

X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindestraßen.

1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1905 wurden neu benannt:

Im II. Bezirke: Erlafstraße, der von der Benedigerau zum Sternedplatz und dann fortsetzend zur Wolmutstraße führende Straßenzug, nach dem Nebenflusse der Donau Erlaf; Jungstraße, der Straßenzug südlich vom städtischen Reservegarten mit der Fortsetzung von der Vorgartenstraße bis zur Engerthstraße, nach dem verstorbenen verdienstvollen Gemeinderate Paul Jung; Karmeliterplatz, der bei dem Hause Dr.-Nr. 8 zur Kleinen Sperlgasse abbiegende und sich erweiternde Teil der Karmelitergasse; Nadingerstraße, der durch den städtischen Reservegarten abgetrennte, von der Ennsstraße bis zur Kronprinz Rudolfstraße reichende Teil der Feuerbachstraße, nach dem 1902 verstorbenen Professor der Maschinenbaukunde Johann von Nadinger, welcher durch 34 Jahre an der Wiener technischen Hochschule richtunggebend und verdienstvoll wirkte; Benedigerau, der von der Kronprinz Rudolfstraße, dem Stadtbahn-Viadukte und der Ausstellungsstraße begrenzte hofärarische Platz, nach dem Namen eines Teiles der heutigen Leopoldstadt, welcher bereits in Urkunden des 14. Jahrhunderts vorkommt und Zeugnis ablegt für die damals außerordentlich regen Handelsbeziehungen Wiens zur Adria; Jbbsstraße, der parallel zur Kronprinz Rudolfstraße von der Benedigerau bis zur Vorgartenstraße führende Straßenzug, nach dem Nebenflusse der Donau Jbbs;

im III. Bezirke: Im Erdbbergermais, der Platz zwischen der verlängerten Markhofgasse und der verlängerten Barthgasse zu beiden Seiten der Nottendorfergasse, nach der von altersher für diesen Bezirksteil im Volksmunde bestehenden Bezeichnung; Henslerstraße, der Straßenzug längs des Bürgertheaters, welcher von der Gigergasse zur Vorderen Zollamtsstraße führt, nach Karl Friedrich Hensler, 1761 zu Schaffhausen geboren und 1825 zu Wien gestorben, welcher als Bühnenschriftsteller und Direktor mehrerer Theater Wiens sich große Verdienste um die Wiener Volksbühne erworben hat; Lechnerstraße, der Straßenzug, welcher zwischen der Drorygasse und Egelgasse von der Erdbbergerstraße zur Dietrichgasse führt, nach dem am 21. November 1900 verstorbenen Georg Lechner, der ein Kapital von 160.000 K zur Unterstützung von sehr armen und kranken Familien des III. Bezirkes gewidmet hat; Rochusplatz, der

neu entstandene Platz nächst dem Arenbergparke an der Hingerstraße, nach dem Schutzpatrone der Pfarrkirche auf der Landstraße; Sebastianplatz, der neuentstandene Platz nächst dem Arenbergparke an der Hingerstraße, nach dem Schutzpatrone der Pfarrkirche auf der Landstraße;

im IV. Bezirke: Rechte bzw. linke Wienzeile, der Straßenzug am Wienflusse, welcher sich vom Naschmarke, bzw. Getreidemarke durch den IV., V., VI., XII., XIII. und XIV. Bezirk bis zur Maria Theresienbrücke—Winkelmanstraße erstreckt; Naschmarkt, der Marktplatz zwischen dem Wienflusse und dem Freihause, welcher bisher die Bezeichnungen Obstmarkt, Kärntnertormarkt und Naschmarkt führte;

im V. Bezirke: Zentaplatz, die platzartige Erweiterung der Zentagasse zwischen der Stollberggasse und der Siebenbrunnengasse, nach dem Siege über die Türken bei Zenta im Jahre 1697;

im IX. Bezirke: Grundlstraße, der Straßenzug, welcher von dem an der Nordbergstraße gelegenen Plaze bis zur Alferbachstraße führt, nach dem 1896 verstorbenen Pfarrer Anton Grundl;

im XI. Bezirke: Gratian Marxstraße, der Straßenzug, welcher parallel zur Schneidergasse laufend, die Rinnböckstraße mit der Urschenböckgasse verbindet, nach dem Piaristenpriester Gratian Marx (1721—1803), der als Lehrer und Seelsorger in Wien verdienstvoll wirkte und den Lehrplan der österreichischen Mittelschule reformierte; Weichselthalweg, der Weg, welcher von der Simmeringer Hauptstraße abzweigt und längs des Zentralfriedhofes zur Station „Zentral-Friedhof“ der Aspangbahn führt, nach dem Niede Weichselthal;

im XII. Bezirke: Am Fasangarten, der Straßenzug längs der Schönbrunner Fasangartenmauer; Cothmannstraße, die Parallelstraße zur Pottendorferstraße, nach dem k. k. Hof-Kriegs-Agenten Martin Konrad Edlen von Cothmann (1685—1759), welcher 1300 Gulden zum Meidlinger Kirchenbau widmete; Graf Seilerngasse, der Straßenzug, welcher von der Kreuzung der Rosenhügelstraße und Schögelgasse zum Schieberhause der Hochquellenleitung, bzw. zur Belghoferstraße führt, nach dem Grafen Christian von Seilern (1717—1801), der im Jahre 1773 die Herrschaft Hezendorf von Kaiser Josef II. käuflich erwarb und die erste Volksschule in Hezendorf errichtete. Griezergasse, die neue Gasse, welche von der Döswaldgasse abzweigt und längs der Donauländebahn gegen die Breitenfurterstraße führt, nach Eduard Grießer, einem Grundherrs von Altmannsdorf, der im Jahre 1434 Altmannsdorf den beschuhten Augustinern schenkte; Johann Hoffmannplatz, der neu entstandene Platz zwischen der Döswaldgasse und der Trasse der Dampftramway Meidling—Wiener-Neudorf, nach Johann Hoffmann, geboren 1786, gestorben am 11. Oktober 1856, welcher die Altmannsdorfer Kirche aus eigenen Mitteln erbauen ließ und seinerzeit Besitzer der Gründe um die Döswaldgasse war; Kranichberggasse, der Gehweg, welcher längs der Donauländebahn von der Schönbrunner-Allee zur Altmannsdorferstraße führt, nach dem Geschlechte der Herren von Kranichberg, welche auch in Hezendorf begütert waren; Pottendorferstraße, die Straße längs der Pottendorferbahn; Unter-Meidlingerstraße, die Straße längs des Meidlinger Friedhofes;

im XIII. Bezirke: Beamten-Cottage, die Gasse in der Willenkolonie des Ersten Wiener Beamten-Bauvereines, welche von der Veitingergasse abzweigt und in U-form zu derselben zurückkehrt; Franz Boosgasse, die Gasse, welche von der Amalienstraße zur Stadtbahnhaltstelle Ober-St. Veit führt, nach dem kaiserl. Hofgartendirektor Franz Boos (1753—1832), welcher um die Ausgestaltung des berühmten botanischen

Gartens und der Menagerie in Schönbrunn sich hervorragende Verdienste erworben hat; In der Hagenau, der der Villenkolonie des Ersten Wiener Beamten-Bauvereines vorgelagerte Platz zwischen der Veitingergasse und einer noch unbenannten Gasse, nach dem Namen der dortigen Flur; Karl Bauergasse, die Gasse, welche parallel zur Hütteldorferstraße von der Mosbacherstraße zur Lützowgasse führt, nach Karl Bauer, zu Wien 1826 geboren und 1904 gestorben, welcher durch viele Jahre der Vertretung der bestandenene Gemeinde Penzing angehörte; Leegasse, die Gasse, welche in Fortsetzung der Stechobengasse von der Hadikgasse zur Cumberlandstraße führt, nach Josef Karl Lee, welcher als Mitglied der Vertretung der bestandenene Gemeinde Penzing verdienstvoll gewirkt hat; Rupertgasse, die Gasse, welche westlich von der Semullgasse die Penzingerstraße mit der Cumberlandstraße verbindet, nach dem 1868 zu Penzing verstorbenen Franz Rupert, der als langjähriges Mitglied der Vertretung der bestandenene Gemeinde Penzing verdienstvoll wirkte und als Wohltäter sich allgemeiner Beliebtheit erfreute; Tiefendorferstraße, der neue Straßenzug in Breitensee, welcher parallel zur Lehnerstraße und westlich von derselben zur Hütteldorferstraße führt, nach Josef Tiefendorfer, der Bäcker und Wirtschaftsbesitzer in Breitensee war, durch viele Jahre der Gemeindevertretung von Breitensee angehörte und sich in hervorragender Weise als Wohltäter der Armen betätigte;

im XVI. Bezirke: An der Scheibenwiese, die Gasse, welche die Liebhartstraße mit der Galizinstraße verbindet, nach der Flur Scheibenwiese; Funkengergasse, die Gasse, welche von der Galizinstraße abzweigend, im Bogen zu derselben wieder zurückführt, nach dem Niede Funkengern; Waidackerstraße, die Gasse, welche von der Steinhofstraße zum Flößersteige führt, nach dem Niede Waidacker;

im XVII. Bezirke: Diepoldplatz, der Platz mit Gartenanlage an der Leopold Ernstgasse, nach Diepold, dem ersten urkundlich belegten Mitgliede des Geschlechtes der Herren von Als, der 1135 und 1155 genannt erscheint; Lorenz Bayerplatz, der Platz mit Gartenanlage an der Taubergasse, nach dem 1894 verstorbenen hochverdienten Gemeinderate und langjährigen Obmanne der Sektion für Straßenerhaltung und Parkanlagen in der bestandenene Gemeinde Hernals, Lorenz Bayer; Pezzlpark, die Gartenanlage zwischen der Pezzlgasse, Köbnergasse und Föggerstraße, welche den ausgesprochenen Charakter eines Parkes trägt, nach Johann Pezzl, Bibliothekar des Fürsten von Kauniz und Schriftsteller;

im XIX. Bezirke: Budinskýgasse, die Gasse, welche von der Weinberggasse bei dem Hause Dr.-Nr. 28 abzweigend, zur verlängerten Arbesbachgasse führt, nach Dr. Julius Budinský, welcher im Jahre 1901 die Kat.-Parz. 429 Grinzing, C.-B. 611, im Ausmaße von 126 m² behufs Erweiterung der Grinzinger Friedhofstraße gespendet hat; Dionysius Andrássystraße, der Straßenzug, welcher in Fortsetzung der Zglaseegasse von der Silbergasse gegen die Formanekgasse führt, nach der Gräfin Dionysius Andrássy, geborenen Franziska Hablawek, welche ein großes Legat für wohltätige Zwecke hinterließ; Karl Ludwigplatz, der Platz an der Kreuzung der Karl Ludwigstraße und Hasenauerstraße; Kreilplatz, der im Zuge der Boshstraße entstandene, von der Grinzinger- und Heiligenstädterstraße begrenzte Platz, nach dem hervorragenden Gelehrten der Astronomie Karl Kreil, welcher im Jahre 1850 zum Direktor der Zentral-Anstalt für Meteorologie in Wien ernannt wurde; In der Krim, der Platz vor der Volksschule in der Weinberggasse, nach der im Volksmunde lebenden Benennung dieses Bezirksteiles;

im XX. Bezirke: Allerheiligenplatz, der neue Platz zwischen der Donauerschinger- und Hellwagstraße nach der auf demselben erbauten Notkirche, welche allen

Heiligen geweiht ist; Schottenaustraße, der Straßenzug, welcher westlich von der Marchfeldstraße zwischen der Pasettistraße und Dresdnerstraße liegt, nach der alten örtlichen Bezirksbezeichnung Schottenau.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden benannt:

Im II. Bezirke: Harkortstraße, die Fortsetzung der Harkortstraße über den Sterneckplatz hinaus bis zur Kronprinz Rudolfstraße; Karmelitergasse, der durch die Demolierung des Karmeliterklosters erfolgte Straßendurchbruch in geradliniger Fortsetzung der Karmelitergasse bis zur Taborstraße;

im III. Bezirke: Wällischgasse, die Verlängerung der Wällischgasse zwischen der Gfettengasse und der Erdbergerstraße sowie die neue Gasse zwischen der Erdberger- und Fruethstraße;

im IV. Bezirke: Starhembergasse, die neue Gasse, welche in Fortsetzung der Starhembergasse von der Mayerhofgasse zur Wiedener Hauptstraße führt;

im VIII. Bezirke: Pfeilgasse, die Verlängerung der Pfeilgasse zwischen der Lerchen- und Blindengasse;

im XII. Bezirke: Meidlinger Hauptstraße, der Straßenzug, welcher vom Meidlinger Friedhofe in südöstlicher Richtung zur Wienerbergstraße führend, die Verlängerung und den Abschluß der Meidlinger Hauptstraße bildet; Rosenhügelstraße, die Verlängerung der Rosenhügelstraße bis zur Fasangartenmauer; Schlögelgasse, die Verlängerung der Schlögelgasse gegen die Mazingstraße zu;

im XIII. Bezirke: Erzbischofsgasse, die Verlängerung der Erzbischofsgasse, welche eigentlich nur eine platzartige Erweiterung derselben darstellt; Hadikgasse, die Verlängerung der Hadikgasse am linken Wienflußufer von der Franz Karl-Brücke bis zur Baumgartenbrücke;

im XIX. Bezirke: Borschstraße, die neu entstandene Straße, welche von der Mooslackengasse beim Hause Nr. 15 nördlich abzweigt und in die Verlängerung der bestehenden Borschstraße fällt; Eisenbahnstraße, die neueröffnete Straße, welche von der Mooslackengasse nördlich abzweigt und in die Verlängerung der Eisenbahnstraße fällt.

Abgeändert wurden:

im III. Bezirke: in Hainburgerstraße der zwischen der Drory- und Schlachthausgasse verlaufende Teil der Wällischgasse;

im VII. Bezirke: in Karl Schweighofergasse der zwischen der Siebensterngasse und Mariahilferstraße verlaufende Teil der Breitegasse, nach dem am 5. Jänner 1905 verstorbenen k. u. k. Hof- und Kammer-Mavierfabrikanten, kaiserlichen Rat Karl Schweighofer; in Wimbergergasse die Peyerlgasse, sodaß die erstere nunmehr vom Urban Vorplatz bis zur Bernadgasse führt;

im VIII. Bezirke: in Alserstraße der infolge der neuen Bezirksabgrenzung in den VIII., bezw. IX. Bezirk entfallende Teil der Ottakringerstraße als nunmehrige Fortsetzung der Alserstraße; in Krottenthallergasse die Krottenthallergasse, nachdem die richtige Schreibweise des Namens Krottenthaller ist;

im IX. Bezirke: in Borschlegasse der nach der neuen Bezirksabgrenzung in den IX. Bezirk entfallende Teil der Czermakgasse als nunmehrige Fortsetzung der Borschlegasse; in Kinderspitalgasse der infolge der neuen Bezirksabgrenzung in den IX. Bezirk entfallende Teil der Hernalscher Hauptstraße als nunmehrige Fortsetzung der Kinderspitalgasse; in Lazarethgasse der infolge der neuen Bezirksabgrenzung in den

IX. Bezirk entfallende Teil der Jörgerstraße; in Spittelauerlände der infolge der neuen Bezirksabgrenzung in den IX. Bezirk entfallende Teil der Heiligenstädterlände als nunmehrige Fortsetzung der Spittelauerlände;

im XVII. Bezirke: in Sautergasse der zwischen der Wattgasse und der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn gelegene Teil der Zeillergasse als Fortsetzung der bestehenden Sautergasse; in Rößergasse der zwischen der Comeniusgasse und dem Betriebsbahnhofe der städtischen Straßenbahnen gelegene Teil der Ferchergasse, welcher nunmehr von dem übrigen Teile endgiltig durch den Betriebsbahnhof getrennt ist;

im XIX. Bezirke: in Heiligenstädterpark die städtische Gartenanlage zwischen der GrinzingerstraÙe und der Steinfeldgasse an Stelle des ehemaligen Kuglerparkes.

Brücken. Es wurde benannt:

Im I. Bezirke: Marienbrücke, die neue Brücke über den Donauanal im Zuge der Rotenturmstraße und Lilienbrunnngasse.

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 12,168.406 m², wövon 8,735.369 m² auf Bahnen, Plätze, Spiegel, Talusse, Radfahrwege etc. und 3,433.037 m² auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen. Der XXI. Bezirk ist hiebei, wie auch in der folgenden Darstellung noch nicht eingerechnet.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1904 betrug insgesamt 169.910 m² und ist durch die Eröffnung neuer sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden.

Hiebei ist zu bemerken, daß der Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, welche durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützbar gemacht wurden, während jene Flächen, welche als StraÙengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

Wenn die einzelnen Bezirke in Betracht gezogen werden, so haben einige derselben infolge der mit Gesetz vom 28. Dezember 1904, L.=G.=Bl. Nr. ex 1905 und mit Gemeinderatsbeschlulß vom 7. Februar genehmigten Änderung verschiedener Bezirks-grenzen einen ganz bedeutenden Zuwachs, andere hingegen einen Abfall an StraÙen-flächen erlitten.

Unter Berücksichtigung aller dieser Änderungen ergibt sich bei einem Vergleiche mit dem Vorjahre nachbezeichneter StraÙenzuwachs bei den Bezirken:

I. Innere Stadt 22.546 m², II. Leopoldstadt 17.160 m², III. Landstraße 21.373 m², V. Margareten 20.075 m², VI. Mariahilf 2782 m², VII. Neubau 38.648 m², VIII. Josefstadt 21.462 m², IX. Alsergrund 21.864 m², X. Favoriten 4184 m², XI. Simmering 2467 m², XII. Meidling 9822 m², XIII. Hiezing 33.229 m², XIV. Rudolfsheim 5833 m², XIX. Döbling 11.099 m², XX, Brigittenau 17.473 m²;

hingegen an StraÙenabfall bei den Bezirken:
IV. Wieden 14.073 m², XV. Fünfhaus 22.474 m², XVI. Ottakring 10.626 m², XVII. Hernals 7335 m², XVIII. Währing 25.569 m².

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

Im I. Bezirke: Die Asphaltierung in der Hegelgasse zwischen Johannesgasse und Weiburggasse, in einem Teile des Neuen Marktes, in der Reichsratsstraße von der Doblhoffgasse bis zur Lichtenfelsgasse, in der Volksgartenstraße zwischen Hansen- und Museumsstraße, in der Elisabethstraße zwischen der Eschenbach- und Albrechtsgasse, am Schillerplatze, in der Albrechtsgasse zwischen Obernring und Elisabethstraße, in der Rathausstraße zwischen Felber- und Universitätsstraße, in der Tegetthoffstraße zwischen Albrechtsplatz und Führichtgasse, auf der Brandstätte vom Bauernmarkte bis zum Wildpretmarkte und auf ersterem von Dr.-Nr. 2 bis 10; die Herstellungen von Holzplasterungen in der Gauermanngasse und in der Liebiggasse zwischen Rathaus- und Landesgerichtstraße, schließlich die Ausgestaltung und Asphaltierung der Ringstraßen-Gehwege beim Volksgarten gegenüber der Bellaria und die Regulierungen am Stubenringe und in der Postgasse.

Im II. Bezirke: Die Neupflasterungen in der Kaiser Josefstraße von der Vereinsgasse bis zur Kleinen Stadtgutgasse, am Handelskai von Nr. 344 bis 352 und in der Schüttaustraße von der Ragraner Reichsstraße bis zur neuen städtischen Schule, die Neupflasterung der Gredlerstraße von der Taborstraße bis zur Lilienbrunnengasse und die Inangriffnahme der Regulierung der letzteren Straße bis zu der im Baue befindlichen Marienbrücke; die Umpflasterung der Kronprinz Rudolfstraße zwischen dem ersten und zweiten Kohlentore, die Straßenherstellungen in der Laufberger- und Kurzbauergasse.

Im III. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung in der Dampfschiffstraße zwischen der Hinteren Zollamtsstraße und Pragerstraße, die Regulierung bei der Marxer Linie, die Straßenherstellung vom Arsenale bis zur Aspangbahn, die Neupflasterung der Wassergasse zwischen Geusaugasse und Erbbergerstraße, die Regulierung der Oberen Weißgärberstraße von der Radekybrücke bis zur Hinteren Zollamtsstraße und der letzteren vor dem Dampfschiffahrtsgebäude, die Straßenherstellungen in der verlängerten Rüdengasse zwischen Baumgasse und Landstraße-Hauptstraße, in der Dietrichgasse und Lechnerstraße sowie die Herstellung der Straßenzüge beim Bürgertheater.

Im IV. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung des Wiedner- und Margaretengürtels vom Favoritenplatze bis zur Spengergasse, die Herstellung der Blechturmstraße zwischen Seis- und Schelleingasse.

Im V. Bezirke: Die Regulierung in der Schönbrunnerstraße bei der ehemaligen Hundstürmerlinie und von Nr. 75 bis 93, die Straßenherstellungen in der Flurschützgasse zwischen Malfattgasse und Gürtel sowie in der Siebertgasse nächst der Flurschützgasse.

Im VI. Bezirke: Die Herstellung eines Holzplasters in der Brückengasse vor der Gumpendorfer Kirche; die Neupflasterung und Regulierung der Anilingasse, die Herstellung der Straßenstiege in der Raunitzgasse, Ecke der Luftbadgasse, die Umpflasterung der Kasernengasse zwischen Königsegg- und Schmalzhoftgasse, die Straßenherstellung am Loquaiplatze vor der Schule.

Im VII. Bezirke: Die Umpflasterung der Kaiserstraße zwischen Stoll- und Burggasse, die Neupflasterung in der Bandgasse zwischen Westbahnstraße und Seidengasse und in der Kenyongasse zwischen Seidengasse und Urban Loritzplatz.

Im VIII. Bezirke: Die Straßenherstellungen und Neupflasterungen auf den Gründen der ehemaligen Reiterkaserne und zwar in der Skodagasse zwischen Florianigasse

und Josefstädterstraße, in der Kupfagasse von der Josefstädterstraße bis zur Krotenthallergasse, in der letzteren von der Skodagasse bis zur Kupfagasse und am Hamerlingplatz vor dem militär-geographischen Institute mit Herstellung eines Asphaltpflasters vor dem letzteren, die Regulierung der Josefstädterstraße zwischen Fuhrmann- und Albertgasse und von Nr. 63 bis 79, die Neupflasterung der Laudongasse von der Koch- bis zur Skodagasse und von der Albert- bis zur Bennogasse, ferner die Straßenherstellung am Schlesingerplatz.

Im IX. Bezirke: Die Regulierung der Porzellangasse von der Berg- bis zur Thurngasse, die Regulierung der Berggasse von der Porzellangasse bis Nr. 37 und die Anschlußregulierungen in der Serviten- und Hahngasse, die Regulierung der Elisabethpromenade zwischen Alserbachstraße und Glasergasse, weiters die Regulierung der Lazarettgasse nächst der Spitalgasse bis Nr. 10, die Hebung und Neupflasterung der Liechtensteinstraße in dem Regulierungsgebiete nächst der Heiligenstädterstraße, die Erneuerung des Holzpflasters in der Kinderspitalgasse, die Neupflasterungen in der Newaldgasse zwischen Liechtensteinstraße und Spittelauergasse, in der Müllnergasse zwischen Grüne Tor- und Porzellangasse, in der Lichtentalergasse zwischen Althan- und Wiesen-gasse, in der Mariannengasse von Nr. 29 bis 33 und in der Brünngasse zwischen Alserstraße und Mariannengasse.

Im X. Bezirke: Die Vollendung des Baues der Unterführung der Staats-eisenbahn im Zuge der Gudrunstraße, die Neupflasterung der Zufahrtsstraße zum Staats-bahnhofe von der verlängerten Fasangasse durch den Maria Josefa-Park, die Neu-pflasterung der Waldgasse zwischen Buchengasse und Favoritenstraße.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung in der Haidestraße zwischen Rappachgasse und Staats-eisenbahn und in der Sedlitzgasse die Regulierung des Plateaus Geisel-bergstraße-Hauffgasse, die Regulierung in der Zipperergasse von der Nimböckgasse ent-lang der Fabrik Chaudoir, die Straßenherstellung in der Geiselbergstraße zwischen der Hauff- und Gottschalkgasse.

Im XII. Bezirke: Die Fertigstellung der Straßenbauten bei der neuen Train-kaferne, die Regulierung der Döwalgasse zwischen der Breitenfurter- und Zufahrtsstraße zum Altmannsdorfer Friedhofe, die Straßenherstellung in der Längenseldgasse zwischen der Schönbrunner- und Arndtstraße.

Im XIII. Bezirke: Die Straßenherstellung in der Elfler-, Kupelwieser-, Neue Welt-, Eitelberger- und Wenzgasse, dann die Straßenherstellungen bei der neuen Schule in der Spallartgasse und die Neupflasterung der Weigl-gasse zwischen der Theringgasse und Winkelmannstraße.

Im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Wvedikstraße zwischen Dr.-Nr. 13 und Kauer-gasse, die Neupflasterung der Märzstraße von der Holoher- bis zur Illek-gasse, die Regulierung der Hütteldorferstraße zwischen der Hugelgasse und Johnstraße, die Straßen-herstellung in der Sturzgasse zwischen Linzerstraße und Fenzgasse.

Im XV. Bezirke: Die Neupflasterung der Wurzbachgasse von der Sorbait- bis zur Gablenzgasse, der Sorbaitgasse von der Wurzbachgasse bis zum inneren Neubaugürtel und des letzteren vom Urban Vorplatz bis Nr. 46.

Im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung der Thaliastraße zwischen Thalheimer-gasse und Enkelstraße, die Umpflasterung der Neulerchenfelderstraße von Dr.-Nr. 22 bis 50 mit Herstellung eines Holzpflasters von der Kirchstetterngasse bis Dr.-Nr. 50, die Neupflasterung der Ottakringerstraße zwischen Sandleitengasse und Montleartstraße, die Straßenherstellungen in der Wurkiger-, Redtenbacher- und Kreitnergasse.

Im XVII. Bezirke: Die Regulierung des Elterleinplatzes, die Neupflasterung der Hormayrgasse zwischen Elterleinplatz und Pezlgasse, der Palfyngasse zwischen Hernalscher Hauptstraße und Geblergasse, und der Rosensteingasse zwischen Lobenhauern- und Geblergasse, die Straßenherstellungen in der Frauenfelderstraße, Behring-, Rokitanstky- und Sautergasse.

Im XVIII. Bezirke: Die Umpflasterung der Währingerstraße vom Gürtel bis zur Martinstraße, die Neupflasterung der Semperstraße zwischen Währingerstraße und Genzgasse, die Straßenherstellungen in der Herbeckstraße von der Scheibenberg- bis zur Eckergasse und in der Wallriesstraße von Dr.-Nr. 68 bis 74.

Im XIX. Bezirke: Die Regulierung der Kahlenbergstraße und des Springfedelweges, die Neupflasterung der Kesselbachgasse, die Herstellung der Peter Jordangasse bei der Hochschule für Bodenkultur, die Neupflasterung der verlängerten Barawitzlagasse und die Umpflasterung der Döblinger Hauptstraße von der Billrothstraße bis zur Pyrkerstraße.

Im XX. Bezirke: Die Herstellung der Asphalttrottoirs und der Zufahrtsstraßen auf dem Brigittaplatz zur Kirche und zum neuen Amtsgebäude, die Umpflasterung der Jägerstraße von der Greiseneckerstraße bis zur Gerhardusgasse, die Neupflasterungen der Hannobergasse von der Wallensteinstraße bis Dr.-Nr. 11 und der Dammstraße von der Wallensteinstraße bis Dr.-Nr. 17, die Straßenherstellungen bei der Rotkirche und in der Donaueschingen- und Salzachstraße.

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 5,608.462 m², wovon 4,627.656 m² auf Fahrbahnen und 980.806 m² 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 50.102 m², die Fläche der Fußwege eine solche von 15.810 m² erfahren.

Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 579.215 K betragen. Außerdem wurden auf Rechnung des Investitions-Anlehens für Straßenherstellungen 52.689 K verausgabt.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Die Anwendung des Decksystems zur Erhaltung der Schotterstraßen erfuhr eine weitere Ausbreitung. Durch die erfolgte Anschaffung einer Dampfwalze stieg deren Zahl auf fünf. Es genügte jedoch auch diese Zahl in Verbindung mit den vorhandenen 18 Walzen für Pferdebespannung dem Bedarfe nicht. Zur Erhaltung der beschotterten Straßen und Gehwege wurden 188.672 m³ Schotter, Kiesel und Sand verwendet, mit einem Kostenaufwande von 1,388.360 K. Infolge der stetigen Steigerung des Verkehrs wird der vorwiegend verwendete Kalkschotter aus den Brüchen in der Umgebung Wiens so rasch abgenützt, daß die Verwendung besseren, d. i. härteren Materiales in Aussicht genommen ist. Die im Jahre 1903 im XI. und XII. Bezirke mit Basalt-schotter aus Böhmen hergestellten Straßenstrecken sind gut erhalten und befanden sich

noch in gutem Zustande; der ausgedehnten Verwendung dieses Materiales steht der infolge der Bahnfracht sehr hohe Preis entgegen. Von der oben angegebenen Schottermenge wurden in dem von der Gemeinde betriebenen Schotterbruche am Exelberge erzeugt: 13.547 m³ Schotter, 3922 m³ Kiesel und 2238 m³ Sand, sonach zusammen 19.737 m³. Diese Menge übersteigt jene des Vorjahres nur wenig. Der Betrieb wurde in den ersten Monaten des Jahres in dem neuen Bruche durch den Stand der Aufschlußarbeiten, welche noch nicht vollendet waren, in der Folge auch durch den Mangel an Arbeitskräften ungünstig beeinflusst. Die Gesteinsverhältnisse in dem neuen Bruche zeigten sich günstig.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Jahres 6,559.944 m², wovon 4,107.713 m² auf Fahrbahnen und Zwischenplätze, 2,452.231 m² auf Trottoirs entfallen.

Die gepflasterten Flächen betragen daher 53·9% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen. Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 151.358 m², an Trottoirs 84.464 m².

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 12.204 m², bei Holzpflasterungen um 3391 m² erhöht.

Insgesamt wurden von der Gemeinde an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind, 201.104 m² ausgeführt und es entfallen hievon 170.818 m² auf die Fahrbahnen, 30.286 m² auf die Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 29.758 m², in den Trottoirs 13.872 m², zusammen demnach 43.630 m².

Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung der gepflasterten Straßen vorgenommenen Umpflasterungen, wobei das alte Material bei den mit Steinen gepflasterten Straßen wieder verwendet und nur, wo erforderlich, neues Steinmaterial eingebessert wurde, betrug 1,103.477 m², davon entfallen auf Fahrbahnen 907.833 m², auf Trottoirs 195.644 m². 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 Neupflasterung gepflasterter Straßen mit 463.262 K, für Umpflasterungen mit 579.216 K und für die kurrente Pflastererhaltung mit 2,104.887 K.

Außerdem wurden auf Rechnung des Investitions-Anlehens für Neupflasterungen 1,507.146 K verausgabt. Bezüglich der näheren Angaben über die auf jeden einzelnen Bezirk entfallenden Flächen der Neupflasterungen und Umpflasterungen, der Anzahl und Gattung der eingelieferten und verwendeten Pflastersteine wird auf das Statistische Jahrbuch und den Haupt-Rechnungsabluß der Stadt Wien hingewiesen und hinzugefügt, daß die Umpflasterungen 7·3% bis 27·6% (für alle Bezirke durchschnittlich 17·9%) der bestandenen Flächen betragen haben.

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, Itzthal, Regen, Fürstenstein, Wilshofen und Patersdorf in Bayern, Zumberg, Požar und Skuč in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 153.903 m², davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich für 36.673 m² verwendet, so daß 23·8% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden. Bezüglich des Betriebes der städtischen Steinbrüche in Oberösterreich kommt folgendes zu bemerken:

Zur Erweiterung des Donauländeplatzes für die Steinbrüche in Marbach wurden Gründe in Mauthausen im Ausmaße von 12.164 m² um 10.146 K angekauft. Sowohl in den Brüchen von Marbach als auch in denen von Windegg wurden Abdeckungsarbeiten zur Neueinbeziehung größerer Flächen für den Bruchbetrieb vorgenommen.

In den Brüchen von Windegg wurde der Neubau einer Aufseherkanzlei und der Zubau eines Wohnzimmers zur Aufseherwohnung ausgeführt.

Auch in diesem Jahre wurden Werkstücke in größeren Mengen und zwar Stiegenstufen, Deckplatten, Zargensteine, Postamente, Kämpfer, Gadel- und Wölbsteine zc. für städtische Bauten in Wien sowie für den Bau von Aquädukten der zweiten Hochquellenwasserleitung in Scheibbs und Göffling angefertigt.

3. Säuberung und Beprißung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Kehrichtes.

Straßen säuberung.

Zur Durchführung der im Vorjahre genehmigten Ausdehnung der nächtlichen Säuberung auf fast alle Teile der gepflasterten Straßen in den Bezirken II—XX wurden die notwendigen Maschinen, Spreng- und Kehrichtwägen angeschafft sowie eine Erhöhung des Standes der Beamten, Arbeiter und Pferde des städtischen Fuhrwerksbetriebes vorgenommen. Zur Neuanschaffung gelangten 54 Kehrmaschinen, 19 Automat-Sprengwagen, 43 Kehrichtwägen und 6 Dienstwagen. Der Pferdebestand des städtischen Fuhrwerksbetriebes war zu Ende des Berichtsjahres 450 Stück. Nachdem die erforderlichen Mittel vorhanden waren, wurde die erweiterte, nächtliche Straßen säuberung in Angriff genommen und es zeigte sich bereits nach kurzer Zeit eine bedeutende Verbesserung der Säuberungsverhältnisse.

Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 5. Mai wurde ein Organisationsstatut des städtischen Fuhrwerksbetriebes für die Straßenpflege genehmigt.

Bei diesem Betriebe war der Personalstand: 1 Betriebsleiter, 6 Depotleiter, 8 Kontrolloren, 1 Kanzlist, 15 Platzaufseher, 260 Kutscher, 19 Stallburtschen, 50 Depotarbeiter, 44 Aufleger und Läufer für die Einsammlung des Hauskehrichtes und 4 Planierer. Die Kanzlei des Betriebsleiters wurde aus dem Depot im V. Bezirke, in den II. Bezirk, Obere Augartenstraße 16, verlegt. Hier sowie in mehreren Bezirksdepots für Straßenpflege wurden Bauherstellungen geringen Umfanges ausgeführt.

Mehrere der Gemeinde angebotene Systeme von Kehrmaschinen wurden abgelehnt.

Hauskehricht-Einsammlung.

Die Einsammlung, Abfuhr und Verwertung des Hauskehrichtes erfolgte in gleicher Weise wie im Vorjahre. Die Einsammlung durch den eigenen Fuhrwerksbetrieb wurde auf die Gebäude im Volkssprater ausgedehnt, welche bisher von der Einsammlung ausgeschlossen waren. Auch in einem Teile des neu angegliederten XXI. Bezirkes (und

zwar in Floridsdorf) wurde die Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts durch den städtischen Fuhrwerksbetrieb eingeführt. Eine Entscheidung über die Frage der Verbesserung der Einsammlung des Hauskehrichtes wurde noch nicht getroffen, weil die Lösung dieser Frage mit Rücksicht auf das sanitäre Moment und den Kostenpunkt eine sehr schwierige ist. Eine große Anzahl von Sammelsystemen wurde der Gemeinde behufs Verwendung angeboten, wovon mehrere abgelehnt wurden, bezüglich der anderen aber die Entscheidung noch aussteht. Zur Erprobung ist keines der neuen Systeme gelangt. Das Wiener Sacksystem fand im V. Bezirke auch weiter in einzelnen Häusern behufs Erprobung seine Verwendung.

Da der Mietpreis für einen der bisher benützten Abladeplätze für Hauskehricht nach dem im Jahre 1906 erfolgenden Ablaufe des Vertrages bedeutend erhöht werden sollte, wurde die Benützung eines dem Bürgerspitalfonds gehörigen geeigneten Grundes im X. Bezirke in Aussicht genommen, bezüglich desselben ein Mietvertrag abgeschlossen und ein Fahrweg zu diesem Platze angelegt. Die aus dem Vorjahre in Verhandlung stehenden Offerte auf Übernahme des Haus- und Straßenkehrichts sowie ein neuerliches Offert gelangten nicht zur Erledigung.

Mit mehreren Gemeinden wurde ein Übereinkommen bezüglich der Abnahme von Straßenkehricht getroffen.

Schneefäuberung.

Der Winter des Berichtsjahres war sehr schneearm und konnte der größte Teil des Schnees durch Abwurf in die Kanäle beseitigt werden. Von der Anlage neuer Schächte für den Schwerabwurf wurde abgesehen, da bei der derzeitigen Wasserführung der Kanäle bei stärkeren Schneefällen das Leistungsvermögen derselben bezüglich der Abfuhr des Schnees bereits voll beansprucht wird.

Eine der Gemeinde angebotene Sandstreumaschine, welche auf einem Wagen aufmontiert wurde, hat sich bei der Erprobung als nicht geeignet erwiesen. Es wurden auch einige Systeme von Sandstreufarren erprobt, welche sich zwar als verwendbar erwiesen haben, jedoch noch mehrfacher Verbesserungen bedürftig sind.

Straßenbesprikung.

Durch Erhöhung der Zahl der täglichen Besprikung sowie Einbeziehung neuer Straßen erfuhr die mit Faszwagen besprengte (relative) Fläche eine Vermehrung um 144.807 m². Hierbei ist der XXI. Bezirk nicht berücksichtigt, in welchem die Besprikung nach Bedarf von Seite der Bezirksvorstehung veranlaßt wurde. Im Berichtsjahre wurden zwei Mittel bei der Straßenbesprikung erprobt, um eine Verminderung der Belästigung durch Staub zu erreichen, und zwar im IX. und XVII. Bezirke. Bei beiden Mitteln sind die Kosten im Verhältnisse zum Erfolge zu hoch. Die im Vorjahre vorgenommene Behandlung von Schotterstraßen mit Teer asphalt nach System Zelsing auf Gehwegen und verkehrsrärmeren Fahrbahnen hat sich gut bewährt. Es waren auf 30 behandelten Wegen nur unbedeutende Nachbesserungen notwendig. Im V. Bezirke wurden die Teerungen in eigener Regie durch den Bezirksvorsteher mit wechselndem Erfolge wie im Vorjahre weiter ausgeführt.

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars sind die Verhältnisse die gleichen geblieben wie im Vorjahre.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

a) k. k. Staatsbahnen.

Die bereits im Jahre 1903 eingebrachte Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof in Angelegenheit des Baues des dritten und vierten Geleises der Westbahn in der Strecke zwischen Hütteldorf-Hacking und Purkersdorf kam auch im Berichtsjahre nicht zur Austragung.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 1. Februar wurden die Grundeinlösungs- und Servitutsbestellungsverträge hinsichtlich jener städtischen Gründe, die anlässlich des Baues des dritten und vierten Geleises in der Westbahnstrecke Penzing—Hütteldorf-Hacking beansprucht wurden und worüber bereits mit den Gemeinderatsbeschlüssen vom 28. März 1899 und 19. Oktober 1900 ein Übereinkommen getroffen worden war, genehmigt.

Die Verhandlungen wegen des von der Gemeinde geforderten Ersatzes der Niveaukreuzungen bei der Diesterweg-, Ameis- und Einwanggasse durch Über- und Unterfahrten wurden im Berichtsjahre aufgenommen, bezw. fortgeführt, gelangten jedoch nicht zum Abschlusse.

Die vom Landesverbande für Fremdenverkehr in Niederösterreich eingeleitete Aktion zur Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Wien und München wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 28. November durch eine Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium unterstützt.

Die bereits seit dem Jahre 1899 anhängigen Entschädigungsverhandlungen hinsichtlich der für die Erweiterung des Donauuferbahnhofes Brigittenau beanspruchten städtischen Grundflächen wurden durch Einbeziehung in das Übereinkommen über die Regulierung des Platzes vor dem Süd- und Staatsbahnhofe, das mit Gemeinderatsbeschluss vom 7. Dezember genehmigt wurde, erledigt.

Über eine Anregung der Bezirksvertretung für den XIII. Gemeindebezirk hatte sich der Magistrat im Vorjahre an die Staatsbahn-Direktion gewendet, um einen Umbau der Verbindungsbahn in der Beziehung zu erzielen, daß die bestehenden Niveaukreuzungen mit der Luhostraße und der Hiezingner Hauptstraße beseitigt werden. Da die Staatsbahn-Direktion erklärt hatte, daß sie der Durchführung dieses Projektes nur dann näher treten könne, wenn die gesamten Kosten von der Gemeinde getragen werden, so hat sich die Gemeinde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 25. Mai neuerlich mit einer Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium gewendet.

An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen gelangten zur Ausführung:

α) Für Bahnzwecke:

Auf dem Franz Josefsbahnhofe ein Petroleummagazin sowie die Adaptierung des Restaurationskaales; am Westbahnhofe ein kleines Magazin; in der Station Schwechat ein Nebengebäude beim Wächterhause; in der Station Inzersdorf ein Kohlenschuppen und ein Keller; in der Station Heiligenstadt ein Ölmagazin und ein Blockraum; in der Station Praterstern eine Wellblechhütte; in der Station Unter-Hegendorf ein Stationsdepot mit Waschküchenanbau.

β) Für Privatzwecke:

Auf dem Franz Josefsbahnhofe eine Wagenremise für die Königsberger Kohlen-gewerkschaft sowie ein Materialmagazin für die k. k. Post- und Telegraphen-Direktion;

auf der Donauuferbahn verschiedene ausgedehnte Magazins- und Kanzleibauten für die ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft und für die Süddeutsche Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft; in der Station Hütteldorf eine Kanzleihütte für R. Francon.

b) Wiener Stadtbahn.

Es erwiesen sich wieder einige Ergänzungsherstellungen und Abänderungen bestehender Objekte als notwendig, die von der k. k. Staatsbahn-Direktion mit Genehmigung der Kommission für Verkehrsanlagen ausgeführt wurden, u. zw.: Die Herstellung eines Ladegleises und die Verlängerung des Frachtenmagazins in der Station Ottakring; die Verstärkung der Wienflußbrücke nächst Hütteldorf sowie die Auswechslung des bestehenden Oberbaues gegen Stuhlschienen im Geleise II des eingedeckten Teiles der Strecke „Meidling-Hauptstraße—Margaretengürtel“.

Für Privat Zwecke wurden in der Station Gersthof eine Verkaufshütte (J. Novak), in der Station Michelbeuern eine Kanzleihütte (G. Holoubek) und in der Station Heiligenstadt eine Kantine (J. Reither) errichtet.

Die zufolge der Protokollar-Vereinbarungen vom 21. April 1903 nachträglich durchzuführende politische Begehung der Betriebs-, Telegraphen-, Telephon- und Signalleitungen der Vorortelinie und oberen Wientallinie fand am 20. Juni statt, wobei der Baukonsens ex commissione erteilt wurde.

Entsprechend dem im Vorjahre mit dem k. k. Eisenbahnärare geschlossenen Übereinkommen wurde die Regelung der Grundeigentumsverhältnisse zwischen den k. k. Staatsbahnen und der Kommission für Verkehrsanlagen fortgeführt.

Für die Anlegung des Eisenbahnbuches wurden sechs Ermittlungsgesuche, u. zw. für die Gerichtsbezirke Meidling (Gürtellinie und Wientallinie), Josefstadt (Donaukanallinie) und Döbling (Vorortelinie, Gürtellinie und Donaukanallinie samt Verbindungskurve) eingebracht.

Gegenüber dem Vorjahre ergab sich ein weiterer, wenn auch verhältnismäßig geringer Rückgang in der Fahrgästezahl; im allgemeinen waren jedoch die Betriebsergebnisse günstigere, was einerseits auf die seitens der k. k. Staatsbahn-Direktion erzielte Herabsetzung der Betriebskosten und andererseits auf die infolge des Baues der n.-ö. Landesheil- und Pflgeanstalten im XVI. Bezirke eingetretene Steigerung des Frachtenverkehrs auf der Vorortelinie zurückzuführen ist.

Die Studien über die Einführung des elektrischen Betriebes traten insofern in einen neuen Abschnitt, als seitens des k. k. Eisenbahnministeriums auf Grund der im Vorjahre mit einschlägigen Firmen eingeleiteten Verhandlungen ein Übereinkommen mit der Firma Krizik in Prag geschlossen wurde, nach dem diese Firma die Strecke „Hauptzollamt—Praterstern“ mit elektrischer Oberleitung ausrüsten und Traktionsversuche mit einer von ihr beizustellenden Lokomotive vornehmen sollte. Bei der am 6. Oktober für die oben erwähnte Streckenausrüstung abgehaltenen politischen Begehung stimmten die Gemeindevertreter der Ausführung der geplanten Herstellungen und ihrer Belassung auf ein Jahr unter gewissen Bedingungen zu. Die Arbeiten wurden sofort in Angriff genommen.

Am 3. November fand die politische Begehung und Enteignungsverhandlung sowie wasserrechtliche Verhandlung des Projektes für die Versorgung der Station Brigittabrücke mit Lokomotivspeisewasser statt. Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 31. Oktober wurde dem Projekte zwar zugestimmt, aber gegen die beanspruchte Enteignung des Rechtes zur Legung der Rohrleitung Einspruch erhoben.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 19. September wurde dem von der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien vorgelegten Projekte für die Herstellung eines Übergangssteges in der Station Unter-St. Veit-Baumgarten und einer Umsteighaltestelle zwischen den beiden Verbindungsbahnlinien unter der Bedingung zugestimmt, daß der Gemeinde Wien aus den geplanten Herstellungen keine Kosten erwachsen dürfen.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 17. Jänner wurden an die Kommission für Verkehrsanlagen, an das k. k. Eisenbahnministerium und an die k. k. Staatsbahn-Direktion Eingaben wegen Herabsetzung der Frachtsätze und Beistellung entsprechender Betriebsmittel auf der Vorortelinie gerichtet.

c) k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Da die Eisenbahnbrücke über die Angererstraße im XXI. Bezirke den gesteigerten Bedürfnissen des Straßenverkehrs in keiner Weise genügt, so waren schon seit Jahren von der Gemeinde Floridsdorf Verhandlungen mit der Nordbahn, bezw. Schritte bei den Eisenbahnbehörden eingeleitet worden, die einen Umbau dieser Brücke entsprechend der derzeitigen Straßenbreite zum Ziele hatten. Die Fortführung dieser Aktion wurde nach Einverleibung der Gemeinde Floridsdorf von der Gemeinde Wien übernommen, ohne daß es gelungen wäre, sie im Berichtsjahre zum Abschlusse zu bringen.

Mit dem Erlasse vom 14. Juni hat das k. k. Eisenbahnministerium die Herstellung von Kohlenabladeplätzen nächst der Innstraße genehmigt. Da die Genehmigung erfolgte, ohne daß über das Projekt eine politische Begehung abgehalten wurde, so wurde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 5. September die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht. Mit der Entscheidung vom 18. Dezember hat der k. k. Verwaltungsgerichtshof die Beschwerde ohne mündliche Verhandlung als unbegründet zurückgewiesen, weil es nach § 18 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, im Ermessen des k. k. Ministeriums gelegen ist, ein Bahnprojekt auch ohne Lokalkommission zu genehmigen, wenn keine Wege berührt sind. Da inzwischen die k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen mit dem Erlasse vom 17. Oktober den Benützungskonsens erteilt hatte, so wurde in Gemäßheit des Gemeinderatsbeschlusses vom 3. November vorsichtsweise auch gegen die Benützungsbewilligung die Beschwerde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe eingebracht.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 17. Oktober wurde wegen Herabsetzung der Fahrpreise auf der Nordbahnstrecke Wien—Floridsdorf eine motivierte Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium gerichtet.

An Bauten für eigene Zwecke der Bahn kamen im Berichtsjahre zur Ausführung: Auf dem Wiener Bahnhofe verschiedene Herstellungen beim Eiskeller des Lebensmittelmagazines und eine Erweiterung des letzteren; in den Werkstätten in Floridsdorf ein Magazin, eine Abortanlage sowie die Erweiterung der Zentralkesselanlage.

An Bauten für Private wurden auf dem Wiener Bahnhofe ausgeführt: Ein Spiritusmagazin für die Firma M. Fischl & Sohn, ein Petroleummagazin für den I. Wiener Konsumverein, ein Werkstättengebäude für den Kupferschmied E. Poppe und eine Verkaufshütte für M. Duhy.

d) Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Im Wiener Hauptbahnhofe wurden ausgeführt: eine Adaptierung im Aufnahmsgebäude, ein Verbindungstunnel zwischen den Kellern der Magazine III und IV sowie ein Kanzleigebäude für die Firma Glattau & Schlesinger; in der Station Simmering die Vergrößerung und Adaptierung der Arbeiteraborte; in der Station Stadlau ein Magazin der Firma Flügger & Broeking.

e) k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Bei der am 23. und 26. April 1904 stattgehabten politischen Begehung über das Projekt der Nordwestbahn für die Erweiterung der Station Floridsdorf-Zedlsee und Zedlersdorf aus Anlaß des Baues des zweiten Geleises auf der Strecke Wien—Stockerau erhoben die Vertreter der Gemeinde Zedlersdorf unter anderen die Forderung, daß der nach dem Bahnprojekte aufzulassende Verbindungsweg in km 7·5 aufrecht erhalten werde, ein Begehren, das seitens des k. k. Eisenbahnministeriums mit dem Erlasse vom 30. Jänner mit der Begründung abgewiesen wurde, daß als Ersatz für den aus Betriebsrückichten unbedingt aufzulassenden Weg eine neue Durchfahrt in km 7·1/2 geschaffen werde und die geringe Frequenz des Weges die Aufwendung der hohen für den bezüglichen Ersatzbau aufzuwendenden Kosten nicht rechtfertigen könne. Mit demselben Erlasse wurden weiters die bei der oben ausgeführten Kommission, bezw. bei der Bauverhandlung für die Hochbauten der genannten Stationen am 16. Februar gestellten Forderungen der Gemeinde Floridsdorf nach Herstellung von Trottoiren an den unmittelbar an öffentliche Straßen grenzenden Seiten der Stationen Floridsdorf-Zedlsee und Zedlersdorf abgewiesen. Gegen diese Entscheidungen ergriff die Gemeinde Strebersdorf zufolge Gemeindeausschußbeschlusses vom 29. März, bezw. die Gemeinde Floridsdorf zufolge des Gemeindeausschußbeschlusses vom 7. April die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof, welchen Beschwerden die Gemeinde Wien mit Rücksicht auf die im Zuge befindliche Einverleibung der beiden Gemeinden zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 4. April, bezw. 7. April beitrug.

Nach den Bestimmungen des Protokolles vom 26. September bis 1. Oktober 1898 über die politische Begehung des Projektes für die Herstellung des zweiten Geleises in der Strecke Wien—Stockerau wird in km 4·5/6 der Strecke Donaubrücke—Floridsdorf an Stelle der daselbst unter dem bestehenden Geleise befindlichen 9·543 m weiten Durchfahrt eine den genehmigten Baulinien entsprechende Durchfahrt von 19 m lichter Weite und 4 m lichter Höhe hergestellt.

Laut der Erklärung der Vertreter der Gemeinde Floridsdorf bei der am 28. Juni und 16. Juli 1904 stattgefundenen politischen Begehung, betreffend die anlässlich der Erbauung des zweiten Geleises in der Strecke Donaubrücke—Floridsdorf zu errichtenden Brücken und Durchlässe geschieht die Herstellung jenes Teiles der neuen 19 m breiten Durchfahrt, welcher unter das bestehende Geleise zu liegen kommt, gleichzeitig mit der Erbauung des unter dem zweiten Geleise liegenden Teiles dieser Durchfahrt.

Bezüglich der Bauausführung wurde zwischen der Gemeinde Wien als Rechtsnachfolgerin der Gemeinde Floridsdorf und der Nordwestbahn ein Vertrag vereinbart, der mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 16. Juni genehmigt wurde. Da das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 19. April erkannt hatte, daß die Gemeinde die Kosten des Straßenkörpers unter dem neuen Teile dieses Objektes zu tragen habe, so wurde in der gleichen Sitzung des Gemeinderates die Einbringung einer Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof beschlossen.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 17. Oktober wurde wegen Anhaltens der Schnellzüge in der Station Zedlsee eine Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium gerichtet.

Im Berichtsjahre kam auf dem Wiener Bahnhofe ein ebenerdiger Anbau an das Postgebäude, ein provisorisches hölzernes Magazin für eigene Zwecke sowie ein Magazin für die Firma Brasch & Rothenstein zur Ausführung. Es wurden ferner die für die Zulegung des zweiten Geleises nötigen Brückenbauten und Dammerweiterungen innerhalb des XX. Bezirkes durchgeführt.

f) k. k. priv. österr. Südbahn-Gesellschaft.

Behufs Ermöglichung verschiedener seitens der Gemeinde seit längerer Zeit beabsichtigten Bauführungen wurde nach langwierigen Verhandlungen das folgende Protokollar-Übereinkommen geschlossen, das am 24. Mai die Genehmigung des Gemeinderates erhielt.

Protokoll am 8. März 1905 aufgenommen vor dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Abteilung V.

Gegenstand ist die Ausstragung diverser Angelegenheiten zwischen der Gemeinde Wien und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Nach Erörterung des Gegenstandes einigten sich die gefertigten Vertreter der Gemeinde Wien und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft dahin, die Genehmigung des nachstehenden Übereinkommens zwischen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft — im folgenden kurz „die Gesellschaft“ genannt — und der Gemeinde Wien bei dem Wiener Stadtrate, bezw. Gemeinderate einerseits und dem Verwaltungsrate der Gesellschaft andererseits zu beantragen.

I. Durchführung der Straße II in der Verlängerung der Längenfeldgasse.

- a) Die Gesellschaft überträgt die Bahngrundflächen, welche für die Eröffnung der in der Verlängerung der Längenfeldgasse geplanten Straße II in einer Breite von 15·17 m erforderlich sind, unentgeltlich und lastenfrei in das Eigentum der Gemeinde Wien, u. zw. in das Verzeichnis über das öffentliche Gut.

Diese Grundabtretung erstreckt sich von der Eichenstraße auf der rechten Seite der Bahnanlage bis zur Grenze des Grundbesitzes der Gesellschaft und des Bürgerhospitalfonds auf der linken Seite der Bahnanlage und umfaßt außer dem 15·17 m breiten Grundstreifen für die Straße selbst noch jene Grundflächen, welche zur Anlage beiderseitiger Gräben und von Böschungen im Verhältnisse von 1:1·5 sowie für einen 0·6 m breiten Schutzstreifen am oberen Böschungsrande — worunter der Schnitt der Böschung mit der durch die Oberkante der Bahnschwellen gelegten Ebene zu verstehen ist — erforderlich sind.

- b) Die Gemeinde Wien verpflichtet sich, jene Teile der nach a) unentgeltlich erhaltenen Böschungsflächen, die anlässlich der weiteren Ausgestaltung der Stationen Meidling und Matzleinsdorf für die Ausführung der Widerlager der in beliebiger Zeit erfolgenden Geleise-Überführungen, Stützmauern u. dergl. erforderlich sind, der Gesellschaft in dem Zeitpunkte unentgeltlich zurückzustellen, indem sie für diesen Zweck benötigt werden.
- c) Die Gemeinde Wien ändert für die in der Fortsetzung der Längenfeldgasse geplante Straße II das festgesetzte Niveau in der Weise ab, daß diese Straße von der südlichen Flucht des im Jahre 1899 neu hergestellten Objektes an noch auf eine Länge von 100 m horizontal weitergeführt wird, um Überbrückungen dieses Straßenteiles bei der seinerzeitigen Erweiterung der Geleiseanlagen zu ermöglichen. Die Abgrabung der Straße auf dieses Niveau braucht die Gemeinde aber erst dann vorzunehmen, wenn es die Herstellung der Überbrückungen erfordert.

Die Gemeinde Wien räumt der Gesellschaft das Recht ein, sowohl die vorerwähnte horizontale Strecke dieser Straße, sowie auch das Straßenteil zwischen den heute bestehenden zwei Brücken für Geleiseanlagen zu überbrücken und ist damit einverstanden, daß die normale Lichtweite dieser Brücken mit 15·17 m und ihre lichte Höhe mit 4·10 m bemessen wird.

Dieses Recht der Gesellschaft, sowie der Bestand der vorerwähnten beiden Brücken wird im Eisenbahnbuche als Servitut ersichtlich gemacht werden.

- d) Die Gesellschaft wird auf ihre Kosten die Verbreiterung des bestehenden 9·48 m breiten Objektes bei km 3·0 auf eine normale Lichtweite von 15·17 m durchführen, sobald die Gemeinde an die Herstellung der neuen Straße II in der Verlängerung der Längenfeldgasse schreitet.

Die lichte Höhe des umzubauenden Objektes wird mit 4·10 m bemessen.

- e) Die neue Straße II ist von der Gemeinde zu erhalten und zu beleuchten.

Der Gesellschaft obliegt die Erhaltung der von ihr hergestellten und ihren Zwecken dienenden, an dieser Straße anschließenden Anlagen auf eigene Kosten.

- f) Die Gesellschaft leistet im Falle der Entfernung des nächst km 3.0 befindlichen Hauptrohres der Hochquellen-Wasserleitung aus dem Bahngrunde, u. zw. nach Vollendung derselben ein für allemal einen Beitrag von 23.000 K an die Gemeinde.
- g) Die Gemeinde stimmt der gänzlichen Auflassung der bestehenden Niveauekreuzung bei km 3.3/4 (im Zuge der Steinadergasse) zu. Die Auflassung hat jedoch erst dann zu erfolgen, wenn der sub II b erwähnte Tunnel dem Personenverkehre übergeben ist. Insolange die definitiven Straßenzüge an der südlichen Grenze der Bahngrundflächen beim Meidlinger Bahnhofe nicht hergestellt sind, gestattet die Gesellschaft die Benützung der dort auf ihrem Grunde befindlichen Feldwege für den öffentlichen Verkehr der Fußgänger und Wagen, mit Ausschluß der Wegübersezung im Niveau der Bahn im Zuge der Steinadergasse.

II. Verkehrswege in der Station Meidling.

- a) An Stelle des bestehenden Übergangssteges in dieser Station erbaut und erhält die Gesellschaft auf ihre Kosten einen Personentunnel von 5.0 m lichter Weite und 2.5 m lichter Höhe für die Reisenden mit drei Stiegenabgängen, entsprechend den drei bestehenden Perrons.
- b) Weiters erbaut die Gesellschaft neben, bzw. östlich von dem sub a erwähnten Tunnel, u. zw. mit Rücksicht auf das Grundwasser in ungefährr gleicher Höhenlage einen zweiten, 4.0 m im Lichten breiten und 2.5 m im Lichten hohen Tunnel für den öffentlichen Personenverkehr, einschließlich der zum Anschlusse an das heutige Niveau der Eichenstraße einerseits und das Niveau des Gehweges ad II e andererseits notwendigen Aufgangsstiegen nach dem im Plane B ersichtlichen generellen Projekte.

Die Gemeinde Wien leistet hiezu gleich nach Eröffnung des Tunnels für den Personenverkehr einen Pauschalbeitrag von 85.000 K, die restlichen Kosten fallen der Gesellschaft zur Last.

- c) Der Bestand des sub b erwähnten Tunnels und seine Widmung für den öffentlichen Personenverkehr werden als Servitut zugunsten der Gemeinde eisenbahnbücherlich festgestellt.
- d) Die bauliche Erhaltung des für den öffentlichen Personenverkehr dienenden Tunnels besorgt mit dem Tage der Verkehrseröffnung die Gesellschaft, wofür ihr die Gemeinde nur die Selbstkosten, sowie die bei den Erhaltungsarbeiten auslaufenden Unfall- und Krankenversicherungsbeiträge, jedoch keinen Regiebeitrag zu vergüten hat.

Die Kosten der Erhaltung der den beiden Tunnels konstruktionsgemäß gemeinsamen Anlagen tragen die Gesellschaft und die Gemeinde je zur Hälfte.

Den Tunnel für den öffentlichen Personenverkehr wird die Gemeinde vom Tage der Verkehrseröffnung auf ihre Kosten beleuchten und reinigen.

- e) Die Gesellschaft gestattet der Gemeinde links der Bahn die Anlage eines 4 m breiten Gehweges auf Bahngrund zur Verbindung des öffentlichen Tunnels unter der Station Meidling mit dem Wege in der Fortsetzung der Steinadergasse und räumt ihr das Recht der Benützung dieses Verbindungsweges zum öffentlichen Verkehre gegen einen jährlichen Anerkennungs-zins von einer Krone für solange ein, bis die Gemeinde die geplante, zwischen dem Bahnhofe und dem Meidlinger Friedhofe gelegene Straße VII für den Verkehr eröffnet.

Die Herstellung, Erhaltung und Beleuchtung dieses Verbindungsweges, sowie die etwa notwendige Abfriedung desselben und die dort sonst erforderlich werdenden Anlagen besorgt die Gemeinde im Einvernehmen mit der Gesellschaft auf ihre (der Gemeinde) Kosten.

III. Herstellung der Wasserleitungsstraße.

- a) Die Gesellschaft tritt an die Gemeinde Wien die für die Herstellung der sogenannten Wasserleitungsstraße im XII. Wiener Gemeindebezirke benötigten Teile der Bahngrund-Parzelle Nr. 174 (zirka 2300 m²) und der Lokalgrund-Parzelle Nr. 142/1 (zirka 858 m²), beide in der Kat.-Gemeinde Unter-Meidling, um den Preis von 7 K per Quadratmeter lastenfrei ab.

Die Gesellschaft ist auch bereit, diese Grundflächen auf derselben Wertgrundlage gegen Grundflächen der Gemeinde umzutauschen und nimmt zu diesem Behufe den derzeit an einen Steinmeß verpachteten Teil der Parzelle Nr. 1910, X. Bezirk, beim Nagleinsdorfer Friedhofe, in Aussicht.

Hierüber werden die Verhandlungen eingeleitet werden.

- b) Die Gesellschaft gestattet ferner der Gemeinde Wien, auf dem zwischen der sogenannten Wasserleitungsstraße und der Böschung des Südbahn-Einschnittes im Niveau der Straße restlich verbleibenden Bahngrunde eine öffentliche Gartenanlage herzustellen und für unbestimmte Zeit gegen einjährige Kündigung zu benützen, bezw. zu erhalten. Als Gegenleistung entrichtet die Gemeinde einen jährlichen Bestandzins von 920 K, eine Verbindlichkeit, die erlischt, sobald die Gemeinde den Vertrag kündigungsgemäß auflöst. Eine Kündigung seitens der Gesellschaft wird nur dann erfolgen, wenn die in Bestand gegebene Grundfläche über Anordnung oder mit Genehmigung der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde für Eisenbahnzwecke in Anspruch genommen werden müßte.

Die Abgrabung dieses Grundes auf das Niveau der Wasserleitungsstraße, sowie die sonst nötig werdenden Ausführungen wegen Abwässerung etc. obliegt der Gemeinde Wien nach vorherigem Einvernehmen mit der Gesellschaft.

IV. Umbau des Favoriten-Biaduktes.

- a) Die Gesellschaft führt längstens bis Ende 1907 den Umbau und die Erweiterung des Favoriten-Biaduktes auf Grundlage des vorliegenden generellen Projektes durch.
- b) Die Gemeinde Wien leistet zu den Kosten dieser Rekonstruktion sogleich nach Fertigstellung derselben durch die Gesellschaft einen Pauschalbeitrag von 185.000 K und wird die aus diesem Anlasse vorzunehmenden Niveau-Regulierungen und Umpflasterungen im Einvernehmen mit der Reichsstraßen-Verwaltung ohne finanzielle Inanspruchnahme der Gesellschaft besorgen.
- c) Die Gesellschaft überträgt jene in ihrem Eigentume befindlichen Flächen, die anlässlich der Erweiterung des Biaduktes auf Grund einer gemeinsamen Feststellung in den öffentlichen Verkehr einbezogen werden müssen, unentgeltlich und lastenfrei in das öffentliche Gut und in den physischen Besitz der Gemeinde Wien, wobei das Recht der Gesellschaft zur Überbrückung dieser Flächen im Sinne der gegenständlichen Vereinbarungen und jener ad Übereinkommen vom 10. November 1903, Mag.-Abt. III 3302/1903, Punkt XVII im Eisenbahnbuche ersichtlich gemacht wird.

V. Einlösung des Erdberger Wasserwerkes.

- a) Die Gemeinde erwirbt die Grundfläche, auf der sich das sogenannte Erdberger Wasserhebewerk der Südbahn befindet, lastenfrei um den Preis von 25 K per Quadratmeter.
- b) Das Werk samt Rohrleitungen und Grund und Boden bleibt vorläufig im Eigentume der Gesellschaft und wird von ihr weiter betrieben werden.

Sobald die Gemeinde (nach Vollendung der zweiten Kaiser Franz Josef-Hochquellen-Wasserleitung) der Gesellschaft den ungestörten Bezug der für Bahnbetriebs- und für Kriegszwecke nötigen Wassermengen zusichern wird, hat die Gesellschaft das Schöpfwerk samt Rohrleitungen und den sonstigen Anlagen binnen Jahresfrist aus dem von ihr abgetretenen Grunde zu entfernen.

- c) Nach Entfernung des Schöpfwerkes und der Rohrleitungen wie ad b) wird die Übergabe der Grundflächen in den physischen Besitz und in das unbeschränkte bürgerliche Eigentum der Gemeinde durchgeführt und gelangt sodann auch die für die Grundabtretung gemäß Punkt a) vereinbarte Entschädigung zur Auszahlung.
- d) Zur Entfernung der vom Erdberger Wasserwerke bis zum Wasserturme am Südbahnhofe nächst dem Favoriten-Biadukte führenden gesellschaftlichen Rohrleitung kann die Gesellschaft nicht verhalten werden.

VI. Schleppeleise beim Mägleinsdorfer Biadukte.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, in dem Zeitpunkte, in dem die Gemeinde die Kliebergasse in geradliniger Verlängerung durch den Bahndamm fortsetzen will, diese Durchführung durch Herstellung eines entsprechenden Brückenobjektes mit einer normalen Lichtweite von Widerlager zu Widerlager mit 20,0 m und einer lichten Durchfahrtshöhe von 4,80 m nach einem im gegenseitigen Einvernehmen aufzustellenden Detailprojekte zu ermöglichen.

In diesem Falle wird die Gemeinde der Gesellschaft die Kosten für die Herstellung der Überbrückung für sieben nebeneinander liegende Geleise gleich nach Fertigstellung der Anlage vergüten, wogegen die Kosten für die Herstellung der weiteren Überbrückungen von der Gesellschaft allein getragen werden.

Die seinerzeitige Verlegung des neuen, am Dammsuße herzustellenden Schleppgleises in das durch die Ausführung des Bahndurchlasses im Zuge der Kliebergasse bedingte definitive Niveau erfolgt auf Kosten des Bahnunternehmens.

VII. Rechtswirksamkeit des Übereinkommens.

Das vorstehende Übereinkommen, welches ein untrennbares Ganzes bildet, von dem einzelne Punkte nicht ausgeschieden werden dürfen, wird erst dann rechtskräftig, wenn das k. k. Eisenbahnministerium hiezu seine prinzipielle Zustimmung erteilt hat.

Um diese Zustimmung wird die Gesellschaft unter gleichzeitiger Vorlage der für die politische Begehung geeigneten, im Sinne der Bestimmungen des Protokolles ausgearbeiteten und beiderseits zum Zeichen des Einverständnisses unterfertigten Projekte einschreiten.

Da hinsichtlich des Punktes VI dieses Protokolles die politische Begehung bereits stattgefunden hat, bezüglich der Punkte III und V ein Bauprojekt nicht erforderlich ist, so kommen nur hinsichtlich der Punkte I, II und IV die Elaborate für die politische Begehung zu erstellen, hinsichtlich des Punktes I jedoch nur insoweit, als es sich um Herstellungen auf Bahngrund handelt.

Hinsichtlich der Punkte II und IV übernimmt die Gesellschaft die Verfassung der Projekte im Sinne der Protokollbestimmungen und im Einvernehmen mit der Gemeinde und werden selbe seitens der Gemeinde zum Zeichen des Einverständnisses mitgefertigt werden; rücksichtlich des Punktes I übernimmt die Gemeinde die Erstellung des Projektes, welches die Gesellschaft mitfertigt und unter einem in Vorlage bringt.

Sobald die Baukonjense vorliegen, das k. k. Eisenbahnministerium das vorliegende Protokollarübereinkommen genehmigt hat und etwaige durch das Verlangen Dritter notwendig gewordene zusätzliche Vereinbarungen getroffen worden sind, wird sodann im beiderseitigen Einvernehmen das Durchführungsprogramm, respektive die Reihenfolge der einzelnen Ausführungen festgelegt und werden entsprechend diesem Programme sukzessive die einzelnen Detailprojekte, welche zum Zeichen des Einverständnisses von beiden Interessenten zu fertigen sind, vorgelegt werden.

VIII. Vertragsausfertigung.

Über diese Vereinbarungen wird zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft ein Vertrag ausgefertigt und der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums unterbreitet werden.

Die Kosten der Vertragsausfertigung und die etwa zur Vorschreibung gelangenden Gebühren tragen beide Vertragsparteien je zur Hälfte.

Jede Vertragspartei wird die zur grundbücherlichen Durchführung erforderlichen Trennungspläne für die von ihr abgetretenen Grundstücke auf ihre Kosten verfassen.

Die Frage der Durchführung der Straße III beim Magleinsdorfer Bahnhofe wird abgesehen von der Erledigung zugeführt werden.

Schließlich wird noch seitens der Gesellschaft in der Frage der Errichtung einer Endstation der städtischen Straßenbahnen beim Meidlinger Bahnhofe auf dem derzeit von der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen benützten Grunde, sowie in Angelegenheit der Verlegung der städtischen Straßenbahngleise vor dem Wiener Südbahnhofe das möglichste Entgegenkommen zugesichert und von den Vertretern der Gemeinde Wien die ehefte und den Anforderungen der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der priv. Österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft entsprechende Austragung der Frage der Straßen- und Gartenanlagen zwischen dem Süd- und Staatsbahnhofe und dem Wiednergürtel in Aussicht gestellt.

Mit den Vorarbeiten für die eingangs erwähnten Bauten wurde ungesäumt begonnen.

Die an der linken Bahnseite des Magleinsdorfer Viaduktes befindlichen Wagen-aufstellungsgeleise wurden um zwei vermehrt und ein neues Stockgeleise für Bahnerhaltungszwecke geschaffen.

Für Bahnzwecke wurde ferner ein Kohlenschuppen in der Station Magleinsdorf und ein Bahnerhaltungsmagazin in der Station Meidling errichtet.

An Bauten für Private kamen in der Station Magleinsdorf Flugdächer für die österreichische Holzimport-Gesellschaft, verschiedene provisorische Bauten für den Zimmermeister Plodetz, ein Schuppen für L. Bugl sowie nächst der Kreuzung der Potten-dorferlinie mit der Lagenburgerstraße eine Verkaufshütte (A. Weiß) zur Ausführung.

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

Das im Jahre 1903 abgeschlossene Übereinkommen zwischen der Gemeinde Wien und der austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer, womit die Grundeigentumsverhältnisse in der rechten, linken und oberen Bahngasse, in der Aspangstraße und in der Umgebung des Aspangbahnhofes die langangestrebte Regelung fanden und die Regulierung des Terrains zwischen dem Aspangbahnhofe und dem Landstraßergürtel angebahnt werden sollte, konnte wegen der ablehnenden Haltung des k. k. Eisenbahnministeriums gegen einzelne Bestimmungen dieser Vereinbarung noch nicht in Kraft treten.

Im Zusammenhange mit dieser Angelegenheit waren auch Verhandlungen im Zuge, die sich auf die Überlassung von Grundstücken der Gemeinde und des Bürgerhospitalfonds außerhalb der St. Margerlinie an die Eisenbahn Wien—Aspang zum Zwecke der künftigen Vergrößerung des Wiener Bahnhofes bezogen und ihren Abschluß durch den Gemeinderatsbeschluß vom 15. Dezember fanden mit dem der Verkauf verschiedener Parzellen an die Eisenbahn Wien—Aspang genehmigt wurde.

h) *Hahleberg-Eisenbahn, System Rigi.*

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist keine Änderung eingetreten.

i) *Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.*

Im Berichtsjahre traf die Gesellschaft die Einleitungen für die Ausdehnung des in der Strecke Baden—Guntramsdorf bereits bestehenden elektrischen Betriebes für die Personenbeförderung auch auf die restliche Strecke Guntramsdorf—Maßleinsdorfer Viadukt.

Um eine raschere und einfache Verbindung des Stadtzentrums mit Baden zu ermöglichen, hat die Gesellschaft Verhandlungen mit der Gemeinde bezüglich der Péagierung der städtischen Straßenbahnlinie durch die Maßleinsdorferstraße, Wiedner Hauptstraße und verlängerte Körntnerstraße eingeleitet. Weiters war es notwendig, verschiedene Ergänzungsbauten im Wiener Gemeindegebiete durchzuführen, so den Bau der Wagenremise samt den nötigen Geleiseanlagen und einem Verwaltungsgebäude in der Station Maßleinsdorf, ein Stockgeleise in der Giselastraße, ein Überholungsgeleise im XII. Bezirke sowie entsprechende Verbindungen mit den Geleisen der städtischen Straßenbahnen.

Die Ergebnisse aller diesbezüglichen mit der Gemeinde eingeleiteten Verhandlungen sind in dem nachstehenden Protokolle niedergelegt, das der Gemeinderat mit dem Beschlusse vom 14. April genehmigt hat.

Auf Grundlage dieses Protokolles wurden dann folgende Übereinkommen ausfertigt:

Protokoll vom 11. April 1905, aufgenommen vor dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Nachdem die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen — im folgenden kurz „die Gesellschaft“ genannt — auf ihrer Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf und Guntramsdorf auf Grund der Konzessionskündmachung vom 5. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 65, für den Personenverkehr den elektrischen Betrieb einführen will, stellen ihre gefertigten Vertreter der Gemeinde Wien, die hiebei auch im Namen des Wiener Bürgerhospitalfonds und als Inhaberin der Firmen „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ in Betracht kommt, den Antrag, mit der Gesellschaft nachstehendes Übereinkommen abzuschließen:

I. Wechselseitige Mitbenützung von Bahnstrecken.

§ 1. Die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ gestattet der Gesellschaft für den Personentransport die Mitbenützung der in der Konzessionskündmachung vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, unter Nr. 12 und 23 bezeichneten Straßenbahnlinien in der Teilstrecke von der Giselstraße angefangen durch die Kärntnerstraße, Wiedener Hauptstraße und Maßleinsdorferstraße bis zum Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn unter den in diesem Übereinkommen enthaltenen Bedingungen und auf die Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf.

In dieser Mitbenützung ist nicht nur die Benützung der Geleiseanlage samt elektrischer Ausrüstung für den Verkehr der Personenwagen der Gesellschaft, sondern auch der Bezug der zu diesem Verkehre erforderlichen elektrischen Energie aus den Stromzuführungsanlagen der städtischen Straßenbahnen inbegriffen.

§ 2. Als Endstation für die Wagen der Gesellschaft wird von dieser auf ihre Kosten in der Giselstraße, abzweigend von der städtischen Straßenbahnlinie Nr. 12 der Konzessionskündmachung vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, und als Bestandteil dieser Linie, ein Stockgeleise samt Ausweichen nach dem zu vereinbarenden Projekte errichtet werden.

Um die eisenbahnbehördliche Bewilligung zum Baue und Betriebe der Stockgeleiseanlage wird die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ ansuchen. Nach ihrer Vollenbung und Inbetriebsetzung geht die Anlage in das Eigentum der letztgenannten Firma über und wird auf deren Kosten erhalten. Nur die Auslagen für Erneuerungen und Ersatznachschaffungen sind von der Gesellschaft zu bestreiten.

Der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ steht es frei, die Stockgeleiseanlage ohne Beeinträchtigung des Verkehrs der Gesellschaft für ihren eigenen Betrieb zu benützen.

Die Gemeinde Wien wird der Gesellschaft nächst der Endstation, wenn tunlich, die Aufstellung einer Warthalle ohne Entgelt gestatten.

§ 3. Vor der Eröffnung des Verkehrs der Lokalbahnen über die mitbenützte Strecke wird die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ die infolge der Breite der gesellschaftlichen Wagen erforderliche Verlegung ihrer Geleise in der Wiedener Hauptstraße und Maßleinsdorferstraße durchführen, wofür ihr die Gesellschaft nach Vollenbung der Arbeiten einen Pauschalbetrag von 34.000 K (dreißigviertausend Kronen) zu bezahlen hat.

§ 4. Die Einbindung der Geleise der Lokalbahnen in die städtische Straßenbahnlinie Nr. 23 der Konzessionskündmachung vom 24. März 1899, N.-G.-Bl. Nr. 58, nächst dem Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn wird die Gesellschaft nach dem zu vereinbarenden Projekte auf ihre Kosten herstellen und die behördlichen Bewilligungen hiefür selbst erwirken.

Die Gesellschaft wird die Einbindung auf ihre Kosten bis zu den Geleisen der städtischen Straßenbahnen instandhalten. Die Erhaltung der in diesen Geleisen befindlichen Weichen hingegen besorgt die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und trägt auch die hiefür erwachsenden Auslagen, die Kosten etwaiger Auswechslungen dieser Weichen ausgenommen, welche Kosten der Gesellschaft zur Last fallen.

Der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ steht es jederzeit frei, Abänderungen an ihren Geleiseanlagen auch dann vorzunehmen, wenn dadurch Abänderungen der erwähnten Einbindung bedingt sind, soferne hiebei nur der für den Verkehr der Wagen der Wiener Lokalbahnen noch zulässige Krümmungsradius erhalten bleibt. In einem solchen Falle wird die Gesellschaft die Einbindung nach Begehren der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ und auf der letzteren Kosten abändern.

Die Gemeinde wird der Gesellschaft nächst dem Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn, wenn tunlich, die Aufstellung einer Warthalle ohne Entgelt gestatten.

§ 5. Die Gesellschaft hat ihre Wagen, soweit sie auf der von ihr gemäß § 1, Abs. 1, mitbenützten Bahnstrecke verkehren, auf Grund der bereits vorgelegten Skizze auszuführen und für die Einzelheiten der elektrischen und mechanischen Einrichtung die Zustimmung der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ einzuholen. Desgleichen bedürfen auch Änderungen der einmal genehmigten Bauart und Einrichtung der Zustimmung der genannten Firma.

§ 6. Die für den Betrieb der Bahnstrecke vom Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Heubadergasse im XII. Bezirke (Haltestelle Friedhofstraße der Wiener Lokalbahnen) erforderliche elektrische Energie stellt die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ der Gesellschaft aus ihrer Oberleitung, an welche die der Wiener Lokalbahnen beim genannten Viadukte angeschlossen wird, als Gleichstrom von ungefähr 500 Volt Gebrauchsspannung bei.

Der genannten Firma steht es jederzeit frei, zu diesem Behufe auch eine eigene Speiseleitung auf ihre Kosten zur Ausführung zu bringen und an die elektrische Ausrüstung der Wiener Lokalbahnen anzuschließen. Die hierfür auflaufenden Kosten gehen auf Rechnung der städtischen Straßenbahnen, ausgenommen die des Anschlusses vom Kabelkasten bis zur Oberleitung, welche die Gesellschaft belasten.

§ 7. Die Gesellschaft wird Fahrscheine ausgeben

- a) für jeden auf der Strecke von der Endstation Giselstraße an bis zur Haidberggasse im XII. Bezirke ein- oder aussteigenden Fahrgast, der von der Strecke Haltestelle Friedhoffstraße — Baden kommt oder auf diese gelangen will, zum Fahrpreise von 30 Hellern,
- b) für jeden in der Strecke von der Haidberggasse an bis zum Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn ein- oder aussteigenden Fahrgast, der über diese Strecke nicht hinausfährt, an Wochentagen, wie an Sonn- und Feiertagen zu 15 Hellern.

Ohne Zustimmung der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ darf der unter a) bezeichnete Fahrpreis nicht herabgesetzt und der unter b) bezeichnete nicht erhöht werden.

Die konzessionsmäßige Verpflichtung der Gesellschaft zur Ausgabe von Amtsfreikarten wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

§ 8. Als Entgelt für alle der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ nach den §§ 1, 2, 4 und 6 dieses Übereinkommens obliegenden Leistungen und als Ersatz für die den städtischen Straßenbahnen entgehenden Einnahmen bezahlt die Gesellschaft der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“

- a) für jeden gemäß § 7 a) an Wochentagen ausgegebenen Fahrschein 80% jenes Fahrpreises (bormalen 12 h), den ein Fahrgast jeweilig für die direkte Fahrt von der Kärntnerstraße über die im § 1, Absatz 1, bezeichnete Strecke bis zum Meidlinger Südbahnhofe an Wochentagen zu entrichten hätte, wenn die Bahnstrecke vom Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zum Meidlinger Südbahnhofe in das städtische Straßenbahnnetz einbezogen wäre,
- b) für jeden gemäß § 7 a) an Sonn- und Feiertagen ausgegebenen Fahrschein 80% jenes Fahrpreises (bormalen 20 h), den ein Fahrgast jeweilig für die direkte Fahrt von der Kärntnerstraße über die im § 1, Absatz 1, bezeichnete Strecke bis zum Meidlinger Südbahnhofe an Sonn- und Feiertagen zu entrichten hätte, wenn die Bahnstrecke vom Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zum Meidlinger Südbahnhofe in das städtische Straßenbahnnetz einbezogen wäre;
- c) für jeden gemäß § 7 b) ausgegebenen Fahrschein einen Betrag von fünf Hellern.

Der Berechnung des unter a) und b) bedingenen Entgeltes ist nur der normale Fahrpreis der städtischen Straßenbahnen zu Grunde zu legen, so daß alle tarifmäßigen oder nicht tarifmäßigen Fahrpreisbegünstigungen, die für bestimmte Tageszeiten, für bestimmte Gattungen von Fahrgästen oder für einzelne Fahrgäste zugestanden sind, ebenso außer Betracht bleiben, wie die für Zeit- oder Streckenkarten zu entrichtenden Pauschalbeträge.

Von den durch die Gesellschaft in der Strecke vom Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Haidberggasse ausgegebenen Amtsfreikarten ist kein Entgelt zu entrichten.

Während der ersten drei Jahre der Mitbenützung der im § 1, Absatz 1, genannten Bahnstrecke ist das unter a) und b) bezeichnete Entgelt nicht mit dem dort angeführten, sondern nur mit dem Betrage von neun Hellern für jeden gemäß § 7 a) ausgegebenen Fahrschein zu entrichten.

§ 9. Die Gesellschaft gestattet der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ die Mitbenützung ihrer Bahnstrecke vom Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Haidberggasse im XII. Bezirke unter den in diesem Übereinkommen enthaltenen Bedingungen auf die Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf.

In dieser Mitbenützung ist nicht nur die Benützung der Geleiseanlage der Wiener Lokalbahnen samt elektrischer Ausrüstung für den Verkehr der Wagen der städtischen Straßenbahnen, sondern auch der Bezug der zu diesem Verkehre erforderlichen, von den städtischen Straßenbahnen gemäß § 6 gelieferten elektrischen Energie aus der Oberleitung der Wiener Lokalbahnen inbegriffen.

§ 10. Die Mitbenützung der im § 9 bezeichneten Bahnstrecke räumt die Gesellschaft der Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ nur für Betriebsfahrten, das ist für solche Fahrten, durch die Wagen der städtischen Straßenbahnen ohne Mitnahme von Fahrgästen oder Frachten von einem Punkte des städtischen Straßenbahnnetzes auf einen anderen gebracht werden sollen, sowie für den Transport eigener Frachten der städtischen Straßenbahnen oder von Frachten

für den sonstigen Bedarf der Gemeinde Wien, ein. Ein Entgelt hat die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen“ hierfür nicht zu entrichten. Durch die Mitbenützung zu den gedachten Zwecken darf der Verkehr der Wiener Lokalbahnen nicht beeinträchtigt werden.

II. Lieferung elektrischer Energie aus den städtischen Elektrizitätswerken für die Bahnstrecke Haidackergrasse — Gemeindegrenze.

§ 11. Der Firma „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ liefert der Gesellschaft die zum Betriebe ihrer Bahnstrecke von der Haidackergrasse bis zur Grenze des Wiener Gemeindegebietes (4,2 km der Wiener Lokalbahnen) erforderliche elektrische Energie als Gleichstrom von ungefähr 500 Volt Gebrauchsspannung aus den städtischen Elektrizitätswerken auf die Konzessionsdauer der Linie Wien nach Wiener-Neudorf.

Der Firma „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ steht es frei, die Stromzuführung für die erwähnte Bahnstrecke entweder aus der nächsten für die städtischen Straßenbahnen bestehenden Speiseleitung oder, sei es sofort, sei es in einem späteren Zeitpunkte, mittels einer eigenen Speiseleitung zu besorgen, die die genannte Firma dann auf ihre Kosten herzustellen und zu erhalten hat. Die Gesellschaft gestattet die Anbringung einer etwaigen Speiseleitung an den Masten ihrer Bahn und verpflichtet sich, zu diesem Behufe die Maste in der in Frage kommenden Bahnstrecke schon jetzt in einer für diesen Zweck geeigneten Konstruktion zur Ausführung zu bringen und hierbei mit der Firma „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ das Einvernehmen zu pflegen.

§ 12. Die Messung der elektrischen Energie erfolgt, solange für die Bahnstrecke der Wiener Lokalbahnen keine eigene Speiseleitung besteht, am Speisepunkte mittels eines auf der Strecke aufzustellenden Zählers, den die Firma „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ auf ihre Kosten anbringt. Sobald die Firma „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ eine eigene Speiseleitung für die Bahnstrecke errichtet, erfolgt die Messung am Schaltbrette der betreffenden Unterstation.

§ 13. Der von der Gesellschaft zu entrichtende Strompreis beträgt 15 Heller für jede Kilowattstunde. Wenn und insoweit die Messung des Stromes am Speisepunkte erfolgt, hat die Gesellschaft diesen Preis nicht nur für ihren wirklichen Stromverbrauch, sondern auch, und zwar als Vergütung des den städtischen Elektrizitätswerken in der Kabelleitung erwachsenden Verlustes an elektrischer Energie, für weitere 10% ihres wirklichen Verbrauches zu entrichten.

Erfolgt die Messung am Schaltbrette der betreffenden Unterstation, so hat die Gesellschaft der Firma „Gemeinde Wien — städtisches Elektrizitätswerk“ den erwähnten Preis nur für den dort gemessenen Stromverbrauch zu bezahlen.

III. Benützung von Grundstücken der Gemeinde Wien und des Wiener Bürgerhospitalfonds für den Frachtenbahnhof Maspelnsdorf der Wiener Lokalbahnen.

§ 14. Die Gemeinde Wien gibt der Gesellschaft und diese nimmt von ihr die unten angeführten Teilflächen der Kat.-Parz. 629 und 630/1, inliegend im Grundbuche für landtätige Liegenschaften unter Einl.-Z. 390, sowie der Kat.-Parz. 705/4, inliegend im Grundbuche des V. Bezirkes unter Einl.-Z. 815, sämtlich Eigentum des Wiener Bürgerhospitalfonds, ferner die gleichfalls unten angeführten Teilflächen der Kat.-Parz. 1735/1 und 1736/2, eingetragen im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes für den V. Bezirk und Eigentum der Gemeinde Wien, in Bestand.

Diese im betreffenden Plane A dargestellten Grundstücke sind folgende:

- a) Die im Plane mit den Buchstaben a b c d e f g a umschriebene Teilfläche der Kat.-Parz. 629 im Ausmaße von 10.970 m²,
- b) die im Plane mit den Buchstaben e f g h e umschriebene Teilfläche der Kat.-Parz. 629 im Ausmaße von 729 m²,
- c) die im Plane mit den Buchstaben i k l m n o p i umschriebenen Teilflächen der Kat.-Parz. 629 und 705/4 im Ausmaße von 8110 m²,
- d) die im Plane mit den Buchstaben a b c d l m n o a umschriebene Teilfläche der Kat.-Parzelle 629 im Ausmaße von 5376 m²,
- e) die im Plane mit den Buchstaben a g t u v q r a umschriebenen Teilflächen der Kat.-Parz. 1735/1 und 1736/2 im Ausmaße von 691 m², sowie die im Plane mit den Buchstaben t v u t umschriebene Teilfläche der Kat.-Parz. 630/1 im Ausmaße von 117 m²

Die Gesellschaft wird die unter a) bis e) bezeichneten Grundflächen teils zur Anlage des Frachtenbahnhofes Mayleinsdorf samt den dazu gehörigen Baulichkeiten und Geleisen, teils als Lagerplätze verwenden.

In Betreff der unter a) bis d) bezeichneten Grundflächen tritt der Bestandvertrag am 1. Mai 1905 in Kraft. Er wird hinsichtlich der unter a) und c) bezeichneten Grundflächen auf die Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf, hinsichtlich der unter b) und d) bezeichneten Grundflächen gegen eine beiden Teilen jederzeit zustehende einhalbjährige Kündigung, aber keinesfalls länger als auf Konzessionsdauer der erwähnten Linie abgeschlossen.

In Betreff des unter e) angeführten Grundstückes nimmt der Bestandvertrag erst mit dem Zeitpunkte seines Anfang, in dem die Marx-Meidlingerstraße bei der Einmündung in die Gürtelstraße nach den teils schon jetzt, teils erst beim Abschlusse dieses Übereinkommens vom Gemeinderate genehmigten Baulinien durchgeführt sein wird, und währt auf die dann noch übrige Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf.

§ 15. Der Bestandzins wird für alle im § 14 bezeichneten Grundflächen mit 56 h für jeden Quadratmeter des daselbst angeführten Ausmaßes festgesetzt.

Hinsichtlich der unter a), c) und e) bezeichneten Grundflächen findet aber nach dem jedesmaligen Ablaufe einer zehnjährigen Frist eine Erhöhung des jeweilig geltenden Bestandzinses um 15% statt.

Der Lauf der für die erste Erhöhung maßgebenden Frist wird vom 1. Jänner 1900 an gerechnet. Für die Bemessung des Bestandzinses wird die im § 14 unter e) bezeichnete Grundfläche unbeschadet dem späteren Vertragsbeginne (§ 14, letzter Absatz) so betrachtet, als ob der Vertrag in Betreff ihrer bereits am 1. Jänner 1900 in Kraft getreten wäre.

§ 16. Mit dem 1. Mai 1905 erlischt der zwischen der Gemeinde Wien namens des Wiener Bürgerhospitalfonds und der Gesellschaft errichtete Bestandvertrag vom 8. August 1893.

IV. Benützung von Grundstücken der Gemeinde Wien und des Wiener Bürgerhospitalfonds für die laufende Bahnstrecke.

§ 17. Die Gemeinde Wien gibt der Gesellschaft und diese nimmt von ihr die für die Geleiseanlage der Wiener Lokalbahn schon jetzt auf Grund des Vertrages vom 29. März 1893 benützten Strecken der Marx-Meidlingerstraße und der Eichenstraße zwischen dem Mayleinsdorfer Viadukte und der Südbahn und dem Meidlinger Südbahnhofe auch fernerhin, und zwar auf die Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf in Bestand.

Die Gemeinde Wien erteilt ihre Zustimmung, daß die Gesellschaft auf der in den erwähnten städtischen Straßen gelegenen Bahnstrecke auf Grund eines der Gemeinde Wien zur Genehmigung vorzuliegenden Detailprojektes den elektrischen Betrieb einführe und zu diesem Behufe den städtischen Straßengrund und den ober ihm befindlichen Luftraum für die elektrische Ausrüstung benütze.

Die Gemeinde Wien nimmt ferner zur Kenntnis, daß der Dampfbetrieb in der im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Strecke der Linie Wien—Wiener-Neudorf für den Lastenverkehr aufrecht bleibt und in dieser Strecke auch bei Betriebsstörungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs dienen wird.

Die weiteren Bedingungen der Straßenbenützung sind noch zu vereinbaren, wobei im allgemeinen und unbeschadet den etwa gebotenen Abänderungen die Bestimmungen des Vertrages vom 29. März 1893 zugrunde zu legen sind.

§ 18. Der zufolge Stadtratsbeschlusses vom 27. Dezember 1901, Z. 14.698, zwischen der Gemeinde Wien und der Gesellschaft abgeschlossene Vertrag über die Benützung von Teilen der Kat.-Parz. 708, 618/1, 706/1, Eigentum der Gemeinde Wien, und eines Teiles der Kat.-Parz. 627/2 des Wiener Bürgerhospitalfonds im V. Bezirke bleibt aufrecht.

V. Schlußbestimmungen.

§ 19. Durch dieses Übereinkommen wird die Gemeinde Wien nicht gehindert, im Zuge des behördlichen Verfahrens über die Projekte für die Umgestaltung der Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf zum elektrischen Betriebe die ihr angemessen erscheinenden Forderungen zu stellen, soferne diese nicht mit den Bestimmungen des Übereinkommens im Widerspruche stehen.

§ 20. Das vorliegende Übereinkommen erlischt, wenn die Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf in das Eigentum einer dritten Person übergeht.

§ 21. Über die im vorliegenden Übereinkommen unter I und II behandelten Gegenstände werden Schlußbriefe ausgestellt.

Über die unter III und IV behandelten Gegenstände werden Bestandverträge errichtet. Hierbei werden auch die zur Ergänzung des Übereinkommens notwendigen weiteren Vereinbarungen getroffen werden.

Die für die Bestandverträge vorgeschriebenen Gebühren trägt die Gesellschaft allein.

Im Sinne dieser Vereinbarungen wurde zunächst in Ergänzung des Straßenbenützungsvertrages folgendes Übereinkommen getroffen:

Nachtrags-Übereinkommen, welches behufs Abänderung und Ergänzung des Vertrages vom 29. März 1893 zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 14. April 1905, Z. 4739, zwischen der Gemeinde Wien einerseits und der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen — im folgenden kurz die „Gesellschaft“ genannt — andererseits abgeschlossen wurde, wie folgt:

Artikel I.

In Abänderung und Ergänzung des Vertrages vom 29. März 1893 werden nachstehende Vereinbarungen getroffen:

§ 1. Die Gemeinde Wien gibt der Gesellschaft und diese nimmt von ihr die für die Geleiseanlage der Wiener Lokalbahnen schon jetzt auf Grund des Vertrages vom 29. März 1893 benützten Strecken der Marx-Weidingerstraße und der Eichenstraße zwischen dem Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn und dem Weidlinger Südbahnhofe, ferner die zur Ausführung der Einbindungsgelise von dem Ende der bestehenden Geleiseanlage der Gesellschaft in die städtische Straßenbahnlinie in der Maßleinsdorferstraße erforderlichen städtischen Straßengründe, und zwar auf die Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf, das ist, falls die Konzession nicht früher erlischt, bis 10. März 1975 in Bestand.

Die Gemeinde Wien erteilt ihre Zustimmung, daß die Gesellschaft auf der in den erwähnten Straßengründen gelegenen Bahnstrecke auf Grund eines der Gemeinde Wien zur Genehmigung vorzulegenden Detailprojektes den elektrischen Betrieb einführe und zu diesem Behufe den Straßengrund und den ober ihm befindlichen Luftraum für die elektrische Ausrüstung benütze.

Die Gemeinde Wien nimmt ferner zur Kenntnis, daß der Dampftrieb in der im Wiener Gemeindegebiete gelegenen Strecke der Linie Wien—Wiener-Neudorf für den Lastenverkehr aufrecht bleibt und in dieser Strecke auch bei Betriebsstörungen zur Aufrechterhaltung des Verkehrs dienen wird.

Die Gemeinde Wien wird der Gesellschaft nächst der von ihr geplanten Endstation in der Giselstraße im I. Bezirke und nächst dem Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn, wenn tunlich, die Aufstellung je einer Wartehalle ohne Entgelt gestatten.

§ 2. Sollte die Gemeinde Wien genötigt sein, auf Grund des mit dem Gesetze vom 18. Juli 1892, R.-G.-Bl. Nr. 109, genehmigten Programmes für die finanzielle Sicherstellung und die Ausführung von öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien die Benützung von Straßengründen, deren Inanspruchnahme der Gesellschaft in diesem Übereinkommen zugestanden ist, zum Zwecke der Herstellung einer Stadtbahnlinie zur Südbahn zu gestatten, so ist die Gesellschaft verpflichtet, die aus diesem Anlasse erforderlichen Geleiseumlegungen ohne Entschädigung durchzuführen und kann wegen der hiemit verbundenen Unterbrechungen ihres Betriebes keinen Ersatzanspruch geltend machen.

§ 3. Für die Benützung der durch die Bahnanlage in Anspruch genommenen Straßengründe hat die Gesellschaft der Gemeinde Wien vom Tage des Baubeginnes an einen Bestandszins zu entrichten. Die Höhe dieses Zinses wird für die ersten 20 Jahre mit einer Krone per Meter Bahnlänge festgesetzt. Nach Ablauf dieser Frist wird der Zins, und zwar jedesmal für 10 Jahre, von der Gemeinde Wien neu festgesetzt, wobei jedoch über den Betrag von vier Kronen per Meter Bahnlänge nicht hinausgegangen werden darf.

Die Zahlung des Zinses hat in einvierteljährigen Raten im vorhinein bei der städtischen Hauptkasse zu erfolgen.

§ 4. Sollte die Gesellschaft auf den städtischen Straßengründen ein anderes als das 175 mm hohe Millenschienenprofil verwenden, so ist hiezu die Genehmigung der Gemeinde Wien erforderlich.

§ 5. Die Zonenbreite wird bei eingleisigen Strecken mit 2·53 m, bei zweigleisigen mit 5·06 m festgesetzt. Innerhalb dieser Zonenbreite sind die Geleise sowohl in den bestehenden Straßen, als auch in den Kreuzungen mit neu zu eröffnenden Straßen über Verlangen der Gemeinde Wien und nach den Weisungen des Stadtbauamtes auszubestrafen. Das Pflaster ist stets in gutem Zustande zu erhalten.

Die Gesellschaft hat in der Zonenbreite die Säuberung der Straße von Kot, Staub und Schnee und dort, wo die Geleise auf einem ungepflasterten Fahrstreifen liegen, auch die Bespritzung dieses letzteren durchzuführen; den Kot, Staub und Schnee sowie den von der Reinigung der Schienenrillen herrührenden Unrat hat sie sofort abführen zu lassen.

§ 6. Die zur Sicherung der in der Eichenstraße befindlichen Wasserleitungsröhre von 870 und 520 mm Durchmesser erforderlichen Arbeiten, die der Gesellschaft zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 19. Oktober 1886, Z. 6202, aufgetragen, aber von ihr bis heute noch nicht ausgeführt worden sind, ferner die zufolge des Protokolles der politischen Begehung vom 23. Jänner bis 11. Februar 1899 projektierte Stützmauer in km 2·1 bis 2·75 hat die Gesellschaft über Verlangen der Gemeinde Wien ohne Verzug nach den Angaben des Stadtbauamtes herzustellen.

Die mit dem erwähnten Gemeinderatsbeschlusse gestellten Bedingungen haben auch hinsichtlich der in der Eichenstraße befindlichen Brunnstube und Saugkanäle der ehemaligen Schönbrunner Hofküchenwasserleitung Anwendung zu finden.

§ 7. In jenen Fällen, in denen die Gemeinde Wien der Gesellschaft gemäß § 18 des Vertrages vom 29. März 1893 auf ihre Kosten in der Geleisezone die dahin treffenden Bauausführungen samt Materialbeigabe leistet, hat die Gesellschaft das alte Pflastermaterial der Gemeinde Wien zu übergeben.

§ 8. Alle Kosten für solche Änderungen an städtischen Objekten, die durch die Bahn notwendig werden, sind von der Gesellschaft zu tragen; über die Notwendigkeit derartiger Änderungen entscheidet die Gemeinde Wien nach ihrem billigen Ermessen.

§ 9. Die Gesellschaft verzichtet auf den Ersatz jedes Schadens, der durch den Bestand, den Betrieb, die Rekonstruktion oder die Entfernung städtischer Anlagen oder durch Gebrechen an denselben etwa verursacht werden sollte.

§ 10. Im Falle des § 25, Absatz 1, des Vertrages vom 29. März 1893 haftet die Gesellschaft für auftretende Pflasterzerstörungen ein Jahr, vom Tage der Fertigstellung an gerechnet.

§ 11. Alle Projekte für Arbeiten, die an der Bahnanlage, soweit sie sich in städtischen Straßengründen befindet, vorgenommen werden sollen, sind der Gemeinde Wien zur Erteilung der Zustimmung vorzulegen. Vor der Erlangung dieser Zustimmung darf weder mit den Arbeiten begonnen noch, falls eine Genehmigung der Eisenbahnbehörde erforderlich ist, um diese eingeschritten werden.

§ 12. Wenn an Stelle der Marx-Meidlingerstraße ein neuer Straßenzug (Gürtelstraße) hergestellt und die Verlängerung der Eichenstraße bis zur Einmündung in diesen neuen Straßenzug eröffnet wird, hat die Gesellschaft ihre Bahnanlage in dem von der Gemeinde Wien zu bestimmenden Zeitpunkte in die neuen Straßen auf ihre Kosten und ohne Anspruch auf Entschädigung für etwaige Betriebsstörungen umzulegen. Das hiefür aufzustellende Projekt bedarf der Zustimmung der Gemeinde Wien, welche die neue Trasse und Höhenlage der Bahn festzusetzen hat. Der Vertrag vom 29. März 1893 und dieses Nachtragsübereinkommen haben dann auch auf die umgelegte Bahnstrecke Anwendung zu finden.

Artikel II.

Die §§ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 24 und 29 des Vertrages vom 29. März 1893 werden aufgehoben. Alle übrigen Bestimmungen des erwähnten Vertrages bleiben aufrecht. Dergleichen werden durch dieses Übereinkommen auch die sonst bestehenden Rechte und Verbindlichkeiten der Gesellschaft gegenüber der Gemeinde Wien nicht berührt, sofern sie mit dem vorliegenden Übereinkommen nicht im Widerspruche stehen.

Artikel III.

Durch dieses Übereinkommen wird die Gemeinde Wien nicht gehindert, im Zuge des behördlichen Verfahrens über die Projekte für die Umgestaltung der Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf zum elektrischen Betriebe die ihr angemessen erscheinenden Forderungen zu stellen, sofern diese nicht mit den Bestimmungen des Übereinkommens im Widerspruche stehen.

Artikel IV.

Das vorliegende Übereinkommen erlischt, wenn die Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf in das Eigentum einer dritten Person übergeht.

Artikel V.

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

Artikel VI.

Für alle aus dem Vertrage vom 29. März 1893 und aus diesem Nachtrags-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 Gemeinde Wien allein kompetent.

Artikel VII.

Die für diesen Bestandvertrag etwa vorgeschriebenen Gebühren trägt die Gesellschaft allein.

Weiters wurden dann folgende Übereinkommen ausgefertigt:

Wien, am 2. Dezember 1905.

An die Firma **Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen** in Wien.

Sie haben an uns folgenden Schlußbrief gerichtet:

Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen.

W.-Abt. V—899/05.

Wien, am 2. Dezember 1905.

An die **Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen** in Wien I., Landstrongasse 5.

Nachdem Sie auf Ihrer Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf und Guntramsdorf auf Grund der Konzessionsfundmachung vom 5. September 1898, R.-G.-Bl. Nr. 65, für den Personenverkehr den elektrischen Betrieb einführen wollen, haben wir mit Ihnen über die wechselseitige Mitbenützung unserer und Ihrer Bahnstrecken auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 14. April 1905, Z. 4739 folgendes

Übereinkommen

abgeschlossen:

§ 1. Wir gestatten Ihnen für den Personentransport die Mitbenützung der in der Konzessionsfundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, unter Nr. 12 und 23 bezeichneten Straßenbahnlinien in der Teilstrecke von der Giselstraße angefangen durch die Kärntnerstraße, Wiedener Hauptstraße und Magleinsdorferstraße bis zum Magleinsdorfer Viadukte der Südbahn unter den in diesem Übereinkommen enthaltenen Bedingungen und auf die Konzessionsdauer Ihrer Linie von Wien nach Wiener-Neudorf, d. i. falls die Konzession nicht früher erlischt, bis 10. März 1975.

In dieser Mitbenützung ist nicht nur die Benützung der Geleiseanlagen samt elektrischer Ausrüstung für den Verkehr Ihrer Personenwagen, sondern auch der Bezug der zu diesem Verkehre erforderlichen elektrischen Energie aus unseren Stromzuführungsanlagen inbegriffen.

§ 2. Als Endstation für die Wagen Ihrer Gesellschaft wird von Ihnen auf Ihre Kosten in der Giselstraße, abzweigend von unserer Straßenbahnlinie Nr. 12 der Konzessionsfundmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, und als Bestandteil dieser Linie ein Stodgleise samt Ausweichen nach dem zu vereinbarenden Projekte errichtet werden.

Die Einbindungen des Stodgleises in unsere Straßenbahnlinie werden Sie derart ausführen, daß die Verbindungsweichen in den Fahrtrichtungen von und zum Ringe ebenso mit oberirdischer wie mit unterirdischer Stromzuführung, in der Abzweigung zur Giselstraße nur mit oberirdischer Stromzuführung befahren werden können. Hierbei sind die Weichen mit einem durchgehenden Kanale ohne Schacht zu versehen.

Ihre von uns zu genehmigenden Zeichnungen der Weichenkonstruktion überlassen Sie uns kostenfrei behufs Verwendung für unsere Zwecke.

Nach ihrer Vollenbung und Inbetriebsetzung geht die Stadtgeleiseanlage in unser Eigentum über und wird auf unsere Kosten erhalten. Nur die Auslagen für Erneuerungen und Ersatznachschaffungen sind von Ihnen zu bestreiten. Ob solche Erneuerungen und Ersatznachschaffungen notwendig sind, haben wir nach billigem Ermessen zu bestimmen.

Es steht uns frei, die Stadtgeleiseanlage ohne Beeinträchtigung des Verkehrs Ihrer Gesellschaft für unseren eigenen Betrieb zu benützen.

§ 3. Vor der Eröffnung des Verkehrs der Wiener Lokalbahnen über die mitbenützte Strecke werden wir die infolge der Breite Ihrer Wagen erforderliche Vergrößerung des Abstandes unserer Geleise in der Wiedener Hauptstraße und Magleinsdorferstraße auf 2·8 Meter durchführen, wofür Sie uns nach Vollenbung der Arbeiten einen Pauschalbetrag von 34.000 K (dreißigviertausend Kronen) zu bezahlen haben.

§ 4. Die Einbindung der Geleise der Wiener Lokalbahn samt elektrischer Ausrüstung in unsere Straßenbahnlinie Nr. 23 der Konzessionskündmachung vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58, nächst dem Magleinsdorfer Viadukte der Südbahn werden Sie nach dem zu vereinbarenden Projekte auf Ihre Kosten herstellen und die behördlichen Bewilligungen hiefür selbst erwirken.

Es steht uns jederzeit frei, Abänderungen an unseren Geleiseanlagen bei der Abzweigungsstelle auch dann vorzunehmen, wenn dadurch Abänderungen der erwähnten Einbindung bedingt sind, soferne hiebei nur der für den Verkehr der Wagen der Wiener Lokalbahnen noch zulässige Krümmungsradius erhalten bleibt. In einem solchen Falle werden Sie die Einbindung samt elektrischer Ausrüstung nach unserem Begehren und auf unsere Kosten abändern.

Sie werden die Einbindungsgeleise auf Ihre Kosten bis zu den Geleisen unserer Straßenbahnen instandhalten. Die Erhaltung der in diesen Geleisen befindlichen Weichen und Kreuzungen hingegen besorgen wir und tragen auch die hiefür erwachsenden Auslagen, die Kosten etwaiger Auswechslungen dieser Weichen und Kreuzungen ausgenommen, welche Kosten Ihnen zur Last fallen. Ob solche Auswechslungen notwendig sind, haben wir nach billigem Ermessen zu bestimmen.

Die zur Einbindung gehörigen Arbeitsleitungen samt Zubehör werden von Ihnen bis zum nächsten an das Netz der städtischen Straßenbahnen anschließenden Streckenausshalter instandgehalten, während uns die Instandhaltung von diesen Aushaltern an bis zu unserer Arbeitsleitung obliegt; die Kosten aller dieser Instandhaltungsarbeiten einschließlich etwaiger Auswechslungen werden von Ihnen getragen.

§ 5. Für die gemäß §§ 2 und 4 durchzuführenden Herstellungs- und Erhaltungsarbeiten gilt folgendes:

Sie haben die Ihnen obliegenden Arbeiten ohne Störung und Gefährdung des Betriebes und unter Aufsicht der Direktion der städtischen Straßenbahnen durchzuführen, mit der Sie auch die Art und Qualität der zur Verwendung gelangenden Konstruktionen und Materialien zu vereinbaren haben. Sollten zum Zwecke der Aufsicht über Ihre Arbeiten oder im Interesse der ungestörten Durchführung unseres Betriebes an Ort und Stelle Organe der städtischen Straßenbahnen verwendet werden müssen, so haben Sie uns die hiefür entfallenden Kosten zu vergüten. Die von uns auf Ihre Kosten zu bewirkenden Erhaltungsarbeiten sind wir nach Wahl entweder in eigener Regie oder durch einen Unternehmer auszuführen berechtigt. Für die in eigener Regie ausgeführten Arbeiten werden wir Ihnen die Selbstkosten nebst einem 20%igen Zuschlage auf die Arbeits- und Fuhrlohne als Entschädigung für Verwaltungskosten, für die von einem Unternehmer ausgeführten Arbeiten die an ihn bezahlten Preise nebst 5% Zuschlag als Entschädigung für Verwaltungskosten berechnen. Die erforderlichen Materialien werden wir Ihnen zum Selbstkostenpreise mit 5% Zuschlag als Entschädigung für Verwaltungskosten in Rechnung stellen.

Im Falle der Auflassung der im § 4 behandelten Geleiseanlagen haben Sie die Geleise der städtischen Straßenbahnen an der betreffenden Stelle in jenen Zustand zu versetzen, der Ihnen von der Direktion der städtischen Straßenbahnen bekannt gegeben wird.

§ 6. Sie haben Ihre Wagen, soweit sie auf der von Ihnen gemäß § 1, Abs. 1, mitbenützten Bahnstrecke verkehren, auf Grund der bereits vorgelegten Skizze auszuführen und für die Einzelheiten der elektrischen und mechanischen Einrichtung unsere Zustimmung einzuholen. Desgleichen bedürfen auch Änderungen der einmal genehmigten Bauart und Einrichtung unserer Zustimmung

§ 7. Ferner gelten für Bahnerhaltung und Betrieb auf der von Ihnen gemäß § 1 mitbenützten Strecke unserer Straßenbahnen folgende Bestimmungen:

- a) Ihre Wagen müssen sich stets in einem vollkommen betriebstüchtigen Zustande befinden.
- b) Ihr Fahrplan unterliegt für die mitbenützte Strecke unserer Zustimmung und darf ohne diese auch nicht vorübergehend abgeändert werden.
- c) Auf unserer Strecke darf einem Motorwagen nicht mehr als ein Beiwagen angehängt sein.
- d) Sie haben die Sicherheits-, Fahr-, Strecken- und Betriebsvorschriften, die nach den zufolge des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. November 1900, Z. 44.752/B für unsere Straßenbahnen geltenden technischen Konzessionsbedingungen einzuhalten sind oder die nach sonstigen Ihnen mitgeteilten behördlichen Anordnungen oder Verfügungen unserer Direktion für unseren Betrieb bestehen oder noch erlassen werden, auch bei Ihrem Verkehre auf unserer Strecke in allen Punkten, besonders aber hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Fahrzeit, genau zu beobachten. Diejenigen Ihrer Verfügungen, die Ihren Betrieb auf der mitbenützten Strecke betreffen, bedürfen unserer Zustimmung.
- e) Sie werden Ihre Bediensteten dazu verhalten, daß sie sich während der Fahrt auf unserer Strecke den Anordnungen unserer Direktion und ihrer Streckenaufsichtsorgane (Fahrmeister, Revisoren u. dgl.), insoferne diese Anordnungen den Verkehr zum Gegenstande haben, ebenso fügen, wie dies den Bediensteten der städtischen Straßenbahnen vorgeschrieben ist.

Insbondere sind unsere mit der Streckenaufsicht betrauten Beamten und Bediensteten berechtigt, etwaige Ungehörigkeiten Ihres Personales, wenn sie den Verkehr beeinträchtigen können, abzustellen. Wir werden die von unserem Personale erhalteten Anzeigen, welche solche Ungehörigkeiten oder einen etwaigen Ungehorsam Ihrer Bediensteten gegen die Anordnungen unserer Organe zum Gegenstande haben, Ihnen übermitteln und Sie werden die betreffenden Bediensteten angemessen bestrafen, wenn wir es verlangen.

Jene ihrer Bediensteten, die zum Wagenführer- oder Zugsbegleitungsdienste verwendet werden und den Anforderungen, die an einen tüchtigen Wagenführer oder Zugsbegleiter gestellt werden müssen, nicht entsprechen oder sich wiederholt eines Ungehorsams gegen die Anordnungen unserer Organe schuldig gemacht haben, sind Sie über unser Verlangen von dem Dienste auf unserer Strecke zu entfernen verpflichtet.

- f) Bei Betriebsstörungen ist das etwa zuerst auf dem Platze eintreffende Aufsichtsorgan Ihrer Gesellschaft solange berechtigt, die notwendigen Verfügungen zu treffen, bis ein Aufsichtsorgan unserer Straßenbahnen zur Stelle ist.

Wir werden unser Personal und Sie das Ihrige in dem Sinne beauftragen, daß sich die beiderseitigen Beamten und Bediensteten bei solchen und anderen Vorfällen gegenseitig in jeder Hinsicht zu unterstützen haben.

- g) Zur Einfahrt in die mitbenützte Strecke hat, wenn die Wagen gleichweit von der Einmündungsstelle entfernt sind, unser Wagen den Vorrang.

Alle gemeinschaftlich befahrenen Weichen werden für gewöhnlich auf die Fahrt unserer Wagen gerichtet. Etwaige Weichenwärter, die nach unserem billigen Ermessen bei der Abzweigung des Stockgleises in der Giselastraße oder bei der Einbindung nächst dem Wapleinsdorfer Viadukts der Südbahn erforderlich sind, werden von uns auf Ihre Kosten beigelegt; Sie werden uns die hiedurch erwachsenden Auslagen am Ende eines jeden Kalendervierteljahres rücksetzen.

§ 8. Wenn auf unserer im § 1 bezeichneten Bahnstrecke aus was immer für Ursachen Betriebsstörungen oder Unfälle vorkommen, haben wir und Ihre Gesellschaft einander aus diesem Anlasse weder für Sachbeschädigungen noch für einen etwaigen Entgang an Einnahmen Ersatz zu leisten.

Ansprüche dritter Personen, die infolge von Ereignungen beim Verkehre der Straßenbahnen auf der erwähnten Bahnstrecke erhoben werden, gehen zu Lasten jenes Vertragsteiles, durch oder bei dessen Wagen die Ereignung eingetreten ist.

Ist die Ereignung durch ein Zusammenwirken von Wagen beider Vertragsteile verursacht worden, so belasten Ansprüche dritter Personen nur jenen Vertragsteil, dessen Organe die Ereignung durch ihr Verschulden herbeigeführt haben.

Trifft in einem solchen Falle beiderseitige Organe ein Verschulden, so haben wir und Ihre Gesellschaft den Anspruch gemeinschaftlich und zwar je zur Hälfte zu befriedigen.

Wenn gegen einen Vertragsteil Ansprüche dritter Personen geltend gemacht werden, die nach den vorstehenden Bestimmungen ganz oder teilweise den anderen Vertragsteil treffen können, darf ein Vergleich über die Entschädigung nur im Einvernehmen beider Vertragsteile abgeschlossen werden. Sollte in einem solchen Falle über eine Entschädigung ein Rechtsstreit anhängig werden, so hat der geklagte Vertragsteil dem anderen den Streit zu verkünden. In demselben Verhältnisse, in welchem ein Vertragsteil die durch Urteil oder gerichtlichen Vergleich festgesetzte Entschädigung zu tragen hat, fallen ihm auch die Prozeßkosten einschließlich der Vertretungskosten des geklagten Vertragsteiles zur Last.

§ 9. Wenn infolge eines Unfalles beim Betriebe auf unserer im § 1 bezeichneten Bahnstrecke Angestellte oder Arbeiter unserer Straßenbahnen eine Körperverletzung erleiden oder getötet werden, finden folgende Bestimmungen Anwendung:

In nachstehenden Fällen

- a) wenn der Unfall nur durch oder bei Ihren Wagen eingetreten ist,
- b) wenn der Unfall durch ein Zusammenwirken Ihrer und unserer Wagen eingetreten ist, und Ihre Organe ihn durch ein Verschulden herbeigeführt haben,
- c) wenn der Unfall durch ein Zusammenwirken Ihrer und unserer Wagen eingetreten ist, und wenn er entweder durch höhere Gewalt verursacht worden ist, oder sowohl unsere als auch Ihre Organe hierbei ein Verschulden trifft, haben Sie uns einen Ersatz für jene Unfallsentschädigungen zu leisten, die wir aus dem Titel der von uns gemäß § 4 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, übernommenen Unfallversicherung unseres Personales den betreffenden Angestellten, Arbeitern oder deren Angehörigen auszubehalten verpflichtet sind.

Der Ersatz besteht in den Fällen a) und b) aus dem ganzen Betrage, im Falle c) aus der Hälfte der von uns zu gewährenden Unfallsentschädigung.

Bei der Festsetzung der Unfallsentschädigung werden wir im Einvernehmen mit Ihnen vorgehen. Sollte über eine solche Entschädigung ein Rechtsstreit anhängig werden, so gelangen die Bestimmungen des § 8, letzter Absatz, zur Anwendung.

§ 10. Die für den Betrieb der Bahnstrecke vom Magleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Haidacker-gasse im XII. Bezirke (Haltestelle Friedhoffstraße der Wiener Lokalbahnen) erforderliche elektrische Energie stellen wir Ihnen aus unserer Oberleitung, an welche die der Wiener Lokalbahnen einerseits beim genannten Viadukte, andererseits hinter dem Meidlinger Südbahnhofe unter Einfügung einer durch Schalter überbrückbaren Streckentrennung angeschlossen wird, als Gleichstrom von ungefähr 500 Volt Gebrauchsspannung bei.

Es steht uns hierbei jederzeit frei, die Schaltung nach unseren Gutdünken vorzunehmen. Wir sind aber auch berechtigt, eine eigene Speiseleitung zur Ausföhrung zu bringen und an die Arbeitsleitung der Wiener Lokalbahnen anzuschließen; die hiefür auslaufenden Kosten gehen auf unsere Rechnung, ausgenommen die des Anschlusses von den nächst den Oberleitungsmaßten anzubringenden Kabelkasten bis zur Arbeitsleitung, welche Ihre Gesellschaft belasten. Sie werden diesen Anschluß auch auf Ihre Kosten erhalten.

§ 11. a) Für jeden auf der Strecke von der Endstation Giselstraße an bis zur Haidacker-gasse (Haltestelle Friedhoffstraße) im XII. Bezirke ein- oder aussteigenden Fahrgast werden Sie Fahrtscheine zu 30 Hellern ausgeben.

- b) für jeden auf der Strecke vom Magleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Haidacker-gasse (Haltestelle Friedhoffstraße) ein- oder aussteigenden Fahrgast, der über diese Strecke nicht hinausfährt, werden Sie an Wochentagen, wie an Sonn- und Feiertagen Fahrtscheine zu 15 Hellern ausgeben.
- c) Die Tarife für die Relationen zwischen den Stationen und Haltestellen Ihrer Teilstrecke Baden—Haltestelle Friedhoffstraße einerseits und jeder Haltestelle Ihrer Teilstrecke Giselstraße—Haltestelle Friedhoffstraße andererseits haben Sie derart festzusetzen, daß es für den Fahrgast keinen Unterschied im Fahrpreise begründet, auf welcher Haltestelle der zuletzt erwähnten Teilstrecke er ein- oder aussteigt.

Format, Ausstattung und Text der Fahrtscheine sind unserer Genehmigung zu unterziehen. Ohne unsere Zustimmung darf der unter a) bezeichnete Fahrpreis nicht herabgesetzt und der unter b) bezeichnete nicht erhöht werden.

Die konzessionsmäßige Verpflichtung Ihrer Gesellschaft zur Ausgabe von Amtsfreikarten wird durch die vorstehenden Bestimmungen nicht berührt.

§ 12. Als Entgelt für alle uns nach den §§ 1, 2, 4 und 10 dieses Übereinkommens obliegenden Leistungen und als Ersatz für die unseren Straßenbahnen entgehenden Einnahmen bezahlen Sie uns

- a) für jeden gemäß § 11 a) und c) an Wochentagen ausgegebenen Fahrchein 80% jenes Fahrpreises (dermalen 12 h), den ein Fahrgast jeweilig für die direkte Fahrt von der Kärntnerstraße über die im § 1, Absatz 1, bezeichnete Strecke bis zum Meidlinger Südbahnhofe an Wochentagen zu entrichten hätte, wenn die Bahnstrecke vom Mapleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zum Meidlinger Südbahnhofe in unser Straßenbahnnetz einbezogen wäre;
- b) für jeden gemäß 11 a) und c) an Sonn- und Feiertagen ausgegebenen Fahrchein 80% jenes Fahrpreises (dermalen 20 h), den ein Fahrgast jeweilig für die direkte Fahrt von der Kärntnerstraße über die im § 1, Absatz 1, bezeichnete Strecke bis zum Meidlinger Südbahnhofe an Sonn- und Feiertagen zu entrichten hätte, wenn die Bahnstrecke vom Mapleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zum Meidlinger Südbahnhofe in unser Straßenbahnnetz einbezogen wäre;
- c) für jeden gemäß § 11 b) ausgegebenen Fahrchein einen Betrag von fünf Hellern.

Der Berechnung des unter a) und b) bedungenen Entgeltes ist nur der normale Fahrpreis unserer Straßenbahnen zu Grunde zu legen, so daß alle tarifmäßigen oder nicht tarifmäßigen Fahrpreisbegünstigungen, die für bestimmte Tageszeiten, für bestimmte Gattungen von Fahrgästen oder für einzelne Fahrgäste zugestanden sind, ebenso außer Betracht bleiben, wie die für Zeit- oder Streckenkarten zu entrichtenden Pauschalbeträge.

Von den durch Ihre Gesellschaft in der Strecke vom Mapleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Haidadergasse ausgegebenen Amtsfreikarten ist kein Entgelt zu entrichten.

Während der ersten drei Jahre der Mitbenützung der im § 1, Absatz 1, genannten Bahnstrecke ist das unter a) und b) bezeichnete Entgelt nicht mit dem dort angeführten, sondern nur mit dem Betrage von neun Hellern für jeden gemäß § 11 a) und c) ausgegebenen Fahrchein zu entrichten.

Die uns nach den vorstehenden Bestimmungen zukommenden Beträge werden Sie uns für jeden Monat binnen 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung bezahlen.

Sie werden uns die Kontrolle hinsichtlich der von Ihnen gemäß § 11 ausgegebenen Fahrcheine ermöglichen, worüber Sie die Einzelheiten mit uns noch zu vereinbaren haben.

Jedenfalls werden Sie aber unseren in Uniform befindlichen oder mit dem Dienstesabzeichen versehenen Aufsichtsorganen, wenn sie im Dienste stehen, die unentgeltliche Benützung Ihrer Wagen auf unserer im § 1, Absatz 1, bezeichneten Strecke gestatten, wobei auf einem Wagen nicht mehr als zwei solcher Organe zugleich anwesend sein dürfen. Unseren in Uniform befindlichen oder mit dem Dienstesabzeichen versehenen Revisoren gestatten Sie überdies, wenn sie im Dienste stehen, auch noch die Benützung Ihrer Wagen in der Strecke vom Mapleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zu Ihrer Haltestelle Friedhoffstraße, wobei aber auf einem Wagen nicht mehr als einer unserer Revisoren anwesend sein darf.

§ 13. Sie gestatten uns die Mitbenützung Ihrer Bahnstrecke vom Mapleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zur Haidadergasse im XII. Bezirke unter den in diesem Übereinkommen enthaltenen Bedingungen auf die Konzessionsdauer Ihrer Linie von Wien nach Wiener-Neudorf.

In dieser Mitbenützung ist nicht nur die Benützung der Geleiseanlage der Wiener Lokalbahnen samt elektrischer Ausrüstung für den Verkehr der Wagen unserer Straßenbahnen, sondern auch der Bezug der zu diesem Verkehre erforderlichen, von unseren Straßenbahnen gemäß § 10 gelieferten elektrischen Energie aus der Oberleitung der Wiener Lokalbahnen inbegriffen.

§ 14. Die Mitbenützung der im § 13 bezeichneten Bahnstrecke räumen Sie uns nur für Betriebsfahrten, das ist für solche Fahrten, durch welche Wagen der städtischen Straßenbahnen ohne Mitnahme von Fahrgästen oder Frachten von einem Punkte des städtischen Straßenbahnnetzes auf einen anderen gebracht werden sollen, sowie für den Transport eigener Frachten der städtischen Straßenbahnen oder von Frachten für den sonstigen Bedarf der Gemeinde Wien ein. Ein Entgelt haben wir hiefür nicht zu entrichten. Durch die Mitbenützung zu den gedachten Zwecken darf der Verkehr der Wiener Lokalbahnen nicht beeinträchtigt werden.

§ 15. Für Bahnerhaltung und Betrieb auf der von uns gemäß § 13 mitbenützten Bahnstrecke Ihrer Gesellschaft gelten folgende Bedingungen:

- a) Sie werden die Arbeitsleitung derart einrichten, daß die Wagen der städtischen Straßenbahnen mit dem Bügelstromabnehmer anstandslos fahren und umkehren können.
- b) Wir haben die Sicherheits-, Fahr-, Strecken- und Betriebsvorschriften, die auf Grund Ihrer technischen Konzessionsbedingungen, weiterer behördlicher Anordnungen oder Verfügungen Ihrer Direktion für Ihren Betrieb bestehen oder noch erlassen werden, auch bei unserem Verkehre auf der mitbenützten Strecke, besonders hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Fahrzeit zu beobachten.
- c) Zur Einfahrt in die mitbenützte Strecke hat, wenn die Wagen gleich weit von der Einmündungsstelle entfernt sind, Ihr Wagen den Vorrang. Alle gemeinschaftlich befahrenen Weichen werden für gewöhnlich auf die Fahrt Ihrer Wagen gerichtet.

Ferner finden die im § 7 unter e) und f), sowie die in den §§ 8 und 9 enthaltenen Bestimmungen auch auf die im § 13 bezeichnete Bahnstrecke Anwendung, und zwar die Bestimmungen des § 7 e) und f) derart, daß die daselbst Ihnen auferlegten Verbindlichkeiten für die eben erwähnte Bahnstrecke uns treffen, während die dort uns angelasteten Verpflichtungen für diese Strecke von Ihnen zu erfüllen sind.

§ 16. Durch die Bestimmungen der §§ 13 bis einschließlich 15 werden die Vereinbarungen, die wir mit Ihnen zufolge Stadtratsbeschlusses vom 23. Jänner 1903, Z. 494, über die Mitbenützung der Geleise Ihrer Linie von Wien nach Wiener-Neudorf nächst der Philadelphiabrücke getroffen haben, nicht berührt.

In Betreff der Mitbenützung unserer Arbeitsleitung samt Zubehör, die wir über Ihren von uns mitbenützten Geleisen angebracht haben, haben Sie mit uns noch eine Vereinbarung zu treffen.

Sie erklären sich damit einverstanden, daß wir auf der Grundfläche zwischen dem Meidlinger Südbahnhofe und der Philadelphiabrücke, die Sie von der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in Bestand genommen haben — die Zustimmung der genannten Gesellschaft vorausgesetzt — ein Stockgeleise nach einem zu vereinbarenden Projekte errichten.

§ 17. Das vorliegende Übereinkommen erlischt, wenn die Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf in das Eigentum einer dritten Person übergeht.

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

§ 19. 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 unserer Firma allein kompetent.

Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen

Dr. Karl Lueger m. p.

Wir erklären uns mit dem Inhalte dieses Schlußbriefes vollkommen einverstanden.

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Bestandvertrag,

der zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 14. April 1905, Z. 4739, zwischen der Gemeinde Wien, die hiebei auch namens des Wiener Bürgerhospitalfonds auftritt, als Bestandgeberin und der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, I. Landstrongasse 5 — im folgenden kurz die „Gesellschaft“ genannt — als Bestandnehmerin abgeschlossen wurde wie folgt:

§ 1. Die Gemeinde Wien gibt der Gesellschaft und diese nimmt von ihr die unten angeführten Teilflächen der Kat.-Parz. 629 und 630/1, inliegend im Grundbuche für landtätliche Liegenschaften unter Einlage-Zahl 390, sowie der Kat.-Parz. 705/4, inliegend im Grundbuche des V. Bezirkes unter Einlage-Zahl 815, sämtlich Eigentum des Wiener Bürgerhospitalfonds ferner die gleichfalls unten angeführten Teilflächen der Kat.-Parz. 1735/1 und 1736/2, eingetragen im Verzeichnisse des öffentlichen Gutes für den V. Bezirk und Eigentum der Gemeinde Wien, in Bestand,

Diese im betreffenden Plane A) dargestellten Grundstücke sind folgende:

- a) die im Plane mit den Buchstaben a b c d e f g a umschriebene Teilfläche Kat.-Parz. 629 im Ausmaße von 10.970 m²,
- b) die im Plane mit den Buchstaben e f g h e umschriebene Teilfläche der Kat.-Parz. 629 im Ausmaße von 729 m²,
- c) die im Plane mit den Buchstaben i k l m n o p i umschriebenen Teilflächen der Kat.-Parz. 629 und 705/4 im Ausmaße von 8110 m²,
- d) die im Plane mit den Buchstaben a b c d l m n o a umschriebene Teilfläche der Kat.-Parz. 629 im Ausmaße von 5376 m²,
- e) die im Plane mit den Buchstaben a g t u v q r a umschriebenen Teilflächen der Kat.-Parz. 1735/1 und 1736/2 im Ausmaße von 691 m², sowie die im Plane mit den Buchstaben t v u t umschriebene Teilfläche der Kat.-Parz. 630/1 im Ausmaße von 117 m².

Die Gesellschaft wird die unter a) bis e) bezeichneten Grundflächen teils zur Anlage des Frachtenbahnhofes Magleinsdorf samt den dazu gehörigen Baulichkeiten und Geleisen, teils als Lagerplätze verwenden.

In Betreff der unter a) bis d) bezeichneten Grundflächen tritt der Bestandvertrag am 1. Mai 1905 in Kraft, ausgenommen jene Teile dieser Flächen, die dritten Personen in Bestand gegeben sind und von diesen nach dem 1. Mai 1905 geräumt werden. Hinsichtlich solcher Grundteile nimmt das Bestandverhältnis erst mit dem Tage der Räumung seinen Anfang.

Hinsichtlich der unter a) und c) bezeichneten Grundflächen wird der Bestandvertrag auf die Konzeptionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf, d. i. falls die Konzeption nicht früher erkauft, bis zum 10. März 1975, hinsichtlich der unter b) und d) bezeichneten Grundflächen gegen eine beiden Teilen jederzeit zustehende einhalbjährige Kündigung, aber keinesfalls länger als auf die oberwähnte Konzeptionsdauer abgeschlossen.

In Betreff der unter e) angeführten Grundstücke nimmt der Bestandvertrag erst mit dem Zeitpunkte seinen Anfang, in dem die Marx-Meidlingerstraße bei der Einmündung in die Gürtelstraße nach den teils schon jetzt, teils erst beim Abschlusse dieses Übereinkommens vom Gemeinderate genehmigten Baulinien durchgeführt sein wird, und währt auf die dann noch übrige Konzeptionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf.

§ 2. Der Bestandzins wird für alle im § 1 bezeichneten Grundflächen mit 56 Hellern für jeden Quadratmeter des dabelst angeführten Ausmaßes festgesetzt.

Hinsichtlich der unter a), c) und e) bezeichneten Grundflächen findet nach dem jedesmaligen Ablaufe einer zehnjährigen Frist eine Erhöhung des jeweilig geltenden Bestandzinses um 15% statt.

Der Lauf der für die erste Erhöhung maßgebenden Frist wird vom 1. Jänner 1900 an gerechnet. Für die Bemessung des Bestandzinses wird die im § 1 unter e) bezeichnete Grundfläche unbeschadet dem späteren Vertragsbeginne (§ 1, letzter Absatz) so betrachtet, als ob der Vertrag in Betreff ihrer bereits am 1. Jänner 1900 in Kraft getreten wäre.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Bestandzins in vierteljährigen, im vorhinein fälligen Raten, u. zw. in den ersten acht Tagen der Monate Februar, Mai, August und November eines jeden Jahres bei der städtischen Hauptkasse einzubezahlen.

§ 3. Insoferne die den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Grundflächen dritten Personen in Bestand gegeben sind, wird die Gemeinde Wien diese Bestandverträge ohne Verzug kündigen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die Entschädigung der bisherigen Pächter für einen von ihr etwa gewünschten vorzeitigen Rücktritt vom Pachtverhältnisse aus Eigenem zu bestreiten und von dem ihr etwa konzeptionsgemäß zustehenden Enteignungsrechte hinsichtlich der im § 1 bezeichneten Grundflächen gegen die Gemeinde Wien keinen Gebrauch zu machen, den Fall des § 4 1, letzten Absatzes, ausgenommen.

§ 4. a) Der Bestandgrund darf zu keinem anderen als dem vertragsmäßigen Zwecke verwendet werden. Jede Abänderung in dieser Beziehung ist bei Auflösung des Bestandverhältnisses und Ersatz des der Gemeinde Wien zugesügten Schadens untersagt, wenn nicht eine besondere Bewilligung der Gemeinde Wien hierzu erwirkt worden ist.

Die Auflösung des Bestandverhältnisses ist in diesem Falle aber nur dann zulässig, wenn die Gesellschaft vorher zur Einhaltung ihrer Vertragspflichten aufgefordert worden ist und dieser Aufforderung binnen 30 Tagen nicht entsprochen hat.

- b) Soweit der Bestandgrund als Lagerplatz für Holz, Baumaterialien oder andere feuergefährliche Gegenstände benützt wird, hat die Gesellschaft den von den politischen oder Gemeindebehörden wegen Aufsichtung, Quantität des Holzes u. s. w., sowie dessen allfälliger Aufbewahrung in feuer sichereren Gebäuden bereits erlassenen oder erst zu erlassenden Aufträgen auf ihre eigenen Kosten innerhalb der behördlich bestimmten Termine nachzukommen, hingegen erteilt die Gemeinde Wien vom Standpunkte des Grundeigentums die Bewilligung, daß derlei in solchen Fällen über behördlichen Auftrag auszuführende feuer sicherere Gebäude auf dem Bestandgrunde von der Gesellschaft auf deren eigenen Kosten hergestellt werden dürfen.
- c) Die Gesellschaft hat die von der Gemeindebehörde angeordnete Reinigung und Bespritzung, sowie im Winter die Bestreuung des Trottoirs längs der Gassenfront des Bestandgrundes in der vorgeschriebenen Weise auf ihre eigenen Kosten vornehmen zu lassen. Auch auf den in Bestand genommenen Flächen hat sie jede Staubeentwicklung durch ausgiebige Bespritzung hintanzuhalten.
- d) Alle angelegten Brunnen, ferner alle Anpflanzungen bilden ein Zubehör des Bestandgrundes; bei Endigung des Bestandverhältnisses kann die Gesellschaft hierfür keine Entschädigung begehren.
- e) Die Gesellschaft hat die notwendigen Wasserabzugsgräben, sowie auch die zum Schutze gegen das Einfahren erforderlichen Gräben und Planen und zwar nach den Angaben des Magistrates, soweit sie nicht schon bestehen, auf ihre Kosten neu herstellen und sowohl die schon bestehenden, als auch die von ihr hergestellten auf ihre Kosten während der ganzen Bestandszeit zu erhalten, widrigenfalls die Gemeinde Wien zu deren Herstellung und Erhaltung auf Kosten der Gesellschaft berechtigt ist.

Jede nicht durch den vertragmäßigen Gebrauch bedingte Verringerung der Substanz des Bestandgrundes, etwa durch Gewinnung oder Wegschaffung von Rasenziegeln, Erde, Sand, Lehm, Steinen, Schotter oder dergl., ist der Gesellschaft bei sonstiger Auflösung des Bestandverhältnisses und Ersatzleistung an die Gemeinde untersagt. Die Auflösung des Bestandverhältnisses ist in diesem Falle aber nur dann zulässig, wenn die Gesellschaft zur Einhaltung der Vertragspflichten und Wiederinstandsetzung des Grundes aufgefordert worden ist und dieser Aufforderung binnen 30 Tagen nicht entsprochen hat.

Die Gesellschaft darf ferner die Begrenzung des Grundes nicht eigenmächtig ändern.

- f) Die Gesellschaft hat Sorge zu tragen, daß der Bestandgrund von den Anrainern nicht geschmälert und von niemanden unberechtigt als Ablagerungsplatz benützt werde, daß ferner auf dem Bestandgrunde außer den alten und gewöhnlichen Geh- und Fahrwegen, welche die Gesellschaft zu belassen hat, keine neuen Wege entstehen. In allen derartigen oder sonstigen Fällen von Besitzstörung hat die Gesellschaft dem Magistrate ungesäumt die Anzeige zu erstatten.

Im Falle der Vernachlässigung dieser Pflichten haftet die Gesellschaft der Gemeinde Wien für allen daraus erwachsenden Schaden.

- g) Die Gesellschaft darf den Bestandgrund nur nach vorher eingeholter schriftlicher Bewilligung des Magistrates ganz oder teilweise in Austerbestand geben, widrigenfalls das Bestandverhältnis sofort vierzehntägig aufgekündigt und unabhängig davon eine Vertragsstrafe im Betrage des Vierteljahrzinses eingehoben werden kann. Ausgenommen hiervon ist die Austervermietung an Verfrächter des Bahnunternehmens zur Unterbringung und Aufbewahrung von Frachtgütern; für diesen Zweck gestattet die Gemeinde Wien als Grundeigentümerin auch die Ausführung von Baulichkeiten;
- h) Die Gemeinde Wien übernimmt alle den Bestandgrund treffenden landesfürstlichen Steuern und Abgaben auf ihre Kosten, dagegen hat die Gesellschaft die Hauszinssteuer samt Zuschlägen für die auf dem Bestandgrunde erbauten Objekte aus Eigenem zu bestreiten;
- i) Alle Elementarereignisse und alle wie immer namenhabenden außerordentlichen Unglücksfälle fallen der Gesellschaft allein zur Last. Sie kann aus diesem Titel von der Gemeinde Wien keinen Nachlaß am Bestandzins beanspruchen;
- k) Die Gesellschaft hat auf die Dauer des Bestandverhältnisses zur Sicherstellung ihrer daraus entspringenden Verpflichtungen eine Sicherheit im Betrage des halben Jahreszinses zu erlegen, und zwar entweder in barem Gelde oder in Sparcasse-Einlagen oder in pupillar-sicheren österreichischen Wertpapieren, welche nach dem Kurse des Erlagstages berechnet werden.

Über diese Sicherheit wird der Gesellschaft ein Erlagschein eingehändigt; nach Endigung des Bestandverhältnisses und nach vollständiger Erfüllung aller Vertragsverpflichtungen, insbesondere der Zahlungs- und Räumungsverbindlichkeiten, wird die Sicherheit der Gesellschaft wieder ausgefolgt.

Eine in barem erlegte Sicherheit wird nicht verzinst; dagegen gebühren die Zinsen der erlegten Schuldverschreibungen der Gesellschaft und werden ihr die betreffenden Kupons, wenn sie ihre Verbindlichkeiten erfüllt hat, bei der städtischen Hauptkasse in Wien ausgefolgt.

Falls die Sicherheit aus irgend einem Grunde unter die oben angegebene Höhe herabgemindert, oder ganz oder teilweise eingezogen wird, ist sie über Aufforderung sofort auf die vorgeschriebene Höhe zu ergänzen, bezw. neu zu erlegen, widrigenfalls die Folgen des Punktes 1) eintreten.

Die Sicherheit haftet für die Erfüllung aller der Gesellschaft nach diesem Übereinkommen obliegenden Verbindlichkeiten;

- l) Falls auch nur eine der Vertragsbedingungen nicht genau erfüllt wird, insbesondere wenn der Bestandzins nicht rechtzeitig oder nicht vollständig bezahlt wird, ist die Gemeinde Wien nach ihrem Ermessen berechtigt, entweder die Gesellschaft im gerichtlichen Wege zur Erfüllung der Vertragsbedingungen zu verhalten, oder den Bestandvertrag, sofern ihr nicht das Recht der sofortigen Auflösung ohne Kündigung zusteht (Punkt a) und e), im Wege einer dreißigtägigen Aufkündigung aufzulösen, die Grundstücke weiter in Bestand zu geben und von der Gesellschaft den Ersatz eines etwa hiedurch eintretenden Entganges an Einnahmen zu beanspruchen.

In diesem Falle bleibt es aber der Gesellschaft unbenommen, von dem ihr etwa konzessionsmäßig zustehenden Enteignungsrechte hinsichtlich der in Bestand genommenen Gründe Gebrauch zu machen;

- m) Bei Endigung des Bestandverhältnisses hat die Gesellschaft sämtliche auf dem Bestandgrunde vorhandenen Baulichkeiten ohne Anspruch auf irgend eine Entschädigung auf ihre eigenen Kosten wieder zu entfernen und den Grund in den vorigen Stand zu versetzen.

§ 5. Dieser Bestandvertrag erlischt, wenn die Lokalbahn von Wien nach Wiener-Neudorf in das Eigentum einer dritten Person übergeht.

§ 6. Mit dem 1. Mai 1905 erlischt der zwischen der Gemeinde Wien namens des Wiener Bürgerspitalfonds und der Gesellschaft errichtete Bestandvertrag vom 8. August 1893.

§ 7. Bei allen aus dem Bestandverhältnisse etwa entstehenden Rechtsstreitigkeiten, welche nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in I. Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der Wiener Gemeindevertretung, I., Rathaus, ausschließlich zuständig.

§ 8. Beide Teile verzichten auf das Recht, diesen Vertrag wegen etwaiger Verletzung über die Hälfte des wahren Wertes anzufechten.

§ 9. Die aus Anlaß der Errichtung dieses Vertrages zu bestreitenden Gebühren trägt die Gesellschaft allein.

§ 10. Dieser Vertrag wird in einem Originale ausgefertigt und bei der Gemeinde zurückbehalten; der Gesellschaft steht es jederzeit frei, sich auf ihre Kosten eine vidimierte Abschrift anfertigen zu lassen.

Urkund dessen nachstehende Fertigungen.

Wien, am 2. Dezember 1905.

Für die Gemeinde Wien:

Der Bürgermeister:

Dr. Karl Lueger m. p.

Stadtrat:

Stadtrat:

Josef C. Gfottbauer m. p.

Franz Hoß m. p.

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Die Ausfertigung des im Protokolle gleichfalls vorgesehenen Übereinkommens wegen Lieferung der elektrischen Energie aus den städtischen Elektrizitätswerken fällt nicht mehr in das Berichtsjahr.

Infolge des Abschlusses verschiedener Grundtransaktionen war die Gemeinde in die Lage versetzt worden, die Gürtelstraße in der Strecke vom Maßleinsdorfer Viadukte bis zur Einmündung der Eichenstraße und letztere vom Gürtel bis zur Wolfganggasse in definitiver Trassen- und Höhenlage auszuführen; es war daher auf diese neue Situation bei der Herstellung der Einbindung der Lokalbahngeleise in die Straßenbahngeleise nächst dem Maßleinsdorfer Viadukte sowie bei Errichtung der früher erwähnten Bahnhof-Hochbauten und bei Einlegung der dazu gehörigen Geleise Rücksicht zu nehmen; außerdem mußte auch bei der am 15. Mai abgehaltenen politischen Begehung, betreffend die von der Gesellschaft beabsichtigten Abänderungen und Ergänzungen ihrer Bahnstrecken, die Umlegung der bestehenden Geleise in der Strecke von km 0·0 bis 0·2/3 in die neue Gürtelstraße gefordert werden.

Diese sowie die übrigen von der Gemeinde bei der politischen Begehung gestellten Forderungen wurden mit einer Ausnahme von der Gesellschaft angenommen. Die Gesellschaft lehnte lediglich die von der Gemeinde geforderte seinerzeitige Herstellung einer Überführung des in km 3·7 zu erbauenden Überholungsgeleises über die an Stelle des gegenwärtigen Feldweges projektierte Straße ab.

Über diese Frage behielt sich das k. k. Eisenbahnministerium die Entscheidung vor.

k) Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauß & Co.

Als Änderung im Bestande ist anzuführen, daß auf der Linie nach Mödling die Haltestelle Gallgasse errichtet wurde.

Im Berichtsjahre wurden die Beziehungen zwischen der Gemeinde Wien und der Gesellschaft gespannt und zwar dadurch, daß mit der letzteren eine Verständigung über die Auslegung einer Bestimmung des Vertrages vom 27. Mai 1885, betreffend die Benützung der Straßen im II. und XX. Bezirke nicht erzielt werden konnte. Die Entstehung und der Verlauf dieses Streites, dessen Anfang bereits in das Jahr 1904 fällt, und der in der Folge eine nicht geringe Bedeutung erlangte, ergibt sich aus nachstehender Darstellung.

Nach § 3 des oberwähnten Vertrages hat die Gesellschaft für die Benützung städtischer Straßengründe im II. und XX. Bezirke zum Baue und Betriebe der Dampftramwaylinien von Wien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf ein Entgelt zu entrichten. Dieses Entgelt setzt sich zusammen aus einer Abgabe von 10 fl. = 20 K per je 100 m Bahnlänge auf städtischen Straßengründen und überdies aus einer Abgabe vom Reinertragnisse. Diese letztere Abgabe wird bemessen nach dem Betrage, um welchen das Reinertragnisse 6% des investierten Kapitals übersteigt; sie beträgt bei einem Reinertragnisse von 6 bis 7% ein Zehntel von diesem siebenten Prozent oder dessen Bruchteil, bei einem Reinertragnisse von 7 bis 8% überdies noch zwei Zehntel von diesem achten Prozent oder dessen Bruchteil und erhöht sich nach dieser Skala stufenweise, wobei aber von dem 10% übersteigenden Reinertragnisse die Hälfte an die Gemeinde abzuführen ist.

Der fixe Betrag von 20 K per 100 m Bahnlänge ist jährlich im vorhinein zu bezahlen. Die perzentuelle Abgabe vom Reinertragnisse ist sofort nach erfolgter Veröffentlichung des Jahresrechnungsabschlusses der Bahnunternehmung, längstens aber bis 30. Juni jeden Jahres für das vorhergegangene Jahr an die städtische Hauptkassa abzuführen.

Die feste Abgabe wurde von der Gesellschaft regelmäßig und zwar am 1. Jänner jeden Jahres entrichtet.

Behufs Bemessung der Abgabe vom Reinertragnisse hat der Magistrat zu Beginn des Jahres 1887 die erforderlichen Daten über Anlagekapital und Reinertrag pro 1886 von der Unternehmung verlangt, nachdem der Betrieb der Dampftramwaylinien am 7. Juni 1886 eröffnet worden war. Die Unternehmung legte über diese Aufforderung eine Betriebs=Schlußrechnung pro 1886 vor, in welcher die Einnahmen und Ausgaben ohne Zuweisung irgend eines Betrages an einen Reservefonds, Erneuerungsfonds, Amortisationsfonds und dergleichen einander gegenübergestellt sind. Der Betriebsüberschuß betrug 24.925 fl. 42 kr., was bei dem damaligen Anlagekapitale von 1,200.000 fl. einer ungefähren Verzinsung von 3·6% gleichkam. Es entfiel demnach die Bemessung einer Abgabe.

In ähnlicher Weise hat die Gesellschaft auch den Betriebsüberschuß für das Jahr 1887 ausgewiesen, ohne daß sie hierbei Rücklagen für Fonds in Betracht gezogen hätte. Für die Jahre 1888 bis einschließlich 1902 fand sich beim Magistrate kein Geschäftsbericht der Gesellschaft und keinerlei aktenmäßige Behandlung eines solchen vor. Mit dem Schreiben vom 18. Dezember 1903, hat der Magistrat daher die Gesellschaft aufgefordert, die Rechnungsabchlüsse für die erwähnten Jahre einzusenden, welchem Ansinnen die Gesellschaft entsprach, indem sie zugleich bemerkte, daß sie ihre Geschäftsberichte seit 1888 in jedem Jahre dem Magistrate übermittelt habe. Die Gesellschaft legte hiebei ihrem Schreiben eine Zusammenstellung der Reinertragnisse für die in Rede stehenden Geschäftsjahre bei, in welcher von den Betriebsüberschüssen Zuweisungen an den Amortisationsfonds, Reservefonds, Erneuerungsfonds, ferner Generalkosten in Abzug gebracht worden waren, wodurch sich allerdings eine 6% nicht erreichende Verzinsung des Anlagekapitales ergab. Werden jedoch diese Zuweisungen und Abzugsposten nicht berücksichtigt, so ergibt sich zwar für die Jahre 1888 bis einschließlich 1896, ferner 1901 und 1902 auch eine Verzinsung von weniger als 6%, aber für die Jahre 1897 bis einschließlich 1900 eine Verzinsung von mehr als 6%, so daß die vertragsmäßige Abgabe für diese Jahre ausmachen würde: Für 1897 532 K 35 h, für 1898 648 K 97 h, für 1899 767 K 97 h, für 1900 1229 K 12 h.

Da der Magistrat der Ansicht war, daß als Reinertrag im Sinne des Vertrages der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ohne Rücksicht auf die den Fonds zugewiesenen Summen anzusehen sei, wurde die Gesellschaft mit dem Magistratsdekrete vom 2. März 1904 aufgefordert, die erwähnten Abgaben samt 6% Verzugszinsen vom 30. Juni jenen Jahres an, in welchem sie vertragsmäßig hätten entrichtet werden müssen, einzubezahlen. Die Gesellschaft vertrat jedoch in ihrer Erwiderung den Standpunkt, daß sie zur Entrichtung der geforderten Abgaben nicht verpflichtet sei, weil die Zuweisungen zum Amortisationsfonds, zum Reservefonds und zum Erneuerungsfonds bei Feststellung des Reingewinnes als Abzugsposten zu behandeln seien, so daß die 6% Verzinsung des Anlagekapitales nicht erreicht worden sei.

In seiner Erwiderung vom 24. März 1904 hielt der Magistrat seinen Rechtsstandpunkt aufrecht und forderte die Gesellschaft neuerlich zur Einzahlung der Abgaben samt Verzugszinsen auf, mit der Androhung, daß sich die Gemeinde Wien aus der Caution der Gesellschaft schadlos halten würde.

Hierauf hat die Gesellschaft in einer neuerlichen Eingabe wieder die Anschauung des Magistrates bekämpft und insbesondere auch bestritten, daß der Magistrat kompetent sei, einen Verfall der Kaution auszusprechen, weil hiezu nur die Gemeinde Wien durch ihre gesetzliche Vertretung, den Gemeinderat, befugt sei.

Seither erschien auch der Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Jahr 1903.

Auf Grund desselben wurde der Betriebsüberschuß der nördlichen Linie für das erwähnte Jahr mit 182.010 K 61 h (gleichfalls ohne Abzug für die Fonds) festgestellt, was einer Verzinsung von 6·94% des Anlagekapitales gleichkommt. Die Abgabe würde sonach für jenes Jahr 2472 K 29 h betragen.

Die Gesellschaft hatte auch diese Abgabe am 30. Juni 1904 als dem Fälligkeitstage nicht entrichtet und im Schreiben vom 5. Oktober 1904, bemerkt, daß nach ihrer Auslegung des Vertrages aus dem Ertragnisse des Jahres 1903 eine Abgabe nicht zu zahlen sei.

Die Gemeinde hielt nun daran fest, daß ihre Forderung auf Leistung der Abgabe für die Jahre 1897 bis einschließlich 1900 begründet sei. Sie betrachtete die Abgabe zusammen mit dem fixen Entgelte als einen Bestandzins für den Gebrauch der Straßengründe durch die Unternehmung (§ 1090 a. b. G. B.).

Die rückständige Abgabe vom Reinertragnisse war vom Magistrate im März 1904 zweimal eingemahnt und von der Gesellschaft zu dem auf die zweite Mahnung folgenden Zinstermine, d. i. am 30. Juni 1904 nicht entrichtet worden. Im Hinblick auf die für diesen Fall zutreffenden Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes faßte der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 29. November 1904 den Beschluß, der Gesellschaft folgendes mitzuteilen:

„Nachdem die Gesellschaft die perzentuelle Abgabe vom Reinertragnisse, welche sie nach § 3 des Vertrages vom 27. Mai 1885 für die Jahre 1897, 1898, 1899 und 1900 zu entrichten verpflichtet war, ungeachtet der mit den Magistratsdekreten vom 2. März 1904 und vom 24. März 1904 erfolgten Einmahnungen nicht bezahlt hat und demnach mit einem Teile des Bestandzinses für die im § 1 des erwähnten Vertrages bezeichneten Straßengründe im II. und XX. Bezirke über den auf die Einmahnung folgenden Zinstermin, d. i. den 30. Juni 1904 hinaus rückständig geblieben ist, wird der Vertrag vom 27. Mai 1885 auf Grund des § 1118 a. b. G. B. aufgelöst.

Die Gesellschaft wird daher aufgefordert, die Benützung der im § 1 dieses Vertrages bezeichneten städtischen Straßengründe zum Betriebe der Dampftramwaylinien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf binnen vierzehn Tagen, von der Zustellung dieser Aufforderung an gerechnet einzustellen.“

Dieser Beschluß ist der Gesellschaft notariell bekannt gegeben worden.

Da innerhalb der gesetzlichen achttägigen Frist gegen diese Mitteilung keine Einwendungen beim kompetenten Gerichte eingebracht worden waren, hat der Magistrat beim k. k. Bezirksgerichte Leopoldstadt I um zwangsweise Räumung der Straßengründe angeführt, nachdem die der Gesellschaft mitgeteilte Erklärung der Gemeinde nach Ansicht des Magistrates als eine durch Unterlassung der Einwendungen rechtswirksam gewordene Kündigung anzusehen war. Das diesbezügliche Begehren lautete folgendermaßen:

„Das k. k. Bezirksgericht wolle die zwangsweise vollständige Räumung der im § 1 des Vertrages vom 27. Mai 1885 bezeichneten Straßengründe und zwar:

1. der zur Anlage des Geleises vom Kilometer 0·0 bis 0·7 sowie zur Anlage der Station Wien benützten Grundstreifen des Treppelweges,
2. der zu dem gleichen Zwecke benützten Grundteile in der Oberen Donaustraße längs des Treppelweges in einer Breite von 2 Metern,
3. der zur Anlage des Geleises und der Haltestelle benützten Grundteile in der Oberen Donaustraße, auf dem Mathildenplatze, in der Jägerstraße, Stromstraße, Marchfeldstraße und auf dem Kaiserplatze

durch Entfernung der in diesen Straßengründen liegenden Geleise samt Zubehör bewilligen, dem k. k. Gerichtsdiener die Vornahme sogleich nach Anmelden seitens eines legitimierten Beamten des Magistrates unter Beteiligung desselben und unter Beiziehung der von der Gemeinde Wien bestellten technischen Beamten und Arbeiter sowie nötigenfalls polizeilicher Assistenzen auftragen und hievon die Gemeinde Wien verständigen.“

Hierüber erging der Beschluß des genannten Bezirksgerichtes vom 23. Dezember 1904, mit dem der Antrag der Gemeinde mit nachstehender Begründung als unzulässig zurückgewiesen wurde:

„Das vorliegende Ansuchen ist auf die notarielle Intimation des Gemeinderatsbeschlusses vom 29. November 1904 gegründet.

Nach § 565 Zivil-Prozess-Ordnung können Kündigungen von Bestandverträgen auch außergerichtlich, insbesondere durch einen Notar erfolgen und wäre durch die vorgelegte notarielle Intimationsurkunde dem Erfordernisse des § 565, Abs. III, Z.-P.-O. genügt. Es erübrigt noch zu untersuchen, ob der intimierte Gemeinderatsbeschluß als eine Kündigung aufzufassen ist.

Eine Kündigung ist die von einer Vertragspartei der anderen Vertragspartei zugunmittelbar rücksichtlich zugemittelte Willenserklärung, daß ein bestimmtes Vertragsverhältnis an einem bestimmten zukünftigen Zeitpunkte aufgelöst werden soll.

Der intimierte Gemeinderatsbeschluß ist aber nicht die Erklärung des Willens, daß der bestehende Vertrag aufgelöst werden soll, sondern die einseitige Erklärung, daß die Gemeinde Wien den bestehenden Vertrag im Sinne des § 1118 a. b. G. B. als aufgelöst ansehe, und (nur aus Billigkeitsrücksichten) wird eine Räumungsfrist erteilt. Dieser Gemeinderatsbeschluß kann daher nicht als eine Kündigung im Sinne der §§ 560 und folgende Z.-P.-O. angesehen und ihm sonach auch nicht die Rechtswirkung einer solchen zusprochen werden.“

Gegen diesen Beschluß brachte die Gemeinde Wien den Rekurs ein, in dem sie ausführte, daß es sich bei dem der Gesellschaft bekannt gegebenen Gemeinderatsbeschlusse um eine Willenserklärung konstitutiver Natur handle, durch die der Bestandvertrag erst aufgelöst werden solle, und daß die Räumungsfrist nicht nur aus Billigkeitsrücksichten gewährt worden sei, sondern aus der ganzen Fassung des Beschlusses hervorgehe, daß damit nur der Zeitpunkt der Endigung des Vertrages näher bestimmt werden sollte. Es liege also tatsächlich eine Kündigung, nämlich eine Willenserklärung des Inhaltes vor, daß ein bestimmtes Vertragsverhältnis in einem bestimmten zukünftigen Zeitpunkte aufgelöst werden solle.

Im Hinblick auf die Möglichkeit, daß auch die II. oder III. Instanz der Anschauung der I. Instanz beipflichten und dem Gemeinderatsbeschlusse vom 29. November 1904 die Eigenschaft einer Kündigung aberkennen könnte, war der Magistrat genötigt, für diesen Eventualfall die im § 569 Z.-P.-O. normierte Räumungsklage beim Bezirksgerichte einzubringen, da der 14. Dezember 1904 als Endtermin des Vertrages anzusehen war und sonst die vierzehntägige Frist für die Räumungsklage verstrichen wäre. Das Klagebegehren stimmte überein mit dem im Exekutionsgefuche gestellten Antrage.

Das Verfahren über diese Klage wurde mit dem Beschlusse des Bezirksgerichtes vom 16. Jänner 1905 bis zur rechtskräftigen Erledigung des über die Kündigung eingeleiteten Exekutionsverfahrens unterbrochen.

Inzwischen war über den in diesem letzteren Verfahren eingebrachten Rekurs der Gemeinde mit dem Beschlusse des k. k. Landesgerichtes in Zivilrechtsachen vom 1. Jänner 1905 folgende Entscheidung ergangen, durch die dem Räumungsbegehren der Gemeinde Wien Folge gegeben wurde:

In Sachen der Gemeinde Wien, betreibende Gläubigerin, vertreten durch Dr. Josef Neumayer, Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien, wider die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Comp. auch No. in Wien, Verpflichtete, wegen Räumung von Straßengründen im II. und XX. Bezirke wird infolge Rekurses der Gemeinde Wien der Beschluß des k. k. Bezirksgerichtes Leopoldstadt I vom 23. Dezember 1904, mit welchem das Begehren um zwangsweise

Räumung der Straßengründe abgewiesen wurde, dahin abgeändert, daß auf Grund der notariellen Intimation vom 30. November 1904 die zwangsweise Räumung der im § 4 des Vertrages vom 27. Mai 1885 bezeichneten Straßengründe u. zw. durch Entfernung der in diesen Straßengründen liegenden Geleise samt Zubehör bewilligt wird. Die Veranlassung des entsprechenden Vollzuges wird dem k. k. Bezirksgerichte Leopoldstadt I überlassen.

Gründe:

Laut der §§ 1 und 3 des Vertrages vom 27. Mai 1885 hat die Gemeinde Wien der Firma Krauß & Comp. auch Ko. die dort näher bezeichneten Straßengründe gegen ein im § 3 fixiertes Entgelt zur Benützung überlassen, und hat somit der gedachte Vertrag den übrigens — durch Unterlassung der Erhebung von Einwendungen — gar nicht bestrittenen Charakter eines in den §§ 1090 und 1091 a. b. G. B. normierten Bestandvertrages. Daher kommen die Bestimmungen des 3. Abschnittes des 6. Teiles der Zivil-Prozeß-Ordnung vorliegend zur Anwendung. Daß die vorgelegte notarielle Intimation vom 30. November 1904 den Erfordernissen des § 565, Abs. 3, Z.-P.-D. entspricht, hat der Erstrichter angenommen, jedoch das Begehren deshalb abgewiesen, weil der intimierte Gemeinderatsbeschluß nicht als Kündigung aufzufassen sei. Dieser Anschauung kann das Refursgericht nicht beipflichten.

Die Intimation vom 30. November 1904 enthält zunächst die im Falle einer gemäß § 1118 a. b. G. B. erfolgenden und fraglos zulässigen Aufkündigung notwendige Willenserklärung des Bestandgebers, von dem ihm nach dieser Gesetzesstelle zustehenden Rechte, die frühere Aufhebung des Bestandvertrages zu begehren, Gebrauch zu machen, und wird die Willenserklärung durch die Worte „der Vertrag wird aufgelöst“, d. h. der Vertrag wird für aufgelöst erklärt, entsprechend zum Ausdruck gebracht.

In dem weiteren Teile der Intimation wird aber auch der Zeitpunkt, in welchem der Vertrag endigen soll, durch die Aufforderung, binnen 14 Tagen den Betrieb einzustellen, näher bestimmt, und es entspricht daher die Kündigung der diesbezüglichen Vorschrift des § 562, Abs. 1, Z.-P.-D., wonach die Angabe des Zeitpunktes, in welchem der Bestandvertrag endigen soll, gefordert wird. Diese Frist ist aber nicht, wie der Erstrichter vermeint, auf Billigkeitsrücksichten zurückzuführen. Vielmehr liegt es mit Rücksicht auf die besondere Art der Aufkündigung nach § 1118 a. b. G. B. in der Natur der Sache, daß außer der Erklärung der Auflösung des Vertrages eine entsprechende Räumungsfrist vom Bestandgeber festgesetzt wird.

Daß diese Auffassung dem Gesetze entspricht, beweist auch der Umstand, daß das allgemeine bürgerliche Gesetzbuch unter der Marginalrubrik „Aufkündigung“ sowohl den Normalfall des § 1116 als auch die besonderen Fälle der §§ 1117 und 1118 zusammenfaßt, wonach zweifellos auch der vorliegende Fall im Sinne des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches als Aufkündigung aufzufassen und demnach nach den §§ 560 u. ff. Z.-P.-D. zu behandeln ist. Daher muß der gegenständlichen außergerichtlichen Aufkündigung rechtliche Wirkung zuerkannt werden, und war bei Vorhandensein der Voraussetzungen des § 565 Z.-P.-D. dem Antrage der Gemeinde Wien gemäß § 573 Z.-P.-D. stattzugeben.

Bei der Intimation dieses Beschlusses hatte das k. k. Bezirksgericht seinerseits mit dem Beschlusse vom 7. Jänner 1905 der Gemeinde Wien bekanntgegeben, daß mit der zwangsweisen Durchführung der bewilligten Räumung erst nach eingeholtem Einvernehmen der Aufsichtsbehörde im Sinne des § 25 G.-D., die unter Einem ergangen sei, über Anmeldung der Gemeinde vorgegangen werden könne.

Gegen diesen Beschluß des k. k. Bezirksgerichtes brachte die Gemeinde Wien den Refurs ein mit der Begründung, daß das Einvernehmen der Aufsichtsbehörde, das ist der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, im vorliegenden Falle nicht notwendig sei, weil es sich um keine Exekution in das Eigentum der Dampftramway handle, und daß überdies die Form der Einvernehmung im Korrespondenzwege mit der Justizministerial-Berordnung vom 5. Mai 1897, R.-G.-Bl. Nr. 112, im Widerspruch stehe, weil nach dieser Bestimmung der Vertreter der Aufsichtsbehörde erst bei der Exekutionshandlung selbst zu intervenieren habe.

Gegen die Entscheidung des k. k. Landesgerichtes hatte die Gesellschaft den Revisionsrekurs ergriffen. Anlässlich dieses Revisionsrekurses hat das k. k. Bezirksgericht mit dem Beschlusse vom 9. Jänner 1905 die einstweilige Hemmung der Exekutionsschritte im Sinne des § 124 Z.-P.-D. verfügt.

Die Gemeinde fand sich veranlaßt, auch gegen diesen Beschluß den Rekurs zu ergreifen, in dem die Anwendbarkeit der bezogenen gesetzlichen Bestimmung sowie auch das Vorhandensein der in dieser enthaltenen Voraussetzungen bestritten wurde. Hierüber erging der Beschluß des k. k. Landesgerichtes Wien vom 11. Jänner 1905, mit dem der Rekurs zwar zurückgewiesen, aber der angefochtene Beschluß in einem Punkte richtiggestellt wurde.

Der gegen den Beschluß des k. k. Bezirksgerichtes wegen Einvernahme der Aufsichtsbehörde überreichte Rekurs wurde vom k. k. Landesgerichte in Zivilrechtssachen mit dem Beschlusse vom 11. Jänner 1905 als unzulässig zurückgewiesen und dem k. k. Bezirksgerichte aufgetragen, den Rekurs als Aufsichtsbeschwerde nach § 68 E.-D. zu behandeln. Die Gründe dieses Beschlusses lauten folgendermaßen:

Der Anschauung der Rekurrentin, daß es im vorliegenden Falle überhaupt nicht erforderlich sei, das Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde der Eisenbahnen im Sinne des § 28 E.-D. zu pflegen, kann nicht beigeplichtet werden und erscheint der Rekurs in dieser Richtung unbegründet. Nach dem Wortlaute des § 28 E.-D., welcher eben nur den Regelfall im Auge hat, ist das Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde allerdings nur dann ausdrücklich vorgeschrieben, wenn in das Eigentum einer unter staatlicher Aufsicht stehenden, dem öffentlichen Verkehre dienenden Anstalt Exekutionsakte vorgenommen werden sollen. Nach den Motiven zur Exekutions-Ordnung (Seite 156) hat eben diese Gesetzesbestimmung den Zweck, eine Verletzung der öffentlichen Interessen hintanzuhalten.

Die Vornahme eines Exekutionsaktes, welcher an dem Eigentume der Eisenbahn Veränderungen nach sich zieht, also die gleiche Störung des öffentlichen Interesses zur Folge hat, begründet demnach zweifellos die analoge Anwendbarkeit des § 28 E.-D. Daß aber die Entfernung der Eisenbahnschienen und der Station eine solche Störung im Gefolge hat, braucht wohl keiner weiteren Begründung.

Insoferne der Rekurs dagegen gerichtet ist, daß von Seite des Exekutionskommissärs das Einvernehmen mit der Aufsichtsbehörde (entgegen der Vorschrift des § 384 G.-D.) im Korrespondenzwege gepflogen wird, stellt sich derselbe als eine Beschwerde gegen einen Vorgang des Exekutionsvollzuges und die hiedurch hervorgerufene Verzögerung einer Exekutionshandlung dar, gegen welche zunächst nicht mittels Rekurses, sondern im Wege der im § 68 E.-D. gedachten und diesem Zwecke entsprechenden Aufsichtsbeschwerde Abhilfe zu verlangen ist.

Auch dagegen überreichte die Gemeinde den Rekurs mit der Begründung, daß es sich hier nicht um eine Amtshandlung des Vollstreckungsorganes, sondern um einen Beschluß des k. k. Exekutionsgerichtes handelt, der nach § 65 E.-D. im Rekurswege angefochten werden könne, soweit das Gesetz keine Ausnahme festsetzt, und daß Beschwerden nach § 68 E.-D. nur gegen einen Vorgang des Exekutionsvollzuges eingebracht werden können, der aber hier nicht vorliege, weil eben das Gericht entgegen dem Antrage der Gemeinde den Auftrag zur Vornahme der ersten Exekutionshandlung an das Vollstreckungsgericht nicht erteilt habe.

Während dieser Rekurs noch anhängig war, erließ die Entscheidung des k. k. Obersten Gerichtshofes über die Frage der exekutiven Räumung der Straßengründe selbst. Dieser Beschluß, mit welchem dem Revisionsrekurse der Gesellschaft Folge gegeben und die Entscheidung der I. Instanz wieder hergestellt wurde, hat folgende Begründung:

„Die Aufkündigung eines Bestandvertrages ist gemäß § 1116 a. b. G. B. die Erklärung, einen solchen Vertrag, dessen Dauer weder ausdrücklich, noch stillschweigend, noch durch besondere Vorschriften bestimmt ist, von einem bestimmten Termine an nicht mehr weiter fortsetzen zu wollen.

In diesem engsten Sinne stellt die notarielle Intimation des Gemeinderatsbeschlusses vom 29. November darum nicht eine Aufkündigung dar, weil der zu Grunde liegende Vertrag vom 27. August 1885 auf eine bestimmte Zeit abgeschlossen worden ist; die Gemeinde Wien hat auch einen Fall des § 1116 nicht geltend gemacht, sondern behauptet, es liege § 1118 a. b. G. B. vor, weil die Dampftramway-Gesellschaft nach geschehener Einmahnung mit der Bezahlung des Zinses dergestalt säumig gewesen sei, daß mit Ablauf des Zinstermines der Zins noch nicht entrichtet war, und darauf hingewiesen, daß Theorie und Praxis auch die Ausübung des Rechtes der Vertragsaufhebung nach § 1118 cit. mittels Aufkündigung gestatten. Es ist ohne weiteres zugegeben, daß ein nach § 1118 die Vertragsaufhebung zu fordern Berechtigter sein Recht selbst beschränken und sich mit einer Aufkündigung begnügen kann.

Allein dafür, ob eine Intimation als außergerichtliche zu betrachten sei, und das ist der Kernpunkt der vorliegenden Sache, können bloß die prozessualen Vorschriften maßgebend sein und ist es insbesondere ausgeschlossen, hiezu die materiell-rechtlichen Grundlagen des zwischen den Parteien bestehenden Rechtsverhältnisses heranzuziehen.

Nicht einmal die gerichtliche Kündigung erfordert die richterliche Prüfung eines materiell-rechtlichen Anspruches; erst die gegnerischen Einwendungen können zu einer solchen führen, und die Unterlassung von Einwendungen verleiht selbst einer materiell-rechtlichen unbegründeten Aufkündigung die Durchsetzbarkeit.

Für die Entscheidung der Frage, ob ein Exekutionstitel im Sinne des § 1, Z. 18, E.-D. zu schaffen bezweckt und wirklich geschaffen wurde, ist demnach lediglich von Bedeutung: ob eine „außergerichtliche Aufkündigung“ nach § 565 Z.-P.-D. vorliegt, welche die im § 562, Absatz 1 und 2 Z.-P.-D. bezeichneten Angaben enthält, ob sie durch beweisfräftige Urkunden bewiesen werden kann und ob die Fristen nach §§ 563 und 564 beobachtet werden.

Es sei nun sofort hervorgehoben, daß die im Revisionsrekurse besprochene Nichteinhaltung der Frist des § 560, Z. 3, Z.-P.-D. nicht ins Gewicht fällt, weil die §§ 563 und 564 ihrem Wortlaute nach nur die Fristen des § 560, Z. 1 und 2 im Auge haben. Da sowohl der Inhalt als der Tag der Intimation notariell befundet ist, handelt es sich mit Rücksicht auf die Ausführungen des Revisionsrekurses zunächst darum, welche der im § 562, Absatz 1 und 2 bezeichneten „Angaben“ die Mitteilung (Intimation) enthalten müsse und ob es nötig sei, daß das Wort „Aufkündigung“ sich in ihr vorfinde.

In ersterer Beziehung meint die Verpflichtete, es mangle der im § 562 geforderte Auftrag, den Bestandgegenstand zur bestimmten Zeit bei sonstiger Exekution zu übergeben oder gegen die Aufkündigung bei Gericht Einwendungen anzubringen.

Bei der gerichtlichen Aufkündigung ist ein auf Erlassung dieses Auftrages gerichteter Antrag vorgeschrieben. Antrag ist schon begrifflich nicht gleichbedeutend mit „Angabe“. Es könnte sich nur um eine dem Antrage der gerichtlichen Aufkündigung dem Sinne nach entsprechende Aufforderung an den Gegner handeln. Von sinngemäßer Anwendung des § 562 spricht jedoch der § 565 nicht. Es kann daher der von der Verpflichteten gerügte Mangel nicht anerkannt werden.

Was aber den Gebrauch des Wortes „Aufkündigung“ oder „aufkünden“ in der außergerichtlichen Mitteilung betrifft, so wird daran festzuhalten sein, daß, damit ein Exekutionstitel geschaffen werden könne, beide Teile sich klar sein müssen, daß eine Aufkündigung vorliege. Auf das gebrauchte Wort kommt es nicht an, wohl aber darauf, daß der Avisat genau und zweifellos zu erkennen vermöge, der Avisant wolle von einem bestimmten Zeitpunkte an den Vertrag nicht weiter fortsetzen und diesen seinen Willen auch mit Zuhilfenahme der gerichtlichen Zwangsgewalt durchsetzen.

Nun lautet die Intimationsurkunde: „Der Vertrag vom 27. Mai 1885 wird auf Grund des § 1118 a. b. G. B. aufgelöst. Die geehrte Gesellschaft wird daher aufgefordert, die Benützung der im § 1 dieses Vertrages bezeichneten städtischen Straßengründe binnen 14 Tagen von der Zustellung dieser Aufforderung an gerechnet einzustellen.“

Hierin liegt in der Tat nichts als die Erklärung des Willens, den Vertrag aufzulösen und die Gewährung einer Frist, deren Grund nicht erkennbar ist. Durch nichts ist angedeutet, daß die Gemeinde die Intimation als außergerichtliche Kündigung betrachtet wissen, daß sie aus ihr einen Exekutionstitel machen wolle.

Gerade dann aber, wenn wie im Falle des § 1118 a. b. G. B. ein zweifacher Weg zur Durchsetzung des Anspruches offen steht, nämlich entweder Erklärung der Vertragsauflösung und

im Falle gegnerischer Weigerung Klage auf Räumung oder von vorneherein Aufkündigung, muß, damit letztere angenommen werden könne, auch der lebhafteste Zweifel an der Richtigkeit dieser Annahme beseitigt sein. Da der Zweifel im vorliegenden Falle vollbegründet erscheint, war dem Revisionsrekurs stattzugeben und unter Abänderung des Beschlusses des Rekursgerichtes jener der ersten Instanz wieder herzustellen.“

Infolge dieser Entscheidung wurde der Rekurs gegen den Beschluß der II. Instanz in Betreff der Einvernehmung der Aufsichtsbehörde als gegenstandslos zurückgewiesen.

Nunmehr ersuchte die Gemeinde Wien um Wiederaufnahme des unterbrochenen Verfahrens über die Räumungsklage an. Diese Wiederaufnahme wurde bewilligt und die mündliche Streitverhandlung für den 12. August 1906 anberaumt, bei der die Einvernehmung von Sachverständigen über die Art und Weise der Berechnung der Abgabe angeordnet wurde. Die Fragen wurden vom Gerichte nach Einvernehmung beider Parteien festgestellt und den ernannten Sachverständigen eine Frist zur Beantwortung erteilt.

Inzwischen waren die Aktien der Dampftramway-Gesellschaft zum größten Teile in den Besitz der k. k. priv. österr. Länderbank übergegangen. Die Bank und die Dampftramway-Gesellschaft beabsichtigten mit der Gemeinde Wien in Verhandlung zu treten, die eine allfällige Einlösung der Dampftramwaylinien durch die Gemeinde zum Gegenstande haben sollte. Infolgedessen einigten sich beide Streitparteien darauf, das Verfahren über die Bestandsklage im Sinne des § 168 Z.-B.-D. ruhen zu lassen, was dem k. k. Bezirksgerichte angezeigt wurde. Zu einem Abschlusse sind die Einlösungsverhandlungen nicht gediehen.

Parallel mit den oben dargestellten, beim k. k. Bezirksgerichte Leopoldstadt I anhängigen Prozessen und Exekutionsschritten lief auch ein denselben Gegenstand betreffendes Streitverfahren, das über eine beim k. k. Landesgerichte in Zivilrechtssachen eingebrachte Klage der Gesellschaft durchgeführt wurde. Nachdem die Gemeinde nämlich die Kündigung ausgesprochen und dem Unternehmen bekannt gegeben hatte, stellte dieses am 12. Dezember 1904 beim k. k. Landesgerichte folgendes Feststellungsbegehren:

1. daß bezüglich der in § 1 des Vertrages vom 27. Mai 1885 bezeichneten städtischen Straßengründe im II. und XX. Bezirke Wiens kein Bestandverhältnis zu Recht besteht, und daß die Gesellschaft daher für die Benützung dieser städtischen Straßengründe keinen Bestandzins zu entrichten habe;

2. daß weder eine Aufkündigung noch die von der Gemeinde geforderte Auflösung des Vertrages vom 27. Mai 1885 auf Grund des § 1118 a. b. G. B. begründet erscheint, da die im § 3 dieses Vertrages erwähnte perzentuelle Abgabe vom Reinertragnisse keinen Teil des von ihr an die Gemeinde Wien zu entrichtenden Bestandzinses bildet;

3. daß die Gesellschaft nicht verpflichtet ist, die perzentuelle Abgabe vom Reinertragnisse nach § 3 des Vertrages vom 27. Mai 1885 für die Jahre 1897, 1898, 1899 und 1900 zu entrichten, weshalb sie auch nicht mit irgend einer, sie nach dem Vertrage treffenden Zahlung rückständig geblieben ist;

4. daß die Gemeinde Wien verpflichtet ist, der Gesellschaft die Kosten dieses Rechtsstreites binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

In ihrer durch den Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Robert Swoboda überreichten Klagebeantwortung sowie den von ihr überreichten vorbereitenden Schriftsätzen bestritt die Gemeinde die Zulässigkeit des Feststellungsbegehrens und begründete ihre Rechtsanschauung, wonach der Vertrag ein Bestandvertrag und die Gesellschaft verpflichtet sei, die perzentuelle Abgabe vom Reinertragnisse, und zwar als einem Teile des Bestandzinses zu entrichten.

Mit dem Urteile vom 24. März 1905 hat das k. k. Landesgericht die Klage der Dampft tramway kostenpflichtig abgewiesen. Dem Urteile sind folgende Entscheidungsgründe beigelegt:

„Es ist unbestritten, daß zwischen der klägerischen Gesellschaft und der Gemeinde Wien ein Vertragsverhältnis besteht, vermöge dessen der klägerischen Gesellschaft teils im Privatbesitze der Gemeinde befindliche, teils zum Gemeindegute gehörige Grundstücke zur Benützung überlassen wurden, wogegen die Klägerin sich zur Zahlung eines Entgeltes an die Gemeinde verpflichtet hat.

Die Punkte 1 und 2 des Klagebegehrens enthalten auch gar nicht den Antrag auf Feststellung des Nichtbestandes dieses Vertragsverhältnisses, sondern sind, von den in das Klagebegehren nicht gehörigen Motivierungen und Schlußfolgerungen abgesehen, lediglich darauf gerichtet, daß festgestellt werden möge, daß das bestehende Vertragsverhältnis, soweit es die im § 1 des Vertrages vom 27. Mai 1885 angeführten Grundstücke betrifft, nicht als Bestandvertrag und das nach § 3 zu entrichtende Entgelt nicht als Bestandzins anzusehen sei.

Es handelt sich demnach hier weder um die Feststellung eines Rechtes, noch eines Rechtsverhältnisses, sondern um die rechtliche Qualifikation eines Rechtsverhältnisses. Da jedoch diese Frage von jedem Gerichte, welches auf Grund des betreffenden Vertragsverhältnisses um eine Entscheidung angerufen wird, selbständig gelöst werden muß, so ergibt sich, daß ein derartiger Anspruch niemals die Rechtskraft im Sinne des § 411 B.-P.-O. erlangen kann, was aber die notwendige Voraussetzung jedes Feststellungsurteiles ist.

Der im Punkt 1 und 2 des Klagebegehrens enthaltene Feststellungsantrag erscheint daher prozessual unzulässig und mußte deshalb abgewiesen werden.

Der dritte Punkt des Klagebegehrens hat dagegen ein obligatorisches Rechtsverhältnis zum Gegenstande, bezüglich dessen die Feststellungsklage, daß das rechtliche Interesse anerkannt wurde, als formell zulässig erscheint. Die Einwendung der Beklagten, daß dieses Begehren seinem Wesen nach nur auf die Feststellung der Tatsache gerichtet ist, daß das Reinerträgnis der klägerischen Gesellschaft in den in Frage stehenden Jahren eine bestimmte Höhe nicht erreicht hat, und, da bloße Tatsachen nicht Gegenstand einer Feststellungsklage sein können, ebenfalls unzulässig sei, ist nicht zutreffend, da obige Tatsache nur die Voraussetzung des Rechtsverhältnisses bildet, jedem Rechtsverhältnisse Tatsachen zugrunde liegen und über den Bestand oder Nichtbestand eines solchen nicht erkannt werden kann, ohne das Vorhandensein der dasselbe bildenden Tatsachen zu prüfen.

Das Klagebegehren mußte jedoch auch in diesem Punkte abgewiesen werden, weil der Gerichtshof zur Überzeugung gelangte, daß die Verpflichtung, deren Nichtbestehen festgestellt werden soll, tatsächlich besteht.

Die Entscheidung darüber, ob die klägerische Gesellschaft zur Entrichtung der perzentuellen Abgabe verpflichtet war, hängt zunächst von der Beantwortung der Frage ab, was unter Reinertrag im Sinne der obigen Vertragsbestimmung zu verstehen sei. Seiner gewöhnlichen Bedeutung nach gilt als Reinertrag der Überschuß der jährlichen Einnahmen über die jährlichen Ausgaben. Mangels jeder näheren Bezeichnung kann auch die in Frage stehende Vertragsbestimmung nur in diesem Sinne aufgefaßt werden. Daraus aber, daß der nach Abzug der jährlichen Ausgaben von den jährlichen Einnahmen verbleibende Überschuß den Maßstab zu bilden hat, nach welchem das von der klägerischen Gesellschaft zu entrichtende Entgelt zu berechnen ist, folgt zunächst, daß es nicht dem verpflichteten Teile anheimgegeben sein kann, diesen Maßstab nach seinem Gutdünken zu ändern. Durch die Berechnung des Entgeltes von dem Reinertrage ist die klägerische Gesellschaft nicht gehindert, alle jene Fonds zu bilden, welche dieselbe zur Sicherung des Bestandes der Gesellschaft, der Interessen der Aktionäre und der Erleichterung der Geschäftsgebarung für notwendig oder zweckmäßig erachten sollte. Es kann daher auch nicht mit Grund behauptet werden, daß die obige Auslegung des Begriffes „Reinertrag“ mit kaufmännischen Grundsätzen und den bezüglich der Aktiengesellschaften bestehenden gesetzlichen Bestimmungen im Widerspruche steht. Die Bildung der erwähnten Fonds ist jedoch eine rein interne Verwaltungsmaßregel, welche das Vertragsverhältnis zu der Gemeinde in keiner Weise alterieren kann. Auch die Umwandlung der Firma Krauß & Comp., der ursprünglichen Kontrahentin, in eine Aktiengesellschaft konnte keine Änderung in den vertragsmäßigen Rechten der Gemeinde zur Folge haben. Es steht demnach außer Zweifel, daß für die Bemessung der nach § 3 des Vertrages zu entrichtenden perzentuellen Abgabe nur der jährliche Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben maßgebend ist. Daß das Ergebnis jedes einzelnen Betriebsjahres und nicht etwa ein Zeitraum von mehreren Jahren in Betracht kommt, ergibt sich daraus, daß laut Absatz 3 des § 3 des Vertrages die perzentuelle Abgabe am 30. Juni jeden Jahres für das vorhergegangene Jahr abzuführen ist.

Die klägerische Gesellschaft bestreitet nicht, daß, falls die Dotation an den sogenannten Erneuerungsfonds nicht in Rechnung gezogen wird, der von der Gemeinde angenommene Reinertrag richtig ist, und demgemäß auch die für jedes in Frage kommende Jahr beanspruchte prozentuelle Abgabe zu entrichten gewesen wäre. Dieselbe wendet jedoch ein, daß die jährliche Dotation an den Erneuerungsfonds von dem Reinertrage in Abzug gebracht werden müsse, weil andererseits aus diesem Fonds Ausgaben bestritten würden, welche sonst in den laufenden Verkehrsauslagen jedes einzelnen Jahres erscheinen und daher auf jeden Fall den Reinertrag verringern würden. Diese Anschauung ist jedoch nicht begründet. Nicht die jährlichen Dotationen, die ja ganz willkürlich sind, sind von dem Reinertrage in Abzug zu bringen, sondern eventuell nur die aus dem Erneuerungsfonds in den einzelnen Jahren tatsächlich bestrittenen und auch in diesem Jahre notwendig gewordenen Auslagen. Da die Gemeinde Wien ein vertragsmäßiges Interesse an dem tatsächlichen Geschäftsergebnisse jedes einzelnen Jahres hat, darf deren Anspruch nicht dadurch illusorisch gemacht werden, daß größere Auslagen auf mehrere Jahre in Gestalt von Dotationen an den sogenannten Erneuerungsfonds aufgeteilt und dadurch der Reinertrag der einzelnen Jahre den tatsächlichen Verhältnissen entgegen unter die im § 3 des Vertrages bestimmte Grenze herabgedrückt wird.

Die klägerische Gesellschaft behauptet nun, daß die in den Jahren 1897—1900 aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben 137.763 K 59 h und die für denselben Zeitraum an den genannten Fonds überwiesenen Summen zusammen 144.545 K 32 h betragen haben, und daß der Überschuß per 6781 K 73 h zur Verringerung des Defizites, also ebenfalls zur Bezahlung von Betriebsauslagen, wenn auch solcher aus früheren Jahren verwendet wurde.

Nach der von der klägerischen Gesellschaft gemachten Aufstellung werden von den Reinerträgen der Jahre 1897—1900 die in diesen Jahren dem Erneuerungsfonds zugewiesenen Dotationen in Abzug gebracht, und in dieser Weise für jedes einzelne Jahr eine Summe als Reinertrag ermittelt, welche nicht die Höhe jenes Betrages erreicht, welche der 6% Verzinsung des jeweiligen Anlagekapitales entsprechen würde. Aus dieser Aufstellung zieht die klägerische Gesellschaft die Folgerung, daß, da in den betreffenden Jahren der Reinertrag die vorausgesetzte Höhe nicht erreicht hat, für diese Jahre eine Abgabe nicht zu entrichten gewesen sei. Dieser Anschauung kann jedoch nicht beigegeben werden.

Daß die Zuweisungen zum Erneuerungsfonds nicht als Abzugsposten geltend gemacht werden können, wurde bereits oben dargelegt. Der nachträglichen Geltendmachung der aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Auslagen als Abzugsposten steht aber entgegen, daß die klägerische Gesellschaft darauf verzichtete, dieselbe in dem Rechnungsabschlusse zum Ausdruck zu bringen, indem sie dieselben in dem besonderen Erneuerungskonto verrechnete.

Da die prozentuelle Abgabe, wie erwähnt, am 30. Juni jedes Jahres fällig ist und die Grundlage für deren Berechnung vertragsmäßig der veröffentlichte Rechnungsabschluß zu bilden hat, so muß das in dem Rechnungsabschlusse ausgewiesene Geschäftsergebnis als ein entgeltiges angesehen werden und geht es nicht an, nachträglich Abzugsposten aufzustellen, welche früher absichtlich außer Rechnung gelassen wurden. Dem gegenüber kann nicht behauptet werden, daß von einem Verzicht auf die Anrechnung der aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben nicht die Rede sein könne, weil ja die dieselben übersteigenden Zuweisungen an den Fonds in Rechnung gestellt wurden, weil in den Rechnungsabschlüssen auch diese Zuweisungen nicht als Passivpost behandelt wurden, sondern nur für die Nachweisung der Verwendung des bereits ermittelten Reinertrages erscheinen.

Nach dem Vertrage ist für den Anspruch der Gemeinde Wien der jährlich veröffentlichte Rechnungsabschluß maßgebend und geht es daher auf Lasten der Klägerin, wenn der in demselben ausgewiesene Reinertrag höher ist, als es bei einer den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Darstellung der Einnahmen und Ausgaben der Fall ist.

Aber selbst, wenn es als zulässig angesehen werden könnte, nachdem das bezügliche Geschäftsjahr längst abgelaufen ist, die Vollständigkeit und Richtigkeit des Rechnungsabschlusses in Frage stellen und die aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Ausgaben noch nachträglich geltend zu machen, so ergibt sich aus den von der klägerischen Gesellschaft selbst angegebenen Daten die Unrichtigkeit der Behauptung derselben, daß der Gemeinde Wien für den fraglichen Zeitraum gar keine prozentuelle Abgabe gebühre.

Denn abgesehen davon, daß es dahin gestellt ist, inwieferne die in den Auszügen I und II ausgewiesenen Ausgaben tatsächlich die einzelnen Jahre belasten, und mit welchen Beträgen dieselben in die Jahresrechnungen einzustellen gewesen wären, wenn die bezüglichlichen Anschaffungen alljährlich nach Bedarf erfolgt wären, geht aus der oben erwähnten Aufstellung im Zusammenhalte mit anderen Daten hervor, daß sich mindestens für das Jahr 1899 die Verpflichtung zur Entrichtung der prozentuellen Abgabe ergeben hat. In diesem Jahre betrug nach Angabe der klägerischen Gesellschaft der Reinertrag 157.005 K 34 h, die wirkliche in diesem Jahre aus dem Erneuerungsfonds bestrittene Ausgabe 5257 K 54 h, so daß selbst nach Abzug dieses Betrages noch ein Reinertrag per 151.747 K 80 h besteht, während die 6%ige Verzinsung des Anlagekapitales im Jahre 1899 per 2.488.761 K nur 149.325 K 66 h ergeben hätte.

Es mußte daher auch das im 3. Punkte der Klage gestellte Feststellungsbegehren seinem ganzen Umfange nach abgewiesen werden, weil der Gerichtshof auf Grund der obigen Erwägungen zu der Überzeugung gelangt ist, daß nach den Vertragsbestimmungen für die Bemessung der prozentuellen Abgaben nur der in den klägerischen Rechnungsabschlüssen ausgewiesene Reinertrag maßgebend ist, mit Zugrundelegung dieses Reinertrages aber für die Jahre 1897 bis 1900 die Pflicht zur Berichtigung dieser Abgaben vorlag, und weil ferner auch mit Berücksichtigung der aus dem Erneuerungsfonds bestrittenen Auslagen sich eine derartige Verpflichtung mindestens für das Jahr 1899 ergibt, der Feststellungsantrag nach seinem ganzen Inhalte darauf gerichtet ist, daß der Gemeinde Wien aus dem Vertrage vom 27. Mai 1885 ein Anspruch überhaupt nicht zusteht, dieser Antrag aber unbegründet ist, wenn ein derartiger Anspruch auch nur bezüglich eines der in Frage stehenden Jahre besteht. Bei dieser Sachlage bestand für den Gerichtshof keine Veranlassung in eine Prüfung der Frage einzugehen, wie hoch sich der Reinertrag in den übrigen Jahren gestellt hätte, wenn die Abzugsposten in jedem einzelnen richtig und vollständig zur Darstellung gebracht wären.

Die gegen dieses Urteil überreichte Berufung der Gesellschaft wurde mit dem Urteile des k. k. Oberlandesgerichtes vom 14. Juni 1905 kostenpflichtig abgewiesen. Die Begründung dieses Urteiles ist folgende:

Die Erklärung, welche der Vertreter der beklagten Gemeinde in der Berufungsverhandlung abgegeben hat, er bestreite nicht weiter die prozessuale Zulässigkeit der vorliegenden Feststellungsklage, enthebt das Gericht nicht von der Pflicht, zu untersuchen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Feststellungsklage gegeben sind. Die Parteien können durch ihre Vereinbarung nicht erzielen, daß das Gericht in Fällen Recht zu sprechen hat, in welchen es durch das Gesetz hiezu nicht berufen wird; die Disposition der Parteien vermag die gesetzlichen Schranken nicht zu beseitigen, innerhalb welcher über ein Feststellungsbegehren eine richterliche Entscheidung zu treffen ist (Entsch. vom 2. Juli 1901, Z. 8034, amtl. Sammlung, neue Folge, III. Band, Nr. 445).

Das Berufungsgericht erachtete, daß das Urteil der I. Instanz in zutreffender Weise die Unzulässigkeit der im Punkte 1 und 2 des Klagebegehrens beantragten Feststellung dargetan hat. Das Rechtsverhältnis, in welchem die Streittheile zu einander stehen, ist in dem Vertrage vom 27. Mai 1885 ausgedrückt; der Wortlaut dieses Vertrages, dessen Gültigkeit ist unbestritten, ebenso daß dieser Vertrag die ausschließliche Grundlage des Rechtsverhältnisses sei. Die klagende Gesellschaft begehrt denn auch gar nicht die Feststellung, daß ein Rechtsverhältnis überhaupt oder bestimmten Inhaltes bestehe, sondern lediglich, daß das bestehende, seinem Inhalte nach unbestrittene Rechtsverhältnis kein Bestandverhältnis sei und nicht nach den für den Bestandvertrag geltenden Normen zu beurteilen sei. Das Gericht ist aber nicht berufen, die richtige juristische Konstruktion durch einen Urteilspruch festzustellen; oftmals allerdings kommt das Gericht in die Lage, die Frage über die rechtliche Natur und Konstruktion eines Rechtsverhältnisses lösen zu müssen, aber stets nur dann, wenn diese Frage als Vorfrage eine Beantwortung erheischt, um auf Grund deren den Ausspruch über die Hauptsache zu fällen. Das Gesetz anerkennt aber nicht den Anspruch einer Partei vom Gerichte nichts anderes, als nur die rechtliche Qualifikation eines Sachverhaltes zu verlangen.

Im Gegensatze zur Anschauung des Erstgerichtes hält aber das Berufungsgericht dafür, daß auch die im dritten Punkte des Klagebegehrens beantragte Feststellung aus Gründen des Prozeßrechtes unzulässig ist; hier wird allerdings die Feststellung eines Rechtsverhältnisses, nämlich des Nichtbestandes einer ausstehenden Schuldigkeit der Klägerin aus dem zwischen den Streittheilen bestehenden Rechtsverhältnisse beantragt, allein es fehlt an dem rechtlichen Interesse der Fest-

stellung. Die klagende Gesellschaft hätte vielleicht die vorliegende Klage, ohne diesen prozessualen Hindernissen zu begegnen, anstellen können, wenn sie damit der Aufkündigung des angeblichen Bestandverhältnisses durch die Gemeinde Wien zuvorgekommen wäre. Hierin hätte man etwa ein rechtliches Interesse der Klägerin an der beantragten negativen Feststellung erblicken können: das Interesse nämlich, eine zu beorgende Aufkündigung des angeblichen Bestandverhältnisses und die so einschneidenden Folgen einer wirksamen Aufkündigung im voraus abzuwehren; allerdings hätte die Klägerin auch im Bestandprozesse Gelegenheit gehabt, sich zur Wehre zu setzen und ihre in diesem Prozesse verfochtenen Ansichten als Einwendungen vorzubringen. Nun war aber der Versuch, eine vollstreckbare Aufkündigung des Vertrages vorzunehmen, von der Gemeinde Wien bereits am 30. November 1904 unternommen worden; die vorliegende, am 12. Dezember 1904 überreichte Klage wäre also nicht im Stande gewesen, die Folgen dieser Aufkündigung abzuwehren.

Die Klägerin konnte daher zur Zeit der Klageanstellung nur mehr befürchten, daß die Gemeinde Wien im Wege einer nach dem gewöhnlichen Prozeßverfahren überreichten Klage die Auflösung des Vertrages und die Räumung der von ihr benützten Straßenteile verlangen werde. Einer solchen Klageführung der Gemeinde Wien konnte aber die jetzige Klägerin entgegensehen, ohne rechtliche Nachteile befürchten zu müssen. Sie mochte ein erhebliches faktisches oder wirtschaftliches Interesse haben, baldige Klarheit darüber zu gewinnen, ob ihre oder die gegnerische Auffassung der Rechtslage die gerichtliche Billigung findet; allein ein rechtliches Interesse, durch eine negative Feststellungsklage einer Räumungsklage seitens der Gemeinde Wien zuvorkommen, bestand für die Klägerin nicht.

Tatsächlich hat die Gemeinde Wien die gegenwärtige Klage am 29. Dezember 1904 überreicht; dieser letztere Prozeß bietet der Klägerin den legitimen Raum, ihre gesamte Verteidigung vorzubringen, so daß derzeit irgend ein rechtliches Interesse in diesem besonderen Prozesse festzustellen, daß die dort vorzubringende Verteidigung richtig rechtlich begründet sei, nicht bestehen kann.

Damit erscheint bereits begründet, daß der Berufung keine Folge gegeben werden konnte.

Wäre das rechtliche Interesse an der beantragten Feststellung als gegeben angesehen worden, dann hätte das Berufungsgericht in der Hauptsache wegen wesentlicher Mängel des Verfahrens eine Entscheidung nicht treffen können.

Weber die Ziffer des in den einzelnen Jahren der Generalversammlung zur Verfügung gestellten Betriebsüberschusses (wie die beklagte Gemeinde meint), noch die Ziffer, welche sich nach Abzug der jährlichen Dotation des Erneuerungsfonds ergibt (wie die klagende Gesellschaft meint), stellt das jährliche Reinertragnis aus dem Betriebe der Bahn dar, welches nach § 3 des Vertrages vom 27. Mai 1885 maßgebend ist, vielmehr müßte ins Klare gestellt werden, ob jene Auslagen, welche in jedem Jahre aus dem Erneuerungsfonds bestritten wurden, als wahre Betriebsauslagen aufzufassen sind und im bejahenden Falle, bis zu welcher Höhe. Diese Klarstellung wurde in I. Instanz unterlassen, alle Beweisansprüche, insbesondere jene durch Sachverständige, welche darauf abzielten, wurden zurückgewiesen.

Weil aber die Voraussetzungen für das Feststellungsbegehren fehlten, konnten die Mängel auf die Entscheidung des Berufungsgerichtes keinen weiteren Einfluß üben.

Dieses Urteil ist in Rechtskraft erwachsen.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 5. Jänner 1905 wurde die Donauregulierungskommission im Hinblick auf die erfolgte Auflösung des zwischen der Gemeinde Wien und der Dampftramway-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages vom 27. Mai 1885 über die Benützung der städtischen Straßengründe ersucht, sie möge auch ihrerseits die Gesellschaft rechtzeitig davon verständigen, daß der zwischen der Donauregulierungskommission und der Dampftramway-Gesellschaft vormalig Krauß & Comp. bestehende Vertrag über die Benützung der Kaiser Franz Josefsbrücke vom 31. Dezember 1905 an nicht mehr erneuert werde und demnach mit diesem Termin erlischt. Die Donauregulierungskommission leistete diesem Ersuchen Folge und kündigte den letzterwähnten Vertrag. Die gegen diese Kündigung erhobenen Einwendungen der Gesellschaft wurden im Instanzenzuge zurückgewiesen.

Ferner wurde mit dem Stadtratsbeschlusse vom 5. April an die Gemeinde Floridsdorf das Ersuchen gerichtet, daß sie bei der kommissionellen Verhandlung über

das Projekt des niederösterreichischen Landes-Eisenbahnamtes für ein Verbindungsgeleise von der Dampftramwaylinie Wien—Stammersdorf zur Station Jedlersdorf der Nordwestbahn gegen die Anlage des Verbindungsgeleises entschieden protestierte und für den Fall, als diesem Proteste keine Folge gegeben werde, die zur Wahrung der Gemeindeinteressen erforderlichen Bedingungen stellen möge.

Endlich wurde der Magistrat mit dem Stadtratsbeschlusse vom 13. Juli ermächtigt, der Dampftramway-Gesellschaft die von ihr angemeldeten Bezüge von Wasser zur Speisung von Lokomotiven in den Stationen Hiezing und Augartenbrücke zu kündigen. Diese Kündigung wurde auch durchgeführt.

I. Industriegeleise.

Im Berichtsjahre wurde für folgende Industriegeleise die Genehmigung erteilt:

α) Abzweigung von der Donauuferbahn zu den Umschlagplätzen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

β) Abzweigung von der Aspangbahn zur Fabrikanlage der Simmeringer Waggonfabriks-Aktiengesellschaft.

Ferner mußte infolge der Herstellung des Wiedner Gürtels zwischen dem Favoritner und Makleinsdorfer Viadukte das Lagerplatzschleppgeleise der Südbahn umgelegt werden.

II. Elektrische Bahnen.

a) Städtische Straßenbahnen.

Der Bericht über dieses Verkehrsmittel befindet sich im XXX. Abschnitte „Gewerbliche Unternehmungen der Gemeinde“.

b) Lokalbahnen.

1. Lokalbahn mit elektrischem Betriebe Wien — Preßburg. — Da die Konzession für die ungarische Anschlußstrecke noch nicht erreicht werden konnte, fanden keine Verhandlungen zwischen dem n.-ö. Landesauschusse und der Gemeinde Wien hinsichtlich der Wiener Teilstrecke statt.

2. Projekt einer Kleinbahn auf den Kobenzl. — Der Firma Schmitt in Böhmischnicha wurde die im Vorjahre erteilte Vorkonzession für eine innerhalb des Gutsgebietes Kobenzl zu erbauende elektrische Kleinbahn um ein weiteres Jahr verlängert.

III. Lokalbahngesetz.

Da das Gesetz vom 31. Dezember 1894, R.-G.-Bl. Nr. 2 ex 95, über Bahnen niederer Ordnung mit 31. Dezember 1904 außer Kraft getreten, ein neues Gesetz aber noch nicht zu Stande gekommen ist, so wurden die Anordnungen in den Artikeln I bis einschließlich XXIII dieses Gesetzes mit dem Gesetze vom 16. Mai 1905, R.-G.-Bl. Nr. 81, mit der Giltigkeit bis zur Erlassung eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung, längstens aber bis 31. Dezember 1905 in Wirksamkeit gesetzt.

Mit dem Gesetze vom 24. Dezember, R.-G.-Bl. Nr. 216, erfolgte eine neue Erstreckung bis längstens 31. Dezember 1908.

Zu einer parlamentarischen Behandlung der bereits im Vorjahre angeregten Änderung des Lokalbahngesetzes ist es im Berichtsjahre nicht gekommen.

d) Brücken.

I. Neubau von Brücken und Stegen.

1. Bau der Marienbrücke (Rotenturmbrücke). — Der Bau dieser Brücke wurde zu Beginn des Berichtsjahres in Angriff genommen. Vorerst erwies sich allerdings zum Zwecke der Beweisführung die gerichtliche Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnisse bezüglich der Galerie der Stadtbahn und deren Deckenkonstruktion als notwendig, da Beeinträchtigungen des Bauzustandes der Stadtbahngalerie infolge der großen Nähe der Fundamente des neuen Brückenwiderlagers befürchtet wurden. Am 26. Jänner fand die erste Tagung, am 13. und 17. Februar die Befundaufnahme statt, am 22. März erfolgte der formelle Abschluß. Im Berichtsjahre gab der Fortschritt der Arbeiten den Sachverständigen bloß einmal Gelegenheit, die vom Raiffon aufgeschlossene Fundamentsohle zu besichtigen. Schaden an der Stadtbahn konnte nicht konstatiert werden.

Gelegentlich der Beratungen der gerichtlichen Sachverständigen wurde von diesen angeregt, eine vom k. k. Eisenbahnministerium zum Schutze der Stadtbahn verlangte Pilotenwand nicht auszuführen. Einem an das k. k. Ministerium eingereichten diesbezüglichen Gesuche wurde am 20. April stattgegeben. Es konnte sohin mit den Fundamentarbeiten begonnen werden.

Am 10. April begann die Montierung des Raiffons und der Luftdruckklemme an der Stadtseite, am 29. Mai die Ausgrabungsarbeiten, am 13. Juni die Arbeiten der pneumatischen Fundierung. Die Fortschritte der Absenkung des Raiffons mit gleichzeitiger oberer Mauerung waren ganz entsprechend, trotz der großen Vorsicht, die sich wegen der Nähe der Stadtbahn (von deren Fundamenten die Raiffonwand nur 1·75 entfernt war), und der notwendigen Aufrechterhaltung des Betriebes derselben als geboten erwies. Auch muß hervorgehoben werden, daß die Dimensionen des einheitlichen Raiffons abnorm waren; die Länge betrug 24 m, die Breite 10 m, die Höhe 2·10 m, das Gewicht gegen 73.000 kg. Am 15. Juni befand sich die Fundamentsohle 1·05 m unter örtlichem Null (Mittelwasserlinie) des Donaukanales; am 10. Juli war die größte Tiefe von 6·00 unter Null erreicht. (Bemerkt wird, daß die Fundamentsohle der Stadtbahn Pfeiler 1·05 m unter Null, jener der kleinen Raimauer an der Wasserseite 0·43 ober Null lag.) Die in dieser Tiefe erreichte Schotterdecke erwies sich jedoch nicht als verlässlich; es waren daher besondere Lieferungsarbeiten (Pilotage, Betonierung unter 6 m Tiefe u.) noch notwendig. Die bezüglichen Mehrkosten von 11.600 K wurden mit Stadtratsbeschlusse vom 11. August genehmigt.

In ähnlicher Weise wurde nach Vollendung des stadtseitigen Widerlagers auch jenes am gegenüberliegenden Ufer durchgeführt und am 14. September vollendet. Auch dort waren infolge bedenklichen Bodenmaterials Mehrarbeiten im Betrage von 18.759 K notwendig, welche mit Stadtratsbeschlusse vom 8. Oktober genehmigt wurden.

Nach der Durchführung der beiderseitigen Widerlager konnte die Montage der Eisenkonstruktion in Angriff genommen werden. Am 9. März wurde das Projekt des Montagegerüstes wasserrechtlich genehmigt. Am 8. November wurde mit der Verlegung der hölzernen Howe-Träger der Mittelöffnung über den Donaukanal begonnen. Es mußten indeß noch mehrere wasserrechtliche Verhandlungen, insbesondere wegen des Termines für die Einstellung der Schifffahrt im Donaukanale, stattfinden, bevor am 11. Dezember die eigentlichen Eisenkonstruktionsarbeiten beginnen konnten. Mittlerweile wurden auch sonstige Arbeiten in Angriff genommen, welche mit dem Brückenbaue in Verbindung standen.

Die Arbeiten zur Fortsetzung der Gredlergasse bestanden in der Herstellung eines Straßenkanals in der Lilienbrunnengasse, Pflasterung des Anschlusses der Gredlergasse und Herstellung der Straßenbahngleise. Mit Stadtratsbeschluß vom 19. Dezember, wurde das Projekt für die Pflasterung der Marienbrücke mit dem Kostenverfordernisse von 56.417 K genehmigt und sohin die Offertverhandlung ausgeschrieben.

2. Bau der Ferdinandsbrücke. — Nachdem die Behelfe für die weiteren Verhandlungen zum Baue dieser Brücke anfangs des Jahres von den Ämtern bearbeitet worden waren, wurde am 9. Mai die Offertverhandlung ausgeschrieben und zur Anfertigung der Projekte ein Termin von nahezu 5 Monaten gegeben.

Am 30. September wurden bei der Offertverhandlung 2 Projekte eingereicht. Die Firmen Biro-Kurz und E. Gärtner legten ein Projekt des Architekten Otto Wagner mit dem Kostenbetrage von 1,634.933 K vor; die Firma Marinelli & Faccanoni stellte auf Grund eines architektonischen Entwurfes von Fr. v. Krauß einen Preis von 1,670.694 K.

Das erstgenannte Projekt wies zwei sichelförmig gestaltete Bogenträger im Abstände von 15 m auf, welche sich über die Fahrbahnfläche erhoben und von 4 Pylonen aus Quadern, Beton und teilweise Glasverkleidung flankiert wurden. Außerdem war eine reiche Verkleidung der Bogenflächen und künstlerische Geländer vorgesehen. Das zweite Projekt hingegen hatte eine Konstruktion zur Grundlage, welche vollständig unter der Fahrbahn blieb. Dementsprechend war auch die architektonische Ausgestaltung wesentlich einfacher. Diese beiden Entwürfe wurden geprüft; es stellten sich nach Abzug der in den obigen Ziffern enthaltenen Anschlüsse an die bestehenden Kaimauern die Vergleichsziffern bei dem Projekt Biro-Kurz auf 1,518.456 K, bei Marinelli-Faccanoni auf 1,610.179 K.

Vom Bauamte wurde das Projekt von Marinelli & Faccanoni zur prinzipiellen Annahme empfohlen; der Magistrat beantragte die Genehmigung des Konkurrenzprojektes.

Der Stadtrat faßte unterm 28. Dezember seinen Beschluß dahin, daß das Prinzip der „Freien Fahrbahn“ zur Grundlage genommen werden müsse und daß weder Pylonen, noch über die Fahrbahn hinausstrebende, die freie Aussicht behindernde Bögen gewählt werden dürfen; auf dieser Grundlage sei mit beiden Firmen weiter zu verhandeln. Mittlerweile wurde der Abbruch der Häuser Nr. 1, 3, 5 Untere Donaustraße und Taborstraße Nr. 1 eingeleitet. Am 23. Oktober wurde die Offertverhandlung abgehalten und im weiteren Verlaufe mit dem Abbruche tatsächlich begonnen.

3. Umbau der Landstraßer Gürtelbrücke über die Verbindungsbahn. — Das Bauprojekt für diese Brücke wurde vom Bauamte ausgearbeitet.

4. Bau des Richardgassensteiges. — Diese Angelegenheit ist in Schwebeliege geblieben.

5. Verbreiterung des Rennweger Durchlasses. — Am 13. Mai teilte die k. k. Staatsbahn-Direktion mit, daß die Arbeiten für diese Überbrückung an die Firma Heim und Herrmann übertragen wurden. Es erfolgte sodann am 15. Mai der Beginn der Erd- und Baumeisterarbeiten. Im August wurde die Eisenkonstruktion durch die Firma R. Ph. Waagner verfertigt und wurde das Objekt im September der öffentlichen Benützung übergeben.

6. Bau eines Steiges an der Nordwestbahnbrücke über den Donaustrom. — Das Projekt wurde vom k. k. Eisenbahnministerium geprüft. Die Gemeinde

nahm Veranlassung, bezüglich der Überleitung der Fußpassage über den projektierten Verbindungskanal des Donau-Oberkanales mit dem Winterhafen Verhandlungen zu pflegen, ebenso hinsichtlich der weiteren Fortsetzung über Privatgründe des Stiftes Klosterneuburg.

7. Bau einer Straßenbrücke über den Ameisbach im XIII. Bezirke (Flößersteig). — Bei der am 12. Juli stattgehabten Lokalkommission betreffend die von der Gemeinde Wien anlässlich des Baues der Landes-Heil- und Pflegeanstalt auszuführenden Bauarbeiten wurde das Stadtbauamt beauftragt, das Detailprojekt für den Bau einer Straßenbrücke im Zuge des Flößersteiges über den Ameisbach auszuarbeiten.

8. Sonstige Brückenbauten. — Gelegentlich der Budgetberatung wurde vom Stadtrate am 26. Dezember beschlossen, daß auf eine neue Donaukanalbrücke unterhalb der städtischen Elektrizitätswerke Bedacht zu nehmen sei und im Zuge dieser Brücke eine Strombrücke notwendig erscheine. Auch die Verbreiterung der bestehenden Franz Josefs- (Floridsdorfer-) und der Reichsbrücke sollte studiert werden.

II. Erhaltung der Brücken.

a) Donaukanalbrücken.

1. Kaiser Franz Josef-Regierungs-Jubiläumsbrücke. — Infolge Einlegung der Straßenbahngleise waren Arbeiten an der Pflasterung und Eisenkonstruktion notwendig. (Kosten 3801 K.)

2. Augartenbrücke. — Mit Stadtratsbeschluß vom 21. Juni wurden die Rekonstruktionsarbeiten der Augartenbrücke im Betrage von 18.090 K, mit Stadtratsbeschluß vom 27. Oktober auch die weiteren Mehrkosten mit 1800 K genehmigt. Die Arbeiten bestanden in Herstellung der Holzstöckelpflasterung und Auswechslung schadhafter Unterzüge, Bruckstreu, Anstrich und Nietenauswechslung. Die Arbeiten an der Eisenkonstruktion waren übertragen an die Firma Biro-Kurz, die Holzstöckelarbeiten an die Firma John B. Blythe, die Zimmermannsarbeiten an den Zimmermeister Höniger.

Hinsichtlich der schadhaften Mauerwerksflügel auf der Stadtseite, welche seinerzeit von der Donauregulierungs-Kommission gelegentlich des Baues der vorderen Kaimauer übernommen worden sind, schweben Unterhandlungen bezüglich der endlichen Fertigstellung. Die gesamten Ausführungskosten betragen 22.566 K.

3. Stefaniebrücke. — An dieser Brücke wurde eine teilweise Erneuerung der Holzstöckelpflasterung vorgenommen. (Kosten 3417 K.)

4. Ferdinandsbrücke. — Im Hinblick auf den baldigen Umbau beschränkten sich die Arbeiten auf Unterziehung von Kopfstreben zur Stützung der äußersten Holzröste flüßaufwärts und öfteres Anziehen der Spannschrauben der Holzröste. Diese Ausgaben haben im ersten Falle 3800 K betragen. Behufs steter Evidenzhaltung des Bauzustandes dieser alten Brücke wurde allwöchentlich ein eingehendes Nivellement der Höhenlage der Holzröste vorgenommen.

5. Aспernbrücke. — Hinsichtlich des Bauzustandes dieses Brückenobjektes wurden seitens der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen vierteljährliche Berichte abverlangt.

Zum Behufe der richtigen Lastverteilung auf die Tragketten müssen die Spannschrauben bei den Hängestangen der Ketten periodisch untersucht und angezogen werden. Hierzu wurden fallweise kleine Kredite beansprucht. (Zusammen 3000 K.)

6. Gaswerkbrücke. — Diese vorerst lediglich für Zwecke des städtischen Gaswerkes hergestellte Brücke soll für den Verkehr von Passanten umgestaltet werden. Um die hierzu erforderlichen Straßenanschlüsse auf der Seite des III. Bezirkes und zwar über den projektierten „Umschlagplatz“ sicherzustellen, fanden Verhandlungen mit der Donauregulierungs-Kommission statt.

b) Sonstige Brücken.

1. Brücke über den Waldgraben im Zuge der Straße Rußdorf—Mosterneuburg im Rahlenbergerdorfe. — Mit Stadtratsbeschluß vom 4. April wurde die Erneuerung dieser kleinen Brücke mit dem Kostenbetrage von 6935 K angeordnet. Die Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion wurde von der Firma Kammerer & Filzhammer durchgeführt, die Steinmearbeiten von Eduard Haufer.

2. Die Fahrbahn der Brücke über die Stadtbahn im Zuge der Landstraße-Hauptstraße wurde umgepflastert.

3. An der Kadetstbrücke wurde die Fahrbahn umgepflastert, die Asphaltdecke erneuert und die Rieten ausgewechselt. (Kosten 5278 K.)

Hinsichtlich der Berechnungen über die Beanspruchung der Brücken und deren Erprobung in Bezug auf die Vorschriften der Brückenverordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom Jahre 1904 ist der Erlaß der k. k. General-Inspektion vom 18. Oktober anzuführen, welcher die Beibringung der noch fehlenden Rechnungen verlangt, ebenso die Angabe der Zeitfolge innerhalb des 6jährigen Turnus (1905 bis 1910), wenn diese Brücken zu erproben sein werden.

Diese Bestimmung bezieht sich auf sämtliche Brücken, welche von den städtischen Straßenbahnen befahren werden. Es wurde angegeben, daß gemäß der Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. August 1904, R.-G.-Bl. Nr. 97, die Bahnen sämtliche vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung erbauten Brücken nach Maßgabe der Bestimmungen des § 7, Abschnitt C und E 1 rechnungsmäßig zu prüfen sind. Die Bahnverwaltungen haben ferner laut § 18 dieser Verordnung sämtliche Brückentragwände innerhalb 6 Jahren eingehend zu untersuchen, bezw. zu erproben und die bezüglichen Ergebnisse jährlich unter Vorlage der Brücken-Revisionsberichte bekanntzugeben. Die Feststellung des Turnus, nach welchem die Erprobung bezw. Nachrechnung der Brücken erfolgen soll, bleibt den Bahnverwaltungen überlassen.

Da die Kronprinz Rudolfs- (Reichs-) brücke über den Donaustrom von den städtischen Straßenbahnen befahren wird, so muß auch diese Brücke, ebenso die im weiteren Zuge gelegene Brücke über die alte Donau zu den übrigen über den Wienfluß, den Donaukanal, die Stadtbahn und Westbahn führenden Brücken einbezogen werden.

Auch seitens des k. k. Ministeriums des Innern wurde für Straßenbrücken Z. 49.898 ex 1905 eine neue Verordnung erlassen, die an Stelle jener vom Jahre 1892, Z. 21.817, zu treten hat. Diese Verordnung ist bestimmt für alle Straßenbrücken. Sind diese auch für Bahnzwecke in Anspruch genommen, so gelten außer diesen Vorschriften auch jene der obzitierten Verordnung des k. k. Eisenbahnministeriums.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

(Mit Benützung des Berichtes der Donauregulierungs-Kommission.)

Die Bantätigkeit der Donauregulierungs-Kommission blieb nicht, wie in den Vorjahren, auf die Durchführung der im ursprünglichen Bauprogramme der Donauregulierungs-

Kommission vorgesehenen Arbeiten und auf die Erhaltung der bestehenden Regulierungswerke und Anlagen beschränkt, es wurden vielmehr im Berichtsjahre in ausgedehntem Maße behufs Verbesserung der Schiffahrtsrinne außerhalb der Wiener Durchstichstrecke Niederwasserbauten zur Ausführung gebracht.

Nach den speziellen Zwecken, denen die neu ausgeführten Bauten zu dienen haben, gliedern sie sich in Bauten zur Sicherung bedrohter Gebiete gegen Hochwässer, in Uferschutzbauten, die ein einheitliches Mittelwasserbett sicherstellen sollen, in Bauten, die eine Vergrößerung der nutzbaren Stromtiefe für die Schifffahrt herbeiführen sollen, in solche, die der Ausgestaltung der Hafenanlagen dienen und endlich in Arbeiten, welche ganz speziellen, von der Ausgestaltung der Anlagen am Strome abhängigen öffentlichen Interessen zu dienen haben.

Die im Jahre 1904 begonnenen Arbeiten zur Verbesserung der Hochwasserabfuhr im Inundationsgebiete Lang-Enzersdorf—Jedlesees sowie zum Schutze der Ländstraße in Hainburg kamen zum Abschlusse.

Um die zur Aufrechthaltung der Schifffahrt bei niederen Wasserständen nötigen Wassertiefen in der Stromrinne zu schaffen, wurden nicht nur die bereits im Durchstiche bei Wien bestehenden Niedrigwasserbauten ausgestaltet und stromaufwärts gegen Lang-Enzersdorf durch neue Bauten ergänzt, sondern es kamen auch in der Strecke zwischen Fischamend und Regelsbrunn eine Reihe solcher Bauten zur Ausführung, die im Rahmen eines einheitlichen, in mehreren Etappen und in mehreren Baujahren zur Durchführung bestimmten Projektes gelegen sind.

Hiebei gelangten zur Beförderung der Wirkung der Niedrigwasserbauten auch an einzelnen Stellen Eimer- und Rechenbaggerungen zur Anwendung.

Im Berichtsjahre erfolgte weiters die Inangriffnahme der Niedrigwasserbauten in der Bergau unterhalb Altenwörth.

Dem speziellen Interesse des Verkehrs in der Wachau dienen die im Melker-Donauarme ausgeführten Niederwasser- und Baggerungsarbeiten, durch die das Einfahren der Lokalschiffe der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in diesen Arm bis unmittelbar vor die Stadt Melk auch bei niederen Wasserständen ermöglicht wird.

Die Anlage einer Reihe von Ausstreifplätzen und Uferrampen hatte den Zweck, die Verbindung der betreffenden Gemeinden mit dem Strome zu erleichtern.

Für Rechnung des Donauregulierungs-Fonds kamen in der ganzen Stromstrecke von der Ispermündung bei km 136.5 ober Wien bis an die Landesgrenze gegen Ungarn bei Theben km 49 unter Wien zur Ausführung:

I. Durch die in einem ständigen Vertragsverhältnisse zur Donauregulierungs-Kommission stehende Bauunternehmung folgende:

A. Neubauten:

1. Regulierungsbau Ispermündung—Weins (Uferschutzbauten).
2. Uferschutzbau zwischen Säusenstein und Wallenbach.
3. Regulierungsbauten bei Melk.
4. Herstellung eines Ausstreifplatzes bei Emmersdorf.
5. Herstellung einer Traverse und eines Ausstreifplatzes nächst Grimling.
6. Verbesserung der Schifffahrtsrinne in der Bergau.
7. Vollendung des Hufschlags- und Regulierungsbauces am oberen Gänshausen.
8. Herstellung einer Traverse im Krumpenarme bei Stockerau.

9. Abgrabung des Inundationsgebietes zwischen Lang-Enzersdorf und Jedlesees in Verbindung mit der Verstärkung und Erhöhung des Hubertusdammes und der Anschüttung der Mulden im Kuchelauerhafensplateau.

Bereits im Jahre 1904 war das Projekt für die Abgrabung des Inundationsgebietes von Lang-Enzersdorf bis Jedlesees mit einem Kostenerfordernisse von über 2.000.000 K genehmigt worden.

Mit diesem Kredite waren zu bestreiten:

- a) Die Abgrabung des Inundationsgebietes zwischen Lang-Enzersdorf und Jedlesees,
- b) die Rekonstruktion des Mühlendamms,
- c) die Straßenherstellung im erwähnten Inundationsgebiete,
- d) die Verlängerung der Wasserablauf-Objekte im Kuchelauerhafen,
- e) die Dammerhöhung im Gebiete des Kuchelauerhafens,
- f) die Ausfüllung der Mulden im Kuchelauerhafensplateau mit dem Abgrabungsmateriale.

Die Abgrabung des Inundationsgebietes in Verbindung mit der Erhöhung und Verstärkung des Hubertusdammes sowie der Ausfüllung der Mulden im Kuchelauerhafen wurde im November vollendet.

10. Erhöhung und Verstärkung des Mühlendamms.

11. Erhöhung des Kuchelauerhafendamms.

12. Verlängerung der Wasserläufe im Kuchelauerhafen. — Hand in Hand mit der Anschüttung der Mulden im Kuchelauerhafensplateau muß die Verlängerung der die Franz Josefbahn kreuzenden und in die bestandenen Mulden mündenden Objekte gehen. Um die durch die hohen Anschüttungen des Oberlais gehenden Verlängerungen sowie deren Fortsetzungen bis in das Hafensbecken mit der bedeutenden Gesamtlänge von 400 m vor Beginn der eigentlichen Schüttungsarbeiten zu beenden, mußte schon im Spätherbste 1904 mit der Herstellung von geschütteten Traversen über die Mulden begonnen und den Winter über, soweit es die Witterungsverhältnisse gestatteten, fortgesetzt werden. Im Frühjahr waren die Traversen beendet, so daß an die eigentliche Mauerwerksherstellung gegangen werden konnte. Die Objekte wurden mit Ende April vollendet, worauf sich dann die Nacharbeiten, bestehend in der Wiederzuschüttung der Ober- und Unterquerteile, Zupflasterung und Herstellung der Straßenstücke angeschlossen.

13. Herstellung der Uferstraße im Inundationsgebiete Lang-Enzersdorf—Jedlesees.

14. Ausbau der Kahlenbergerlande. — Die Fortsetzung des im Jahre 1904 bis Profil 5 + 725 gediehenen Ländebauers konnte infolge der ungünstigen Frühjahrswasserstände erst im Monate Juli energisch in Angriff genommen werden und wurde nach Herstellung des stromseitigen Steinwurfes an die Schüttungs-, bezw. Pflasterungsarbeiten geschritten. Die Bedeckung des zur Anschüttung erforderlichen Materiales erfolgt aus Künnettenbaggerungen längs des Bauers selbst sowie durch Anbaggerung des Mitterhafens zwischen km 7 + 200 — 7 + 485, dann 8 + 680 — 8 + 800.

Die Bauarbeiten, insbesondere aber die umfangreichen Pflasterungen, wurden mit Rücksicht auf die bevorstehenden Felsprengungen so betrieben, daß bis Mitte September der untere Teil des Ländebauers, das ist zwischen 5·1 bis 5·4 in allen Teilen fertiggestellt war, während die übrigen Partien mit Jahreschluß der gänzlichen Vollendung zugeführt wurden. Im ganzen wurden 38.775 t Wurf- und Pflastersteine geliefert und angearbeitet, 18.000 m² Böschung- und Gratflächen mit Bruchsteinpflaster gedeckt sowie 132.000 m³ Baggermateriale zur Anschüttung verwendet.

15. Verlängerung der Wasserläufe an der Rahlenbergerlände. — Mit dem fortschreitenden Ausbaue der Rahlenbergerlände konnten auch die bezüglichlichen Objekts-Verlängerungen fortgesetzt werden. Nachdem die in Beton hergestellten Objekte in der oberen Ländestrecke bis Ende 1904 vollendet waren, wurden die offenen und in Portlandzementmörtel gepflasterten Mulden von der Flucht der Bahnstützmauer bis zum neuen Ufergrat in einer Gesamtlänge von 85 m hergestellt.

16. Ausbau der Niederwasserwerke zwischen Lang-Enzersdorf und Rußdorf. — Mit dem Baue wurde die Verlegung des Talweges zwischen km 9—8 oberhalb Wien vom linken Ufer auf das rechte Ufer bezweckt, um die Möglichkeit des Zufahrens längs des Kuchelauer Leitwerkes für die Zukunft zu sichern. Eine gleichzeitig längs des rechten Ufers von km 8—9 unternommene Künettenbaggerung für Zwecke der Materialgewinnung zum Rahlenbergerländebaue wurde durch entsprechende Wahl der Baggerstelle den Niederwasser-Regulierungszwecken dienstbar gemacht.

Die Wirkung dieser Baggerung und der am linken Ufer eingebauten Grundschwellen unterstützen sich, so daß die geplante Talwegverlegung auch erreicht worden ist.

17. Niederwasserbauten zwischen Lang-Enzersdorf und Jedlese. — Das bereits im Jahre 1904 genehmigte Projekt umfaßte Neubauten, die den Zweck hatten, den oberhalb Rußdorf gegen das linke Ufer umschlagenden Talweg gegen das rechte Ufer abzudrängen. Infolge einer Forderung der Schiffahrtsinteressenten auf Freihaltung eines Wendeplasses oberhalb Rußdorf und wegen der ungünstigen Wasserstandsverhältnisse war der Ausbau mehrerer Werke verschoben worden. Im Berichtsjahre wurden einige dieser Werke ausgeführt, die Ausführung der restlichen Werke unterblieb wegen Veränderungen im Stromgrunde und wegen der Freihaltung des Wendeplasses.

18. Niederwasserbauten im Wiener Durchstiche pro 1904. — Das Projekt umfaßte die Einschaltung neuer Buhnen hinter den schon bestehenden Niedrigwasserbauten sowie Aufholungen und Reparaturen bestehender Werke. Infolge ungünstiger Wasserstandsverhältnisse mußte die Bauausführung im Spätherbste 1904 unterbrochen werden und konnte die Vollendung dieser Arbeiten erst im Berichtsjahre erfolgen.

19. Niedrigwasserbauten im Wiener Durchstiche pro 1905. — Diese Arbeiten, Ergänzung der Niedrigwasserregulierung im Wiener Durchstiche bestanden in der Hauptsache aus Aufholungen und Verlängerungen der bestehenden Niedrigwasserbauten.

20. Niedrigwasserregulierung in der Strecke Fischamend—Regelsbrunn.

21. Niedrigwasserregulierung bei Drth.

22. Versicherung des Bruchufers am Herrgottshausen.

23. Versicherung des Bruchufers am Rottenstein.

B. Erhaltungsbauten.

Außerdem wurden als Erhaltungsarbeiten 20 Bauherstellungen in verschiedenen Strecken ausgeführt. Sie betreffen Bruchuferversicherungen und normale Instandhaltungsarbeiten an den vorhandenen Regulierungsbauten. Die letzteren bestehen in Wurf-ergänzungen, Pflasterausbesserungen, kleineren Rekonstruktions- und Instandsetzungsarbeiten von Uferbauten und Dämmen, in der Herstellung von Uferrampen, Auswechslung von Pfahlstöcken und Holzgeländern sowie in kleineren Baggerungen.

II. Weiters wurde die Errichtung mehrerer kleinerer Hochbauobjekte, ferner die Beleuchtungs- und Kraftanlage für den Freudenauer Winterhafen u. von verschiedenen Unternehmungen durchgeführt.

III. Endlich wurden in eigener Regie die Befähigung des Inundationsgebietes Lang-Enzersdorf—Zedlsee, verschiedene Straßenherstellungen und andere Erhaltungsarbeiten durchgeführt. Auch die Felsensprengungen an der Rahlenbergerlande wurden fortgesetzt.

Für Rechnung des Fonds der eigenen Einnahmen gelangten nachstehende Arbeiten zur Ausführung:

1. Die Baggerung an der Freudenauer Hafeneinfahrt.
2. Die Ergänzung der Installation für die elektrische Beleuchtung des Freudenauer Winterhafens und für den elektrischen Antrieb des Drehkranes. — Nachdem im Frühjahr des Berichtsjahres die Verhandlung mit der „Gemeinde Wien — städtische Elektrizitätswerke“ hinsichtlich des Strombezuges zum definitiven Abschlusse gebracht waren, konnte an die eigentliche Installation geschritten werden. Im Wege der öffentlichen Offertauschreibung wurden die Arbeiten den Österreichischen Siemens-Schuckertwerken in Wien übertragen. Im September sind die Arbeiten sodann in Angriff genommen worden.
3. Die Versicherung der Freudenauer Hafeneinfahrt durch Schotterjäckle in Drahtgeflecht.
4. Die Erneuerung der Gehwegdielung auf der Kaiser Franz Josefbrücke in eigener Regie mit Eichenbohlen.
5. Die Auswechslung schadhafter Rieten an der Kaiser Franz Josefbrücke.
6. Die Ergänzung des schadhaften Anstriches dieser Brücke.
7. Die Instandsetzung des Landungsplatzes bei der Kaiser Franz Josefbrücke.
8. Die Instandsetzung des Landungsplatzes bei der Militärschwimmsschule.
9. Die Abshrankung der Donauregulierungsfondsgründe.
10. Die Planierung der an die Gemeinde Wien übergebenen Straßen innerhalb des Bezuges des Donauregulierungsfonds.

Finanzielle Gebarung des Donauregulierungsfonds.

Mit Ende des Jahres 1904 verblieb laut des Rechnungsabchlusses pro 1904 ein Kassereft von 51.888 K 17 h. Die Gesamteinnahmen des Jahres 1905 betragen mit Einschluß des obigen Kassereftes 9,214.627 K 56 h. Die Ausgaben beliefen sich auf 9,134.663 K 58 h. Es verblieb sonach mit Ende Dezember in Händen der Donauregulierungs-Kommission ein harer Kassereft von 79.963 K 98 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 1904 zusammen 21,232.537 K 41 h, im Jahre 1905 1,478.070 K 78 h, sonach zusammen 22,710.608 K 19 h.

Die eigenen Einnahmen des Donauregulierungsfonds sind im Einzelnen wie folgt:

1. Erlös aus dem Verkaufe von Baugründen	1,030.113 K 78 h
2. Rauffchillings-Interessen	80.440 „ 76 „
3. Miet- und Pachtzins.	356.565 „ 42 „
4. Erlös für Pläne	68 „ — „
5. Forstnutzungen	1.662 „ 73 „
6. Einnahmen der Häfen	9.173 „ 63 „
7. Verschiedene Einnahmen	46 „ 46 „

sonit zusammen . . . 1,478.070 K 78 h

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

1. Steuern für den Fondsbesitz	9.940 K 97 h
2. Erhaltung der Kaiser Franz Josefsbrücke	40.012 " 77 "
3. Parzellierungs- und Anschüttungsauslagen	49.647 " 23 "
4. Regiequote	40.000 " — "
5. Erhaltung, Ausrüstung und Betrieb der Häfen	66.816 " 72 "
6. Passivinteressen	84.033 " 76 "
7. Rückerlegte, Vorschüsse an den Baufonds	263.694 " 76 "
somit zusammen	554.146 K 21 h

Sonach ergibt sich ein Überschuß von 923.924 K 57 h, welcher zu gleichen Teilen an die drei Kurien abgeführt wird.

Weiters bestanden mit Ende des Berichtsjahres noch folgende Aktiven des Donau-regulierungsfonds nebst dem Kassereserve von 79.963 K 98 h.

I. Die Baugründe auf dem rechten Ufer der Donau bei Wien, oberhalb der Stadlauerbrücke:

a) Parzellierte Gründe zusammen	235.884·90 Quadratklaster
b) nicht parzellierte Gründe nach Berücksichtigung der an die Gemeinde Wien übergebenen Straßen nach Abzug der Flächen für öffentliche Straßen und Plätze (beide mit 40% angenommen)	73.257·41 "
c) disponible Landungsplätze	43.954·45 "
d) die Bäder mit	38.046·— "
e) die öffentlichen Landungsplätze zusammen	14.282·— "
f) die öffentlichen Zugänge	19.602·— "
g) die verpachteten Landungsplätze	1.731·— "
diese Flächen ergeben zusammen	426.856·— Quadratklaster.

Behufs Bewertung dieser Flächen sind vom obigen Ausmaße jene Gründe abzuziehen, welche keinen Ertrag liefern, das sind die Bäder, die öffentlichen Landungsplätze, die öffentlichen Zugänge im Ausmaße von zusammen 35.615 Quadratklaster.

Demnach verbleibt als Rest die Fläche von 391.241·35 Quadratklaster.

Dieses Terrain umfaßt:

1. Die verpachteten Landungsplätze, welche einen Ertrag von jährlich 169.600 K abwerfen, dieser Betrag zu 4% kapitalisiert, ergibt eine Wertsumme von	4,240.000 K — h
2. Das Terrain der parzellierten Gründe mit einer Wertsumme von	30,665.037 " — "
3. Das Terrain der nicht parzellierten Gründe mit einem Werte von	5,714.078 " 50 "
4. Die disponiblen Landungsplätze mit einem Werte von	1,141.380 " — "

II. Die Baugründe am linken Ufer:

a) Parzellierte Baustellen und Gruppen bei den Kaisermühlen	11.475·61 Quadratklaster
b) parzellierte Baustellen und Gruppen in Floridsdorf	1.384·83 "
c) nicht parzellierte Gründe bei den Kaisermühlen	1.475·— "
d) nicht parzellierte Gründe in Floridsdorf	54.056·— "

Somit ergibt sich die Summe der Baugründe am linken Ufer mit 68.391·45 Quadratklaster.

Diese Gründe werden folgendermaßen bewertet:

- a) die Gründe bei den Kaisermühlen mit einem Betrage von 207.209 K 92 h
- b) die Gründe in Floridsdorf mit einem Betrage von . . . 443.526 „ 64 „

III. Das rechtsseitige Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke besteht aus folgenden Flächen:

a) Terrain der Schiffmühlenplätze	29.600	Quadratklaster
b) Terrain der öffentlichen Landungsplätze	9.378	„
c) Terrain der öffentlichen Zugänge	296	„
d) Terrain der disponiblen Landungsplätze	4.399	„
e) Hinterland der öffentlichen Landungsplätze	9.899	„
f) sonstiges Terrain unterhalb der Stadlauerbrücke bis Kaiser-Ebersdorf	485.976	„

die Summe dieser Flächen beträgt 539.548 Quadratklaster.

Behufs Bewertung dieser Area müssen von ihr die ertraglosen Flächen in Abzug gebracht werden u. zw. einschließlich der Fläche des Winterhafens zusammen 209.674 Quadratklaster, wonach sich eine Fläche von 329.874 Quadratklaster ergibt, die mit 1,979.244 K bewertet werden kann.

IV. Das im Erdbergermaiss zum Zwecke der Errichtung eines Schiffsumschlagsplatzes erworbene Terrain im Ausmaße von 15 Joch 960 Quadratklaster = 8 ha 97 ar 91·27 m², eingestellt mit den Einlösungskosten per 2,599.668 K 93 h.

V. Das Inundationsterrain mit der Fläche von 1349 Joch 881 Quadratklaster; dieses liefert nach den gegenwärtig aus ihm genommenen Pachtzinsen für Grundbenützung, Gras- und Jagdnutzung und Weidengewinnung, den jährlichen Ertrag von 6000 K; dieser Betrag zu 4% kapitalisiert, ergibt die Wertsumme von 150.000 K.

VI. Das Terrain des alten Stromes. Dieses umfaßt 463 Joch 1094 Quadratklaster. Wenn zur Bewertung der Eispahtzins und der Pachtzins für Zillenfahrten per 60.000 K zugrunde gelegt wird, so ergibt sich bei 4% Kapitalisation die Wertsumme von 1,500.000 K.

VII. Die Kaiser Franz Josefsbrücke, eingestellt mit den Baukosten von 4,898.820 K.

VIII. Das Haus des Donauregulierungsfonds am Erzherzog Karl-Platz Nr. 11 im Bauwerte (ohne Grundwert) von 144.000 K.

IX. Wert der Bauhütten, Expositursgebäude, Inventarsgegenstände und der Bibliothek 73.940 K.

X. Forderungen des Donauregulierungsfonds aus dem Verkaufe von Baugründen, an Kaufschillingsinteressen, an Miet- und Pachtzinsen, an rückzuerhaltenden Vorschüssen und Postsparkasseneinlagen, ferner die Guthaben bei der Bodenkreditanstalt und bei der Unionbank und der rückzuersezende Vorschuß vom Fonds der eigenen Einnahmen, einschließlich des Kasserestes, zusammen 27,244.742 K 01 h.

Die sämtlichen Aktiven ergeben sohin zusammen den Betrag von 81,001.647 K. Verkauft wurden an Private im ganzen 9783·66 Quadratklaster.

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

Diese Arbeiten beschränkten sich mit Ausnahme unbedeutender Instandhaltungsarbeiten ausschließlich auf das Wehr und die Schleuse nächst dem ehemaligen Kaiserbade. Die seitens der Bauunternehmung G. Nella & Co. am 9. August 1904 be-

genommenen Erd- und Baumeisterarbeiten wurden fortgesetzt. Nach Abschluß der Vorbaggerungen wurden die Fangdämme für die Abschlüsse und den rechtsseitigen Teil des Wehres hergestellt, die Nachbaggerung in den einzelnen Baugruben bis auf das projektmäßige Niveau bewirkt, dann die Installation zur Trockenlegung der Baugruben vorgenommen und im Schleusen-Oberhaupt nach erfolgter Trockenlegung die Betonierung des Fundamentes vollzogen. Weiters wurden die im Bereiche der Wehr- und Schleusenanlage gelegenen Herstellungen der Stütz- und Kaimaueranschlüsse beendet.

Am 31. März und 1. April hat die nachträgliche wasserrechtliche Verhandlung über das Projekt für die Errichtung des Stauwerkes und einer Kammer- und Schleuse stattgefunden.

Hierbei haben die Vertreter der Gemeinde Wien auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 29. Dezember 1904 dem Projekte unter folgenden Bedingungen zugestimmt:

a) Für den Bau des großen Schützenhauses ist beim Magistrate als Baubehörde um den Baufortschritt einzuschreiten und werden die vom Standpunkte der Bauordnung zu stellenden Bedingungen bei der Erledigung des Baugesuches bekanntgegeben werden.

b) Da durch den Bau des Schützenhauses der Zutritt von Luft und Licht zu der auf der städtischen Parzelle Nr. 402/1 stehenden St. Johanneskapelle sowie die freie Benützung des Vorplatzes dieser Kapelle erheblich beeinträchtigt wird, so hat die Donauregulierungs-Kommission auf ihre Gefahr und Kosten diese Kapelle flussaufwärts auf eine Stelle zu verlegen, die ihr von der Gemeinde noch bekannt gegeben wird.

c) Die für den Vorsprung des Schützenhauses über die Geländersucht der Vorkaimauer sowie für die Baumanipulation in Anspruch genommene Teilfläche der Parzelle Nr. 402/1 wird der Donauregulierungs-Kommission unter denselben Bedingungen unentgeltlich überlassen, die bezüglich der anderen für die Kaimauern beanspruchten städtischen Grundflächen mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 1. September 1899 gestellt und seitens der Donauregulierungs-Kommission angenommen worden sind.

Die Detailregelung wird einer besonderen kommissionellen Verhandlung vorbehalten, welche erfolgen wird, sobald die Donauregulierungs-Kommission um die Überlassung der in Frage kommenden Grundflächen angefragt haben wird.

d) Der Schifffahrt, den städtischen Bädern und den Fischkaltern dürfen durch den Betrieb der Schleuse keine Mehrkosten oder Hindernisse bereitet werden. Insbesondere darf eine Verstellung der Kalteranlage vor den stabilen Verkaufständen nicht stattfinden. Weiters ist aus sanitären Rücksichten der Betrieb der Absperrvorrichtung derart zu regeln, daß stets eine entsprechende Strömung im Wasser des Donaukanales erhalten bleibt.

e) Sollte von den Behörden bei der Augartenbrücke die Beibehaltung der Durchfahrts Höhe von 7.20 m über örtlich Null, bezw. 6.40 m über den normalen Wasserstand verlangt werden, so hat die Donauregulierungs-Kommission auf ihre Gefahr und Kosten die Hebung der Brücke sowie aller anschließenden Straßenzüge in dem von der Gemeinde zu bestimmenden Ausmaße durchzuführen. Sollte behördlicherseits die Beibehaltung der bisherigen Durchfahrts Höhe nicht verlangt werden, so wird seitens der Gemeinde, wie bereits in dem Gemeinderatsbeschlusse vom 30. September 1899 festgesetzt wurde, von der sofortigen Hebung der Augartenbrücke durch die Donauregulierungs-Kommission unter der Voraussetzung Abstand genommen, daß sich die Donauregulierungs-Kommission verpflichtet, auf ihre Gefahr und Kosten eine allenfalls später noch notwendig werdende Hebung der Brücke und der anschließenden Straßenzüge über jeweiliges Verlangen der Gemeinde Wien mit möglichster Beschleunigung durchzuführen.

f) Die Durchfahrt am Vorkai unter dem Schützenhause hat eine lichte Höhe von 4.20 m zu erhalten.

g) Für alle Schäden, welche der Gemeinde an ihren Objekten durch den Bau und Betrieb der gegenständlichen Anlagen erwachsen, hat die Donauregulierungs-Kommission aufzukommen.

Da hinsichtlich der gegenständlichen Anlagen die Donauregulierungs-Kommission bloß Bevollmächtigte der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien ist, so werden sämtliche von der Gemeinde Wien gegenüber der Donauregulierungs-Kommission gestellten Forderungen auch gegenüber der Kommission für Verkehrsanlagen aufrecht erhalten.“

Im Verlaufe der Verhandlungen haben die Vertreter der Gemeinde Wien mit Rücksicht auf die Ausführungen des Staatstechnikers noch folgende Erklärung abgegeben:

„Sie vermiffen in der Äußerung einen Ausfpruch darüber, ob das Projekt vom wasserrechtlichen und öffentlichen Standpunkte zur Ausführung geeignet ist, bezw. ob von diesem Standpunkte aus irgend welche Bedingungen zu stellen find. Die Gemeinde muß betonen, daß es sich im vorliegenden Falle um einen Bau der Kommission für Verkehrsanlagen handelt, den die Donauregulierungs-Kommission als Machthaberin der Erfteren zur Ausführung bringt. Nach § 39 W.-N.-G. bedürfen aber nur die vom Staate ausgeführten Wasserbauten keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde. Da weder die Kommission für Verkehrsanlagen noch auch die Donauregulierungs-Kommission mit dem Staate identisch, sondern von diesen völlig gesonderte juristische Personen sind, so muß für das Projekt sowie von jedem anderen Privaten die Genehmigung der Wasserrechtsbehörde eingeholt werden. Selbst für den Fall, als angenommen aber nicht zugegeben wird, daß die Donauregulierungs-Kommission für die Donauregulierungs-Bauten im Sinne des § 39 W.-N.-G. einer wasserrechtlichen Genehmigung nicht bedarf, so muß für das vorliegende Projekt darauf hingewiesen werden, daß es sich um ein Objekt der Kommission für Verkehrsanlagen handelt. Die Kompetenz kann sich aber immer nur nach der Qualifikation des Bauwerbers, nicht nach der des Bevollmächtigten richten. Es war daher nicht bloß das Verfahren nach §§ 74 und 78 W.-N.-G. durchzuführen, sondern ist auch im Sinne des Wasserrechtsgesetzes die Entscheidung zu fällen, die sich nicht nur auf die Parteienerklärungen zu erstrecken, sondern auch den Ausfpruch der Zulässigkeit der Anlage, d. i. den wasserrechtlichen Baukonsens und die vom öffentlichen wasserrechtlichen Standpunkte zu stellenden Bedingungen zu enthalten hat. Da der k. k. Staatstechniker solche Bedingungen nicht gestellt hat, so muß die Gemeinde die Forderung stellen, daß, falls das Projekt wasserrechtlich genehmigt wird, — und eine diesbezügliche Entscheidung muß von der Gemeinde verlangt werden — in dem Baukonsens 1. gemäß § 92 W.-N.-G. die Kollaudierung der Anlage nach deren Vollendung, 2. gemäß § 22 W.-N.-G. die Verhaimung des von der Projektwerberin beabsichtigten höchsten Staupegels vorbehalten werde.“

Da die k. k. n.-ö. Statthalterei mit dem Erlasse vom 22. April die Forderungen der Gemeinde abgewiesen hat, so wurde der Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium eingebracht.

Unter einem hatte die k. k. n.-ö. Statthalterei die Enteignung der beanspruchten Grundflächen zugunsten der Donauregulierungs-Kommission und nicht zugunsten der Kommission für Verkehrsanlagen ausgesprochen; es wurde daher auch gegen das Enteignungserkenntnis der Rekurs, u. zw. an das k. k. Ministerium des Innern, eingebracht.

Ferner hat die k. k. n.-ö. Statthalterei am 20. September die baubehördliche Lokalverhandlung über das Projekt für den Bau des am linken Donaukanalufer zu errichtenden Schützenhauses durchgeführt. Hierbei haben die Vertreter der Gemeinde Wien zunächst neuerlich darauf hingewiesen, daß es sich nicht um einen Staatsbau im Sinne des § 106 der Wiener Bauordnung, sondern um einen Privatbau der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien handelt und zur Behandlung des Bauprojektes daher nicht die Statthalterei, sondern der Magistrat kompetent ist. In meritorischer Beziehung wurde gegen das Projekt aus dem Grunde Einwendung erhoben, weil durch den geplanten Bau in unmittelbarer Nähe der St. Johanneskapelle eine Verunzierung der Straße eintreten würde. Es wurde daher die Umstellung der Kapelle verlangt; außerdem wurden hinsichtlich des Baues selbst verschiedene weitere Bedingungen gestellt.

Der Baukonsens, bezw. eine Entscheidung über die Frage der Kompetenz ist im Berichtsjahre nicht erlossen.

Die Donauregulierungs-Kommission hat die Befehle zur Ausschreibung der Arbeiten und Lieferungen für die Herstellung der Hebezeuge und der elektrischen Beleuchtungsvorrichtungen für das Wehr beschafft.

Zum Zwecke der Beschaffung von Sand und Schotter zur Betonherzeugung mußten Baggerungen im Donaukanale vorgenommen werden, wodurch auch die nach dem Projekte für die Umwandlung des Donaukanales in einen Handels- und Winterhafen vorzunehmende Vertiefung der Sohle des Donaukanales bis 3·20 m unter Null wesentlich gefördert worden ist.

3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Am 4. Jänner wurde in der k. k. n.-ö. Statthalterei die Äußerung der Direktion für den Bau der Wasserstraßen über das Ergebnis der politischen Begehung für die Teilstrecke des Donau-Oberkanales von seiner Einmündung in die Donau bis an die Gemeindegrenze von Stillsried und Grub in Niederösterreich den Beteiligten zur Kenntnis gebracht. Die Gemeinde hat gegen das bei dieser Verhandlung stattgehabte Verfahren am 10. Jänner einen Protest an die k. k. n.-ö. Statthalterei eingebracht.

Weitere Schritte waren bezüglich des Donau-Oberkanales nicht zu verzeichnen, da die k. k. Regierung über die Herstellung des Probehebwerkes in Aufseß noch nicht schlüssig geworden war. Es wurde die Aufstellung von genau gearbeiteten Kostenaufschlägen angeordnet, um zukünftige Überschreitungen möglichst hintanzuhalten. Da aber von den verschiedensten Seiten auf den Beginn der Bauarbeiten hingedrängt wurde, u. zw. auch in einer Interpellation im n.-ö. Landtage, so nahm der Statthalter in der Sitzung dieser Körperschaft vom 23. November zur Frage neuerlich Stellung, indem er auf die großen und zeitraubenden Schwierigkeiten verwies, welche die Überwindung der Höhendifferenzen in der Kanaltrasse bereite und die Anlage von Hebewerken oder Schleusen bedinge sowie auf die Beziehungen des Projektes zur March- und Thaya-regulierung.

Schon früher (Oktober) wurde die Vertagung der Regulierung der March und Thaya und die Herstellung von Marchhochwasser-Schutzdämmen beschlossen, da diese Arbeiten mit der Herstellung des Donau-Oberkanales zusammenhängen.

Was die Sache des Probehebwerkes betrifft, so hat der X. internationale Schifffahrtkongreß in Mailand hinsichtlich der in Betracht kommenden Systeme ein Referat von Angiola entgegengenommen, sich aber ebensowenig wie der vorherige Düsseldorfer Kongreß für ein bestimmtes System ausgesprochen.

Der Kongreß beschloß u. a.: „Der Wiener Wettbewerb brachte verschiedene, wertvolle Ideen bezüglich der Überwindung großer Gefälle. Der Kongreß legt den größten Wert darauf, daß ein derartiges Hebewerk ausgeführt werde, bei dem die Wirtschaftlichkeit, die Betriebssicherheit und die Leistungsfähigkeit beurteilt werden kann, indem der Erfahrung allein ein endgiltiges Urteil zuerkannt werden muß.“

Der Bau des Donau-Oberkanales ist für Wien auch deshalb von besonderem Interesse, weil am Endpunkte dieses Kanals an der Donau ein großer Hafen zur Errichtung gelangen muß. Dieser würde naturgemäß mit Benützung des alten Strombettes der Donau bei Floridsdorf seinen Platz finden. Dieses sowie dessen Fortsetzung als „Mühlleitenwasser“, ist von verschiedenen Seiten aber auch als Reserve für eine Ableitung der Hochwässer vom Strome in Aussicht genommen worden.

Letztere Anregungen hatten ihre Ursache in den großen Hochwässern von 1897 und 1899 mit 4·65 und 5·65 ober Null (Reichsbrücke), so daß im letzteren Falle bis zur Dammkrone + 6·32 bloß eine Sicherheitshöhe von 0·67 m verblieb.

In der Sitzung der Donauregulierungs-Kommission vom 8. März wurde das Projekt für die Errichtung eines Hafens für den Donau-Oberkanal im alten Donaubette unter Berücksichtigung der Errichtung eines Abflußkanales für die Hochwässer durch den Hafen zum Schutze für Wien beraten und beschlossen, vorerst mit der Gemeinde Wien bezüglich dieses Projektes in Fühlung zu treten.

Hier muß noch eingefügt werden, daß schon früher hinsichtlich der Donau-Hochwässer in Broschüren und Zeitungsaufstellungen von Waldvogel, Willfort u., für eine weitgehende Annahme der Hochwasserabzugtubatur Stellung genommen und von verschiedenen Seiten unter anderem auch von der n.-ö. Handels- und Gewerbekammer zur Klärung des ganzen Komplexes dieser Fragen die Einberufung von Enqueten vorgeschlagen worden war.

Auch der österreichische Ingenieur- und Architektenverein nahm auf Grund eines Beschlusses vom 28. Dezember 1904 insofern Stellung, als er eine Eingabe an das k. k. Ministerium des Innern richtete, worin er verlangte, daß dieses durch das hydrographische Zentralbureau bestimmen lasse, welches die sekundliche Wassermenge ist, die als voraussichtlich größte nächst Wien für ein zu verfassendes Regulierungsprojekt angenommen werden kann.

Am 3. Oktober wurde nun auch im Gemeinderate ein Initiativantrag über den oben erwähnten Komplex von Fragen und die Einberufung einer Enquete eingebracht.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 14. November wurde der Donauregulierungs-Kommission in Wien im Gegenstande sodann folgendes mitgeteilt:

„Dem von der Donauregulierungs-Kommission in Wien zur Prüfung übermittelten, generellen Projekte für die Anlage des Wiener Hafens des Donau-Oberkanales wird prinzipiell, jedoch mit dem ausdrücklichen Vorbehalte zugestimmt, daß die Gemeinde Wien ihre Bedingungen und Forderungen rücksichtlich der Projektausführung im einzelnen erst in jenem Zeitpunkte stellen werde, in welchem das vollständige Detailprojekt über die gegenständliche Anlage vorliegen wird. Der Magistrat wird ermächtigt, der Donauregulierungs-Kommission die vom Stadtbauamte gegen das Projekt im einzelnen geltend gemachten Bedenken samt deren technischer Begründung behufs Berücksichtigung bei der Verfassung dieses Detailprojektes bekanntzugeben.“

In diesen der Kommission mitgeteilten technischen Ausführungen ist auch die angestrebte Erhöhung der Scheitellinie in der Donaustadt um 0.25 m berührt und wurden der Donauregulierungs-Kommission nachfolgende Wünsche des Stadtrates bekanntgegeben:

„Für die Abfuhr der Hochwässer ist ein wirksamerer Abfluß herzustellen als durch die Hafenanlage selbst. Der Petroleumhafen ist so anzulegen, daß er die übrigen Hafenanlagen nicht gefährdet. Der Kohlenhafen ist zu dezentralisieren, sodaß ein Teil desselben allenfalls nächst der Kreuzung der Nord- und Nordwestbahn, jedoch innerhalb des Gemeindegebietes von Wien, am Donau-Oberkanale selbst zu liegen kommt. Es wäre Vorsorge zu treffen, daß durch die Hafenanlage die projektierte Marchfeldentwässerung nicht unmöglich gemacht wird. Die Breite der Moli wäre zur Gewinnung eines 6. Hafensbassins zu verringern. Die Donauregulierungs-Kommission wird endlich ersucht, Bahnüberführungen durch Straßen im Niveau tunlichst zu vermeiden und dem vom Stadtrate Hoß in der Sitzung des Wiener Gemeinderates vom 3. Oktober gestellten Antrage auf Einberufung einer Hafen-Enquete möglichst Rechnung zu tragen.“

Die Gemeinde Wien nimmt an den Verhandlungen jener Vereine, welche sich mit der Förderung der Wasserstraßenfrage befassen, nach wie vor regen Anteil, und hat sich auch bei der XXV. ordentlichen Generalversammlung des Zentralvereines für Fluß- und Kanalschiffahrt am 12. April durch einen Delegierten beteiligt.

4. Wienflußregulierung.

In Weidlingau wurde statt des morsch gewordenen hölzernen Floßes, das am Kopfe des Eisenrechens vor dem Sperrwerke behufs Abwehr schwimmender Gegenstände angebracht war, ein eiserner Abwehrrechen hergestellt. Die Offertverhandlung für diese Arbeiten fand am 23. Jänner statt; mit Stadtratsbeschluß vom 3. März wurden sie an die Firma Biro & Kurz vergeben.

Der eiserne Rechen im Mauerbachvorbassin wurde am 7. Juni der Schlußfollaudierung unterzogen.

Beim Baue der Wienflußregulierung stand seinerzeit eine Kollbahn in Verwendung. Die Lokomotiven, Kippwagen und ein Teil der Schienen wurde bereits in früheren Jahren veräußert, während von den Schienen ein ziemlich bedeutender Rest (zirka 60 km) noch für allfälligen anderweitigen Bedarf der Gemeinde zurückbehalten wurde. Der Gemeinderat genehmigte nun in seiner Sitzung vom 16. Juni, daß von diesem Schienemateriale tadellose Schienen von 9 m Länge bis zu einem Ausmaße von 20 km samt den dazu gehörigen Lafeten den städtischen Straßenbahnen gegen eine Vergütung von 15 K per 100 kg, die übrigen Schienen samt Zubehör der Firma Mathias Meizner zum Preise von 10 K 10 h per 100 kg überlassen werden. Der Gesamterlös wurde auf rund 170.000 K veranschlagt.

Infolge des Verkaufes des gesamten Schienemateriales waren auch die Verbindung zwischen dem Depotplatze und dem Penzinger Bahnhofe sowie die auf diesem Bahnhofe angelegte Industriegeleiseanlage überflüssig geworden; die Schienen des Verbindungsgeleises wurden gleichfalls an die Firma Mathias Meizner verkauft, während die k. k. Staatsbahn-Direktion das Industriegeleise am Bahnhofe ablöste.

Die Räumung des Depotplatzes war mit Ende des Berichtsjahres fast vollständig beendet.

Es hatte sich als empfehlenswert herausgestellt, eigene Kollbahnmaterialien für die fast alljährlich wiederkehrende Ausräumung der Weidlingauer Stauanlagen anzuschaffen. Hierzu konnten die vorerwähnten Schienen wegen ihrer Schwere nicht verwendet werden; für diesen Zweck sind nur leichte Materialien, die ohne Schwierigkeit von einer Arbeitsstelle zur andern geschafft werden können, geeignet. Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 31. August wurde die Anschaffung der nötigen Geleise und Kollbahnwagen für den gedachten Zweck bewilligt. Erfordernis 15.000 K.

Wegen Regelung der Besitzverhältnisse wurden verschiedene Übereinkommen getroffen; insbesondere war es notwendig, den bereits im Vorjahre abgeschlossenen Vertrag mit der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau mit Rücksicht auf die inzwischen erfolgte Neuanlegung der Grundbuchsmappe durch ein Nachtragsübereinkommen zu ergänzen, das mit dem Stadtratsbeschlusse vom 13. Juli genehmigt wurde.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 5. Jänner ist der Magistrat an die k. k. n.-ö. Statthalterei wegen Ausscheidung der Wienflußregulierungsanlagen im Gemeindegebiete von Hadersdorf-Weidlingau aus der Fischerei-Revierbildung eingeschritten.

Wie in den Vorjahren bot sich auch heuer wiederholt Gelegenheit, die Interessen der Wienflußregulierung bei zahlreichen wasserrechtlichen Verhandlungen im oberen Wienflußgebiete zu vertreten. Den langjährigen Bestrebungen gelang es, eine Besserung der in diesem Gebiete vorhandenen Übelstände zu erreichen.

Das k. k. Ackerbau-Ministerium hatte mit dem Erlasse vom 6. August 1904 dem Rekurse der Gemeinde wegen Belassung mehrerer Stege über den Wienfluß in der

Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau keine Folge gegeben. Auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 30. September 1904 war dagegen die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgeschichtshof eingebracht worden. Hierüber fand am 2. November des Berichtsjahres die mündliche Verhandlung statt, bei der die Beschwerde der Gemeinde als unbegründet abgewiesen wurde.

Im Wiener Stadtgebiete war die Sohlenpflasterung unterhalb der Margerbrücke bis unterhalb der Zollamtsbrücke im Zuge. Die günstigen Wasserverhältnisse im Donaukanal ermöglichten es, die ganzen Arbeiten am 1. März zu vollenden; am 6. März fand die Schlußkollaudierung statt.

Unterhalb dieser Pflasterung wurde bis zur Einmündung des Wienflusses in den Donaukanal längs der beiderseitigen Raimauern und um den Mittelpfeiler der Radekybrücke eine Sicherungsvorlage hergestellt. In einer Entfernung von 1·5 m von den Mauerfundamenten sind Doppelspundwände angebracht, wobei der 1·0 m breite Zwischenraum mit Beton ausgefüllt ist; die Unterkante der Betonlage liegt 4 m unter örtlich Null des Donaukanales. Darüber ist eine 3 m breite Deckung aus Bruchsteinpflaster mit Betonunterlage hergestellt.

Die Arbeiten für die architektonische Ausgestaltung des Endportales der Wienflusseinwölbung bei der Johannesgasse wurden fortgesetzt.

Die gesamte Wienflußstrecke wurde noch weiter mit hydraulischen Meßapparaten, Limnigraphen, Venturimeßern, Torpedoflügelu usw. ausgestattet, um wissenschaftliche Studien, insbesondere über Wassergeschwindigkeiten zu ermöglichen.

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

Mit Stadtratsbeschuß vom 20. Oktober wurden hinsichtlich der vom Landesauschusse projektierten Schwachatbach-Regulierung von der Gemeinde verschiedene Forderungen gestellt. Die kommissionelle Verhandlung fand am 13. Dezember statt.

Die kleineren Uferschutzbauten sowie die laufenden Erhaltungsarbeiten hielten sich innerhalb des gewöhnlichen jährlichen Umfangs und Aufwandes.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

1. Fiaker und Einspänner.

Die Frage der Reform des Maximaltarifes und einer Betriebsordnung für Fiaker und Einspänner, deren Durchführung im Vorjahre durch Überreichung von Entwürfen der Genossenschaften der Fiaker und Einspänner einen neuen Anstoß erhielt, bildete den Gegenstand weiteren aufmerksamen Studiums. Neue Nahrung erhielt das Studium dieser Frage durch Elaborate, welche von dem Vereine für Stadtinteressen und Fremdenverkehr sowie von der österreichischen Taxameterunternehmung in Vorlage gebracht wurden. In ersterem wird unter anderem hingewiesen auf die trotz hoher Fahrpreise traurige Lage des Wiener Lohnfuhrwerkes und auf den stets lauter werdenden Wunsch des Publikums, es möge die Regelung und Fixierung der Taxen endlich verwirklicht werden; die verhältnismäßig hohe Taxe, die sich mit den Bedürfnissen des Verkehrs und den Wünschen der Bevölkerung nicht vereinbaren lasse, sei die Ursache, daß das Wiener Lohnfuhrwerk, obwohl in Wien viel weniger Konzessionen bestehen wie anderswo, bedeutend weniger in Anspruch genommen werde. Unter Festhaltung der Scheidung

zwischen Gebrauch- und Luxusfuhrwerk betont das Memorandum des genannten Vereines die Notwendigkeit der Einführung eines Streckentarifes, dem die Länge der zurückgelegten Strecke als Grundlage dient; zur Kontrolle des zurückgelegten Weges erweise sich die obligatorische Einführung des selbsttätigen Fahrpreisanzeigers (Taxameters) als ein unbedingtes Erfordernis, wobei jedoch darauf gesehen werden müsse, daß derselbe den Fuhrwerker nicht unverhältnismäßig hoch belaste und daß die bisher zutage getretenen Unzufömmlichkeiten bei Verwendung dieses Apparates hintangehalten werden. Im übrigen wird auf die Notwendigkeit eines einheitlichen und übersichtlichen Tarifes hingewiesen, damit jedermann sich in demselben ohne viele Mühe zurecht finden könne. Das Memorandum der österreichischen Taxameterunternehmung regt die Einführung des Automobilverkehrs beim öffentlichen Lohnfuhrwerke an und verweist auf die mit Automobil-Droschken in Berlin diesfalls gemachten Erfahrungen.

Um die ständig gegen die bisher in Verwendung stehenden Taxameterapparate aus den Kreisen der Lohnfuhrwerker laut werdenden Klagen auf ihre Stichhaltigkeit zu prüfen, wurden von Vertretern des Magistrates und des Stadtbauamtes auch mehrere Probefahrten mit Taxametern veranstaltet, die teilweise die Richtigkeit der vorgebrachten Beschwerden, insbesondere die Möglichkeit der Manipulation mit dem Taxameterapparate durch die Kutscher zum Nachtheile des Fuhrwerksbesizers und des fahrenden Publikums ergaben.

Der Magistrat wendete sich auch an die Stadtverwaltung, bezw. an das königl. Polizeipräsidium in Berlin mit der Anfrage über die im Droschkenbetriebe bestehenden Verhältnisse und gemachten Erfahrungen; nach den eingelangten Auskünften ist daselbst, nachdem beiläufig 90% sämtlicher 6000 Droschken den Taxameter bis Ende 1904 freiwillig eingeführt hatten, Ende dieses Jahres mit der obligatorischen Einführung des Taxameters vorgegangen worden und es hat sich dieser Apparat vollständig bewährt; er wird von den Taxameterunternehmungen mietweise an die Fuhrwerker abgegeben. Der Mietpreis beträgt per Monat und Apparat 5 Mark, worin auch die Kosten der Anbringung, Reinigung, Erneuerung und alle Ausbesserungen inbegriffen sind. Außerdem besteht in Berlin noch eine Art genossenschaftliche Taxameterunternehmung, die sich mit der Herstellung von Taxametern befaßt und sie nur an Genossenschaftsmitglieder abgibt, indem für jeden Apparat, der genommen wird, ein Genossenschaftsanteil von 50 Mark abgenommen werden muß, der eine Haftung bis zum doppelten Betrage für den Geschäftsbetrieb der Unternehmung nach sich zieht. Vorkehrungen gegen eine Ausbeutung der Fuhrwerker durch die Taxameterunternehmungen sind nach den Mitteilungen der Polizeibehörde in Berlin gänzlich entbehrlich, da jede Ausbeutung ausgeschlossen ist und insbesondere das Bestehen der genossenschaftlichen Taxameterunternehmung die Ausbeutung seitens der privatlichen Unternehmungen schon wegen Konkurrenzrücksichten hintanzuhalten geeignet ist.

Behufs eingehenden Studiums der Tax- und Betriebsvorschriften und deren Reform fanden in der Magistratsabteilung XVII fünf Beratungen und zwar am 3., 9. und 14. November und 1. und 5. Dezember statt, an welchen außer Vertretern der k. k. Polizeidirektion, des Magistrates und des Stadtbauamtes auch Experten der Genossenschaften der Fiaker und Einspänner teilnahmen. Aus diesen Beratungen wird folgendes hervorgehoben:

Die Trennung der Taxbestimmungen für Fiaker und Einspänner wird als notwendig und wünschenswert anerkannt und die Auflage gesonderter Taxbücher für jede der beiden Fuhrwerksgruppen empfohlen.

Der Neuregelung der Taxe ist nach Übereinstimmung aller Experten die Kombination der Zeit- und Streckentaxe zugrunde zu legen.

Als Grundlage der Streckentaxberechnung hat eine Zoneinteilung zu gelten, für welche letztere die Einspännergenossenschaft die Beibehaltung der alten Bezirks- und Vorortennamen vorschlug, während die Fiakergenossenschaft ein neues Zonensystem unabhängig von der alten Bezirkseinteilung in Antrag brachte; die Konferenz einigte sich schließlich für den Vorschlag der Einspännergenossenschaft, da die alte Bezirkseinteilung sich in Wien schon längst eingelebt und das Publikum sowie die Fuhrwerker sich daran gewöhnt haben.

Einstimmig wurde ferner beschlossen, auch künftighin trotz der durch die Einverleibung des XXI. Bezirkes gewonnenen räumlichen Ausdehnung von Wien das ganze Gemeindegebiet Wien als ein einziges Taxgebiet zu bestimmen.

Weitere Beratungen waren der Festsetzung der sogenannten Einheitsgebiete gewidmet, die den Streckentaxen zugrunde gelegt werden sollen; hiebei wurden an den bisherigen Einheitsgebieten eine Reihe von wesentlichen Änderungen vorgenommen, indem einige der bisherigen Gebiete ganz aufgelassen und mit anderen vereinigt, andere aber wiederum geteilt wurden, so daß nach dem Ergebnisse der Beratungen künftighin 62 Einheitsgebiete bestehen sollen.

Das bisherige Ein-Drittelverhältnis in dem Preisunterschiede zwischen Fiakern und Einspannern wurde in den Beratungen fallen gelassen und beschlossen, künftighin die Taxansätze der Fiaker und Einspanner unabhängig von einander zu bestimmen.

Die Experten aus den Genossenschaftskreisen sprachen sich einstimmig gegen den Taxameterapparat in seiner bisherigen Anwendung aus und zwar mit Rücksicht darauf, daß er seinem Zwecke als Kontrollapparat nicht entspreche.

Was die bisher übliche, nicht zu entschädigende Wartezeit unter 10 Minuten betrifft, so wurde dieselbe bei den Beratungen fallen gelassen und beschlossen, die Wartezeit ohne Rücksicht auf deren Dauer als nach der Zeittaxe zu entschädigend festzusetzen.

Außer diesen 5 Komiteesitzungen beim Magistrate fand am 22. Dezember bei der k. k. n.-ö. Statthalterei eine Besprechung in Angelegenheit des Lohnfuhrwerkes statt, an welcher auch Vertreter des Magistrates teilnahmen.

Das Ergebnis der beim Magistrate abgehaltenen Beratungen wurde schriftlich niedergelegt und bildet ein wertvolles Material bei der Neuregelung des Lohnfuhrwerkes.

Fiaker. — Die Zahl der Fiakerlizenzen hat sich nicht geändert. Am Schlusse des Jahres bestanden nach dem Magistratskataster in den Bezirken I—XX 994, im XXI. Bezirk 3 Fiakerkonzessionen.

Infolge der Errichtung eines k. k. Postamtes im Gebäude der k. k. Polizeidirektion in der Wipplingerstraße mußten von den bisher daselbst aufgestellten Fiakerwagen 4 an die Rückfront der k. k. Polizeidirektion in der Maria Theresienstraße verlegt werden, so daß vor der Gebäudefront in der Wipplingerstraße nur mehr 3 Fiakerwagen verblieben.

Den Fiakern auf dem Stefansplatze wurde ein Teilstandplatz für 3 Wagen vor dem Hause I., Stefansplatz 9 provisorisch für die Zeit vom 1. Oktober 1905 bis 1. April 1906, und zwar für die Stunden von 11 Uhr nachts bis 5 Uhr morgens bewilligt.

Der Fiaker-Wechselstandplatz in der Heßgasse (für 2 Wagen) wurde von da in die Seitenfahrbahn in der Ringstraße längs des Hauses I., Schottenring 3 verlegt.

Infolge der Brückenarbeiten im II. Bezirke (Bau der Marienbrücke) und verschiedener Häuserdemolierungen daselbst wurden von dem mit 7 Wagen besetzten Fiakerstandplatz II., Obere Donaustraße zwei Wagen weggenommen und auf den Wechselstandplatz vor den Häusern II., Stefaniestraße 6—10 gewiesen und hiebei auch den Fiakern des Wechselstandplatzes II., Praterstraße 8 die Aufstellung auf der gegenüberliegenden Seite der Straße in der Weise gestattet, daß sich 2 Wagen vor dem Hause Nr. 7 und 3 Wagen nach der Einmündung der Großen Mohrengasse beim Hause Nr. 9 der Praterstraße aufstellen dürfen.

Den Fiakern des Standplatzes VIII., Auerspergstraße wurde über ihr Einschreiten ein Wechselstandplatz für 4 Wagen in der Kupfagasse vor den Häusern Nr. 1—3 angewiesen. Der Fiakerstandplatz VIII., Feldgasse wurde in die Alserstraße vor die Häuser Nr. 41—43 verlegt und die Maximalzahl von Fiakern für diesen Standplatz mit fünf festgesetzt.

Einspänner. — Neue Konzessionen wurden nicht herausgegeben, dagegen sind 21 Konzessionen durch Zurücklegung und Ableben in Abfall gekommen, so daß am Schlusse des Jahres in den Bezirken I—XX 1757, im XXI. Bezirke außerdem 8 Konzessionen aufrecht bestehen.

Den Einspannern des Standplatzes I., Stefansplatz wurde ein Teilstandplatz für die Aufstellung von 4 Wagen in der Rotenturmstraße vor den Häusern Nr. 17—19 bewilligt.

Infolge der Einschränkung der Raumverhältnisse des Einspannerstandplatzes I., Am Graben wegen Errichtung einer unterirdischen Bedürfnisanstalt daselbst wurde diesen Einspannern als Teilstandplatz der Teil der Straßenfahrbahn der Schauflergasse vor dem Hause Nr. 2 für die Maximalzahl von 6 Wagen in der Weise angewiesen, daß sich die Einspanner von dem Hause Dr.-Nr. 2 an, längs der Häuser Nr. 4—6 aufzustellen haben.

Den Einspannern des Standplatzes I., Canovagasse 2 wurde mit Rücksicht auf die daselbst bestehenden beschränkten Raumverhältnisse als Erweiterung ihres bestehenden Standplatzes der Teil der Straßenbahn längs des Trottoirs vor dem Hause der Gesellschaft der Musikfreunde angewiesen.

Von der k. k. n.ö. Statthalterei wurde im Rekurswege die Verlegung des vor dem Hause des n.ö. Gewerbevereines I., Eschenbachgasse 11 befindlichen Einspannerstandplatzes in den VI. Bezirk, Nahlgasse mit der Einschränkung angeordnet, daß 2 Wagen vor dem Hause Nr. 2 der Gumpendorferstraße, Ecke der Lastenstraße, anzufahren, bezw. nachzufahren haben.

Mit Erledigung des Magistrates vom 11. März wurde die Errichtung eines neuen freien Standplatzes für 5 Einspannerwagen vor dem Hause Nr. 52 der Schlachthausgasse, jedoch nur für Markttage und mit der Einschränkung bewilligt, daß ein Vorrücken der den freien Standplatz befahrenden Einspanner auf den vor dem Hause Nr. 54 befindlichen fixen Standplatz verboten ist.

Den Einspannern des Standplatzes V., Margaretenplatz wurde die Errichtung eines Schattenstandplatzes in der Wildenmannngasse auf beiden Seiten der Straßenfahrbahn bewilligt.

Für die Einspanner des Standplatzes VIII., Langedasse 25 wurde ein neuer Wechselstandplatz vor dem Hause VIII., Josefstädterstraße 24 für 2 Wagen und nur für die Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh genehmigt.

Der mit einem einzigen Einspännerwagen systemisierte Standplatz XI., Simmeringer Hauptstraße Nr. 50 wurde aufgelassen und der daselbst aufgestellte Einspännerwagen auf den Standplatz XI., Hauptstraße Nr. 60 gewiesen.

Im XVI. Bezirke wurde die Errichtung eines neuen Standplatzes in der Wattgasse vor dem Hause Nr. 84 bewilligt, hiebei der Einspännerstandplatz in der Kalvarienberggasse als Hauptstandplatz und die Standplätze XVII., Palfyggasse (für 2 Wagen) und XVII., Wattgasse (ebenfalls für 2 Wagen) als Teilstandplätze bestimmt.

Mit Erlaß der Magistrats-Abteilung XVII vom 19. Jänner wurde anlässlich der Restaurierung der Stiftskirche im VII. Bezirke die Verlegung des daselbst befindlichen Einspännerstandplatzes in der Weise angeordnet, daß zwei Wagen dem Platze vor dem Hause Nr. 26/28 der Mariahilferstraße zugewiesen wurden, während die übrigen vier vor dem Hause Stiftgasse Nr. 3 gegen die Siebensterngasse zu Aufstellung zu nehmen haben.

Mit Erledigung vom 30. Juni wurde den Einspannern des Standplatzes II., Franzensbrückenstraße ein neuer Wechselstandplatz gemeinsam mit den Fiakern II., Obere Donaustraße und II., Kaiser Josefstraße zugewiesen, und zwar in der Ausstellungsstraße in jenem Teile der Straße, der zwischen dem Pratersterne und dem Stadtbahnviadukte gelegen ist; daselbst dürfen nicht mehr als 4 Fiafer- und 4 Einspännerwagen Aufstellung nehmen, wobei als Bedingung gestellt wurde, daß die Taxe ab Leopoldstadt zu berechnen ist.

Über Einschreiten der Genossenschaft der Einspanner wurde mit Erledigung vom 25. November der im III. Bezirke, Heumarkt, Ecke der Salesianergasse befindliche Einspännerstandplatz bis zu der an der Ecke der daselbst befindlichen Gartenanlage aufgestellten Ankündigungssäule verlegt.

Taxameterwagen. — Es standen am Schlusse des Jahres im Betriebe:

- a) Von der österreichischen Taxameterunternehmung beim Fiafergewerbe 14 gegenüber 17 im Vorjahre, beim Einspännergewerbe 101 gegenüber 151 im Vorjahre;
- b) von der internationalen Taxametergesellschaft beim Fiafergewerbe 1, beim Einspännergewerbe 2.

Der Mietpreis bei der österreichischen Taxameterunternehmung betrug ebenso wie im Vorjahre 50 h für den Apparat und Tag u. zw. gleichmäßig für Fiafer und Einspänner; für das Aufmontieren von Apparaten wurde einheitlich eine Taxe von 20 K berechnet.

Bei der Internationalen Taxameterunternehmung betrug der Mietpreis wie im Vorjahre 44 h per Tag und Apparat gleichfalls ohne Unterschied für Fiafer und Einspänner, die Aufmontierungsgebühr 10 K per Wagen.

2. Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Das Stadtlohnfuhrwerk wurde Ende des Jahres von 335 Personen mit 1080 Lizenzen betrieben.

Mit Beschluß des Stadtrates vom 5. September wurde als Ersatz für den Wegfall des Kleinfuhrwerkerstandplatzes in der Vorderen Südbahnstraße beschloffen, von der österr.-ungar. Staatsbahn-Gesellschaft den Platz zwischen der Hintere Südbahnstraße und Sonnwendgasse zu pachten, wobei die Gemeinde die Kosten der Verpachtung, jedoch ohne Anerkennung einer Verpflichtung hiezu und unter Wahrung des jederzeitigen Rücktrittsrechtes übernahm.

3. Stellwagen.

Im Stellwagenverkehre sind gegenüber dem Vorjahre nur geringfügige Änderungen eingetreten.

Er wurde von folgenden Unternehmungen besorgt:

1. Vienna General Omnibus Company Limited mit 337 Lizenzen;
2. Johann Bamesberger mit 1 Lizenz auf der Route „Orth a. d. Donau—Wien“.
3. Franz Bernwieser mit 2 Lizenzen auf der Route „Salmansdorf—Pöbleinsdorf“.
4. Johann Hackenberg mit 1 Lizenz auf der Route „Klosterneuburg—Wien“.
5. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf der Route „Mauer—Wien“.
6. M. & Th. Kizlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Route „Dttakring—Stefansplatz“.
7. Franz Prezel mit 1 Lizenz auf der Route „Schwadorf—Wien“.
8. Johann Redler mit 1 Lizenz auf der Route „Fischamend—Wien“.
9. Gustav Trösch mit 2 Lizenzen auf der Route „Aspern a. d. D.—Wien“.

Hotelomnibusse zur ausschließlichen Beförderung von Hotelgästen zu und von den Bahn- und Dampfschiffstationen hatten in Betrieb: Das „Grand Hotel“ (2 Lizenzen), das „Hotel Continental“, das „Hotel Metropole“, das „Hotel Nummer“, das „Hotel Imperial“ und das „Hotel Bristol“ (je eine Lizenz).

Neue Konzessionen zum Betriebe des Stellfuhrgewerbes wurden nicht erteilt.

Die bereits vor einiger Zeit dem Grafen Dubsky verliehenen Konzessionen zum Betriebe des Stellwagenverkehrs auf den Routen „Schottentor—Stadtbahnstation Hauptzollamt“ und „Kaiser Ferdinandsplatz—Karlsplatz“, welche bereits im Vorjahre wegen Nichtbetriebes zurückgenommen, von der k. k. Statthalterei aber im Rekurswege wieder verliehen wurden, sind auch in diesem Jahre nicht in Betrieb gesetzt worden.

Dem Franz Bernwieser wurde abermals eine Subvention für die Aufrechterhaltung des Stellwagenverkehrs auf der Linie Pöbleinsdorf—Salmansdorf u. zw. im Betrage von 2000 K bewilligt.

Endlich sind noch folgende Veränderungen in den Standplätzen der Vienna General Omnibus Company erfolgt:

Mit Erlaß vom 10. Mai wurde der Gesellschaft die Aufstellung von 8 Umspannpferden in dem Teile der Fahrbahn der Zenogasse entlang der Stützmauer gegenüber dem Hause XII. Zenogasse Nr. 7 unter gewissen Bedingungen bis längstens 1. Juni 1905 bewilligt.

Mit Erledigung vom 30. November wurde der genannten Gesellschaft weiterhin die Bewilligung zur Aufstellung von 5 Paar Umspannpferden in der Schönbrunner Schloßstraße gegenüber dem neu erbauten Eckhause erteilt.

Mit Erledigung vom 7. Oktober wurde im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion derselben Gesellschaft die Bewilligung erteilt, probeweise auf die Dauer von 6 Wochen an Stelle der bisher mit Pferdebespannung betriebenen Stellwagenlizenz Nr. 174 auf der Strecke „Südbahn—Stefansplatz“ unter gewissen Bedingungen einen Benzin-Automobilomnibus in Betrieb zu setzen.

Weiters wurde anlässlich eines Wunsches des „First Foot Ball Club“ der Vienna General Omnibus Company die Bewilligung erteilt, an Sporttagen die Stellwagen der Route „Maßleinsdorf—Döbling“ über den Standplatz Döblinger Hauptstraße bis zum Sportplatze an der Hohen Warte zu führen.

Ferner wurde am 28. August der genannten Gesellschaft bewilligt, die 15 Wagen der Strecke „Schwender—Nordbahn“ ab Franz Josefs-Kai hin und zurück wieder wie bis zum 3. Dezember 1904 über die Aspernbrücke durch die Praterstraße, statt über die Route „Kadektystraße—Franzensbrückenstraße“ verkehren zu lassen.

Endlich wurde am 15. Juli die Anzeige der genannten Gesellschaft, daß sie die Routen „Lobkowitzbrücke—Stefansplatz“ und „Hasenauerstraße—Stefansplatz“ während der Nachtzeit auf die Route „Margaretengürtel—Stefansplatz“, bezw. „Währing (Gemeindehaus)—Stefansplatz“ verkürze, genehmigt.

Mit Erledigung vom 19. Oktober wurde ihr die Bewilligung zur Aufstellung von 2 Omnibussen beim Lustspieltheater im k. k. Prater, erteilt um die Theaterbesucher über den Praterstern auf die bestehenden Routen führen zu können. Die Bewilligung ist an die Bedingung geknüpft, daß die 2 Stellwagen erst unmittelbar vor Schluß der Vorstellung Aufstellung nehmen dürfen.

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß der Gemeinderat, um einem längst gefühlten Bedürfnisse nach Schaffung eines entsprechenden Verkehrsmittels nach Kaiser-Ebersdorf abzuhefen, mit Beschluß vom 17. Oktober die Errichtung eines Automobilomnibusverkehrs mit den Anlagekosten von 75.000 K genehmigte, u. zw. unter Anschaffung von 2 Benzinautomobilen mit dem Fassungsraume von 12—16 Personen, die einen halbstündigen Verkehr zu besorgen haben.

b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

1. Donauström.

Für die zwischen Klosterneuburg und Korneuburg bestehende fliegende Brücke wurde von der k. k. n.-ö. Statthalterei eine besondere Kundmachung erlassen.

Zur Förderung des Verkehrs und Wahrung der Rechte der Interessenten hat sich ein „Verband der Floß- und Ruderschiffahrts-Interessenten auf der Donau und deren Nebenflüssen“ gebildet. Diesem Vereine ist die Gemeinde Wien auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 29. März beigetreten und hat mit ihrer Vertretung den Stadtrat Ingenieur Josef K. Gfottbauer und den Magistratsrat Dr. Emil Schwarz betraut.

An der Lände unterhalb der Militär-Schwimmhule wurden Verbesserungen hergestellt. Wegen der Errichtung eines Landungssteiges am Handelskai für Schiffe der ungar. Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft waren Verhandlungen durchzuführen.

Gegen mehrere Schiffmüller, welche ihre Mühlen zu weit austauschen ließen, wurden Amtshandlungen eingeleitet.

2. Donaukanal.

Mit dem Beschlusse vom 17. Februar hat der Stadtrat den Magistrat beauftragt, sofort bei der k. k. n.-ö. Statthalterei um die Konzession für den Betrieb der Überfuhr „Schüttel—Weißgärberlande“ anzusuchen; im Genehmigungs-falle soll diese Überfuhr pachtweise betrieben werden. Hierzu ist es jedoch nicht gekommen, da die k. k. n.-ö. Statthalterei die Konzession nicht erteilte, sondern der bisherigen Besitzerin Theresie Leeb den Weiterbetrieb gestattete.

Für den Verkehr von Personen- und Frachtdampfern der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der Donau und dem Donaukanale hat die k. k. n.-ö. Statthalterei die bestandene Konzession mit Erlaß vom 14. November verlängert. Der Stadtrat hat

diesen Erlaß zur Kenntnis genommen, im übrigen aber auf seinem, in der Sitzung vom 10. Mai 1904 bekanntgegebenen Standpunkte verharret und die zuversichtliche Erwartung ausgesprochen, daß nach Fertigstellung der Einbauten im Donaukanale ein ausreichender Lokalschiffahrts-Verkehr mit Personendampfern veranlaßt werden wird.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat um die Bewilligung für den Landungsplatz „Weißgärber“ angesucht und es wurde die wasserrechtliche Verhandlung am 6. November abgehalten.

Wegen Befahrung des oberen Teiles der Donau mit Schleppern der ungar. Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft und wegen der Einstellung von Schleppern derselben Gesellschaft in den Donaukanal hat die k. k. n.-ö. Statthalterei Verfügungen erlassen.

Von der Firma Köppler & Comp. wurde um die Bewilligung zur Aufstellung eines Fitzbaggers an der Weißgärberlande behufs Gewinnung von Donaufand eingeschritten und die Verhandlung auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 1. Dezember abgehalten.

Den städtischen Elektrizitätswerken wurde die Herstellung eines Saugstollens zur Beschaffung von Kondenswasser gestattet.

Vom Stadtrate wurde mit Beschluß vom 27. Oktober die Errichtung einer Rollfähre über den Donaukanal im Zuge der Kumpengasse angeregt und soll diese im Falle der wasserrechtlichen Genehmigung pachtweise betrieben werden.

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 11. März, M.-Abt. IV, Z. 473, betreffend das unbefugte Standhalten.

2. Kundmachung vom 3. August, M.-Abt. IV, Z. 1857, betreffend die Erlassung eines teilweisen Fahrverbotes für die Kleinrechtsbrücke und Anilingasse im V. und VI. Bezirke.

b) Fuhrwerksverkehr.

Die vielen Übelstände, welche sich aus der Verwendung der Kabswagen zum Transporte von Erde u. dgl. ergaben, haben zahlreiche Beschwerden aus dem Kreise der Bezirksvertretungen hervorgerufen. Der Magistrat hat die k. k. Polizei-Direktion ersucht, den Übelständen ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden und zugleich eine strenge Bestrafung der angezeigten Kabskutscher veranlaßt. Die Herausgabe einer neuen, das Kabsfuhrwerk betreffenden Kundmachung ist in Vorbereitung.

Der schon seit Jahren angestrebte Nummernzwang für die Automobile wurde endlich mit Ministerialverordnung vom 27. September 1905, R.-G.-Bl. Nr. 156 eingeführt; die überaus zahlreichen Petitionen von Bezirksvertretungen und anderen Ämtern sind in dieser Hinsicht erfolgreich gewesen. Die Verordnung enthält außer dem Nummernzwange noch eine Reihe von Bestimmungen für den Automobilverkehr.

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 insbesondere erteilt: Zur Herstellung von Gewölbspotalen mit Plachen 188, ohne Plachen 64, von Plachen allein 215, zur Anbringung von Schaukästen 563, von Gewölbslaternen 876.

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 Abschnitte XV A. dieses Berichtes enthalten.

Für die gesamten im Wiener Gemeindegebiete befindlichen bestandzinspflichtigen Objekte hat die Gemeinde Wien einen Betrag von rund 600.000 K eingenommen.

Im Berichtsjahre wurden auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 17. November nachfolgende Veränderungen im Ankündigungsweisen eingeführt:

Der Firma Th. Soini wurde auf Grund ihres Offertes die Bewilligung erteilt, im I. Bezirke 80 und in den Bezirken XI—XXI 40 Ankündigungssäulen neu aufzustellen; hiefür zahlt die Firma einen jährlichen Platzzins von 14.766 K. Gleichzeitig wurden die Aufstellungsplätze für die im I. Bezirke bisher bestandenen 13 Kioske der Firma Rußleitner, welche hiefür einen jährlichen Platzzins von 1600 K entrichtet hatte, gekündigt und diese Plätze der Firma Soini zugewiesen, welche für die daselbst von ihr zu errichtenden 13 Säulen einen jährlichen Platzzins von 4056 K zu bezahlen hat.

Diese 120 Säulen gehen sofort nach der Errichtung in das Eigentum der Gemeinde Wien über, während die Firma Soini die Verpflichtung zur Erhaltung der Säulen auf die Dauer des Vertrages, das ist bis 1. Juli 1916, übernommen hat.

Die Gemeinde hat sich das Recht vorbehalten, das Innere der Säulen für Zwecke der städtischen Straßenbahnen und der städtischen Straßensäuberung in Anspruch zu nehmen, ohne daß der Unternehmerin hieraus das Recht einer Entschädigung erwächst.

Ferner wurde mit den Ankündigungsfirmen Mauczka, Soini, Rußleitner, Weiner und Endlicher ein neues Übereinkommen getroffen, demzufolge diese Firmen für ihre sämtlichen bis Ende Dezember 1905 bereits bestehenden Plakatierungen auf Gemeindegrund Pauschalbeträge von zusammen jährlich 19.480 K entrichten. Durch diese Pauschalierungen haben die bisherigen Einzelschreibungen namhafte Erhöhungen erfahren.

Endlich wurde bestimmt, daß für die vom 1. Jänner 1906 an zu errichtenden Plakattafeln auf Gemeindegrund im I. Bezirke 3 K, in den Bezirken II—X 2 K und in den Bezirken XI—XXI 1 K als Minimalplatzzins per laufenden Meter zu entrichten sind. Durch diese Ansätze werden die bisherigen Einnahmen für Plakatierungen eine entsprechende Steigerung erfahren.

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

Das für den dienstlichen Verkehr der Gemeinde Wien bestimmte Netz von Telegraphen-, Telephon- und Alarmleitungen, von welchen der größte Teil in den Dienst der Feuerwehr gestellt ist, hat eine Erweiterung um 46.584 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 47.085 km zugenommen, die der Kabelleitungen um 0.501 km

abgenommen. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die erstere 720·597 km, die letztere 328·698 km. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug somit 1049·295 km. Insgesamt waren 49 Feuerwehr- und Telegraphenstationen, 296 Telephonstationen, 583 automatische und Induktions-Feuermeldestellen eingerichtet. Die Gesamtzahl der städtischen Feuermeldestellen belief sich daher auf 928.

Mit Ende des Jahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 218 Telephonsprechstellen mit 80 Nebenstationen.

Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 50, da vier Anlagen neu errichtet und eine abgetragen wurde.

Behufs Bewilligungen von Kabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Leitungsmasten u. wurden 138 Lokalkommissionen und über 800 Erhebungen vorgenommen.

Das Rohrpostnetz wurde um 0·180 km vermindert, dessen Länge beträgt am Ende des Berichtsjahres 60·398 km. Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 25.480 m; somit betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltrassen 219·038 km.

E. Öffentliche Uhren.

Die Turmuhren an den Pfarrkirchen zum heiligen Laurenz in Breitenfee im XIII. Bezirke, zur heiligen Maria vom Siege im XV. Bezirke und zur heiligen Brigitta im XX. Bezirke wurden mit transparenten Zifferblättern versehen und elektrisch beleuchtet.

Am großen Kinderspielplatz des Maria Josefa-Parkes wurde eine transparente Ständeruhr nach dem auto-dynamischen Systeme des Ritter von Söfl aufgestellt und eine nicht transparente Säulenuhr gleichen Systems, welche auf der Hernalscher Hauptstraße Ecke der Komeniusgasse im XVII. Bezirke steht, von der Gemeinde angekauft.

Die Uhr der Kanisiuskirche im IX. Bezirke wurde mit einem elektrischen Schlagwerke versehen.