. Da in dem wasserrechtlichen Konsense der Gemeinde Wien aufgetragen wurde, der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau den Anschluß ihrer Kanalisation an den Sammelkanal zu gestatten, wurde gegen diese Bedingung der Rekurs ergriffen. Da auch das k. k. Ackerbaumministerium dem Rekurse keine Folge gab, beschloß der Gemeinderat am 10. November, auf den Konsens überhaupt zu verzichten und von der Durchführung des Projektes vorläufig gänzlich abzusehen.

Größere Hochwässer waren im Berichtsjahre nicht zu verzeichnen. Das Jahr wies überhaupt sehr wenige Niederschläge auf.

Wie in den Vorjahren war oftmals Gelegenheit, bei verschiedenen wasserrechtlichen Verhandlungen über Objekte und Herstellungen im oberen Laufe des Wienflusses und seiner Nebenbäche die Interessen der Wienflußregulierung zu wahren.

Zur Behebung vorhandener Übelstände in diesem Gebiete wurden zahlreiche Anzeigen an die Wasserrechtsbehörde erstattet.

Da das k. k. Ackerbaumministerium mit dem Erlasse vom 6. August dem Rekurse der Gemeinde wegen Belassung mehrerer Stege über den Wienfluß in Hadersdorf-Weidlingau keine Folge gab, so wurde dagegen auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. September die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht.

### 5. Erhaltung der Ufer und Gerinne und Regulierung von Bächen.

Am 12. März fand unter Leitung eines Vertreters der k. k. n.-ö. Statthalterei die politische Begehung über das Projekt für die Versicherung und Überbrückung des Waldgrabens im Zuge der Kuchelauer Hafestraße statt, und es wurde der Baukonsens, nachdem von keiner Seite eine Einwendung bei der Verhandlung erhoben wurde, ex commissione erteilt.

Bei der über das Projekt des n.-ö. Landesauschusses für die Regulierung des Liefingbaches in der Strecke Inzersdorf—Kothneusiedel (d. i. Franzensbrücke—Dachlerwehr) am 23. Juni abgeführten wasserrechtlichen Verhandlung wurde von den Vertretern der Gemeinde Wien im Sinne des Stadtratsbeschlusses vom 20. Mai 1903 neuerlich verlangt, daß die ungehinderte Ausmündung der aus dem X. und XII. Gemeindebezirke kommenden Entwässerungsgräben in die Liefing nach wie vor gewahrt bleibt, für allfällige Regulierungsarbeiten oder Veränderungen am Neusteinhofer-Wehre, wenn sich solche, obwohl im Projekte nicht vorgesehen, bei der Ausführung als notwendig herausstellen sollten, die besondere Zustimmung der Gemeinde Wien eingeholt und endlich im Falle der Ausführung des Projektes ohne Abänderung die Bachsohle an der Absturzstelle bei dem letztgenannten Wehre zu dessen Sicherung ausgepflastert oder auf eine längere Strecke ein Ausgleich zwischen der neuen und alten Sohle hergestellt werde. Dieser Forderung wurde mit dem Erlasse der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing-Umgebung vom 10. Juli Rechnung getragen.

Im Berichtsjahre wurden kleinere Uferschutzbauten am Arbes-, Schreiber- und Krottenbache ausgeführt.

Für die kurrenten Erhaltungsarbeiten an den Bächen und Gerinnen wurden 2608 K, für Bachräumungsarbeiten 2808 K, für Ufererhaltungs- und Sohlenkonstruktionsarbeiten 3349 K verausgabt.

## B. Verkehrsmittel.

### a) Lohnfuhrwerk.

#### 1. Fiaker und Einspänner.

Die nun seit Jahren obschwebende Frage der Revision des Maximal-Taxtarifens und der Betriebsordnung für die Fiaker und Einspänner im Wiener Polizeirayon ist insoferne einen Schritt vorwärts gekommen, als die beiden beteiligten Genossenschaften auf Grund eines Enquête-Beschlusses den gemeinsam ausgearbeiteten Entwurf einer neuen Betriebsordnung und gesonderte Taxtarifprojekte in Vorlage brachten. Der Betriebsordnungs-Entwurf enthält sehr wichtige Neuerungen gegenüber den geltenden Bestimmungen. So sind Anordnungen bezüglich der Wechselstandplätze, die Einholung von Gutachten der beteiligten Genossenschaften hinsichtlich der Prüfung der Wagenlenker und insbesondere eine Änderung in der Kompetenz zwischen Magistrat und Polizei vorgesehen, indem nach Anschauung der Genossenschaften in Zukunft dem Magistrat die Überwachung und Disziplinargewalt über das öffentliche Lohnfuhrwerk zustehen soll. Ganz neu ist auch die Idee der Schaffung eines eigenen Straffenates, bestehend aus einem Vertreter der Landesbehörde, der Polizei-Direktion, des Magistrates, der Genossenschaft und der Gehilfenschaft. Diesem Straffenate sollen drei Delikte, nämlich Trunkenheitserzesse, rohes Benehmen gegenüber den Fahrgästen und Taxüberschreitungen zur Judikatur überlassen werden. Nicht minder wichtige Neuerungen enthalten die beiden gesonderten

Tarifentwürfe, die im übrigen jedoch wesentlich voneinander abweichen; während nämlich die Einspännergenossenschaft unter Beibehaltung der alten Vorortennamen und alten Bezeichnungen einzelner Bezirksteile eine wesentliche Verminderung der Fahrrelationen (von  $89 \times 89$  auf zirka  $70 \times 70$ ) anstrebt, läßt die Fialergenossenschaft die alte Benennung der Fahrgebiete fallen und bezeichnet letztere nur mit römischen Ziffern als Zonen.

Leider war es nicht möglich, diese für die Fuhrwerker, wie auch für das Publikum hochwichtigen Fragen, die gleichzeitig eine Entscheidung darüber, ob der Taxameter zwangsweise eingeführt werden soll oder nicht, bringen sollten, im Berichtsjahre zu lösen, da einerseits die Entwürfe der Genossenschaften zu spät vorgelegt wurden und andererseits auch die Erweiterung des Gemeindegebietes durch Einverleibung mehrerer jenseits der Donau gelegenen Gemeinden bevorstand.

Eine weitere Frage von prinzipieller Bedeutung, nämlich ob die Verpachtung von Konzessionen für das Fialer- und Einspännergewerbe auch ohne Mitübergabe der Betriebsmittel an den Pächter möglich sei, wurde von den Oberbehörden im Gegenseitigen zu der Anschauung des Magistrates im behandelnden Sinne entschieden.

Was die bereits im vorjährigen Verwaltungsberichte erwähnte Trennung des Taxameterlohnfuhrwerkes von dem übrigen Fialer- und Einspännerwagen durch Schaffung neuer freier Standplätze für ersteres betrifft, ergaben die fortgesetzten Erhebungen kein günstiges Resultat, worüber an die k. k. n.-ö. Statthalterei berichtet wurde.

Auffällig ist der Rückgang der Zahl der mit Taxametern ausgerüsteten Wagen, indem im Berichtsjahre durchschnittlich 153 Taxameter einspanner und 18 Taxameterfialerwagen im Betriebe standen. Von den verwendeten Taxameterapparaten hatte die Österreichische Taxameterunternehmung 17 für Fialer und 151 für Einspannerwagen, die Internationale Taxameterunternehmung dagegen nur 1 für Fialer und 2 für Einspanner beige stellt.

Im Mietpreise für die in Verwendung stehenden Fahrpreisanzeiger ist gegenüber dem Vorjahre keine Änderung zu verzeichnen, da die Österreichische Taxameterunternehmung für einen Apparat pro Tag 50 h, die Internationale Taxameterunternehmung pro Apparat und Tag 44 h (ohne Unterschied, ob der Fahrpreisanzeiger an Fialer oder Einspanner vermietet war) verlangte. Für das Aufmontieren der einzelnen Apparate an Fialer- oder Einspannerwagen berechnete die Österreichische Taxameterunternehmung 20 K und die Internationale Taxameterunternehmung 10 K per Wagen.

Mit Rücksicht auf die Standplatzverhältnisse für das öffentliche Lohnfuhrwerk ist die Genossenschaft der Fialer beim Magistrate dahin vorstellig geworden, derselbe wolle bei der k. k. n.-ö. Statthalterei die Ergänzung des § 3 der Betriebsordnung durch Aufnahme einer Bestimmung über die Wechselstandplätze erwirken. Diesem Ansuchen schloß sich auch die Einspännergenossenschaft an. Da jedoch durch die Abänderung des § 3 auch andere Bestimmungen der Betriebsordnung berührt würden, so mußte die Erledigung bis zur endgültigen Reform der Betriebsordnung überhaupt zurückgestellt werden. Immerhin wurde aber durch die endliche Neusystemisierung der Fialer- und Einspannerstandplätze im VI., XIV. und XV. Bezirke ein bedeutungsvoller Schritt nach vorwärts getan. In welcher Weise diese Systemisierung erfolgte, wird später gezeigt werden.

Fialer. — Durch die bereits im vorjährigen Verwaltungsberichte erwähnte und im Berichtsjahre von der k. k. Oberbehörde bestätigte Zurücknahme von 16 Lizenzen für Fialerautomobile verblieb die Anzahl der Fialerkonzessionen nach dem hiesigen Kataster mit 994 aufrecht, da eine Vermehrung dieser Konzessionen nicht eingetreten ist.

Neu systemisiert wurden die Fiakerstandplätze im VI. Bezirke und zwar in folgender Weise:

1. Getreidemarkt vor den Häusern Nr. 14—18 8 Wagen (ohne Wechselstandplatz).  
 2. Mariahilferstraße-Zollergasse 17 Wagen, hievon 9 vor den Häusern 67—71 a Mariahilferstraße, die übrigen vor den Häusern 1—9 Zollergasse (ohne Wechselstandplatz). Ein Teil dieses Standplatzes (Zollergasse vor den Häusern 1—9) befindet sich im VII. Bezirke.

3. Mariahilferstraße vor den Häusern Nr. 85—89 8 Wagen (ohne Wechselstandplatz).  
 4. Magdalenenstraße vor den Häusern Nr. 12 und 14 4 Wagen (ohne Wechselstandplatz).

Neu errichtet wurde ein Wechselstandplatz im II. Bezirke, Ausstellungsstraße vor dem Gasthause „Zum Eisvogel“ für 4 Fiaker des Standplatzes Kaiser Josefstraße und ein Wechselstandplatz im VIII. Bezirke, Kupfagasse 1 und 3 für 4 Fiaker des Standplatzes in der Auerspergstraße.

Verlegt wurden der Standplatz I., Bartensteingasse vor die Häuser 12, 14 und 16 derselben Gasse, ferner ein Teil der Fiaker (5) des Standplatzes I., Kärntnerstraße nach I., Elisabethstraße, weiters der Standplatz III., Radezkyplatz nach III., Löwengasse 8 und 10 und endlich der Fiakerstandplatz VIII., Feldgasse nach VIII., Alferstraße Nr. 41—43.

Veränderungen wurden bezüglich des Standplatzes I., Akademiestraße durch Hinzunahme eines Teiles der Zufahrtstraße vor den Häusern Nr. 5 und 7 Kärntnering und hinsichtlich des Standplatzes I., Wallfischgasse durch Verschiebung der Wagen behufs Freimachung des Zuganges zur Straßenbahnwarte Halle durchgeführt.

Gänzlich aufgelassen wurde der Wechselstandplatz in der Dichtenfelsgasse.

Einspanner. — Neue Konzessionen wurden im Berichtsjahre nicht erteilt, vielmehr sind solche weggefallen, so daß sich die Gesamtzahl nach dem beim Magistrate geführten Kataster auf 1778 belief.

Neu systemisiert wurden die Einspannerstandplätze im VI., XIV. und XV. Bezirke und zwar in folgender Weise:

#### VI. Bezirk.

1. Eschenbachgasse Nr. 11 — Rößlergasse Nr. 11 für 9 Wagen, mit dem Wechselstandplatz in der Dreihufeisengasse Nr. 17 für 2 Wagen.

2. Gumpendorferstraße Nr. 63 — Esterhazygasse Nr. 18 — Borellgasse Nr. 1 für 8 Wagen, mit dem Wechselstandplatz in der Mariahilferstraße Nr. 1 a für 2 Wagen.

3. Gumpendorferstraße Nr. 88 b — Grabnergasse (gegenüber dem Hause Nr. 14 u. 16) — Gumpendorferkirchenplatz für 8 Wagen, mit dem Wechselstandplatz in der Mollardgasse Nr. 7 für 3 Wagen.

4. Gumpendorferstraße (unter dem Viadukte der Stadtbahn) für 3 Wagen.

5. Magdalenenstraße Nr. 2 (entlang dem Kaffeehausgarten) für 2 Wagen, mit dem Wechselstandplatz in der Engalgasse Nr. 1 für 4 Wagen und in der Magdalenenstraße gegenüber der Stiegegasse für 2 Wagen.

6. Mariahilferstraße vor den Häusern Nr. 77 und 79 für 7 Wagen (ohne Wechselstandplatz).

7. Mariahilferstraße vor den Häusern Nr. 99 und 101 für 6 Wagen (ohne Wechselstandplatz).

8. Mariahilferstraße vor den Häusern Nr. 105—109 für 8 Wagen, mit dem Wechselstandplatz in der Müllergasse vor dem Hause Nr. 45 für 2 Wagen.

## XIV. Bezirk.

1. Diefenbachgasse Nr. 48—50 für 2 Wagen (ohne Wechselstandplatz).
2. Mariahilferstraße Nr. 189—191 für 2 Wagen, mit dem Wechselstandplatz Mariahilferstraße Nr. 194 für 2 Wagen.
3. Schweglerstraße Nr. 22 für 3 Wagen.
4. Sechshausenstraße Nr. 52—56 für 2 Wagen.

## XV. Bezirk.

1. Neubaugürtel Nr. 34 für 4 Wagen (ohne Wechselstandplatz).
2. Westbahnhof für 79 Wagen. Von diesen 79 Wagen erscheinen täglich auf dem Standplatz 10 Taxameterwagen, wogegen die übrigen Einspännerfuhrwerke nur jeden zweiten Tag diesen Standplatz beziehen, die übrige Zeit jedoch alternierend verschiedene zugehörige Wechselstandplätze beziehen müssen.

Neu errichtet wurden ein Schattenstandplatz III., Lagergasse Nr. 2—4 für die Einspännerfuhrwerke des Standplatzes Heumarkt, ferner ein Wechselstandplatz für 2 Wagen des Standplatzes VIII., Länggasse, weiters ein Standplatz für 2 Wagen in der Berggasse vor dem Gebäude der k. k. Polizei-Direktion und schließlich ein Standplatz XII., Hengendorferstraße Nr. 84 vor dem städtischen Schöpfwerke für 1 Wagen.

Verlegt wurde der Standplatz IV., Frankenberggasse vor das Hotel Kaiserhof (mit besonderen Bestimmungen hinsichtlich des Bezieheus der zugehörigen Wechselstandplätze) und der Standplatz Ecke der Technikerstraße und Heugasse vor das Haus IV., Heugasse Nr. 2 sowie die gegenüberliegende Straßenseite.

Veränderungen an Einspännerstandplätzen wurden folgende vorgenommen:

- a) Infolge der Herstellung einer Straßenbahnlinie in der Kärntnerstraße wurde die Wagenaufstellung vor dem Hause Dr.-Nr. 55 dahin geordnet, daß 6 Wagen neben dem Trottoir und 5 in der Reihe von der Maximilianstraße an aufgestellt werden müssen; ein Teil der Fuhrwerke wurde auf den Standplatz in der Akademiestraße überwiesen.
- b) Zur Freihaltung der Straßenbahnhaltestelle am Kaiser Ferdinandsplatz wurde die Zahl der Einspännerwagen daselbst auf vier verringert, dagegen die Wagen vor dem Panadyschen Stiftungshause um einen vermehrt.
- c) Auf dem Standplatz am Morzinplatz wurde die Aufstellung der Wagen verändert.
- d) Vom Standplatz I., Seilerstätte 14—16 wurden die Taxameterwagen in die Falkestraße überstellt.
- e) Ebenso wurden kleine Änderungen in der Wagenaufstellung auf den Standplätzen II., Kaiser Josefstraße, III., Hauptstraße Nr. 97, VII., Neubaugasse Nr. 1 und VIII., Feldgasse Nr. 21—23 verfügt.

Definitiv geregelt wurden die früher nur provisorisch geordneten Verhältnisse auf den Standplätzen I., Fleischmarkt, I., Wollzeile und II., Nordbahnhof.

Gänzlich aufgelassen wurden die Einspännerstandplätze in der Barbaragasse und Kruggerstraße im I. Bezirke sowie in der Stiftgasse im VII. Bezirke.

## 2. Stadtklohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Nachdem sich auch beim Stadtklohnfuhrgewerbe auf die Einführung des Automobilbetriebes abzielende Bestrebungen wahrnehmen ließen, wurden von der k. k. n.-ö. Statthalterei die Bestimmungen der Statthalterei-Verordnung vom 17. April 1885, Z. 6292, auch auf Automobile ausgedehnt. Der diesbezügliche Statthalterei-Erlaß vom 19. September lautet:



In Ergänzung der Statthaltereiverordnung vom 17. April 1885, Z. 6292, wird angeordnet, daß die Bestimmungen derselben auch auf die zum gewerblichen Personentransporte bestimmten Automobile und Motorräder der Lohnfuhrwerksinhaber im Wiener Polizeirayon sinn- gemäße Anwendung zu finden haben.

Insbondere dürfen die Lenkung derartiger motorischer Fahrzeuge nur solche Personen besorgen, welche ihre vollständige Vertrautheit, sowohl mit der eigentlichen Lenkung, als auch mit der Wartung und Bedienung dieser Fahrzeuge darzutun vermögen, welche zu diesen Tätigkeiten körperlich geeignet sind und außerdem den im Punkte 2 der bezogenen Statthaltereiverordnung enthaltenen Voraussetzungen (selbstverständlich mit Ausnahme der Kenntnis des Pferdelenkens) entsprechen.

Hervorhebung verdient weiters auch eine von der Genossenschaft der Kleinfuhrwerker angeregte Verfügung des Magistrates von allgemeiner Bedeutung. Die genannte Genossenschaft hatte nämlich an den Magistrat das Ersuchen gestellt, ihr mit den Verständigungen über Gewerbeabmeldungen auch den Tag bekannt zu geben, an welchem die betreffende Partei das Gewerbe bei der Gewerbebehörde anheimgesagt hat. Begründet wurde dieses Ansuchen mit Schwierigkeiten in der Evidenzführung der Genossenschaftsmitglieder und in der Voranschreibung der Gebühren, sowohl für die Genossenschaft, als auch für die obligatorische Meisterkrankenkasse. Der Magistrat anerkannte die Triftigkeit dieser von der Kleinfuhrwerkergenossenschaft angeführten Gründe und verordnete, daß in den Ausfertigungen über Gewerbeabmeldungen stets auch der Tag der Gewerbeanheimfügung und zwar im Betreff zum Ausdruck zu bringen ist.

Schließlich ist noch zu bemerken, daß im Berichtsjahre das Stadtlohnfuhrergewerbe von 335 Personen mit 1073 Lizenzen ausgeübt wurde; es ist somit eine Vermehrung dieser Betriebe gegenüber dem Vorjahre eingetreten.

### 3. Stellwagen.

Der allgemeine Stellwagenverkehr wurde von neun Unternehmern mit zusammen 374 Lizenzen besorgt und zwar von:

1. Vienna General Omnibus Company Limited mit 336 Lizenzen auf 31 Linien.

2. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf den Strecken Mauer—Wien (I., Glückgasse) bzw. Wien XIII., Stadtbahnstation Hiezing und XIII., Speisingerstraße—Wien (I., Glückgasse).

3. Michael und Theresie Ritzlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Linie Ottakring—Stefansplatz, bzw. zeitweise Liebhartstal — ehemalige Lerchenfelderlinie.

4. Franz Bernwieser mit 2 Lizenzen auf der Linie Pöbleinsdorf (Endstation der Straßenbahn) — Salmannsdorf (Pohl's Restauration in der Hameaufstraße).

5. Johann Redler mit einer Lizenz auf der Strecke Fischamend—Wien (III., Hauptstraße „Hotel Roter Hahn“).

6. Mathias Röhringer mit einer Lizenz auf der Linie Schwechat—Wien (I., Wollzeile).

7. Johann Hackenberg mit einer Lizenz auf der Linie Klosterneuburg—Wien (I., Judenplatz).

8. Franz Prezel mit einer Lizenz auf der Strecke Schwadorf—Wien (III., Hauptstraße Nr. 40).

9. Johann Bamesberger mit einer Lizenz auf der Linie Orth a. d. Donau—Wien (II., Kronprinz Rudolfsstraße, Jahudka's Restauration).

Hotel=Omnibusse zur ausschließlichen Beförderung von Hotelgästen zu und von den Bahn- und Dampfschiffstationen hatten in Betrieb: Das „Grand Hotel“ (2 Lizenzen), das „Hotel Kontinental“, das „Hotel Metropole“, das „Hotel Kummer“, das „Hotel Imperial“ und das „Hotel Bristol“ (je eine Lizenz) und für das „Hotel Erzherzog Karl“ die Vienna General Omnibus Company Limited eine Lizenz.

Neue Konzessionen für den Betrieb des Stellfuhrgewerbes wurden nicht erteilt, dagegen wurde die Zurücknahme der dem Gustav Migotti seinerzeit erteilten Konzession zum Betriebe des Platzfuhrgewerbes in Wien mittels 16 durch elektrische Kraft betriebene Automobilwagen von den Oberbehörden endgiltig bestätigt.

Die Ende des Jahres 1903 neuerlich verfügte Zurücknahme der dem Grafen Dubský für die Strecken Schottentor—Stadtbahnstation Hauptzollamt und Kaiser Ferdinandsplatz—Karlsplatz erteilten Konzessionen zum Betriebe des Automobilstellwagen-gewerbes wurde im Berichtsjahre von der k. k. n.-ö. Statthalterei behoben, so daß diese Konzessionen zurecht bestehen. Überdies wurde dem genannten Konzessionsinhaber die in erster Instanz versagte Bewilligung zur Verwendung des Dampfbetriebes mit Petroleum- oder Spiritusheizung statt des vorgeschriebenen elektrischen Kraftbetriebes für seine Stellwagen von der Landesbehörde im Rekurswege bewilligt und der diesbezügliche Passus der Betriebsbedingungen dahin geändert, daß zum Betriebe der Automobilstellwagen Dampfmaschinen mit Petroleum oder Spiritusheizung zu verwenden sind.

Eine Subvention von 1500 K wurde dem Franz Bernwieser für die Aufrechterhaltung des Stellwagenverkehrs auf der Strecke Pöbleinsdorf—Salmannsdorf und zwar für die Zeit vom 1. August 1904 bis Ende Juli 1905 zugesprochen.

Verlegt wurden folgende Standplätze der Vienna General Omnibus Company Limited und zwar: Der Stellwagenstandplatz XVII., Elterleinplatz vor das Haus Elterleinplatz Nr. 8, ferner der Stellwagen- und Umspannpferdestandplatz in der Hafenerstraße nach XIX., Gymnasiumstraße und der Umspannpferdestandplatz X., Bürgerplatz zur mittleren Gartenanlage daselbst.

Eine Fahrtrouten=Änderung wurde der Vienna General Omnibus Company Limited insoferne bewilligt, als ihr gestattet wurde, versuchsweise mit 15 Wagen der Strecke Remise Rudolfsheim—Mariahilferstraße—Stefansplatz—Nordbahnhof ab Franz Josefs-Kai hin und zurück anstatt über die Mspenbrücke über die Radekybrücke—Radekystraße—Pragerstraße—Franzensbrückenstraße zum Praterstern—Nordbahnhof zu fahren.

Die Einrichtung eines besonderen Stellwagenverkehrs für bestimmte Zeiten wurde der Vienna General Omnibus Company Limited für den Tag der Ruderregatta zum Regattaplatz, dann für die Dauer der Ausstellung für Spiritusverwertung und Gärungsgewerbe zum Südpforte der Rotunde und schließlich zu Allerheiligen zum Zentralfriedhofe bewilligt.

## b) Verkehr auf dem Donauftrame und Donaukanale.

### 1. Donaufstrom.

Über den vonseite des k. k. Binnenschiffahrts=Inspektorates ausgearbeiteten Entwurf für die Abänderung der Strompolizeiordnung fand in der Zeit vom 27. bis 29. Oktober im k. k. Handelsministerium eine Enquête unter Beziehung aller Interessenten (Dampfschiffahrtsgesellschaften, Ruder-schiffahrt, Kriegsministerium, Ministerium des

Innern, Statthalterei, Donauregulierungs-Kommission, Gemeinde Wien) statt, bei welcher mehrfache Änderungen an dem Entwurfe vorgenommen wurden. Eine wesentliche Abänderung gegenüber der alten Verordnung wurde in den Signalisierungsvorschriften erzielt, auch wurde der Wirkungskreis der mit der Überwachung betrauten Behörden, insbesondere des k. k. Binnenschiffahrts-Inspektorates, genau präzisiert und es fanden im großen und ganzen die Wünsche der Interessenten Berücksichtigung.

Mit Statthalterei-Erlaß vom 19. Februar wurde dem Ruderklub „Via“ die Bewilligung zur Aufstellung eines Landungsfloßes bei Rußdorf auf ein Jahr verlängert.

Mit Statthalterei-Erlaß vom 15. Juni wurden dem Überfuhrbesitzer J. Wohlmuth Abänderungen in der Herstellung der Standschiffe und Abgangsstege bei seiner Überfuhr Rußdorf-Zedlesee bewilligt.

Am 2. Juli fand eine Lokalkommission über Ersuchen der Donauregulierungs-Kommission wegen Vornahme von Felsensprengungen an der Sohle des Donauströmes bei Rußdorf im Stromkilometer 5·16—5·29 statt, bei welcher im Interesse der öffentlichen Sicherheit und der Schifffahrt die Bedingungen festgesetzt wurden, unter denen die auf Rechnung der genannten Kommission durch das k. u. k. Pionierbataillon Nr. 6 hauptsächlich nach der Lauer'schen Methode auszuführenden Sprengungen vorzunehmen sind. Behufs Unterbringung der hierbei erforderlichen Vorräte an Dynamit- oder Ekrafitpatronen wurde die Errichtung eines Sprengmittelmagazines auf dem linken Ufer des Donauströmes im Inundationsgebiete der Gemeinde Floridsdorf bewilligt.

## 2. Donaukanal.

Am 7. März wurde laut Kundmachung der Donaukanal-Inspektion die Einfahrt in den Wiener Donaukanal gestattet und zwar wegen Baggerungen an der Kanaleinmündung durch die Schleuse. — Die Statthalterei-Verordnung vom April 1903, Z. 41.573, betreffend die Regelung des Schifffahrtsverkehrs blieb auch im heurigen Jahre in Kraft.

Am 20. April fand bei der k. k. Statthalterei über das Ansuchen der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft wegen Verlängerung ihrer Konzession für den Betrieb der Personenschifffahrt und Bestimmung des Remorquetarifes eine Sitzung unter Beteiligung aller Interessenten statt. — Bei derselben wurde von den Vertretern der Gemeinde Wien verlangt, daß die Konzession nur auf Widerruf erteilt, der seit 1899 unterbrochene Lokalverkehr wieder aufgenommen und die Gemeinde Wien bei Bestimmung der Ländeplätze und Verkehrsichte gutächlich einvernommen werde. — Ferner wurde verlangt, daß der Bestand und Betrieb der städtischen Bäder im Donaukanale nicht gestört, daß bei Brücken- oder Bäderbauten keinerlei Schadloshaltung von der Gemeinde Wien verlangt werden darf, falls durch diese Bauten eine Abänderung oder Einstellung des Verkehrs der Schiffe notwendig werden sollte. Auch wurde eine Herabsetzung des Remorquetarifes gewünscht.

Mit Beschluß vom 10. Mai hat der Stadtrat diese Forderungen zustimmend zur Kenntnis genommen und weiters noch bedungen, daß eine vollständige Einstellung des Verkehrs der Personenschiffe auf dem Donaukanale nur auf Grund eines mit Zuziehung der Interessenten zu fassenden kommissionellen Beschlusses erfolgen, die Gemeinde Wien zu keinerlei Beitragsleistung aus Anlaß der Herstellung von Landungsplätzen herangezogen werden darf und daß in der regulierten Strecke des Donaukanales die Ländeplätze in einer den Verkehr auf dem Vorkai nicht hindernden Weise anzulegen sind. Als zukünftige neue Landungsplätze wurden bestimmt:

I. am rechten Donaukanalufer: Nächst der Eisenbahnstation Nußdorf, bei der Abgangsstiege unter der Augartenbrücke, bei der Abgangsstiege am Morzinplaz, bei der Abgangsstiege vor dem Gebäude der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft;

II. am linken Ufer: Bei der Brigittabrücke flüßaufwärts, bei der Sofienbrücke und in der Freudenau.

Ferners wurde der Magistrat beauftragt, bei der k. k. n.-ö. Statthalterei und beim k. k. Handelsministerium die Erledigung der von der Gemeinde Wien gemachten Eingaben, betreffend die Herabsetzung des Remorquetarifes, die Korrigierung der Strompolizeivorschriften und die Schaffung eines Schiffbeirates zu betreiben.

Mit Statthalterei-Erlaß vom 22. September wurde der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Konzession für den Betrieb der Schifffahrt mit Personendampfern und sodann die Konzession für den Betrieb der Schifffremorque erteilt. Die Forderungen der Gemeinde Wien wurden fast vollinhaltlich in das Konzessionsdekret aufgenommen mit Ausnahme jener, daß die Erteilung der Konzession von der faktischen Ausübung derselben abhängen soll.

In der Zeit vom halben Mai bis halben August war wegen Vornahme von Baggerungen die Ruderschifffahrt in der unteren Strecke des Donaukanales auf die Zeit von 4 Uhr nachmittags beschränkt.

Mit Statthalterei-Erlaß vom 12. August, Z. 4448, wurde auf Grund der Lokalverhandlung vom 8. August wegen Beschränkung der Ruderschifffahrt infolge der Ausföhrung der Kaiserbadschleuse für die Dauer der Bauzeit nachfolgende Rundmachung erlassen:

1. Der Ruderschifffahrtsverkehr flüßabwärts von der Augartenbrücke bis zur Stephaniebrücke ist nur Sonntag, Mittwoch und Samstag zu nachfolgenden Stunden gestattet: Sonntag, wenn die Absperrvorrichtung in Nußdorf geschlossen ist, von 9 Uhr früh bis 1 Uhr nachmittags, wenn die Absperrvorrichtung nicht geschlossen und die Einfahrt in den Wiener Donaukanal unmittelbar gestattet ist, von 1/28 Uhr früh bis 1 Uhr nachmittags. — Mittwoch und Samstag, sowohl bei geschlossener als auch geöffneter Absperrvorrichtung, bis 15. Oktober jeden Jahres von 4 Uhr nachmittags bis 1/28 Uhr abends, bezw. bis zum früheren Eintritte der Dämmerung, und vom 15. Oktober an von 12 bis 2 Uhr nachmittags. An Mittwochen und Samstagen ist jedoch die Schifffahrt talab nur jenen Ruderschiffen gestattet, welche diese Absicht tagsvorher der k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion angezeigt und hiebei die Gattung des Fahrzeuges, den Namen des Schiffsföhrers, die Zeit der Ankunft in Wien und die Lände, an der das Schiff zufahren soll, bekanntgegeben haben.

2. Der Gegenzug mit Pferden und von Hand ist in der Strecke von der Stephaniebrücke bis zur Stadtbahnstation Elisabethpromenade nur am linken Ufer gestattet.

Am 24. Juni war die wasserrechtliche Verhandlung für die Anlage der Fischkalter am neuen Fischmarke und wurde hiesfür mit Statthalterei-Erlaß vom 15. Juli der Konzess erteilt.

Mit Stadtratsbeschuß vom 15. Juli wurde betreffs der beabsichtigten Überwinterung von Petroleumschiffen im Donaukanale in Erledigung der seit 1903 diesbezüglich gepflogenen Verhandlungen mit der Donauregulierungs-Kommission der k. k. n.-ö. Statthalterei Folgendes bekanntgegeben:

Die Gemeinde Wien stimmt der beabsichtigten Überwinterung von Petroleumschiffen nur auf jederzeitigen Widerruf und nur insolange zu, als nicht ein besonderer Hafen für diese Schiffe zur Verfügung gestellt werden kann. Ferner wird bedungen:

1. Das Anlegen der Schiffe hat am linken Ufer des Donaukanales, 1000 m unterhalb der städtischen Elektrizitätswerke, zu erfolgen und darf der Aufstellungsplaz eine Länge von 500 m nicht übersteigen.

2. Auf den Schiffen ist jede Feuerung sowie jeder Verkehr mit offenem Lichte zu verbieten.
3. Auf den Schiffen selbst sowie längs des Anlandeplatzes ist eine entsprechende Menge Sand nebst Wurfschaufeln bereit zu halten.
4. Die Schiffe müssen unter ständiger Bewachung sein.
5. Im übrigen sind die Bestimmungen über den Verkehr mit Mineröl genau einzuhalten.
6. Sollte das durch Petroleum verunreinigte Wasser des Donaukanales infolge Rückstaues oder aus anderen Ursachen nicht mehr zur Speisung der Kessel der städtischen Elektrizitätswerke verwendet werden können und diese sonach hiefür Hochquellen- oder Brunnenwasser gebrauchen müssen, so wird die „Gemeinde Wien — städtische Elektrizitätswerke“ die hiedurch entstandenen Mehrkosten des Betriebes im Sinne der Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes auf gerichtlichem Wege hereinbringen.

Hierauf bezugnehmend hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Erlaß vom 18. August, 3. VI. 4301, den wasserrechtlichen Konsens, resp. die strompolizeiliche Bewilligung zur Überwinterung von Petroleumschiffen im Wiener Donaukanale oberhalb der Donauuferbahnbrücke gegen Einhaltung nachfolgender Bedingungen erteilt:

1. Das obere Ende des 500 m langen Aufstellungsplatzes am linken Donaukanalufer wird 1600 m oberhalb der Äze der Donauuferbahnbrücke festgesetzt.
2. Das Einfahren der Petroleumschiffe in den Donaukanal darf erst nach Einstellung des Schiffsverkehrs in der unteren Kanalstrecke erfolgen.
3. Die Tanks sind in einer Reihe vollkommen sicher zu verheften und müssen wenigstens ein feuersicheres Vorderkast besitzten.
4. Innerhalb des Landungsplatzes sowie je 100 m oberhalb und unterhalb der verhefteten Petroleumschiffe und auf den Schiffen selbst darf Feuer oder Licht nicht angezündet werden; ebenso ist das Tabakrauchen strengstens untersagt.
5. Auf den Schiffen und längs des Anlandeplatzes ist eine entsprechende Menge von Sand und Wurfschaufeln bereit zu halten.
6. Jedes Fahrzeug muß jederzeit von wenigstens einem Manne bewacht werden.
7. Am Aufstellungsorte ist das Ein- oder Ausladen von Petroleum verboten.
8. Diese Bewilligung wird vorläufig nur auf zwei Jahre, und zwar gegen jederzeitigen Widerruf erteilt.

Schließlich wurde die Donauregulierungs-Kommission eingeladen, für die erforderliche Wassertiefe am Aufstellungsplatze und nach Dunkelheit auch in der Zufahrtsstrecke sowie für Aufstellung der Maststöcke, Warnungstafeln und für Kennzeichnung der Landungsstrecke vorzusorgen.

Die unmittelbare Überwachung der Tanks wurde provisorisch der Freudenauer Hafenverwaltung und mit Statthalterei-Erlaß vom 8. September der Donaukanal-Inspektion übertragen.

Auf Grund der am 4. Juli vorgenommenen Kollaudierung wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei die Betriebsbewilligung für die Überfuhr Hintere Zollamtsstraße—Ulrichgasse dem Franz Krömař unter den üblichen Bedingungen erteilt, hingegen dem Schiffsmann Johann Redel die Bewilligung zu einer Kollüberfuhr im Zuge der Rampengasse aus strompolizeilichen Rücksichten (unmittelbare Nähe von Holzlandeplätzen) verweigert.

Mit Stadtratsbeschluß vom 9. März wurde auf Grund einer Offertverhandlung die im Besitze der Gemeinde Wien befindliche Kollüberfuhr unterhalb der Staatseisenbahnbrücke an den Bestbieter, Schiffskapitän Franz Krömař, auf die Dauer von fünf Jahren gegen einen jährlichen Pachtshilling von 1400 K übertragen. Als Jahrgeld pro Person wurden 4 h, für jedes Stück leichten Triebviehes 1 h bestimmt und als Kündigungsfrist ein Vierteljahr für die Gemeinde und ein halbes Jahr für den Pächter normiert.

Vom 15. Dezember ab wurde die Schifffahrt im Donaukanale eingestellt.

## C. Straßenpolizei.

### a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden auf Grund der Bestimmungen des § 100 des Gemeindestatuts vom 24. März 1900, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 17, seitens des Magistrates nachstehende straßenpolizeiliche Verfügungen getroffen:

1. Kundmachung vom 4. Jänner, M.-Abt. IV, Z. 1756/02, betreffend das Verbot des Schnellfahrens für Fleischhauerwägen in den zum Meidlinger Schlachthause führenden Straßen des XII. Bezirkes.

2. Kundmachung vom 15. Jänner, M.-Abt. IV, Z. 2940/02, betreffend das Verbot des Befahrens der dem k. u. k. Transportjammelhause am Rennwege im III. Bezirke vorgelagerten Rampen und tiefer gelegenen Straßenteile mit Fahrrädern.

3. Kundmachung vom August, M.-Abt. IV, Z. 2231, betreffend das Verbot des Befahrens der Kaiser Franz Josefsbrücke im XX. Bezirke in der Zeit vom 8. bis 12. September aus Anlaß der Umpflasterung der Fahrbahn. Zugleich wurde als Ersatz die Kronprinz Rudolfsbrücke bestimmt.

4. Kundmachung vom 4. Oktober, M.-Abt. IV, Z. 131, betreffend die Regelung des zu Allerheiligen zum und vom Zentralfriedhofs im XI. Bezirke verkehrenden Personen- und Leichenfuhrwerkes.

5. Kundmachung vom 19. Oktober, M.-Abt. IV, Z. 1890, betreffend das Verbot des Befahrens der Rudolfinergasse im XIX. Bezirke in der Richtung von der Willrothstraße zur Silbergasse.

6. Kundmachung vom 20. Oktober, M.-Abt. IV, Z. 1051, betreffend das Verbot des Befahrens der Favoritenstraße im IV. Bezirke in dem Teile vor der Paulanerkirche mit Schwerfuhrwerk; gleichzeitig wurden zur Entlastung der anschließenden Straßensektoren besondere Fahrordnungen für das Schwerfuhrwerk erlassen.

7. Kundmachung vom 21. Oktober, M.-Abt. IV, Z. 1508, betreffend die Anordnung, daß das zum Zentralfischmarkte im I. Bezirke verkehrende Fuhrwerk die Rampe daselbst nur im Schritte befahren darf.

8. Kundmachung vom 8. November, M.-Abt. IV, Z. 1013, betreffend das Verbot der Durchfahrt durch die Schwarzingergasse im II. Bezirke.

### b) Fuhrwerksverkehr.

Im Berichtsjahre wurde der Magistrat seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei aufgefordert, die von ihm bereits erfolgte Zusammenstellung aller auf den Straßenverkehr bezughabenden Verordnungen und Kundmachungen dem Stadt- und Gemeinderate zur Begutachtung vorzulegen und hierüber zu berichten. Da sich hierbei die Notwendigkeit einer nochmaligen Durcharbeitung dieser Zusammenstellung ergab, kam es im heurigen Jahre noch nicht zu einer Entscheidung.

Auf Grund einer Anfrage des n.-ö. Landesauschusses hat der Gemeinderat in Stattgebung einer Eingabe der Genossenschaft der Groß- und Kleinfuhrwerksbesitzer in der Sitzung vom 12. Juli zur Zahl 8365 folgenden Beschluß gefaßt:

„Die Gemeinde Wien gibt ihre Zustimmung zur teilweisen Abänderung der Bestimmungen des § 11 des Landesgesetzes vom 1. Dezember 1880, L.-G.- und V.-Bl. Nr. 37, über die Radfelgenbreite in der Weise, daß nach dem ersten Absätze des § 11 der Zusatz eingeschoben werden soll.

Für Fuhrwerke, welche mit 10 cm breiten Radfelgen versehen und mit Holz, Kohle, Koks und Ziegeln beladen sind, wird ein Übergewicht von 10 Zollzentnern oder 500 Kilogramm zugestanden.“

Dieser Beschluß wurde sodann dem Landesaussschusse zur weiteren Veranlassung übermittelt.

Auch in diesem Berichtsjahre sind mehrfache Anträge von Bezirksvertretungen auf Abhilfe gegen die beim Automobilverkehre beobachteten Unzukömmlichkeiten eingelangt, welche der k. k. Polizei-Direktion zur kompetenten Erledigung übermittelt wurden; eine neuerliche Regelung des Automobilwesens ist jedoch seitens der Staatsbehörden noch nicht erfolgt.

#### c) Genehmigung städtischen Straßengrundes durch Private.

Für die Inanspruchnahme städtischen Straßengrundes durch Private sowie für die Anbringung von privaten Objekten, welche in den Luftraum der öffentlichen Straßen hineinragen, ist die Bewilligung des Magistrates, bezw. der magistratischen Bezirksämter erforderlich.

Solche Genehmigungen wurden erteilt: Zur Herstellung von Kellereinwurfschächten 42, Lichteinfallöffnungen 67, Vorlegstufen 71, Risaliten 53, Schienengeleisen über das Trottoir 6, Gewölbspotalen und Dekorationen (Schaufästen) 433, Windfängen und Schutzdächern 31, Sonnenschutzplachen 292, Trinkhallen 2; zur Anbringung von Stehschildern und Laternen 977; zur Aufstellung von Tischen auf dem Trottoire 233, Handwagen 24, Tribünen 36, Flaggenmasten 4, Verkaufsständen 432; für die Materiallagerung bei Bauten 255; für die Einmündung von Hauskanälen in den Straßenskanal 794.

Hinsichtlich des Einbaues von Kabeln und Rohrpostleitungen sind die Angaben in den Abschnitten X D. und XV B., hinsichtlich des Einbaues von Gasrohren durch Privatgesellschaften im Absätze XV A. dieses Berichtes enthalten.

Für die gesamten im Wiener Gemeindegebiete befindlichen bestandzinspflichtigen Objekte hat die Gemeinde Wien einen Betrag von 592.762 K 38 h eingenommen.

### D. Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-Anlagen.

Das für den dienstlichen Verkehr der Gemeinde Wien bestimmte Netz von Telegraphen-, Telephon- und Marmleitungen, von welchen der größte Teil in den Dienst der Feuerwehr gestellt ist, hat eine Erweiterung um 42.248 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 3.825 km, die der Kabelleitungen um 38.423 km zugenommen. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die erstere 673.512 km, die letztere 329.199 km. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug somit 1002.711 km. Insgesamt waren 48 Feuerwehr- und Telegraphenstationen, 258 Telephonstationen, 564 automatische und Induktions-Feuermeldestellen eingerichtet. Die Gesamtzahl der städtischen Feuermeldestellen belief sich daher auf 870.

Mit Ende des Jahres war die Gemeinde Wien Abonentin von 215 staatlichen Telephonsprechstellen mit 75 Nebenstationen.

Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 47, da zwei Anlagen neu errichtet wurden.

Behufs Bewilligungen von Kabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Leitungsmasten zc. wurden 120 Lokalkommissionen und über 700 Erhebungen vorgenommen.

Das Rohrpostnetz wurde um 0·5 km vermehrt, dessen Länge beträgt am Ende des Berichtsjahres 60·578 km.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 26·8 km, somit betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltraffen 193·558 km.

## E. Öffentliche Uhren.

Auf dem Kinderspielplatz im Stadtpark im III. Bezirke wurde eine transparente Ständeruhr nach dem autodynamischen Systeme des Ritter von Löfl hergestellt.

Die Turmuhren an den Pfarrkirchen zu Reindorf und zu St. Rudolf im XIV. Bezirke, ferner die Turmuhren an der Altlerchenfelderkirche im VII. Bezirke, an der Kanisiuskirche im IX. Bezirke und an der Pfarrkirche in Lainz im XIII. Bezirke wurden mit transparenten Zifferblättern versehen und elektrisch beleuchtet.

An der Pfarrkirche zu St. Thomas in Rußdorf im XIX. Bezirke wurde eine neue Turmuhr hergestellt, wozu das Stift Klosterneuburg einen Beitrag von 300 K widmete.