

## X. Verkehrswege und Verkehrsmittel.

### A. Verkehrswege.

#### a) Gemeindestraßen.

##### 1. Straßenbenennungen.

Im Jahre 1906 wurden neu benannt:

Im I. Bezirke: Georg Coch=Straße, die Straße zwischen dem Aspernplatze und der Radekybrücke, nach Dr. Georg Theodor Ritter von Coch, am 11. Februar 1842 zu Hesserode in Preußen geboren und am 8. Jänner 1890 zu Konstantinopel gestorben, der um die Gründung des Postsparkassenamtes sich hervorragende Verdienste erworben und als erster Direktor dieses Institutes von 1882 bis 1886 den Grund zur erfreulichen Entwicklung des Postsparkassenwesens in Österreich gelegt hat; Reichsachstraße, die Straße über der Stadtbahn zwischen dem Aspernplatze und der Straße längs des Wienflusses, nach Hektor von Reichsach, welcher als Kommandant einer Abteilung Fußvolkes im Jahre 1529 die Stadt Wien an der schwächsten Stelle zwischen dem Kärntnertore und dem Augustinerkloster gegen die Türken auf das tapferste verteidigte; Schallauerstraße, die Straße längs des linken Wienufers von der Wollzeile bis zur Radekybrücke, nach Hermes Schallauer (1503—1563), welcher 1538 und 1539 Bürgermeister, 1540—1544 Stadtrichter von Wien war und später die Befestigungsbauten der Stadt (Kärntnertor, Braun-, Glendtsbaitei und Neutor) leitete;

Im II. Bezirke: Josef Christ=Straße, der neue Straßenzug, welcher von der Borgartenstraße, bezw. der Ausstellungsstraße zum Handelskai führt, nach Josef Christ, 1774 zu Wien geboren und 1841 daselbst verstorben, einem der ausgezeichnetsten Vertreter der Artilleriewaffe, welcher sich die größten Verdienste 1809 in den Schlachten von Aspern und Wagram erwarb, hiefür durch die Verleihung des Maria Theresienordens und durch die Erhebung in den Freiherrnstand ausgezeichnet wurde, sich in den Feldzügen 1813 bis 1815 bewährte und zum Obersten und Kommandanten des 2. Feldartillerieregimentes vorrückte, bei dem er als Tambour eingetreten war; Maria Josepha=Platz, der Platz am Ende der Ausstellungsstraße, zwischen der Erzherzog Albrechtkaserne und dem Handelskai nach Ihrer k. u. k. Hoheit der Frau Erzherzogin Maria Josepha; Wechselstraße, der neue Straßenzug, welcher parallel zur Holubstraße verlaufend, vom Handelskai zur Engerthstraße führt, nach Leopold Mathias

Weichel (1786—1844), welcher als Schriftsteller namentlich auf dem Gebiete der Topographie tätig war und unter anderem eine verdienstvolle Geschichte der Leopoldstadt geschrieben hat;

im III. Bezirke: Arenberggring, der Straßenzug parallel zur Ungargasse, so wie überhaupt die den Arenbergpark umschließenden Straßenzüge mit Ausnahme der verlängerten Neulinggasse; Daffingerstraße, der Straßenzug zwischen dem Heumarkte und der Lothringerstraße, nach dem berühmten Portraitmaler Moriz Michael Daffinger, am 25. Jänner 1790 zu Wien geboren und am 22. August 1849 ebenda verstorben; Dapontegasse, der Straßenzug parallel zur Barichgasse, nach Lorenzo Daponte (1749—1838), welcher von Kaiser Josef II. zum Theaterdichter der italienischen Oper ernannt wurde und die Texte zu den Opern Mozarts „Die Hochzeit des Figaro“ und „Don Juan“ schrieb; Engelsberggasse, die erste Parallelgasse zur Ungargasse, nach dem berühmten Komponisten E. S. Engelsberg (Pseudonym für Dr. Ed. Schön), dem Schöpfer prächtige Männerchöre wie: „Heini von Steyer“, „Poeten auf der Alm“ und „Muttersprache“; Riesgasse, der Straßenzug parallel zur Ungargasse, nach Ferdinand Ries, einem Schüler Beethovens, der über diesen biographische Notizen herausgab;

im IV. Bezirke: Möllwaldhof, den auf den Gründen der Holzhofkaserne entstandenen Platz nebst der von der Favoritenstraße zu demselben führenden Gasse, nach dem trefflichen Schulmanne Alois Egger N. v. Möllwald (1829—1904), welcher als Direktor des Gymnasiums an der k. k. Theresianischen Akademie sowie durch sein Lehr- und Lesebuch für Mittelschulen sich um das Unterrichtsweisen sehr verdient gemacht hat.

im V. Bezirke: Mapleinsdorferplatz, die platzartige Erweiterung zwischen der bisherigen Mapleinsdorferstraße und dem Margaretengürtel;

im VI. Bezirke: Capistrangasse, der die Windmühlgasse durchquerende Straßenzug von der bisherigen Theobaldgasse bis zur Mariahilferstraße, nach dem berühmten Prediger des Franziskanerordens Johannes Capistranus, geboren 24. Juni 1386 zu Capistra in Italien, gestorben 23. Oktober 1456 zu Ujlat in Ungarn, welcher auf Wunsch Kaiser Friedrichs III. als päpstlicher Legat nach Deutschland entsendet wurde, der Ausbreitung des Hussitismus erfolgreich entgegentrat und später durch seine flammende Beredsamkeit Fürsten und Völker zur allgemeinen Erhebung gegen die Türken begeisterte;

im IX. Bezirke: Latschkagasse, die neue Gasse zwischen der Rußdorferstraße und der Liechtensteinstraße, bzw. zwischen der Viriotgasse und der Heiligenstädterstraße, nach Adam Latschka (1847—1905), welcher als Vertreter des IX. Bezirkes im Gemeinderate sowie als Seelsorger und Gründer von katholischen Vereinen im IX. und XVI. Bezirke verdienstvoll gewirkt hat; Widerhofergasse, die von der Rußdorferstraße zur Waisenhausgasse führende Gasse, nach Hermann Freiherrn von Widerhofer, 1832 zu Weyr an der Enns geboren und 1901 zu Fischl verstorben, welcher sich als Professor an der Wiener Universität, als Direktor des St. Annen-Kinderospitals und als Leibarzt der kaiserlichen Kinder einen hervorragenden Namen schuf; Widerhoferplatz, die platzartige Erweiterung der Widerhofergasse;

im X. Bezirke: Franz Schuh-Gasse, der Straßenzug, welcher nördlich von dem Wasserbehälter der Kaiser Franz Josef-Hochquellenleitung von der Triesterstraße zur Radialstraße I führt, nach Franz Schuh (1804—1865), der als Vorstand einer der beiden Kliniken an der Wiener Universität mit Rokitsansky und Skoda die Wiener Schule reformierte, eine exakte Methode der Forschung anbahnte und als Operateur sich eines Weltrufes erfreute; Quarinplatz, der an der Franz Schuh-Gasse zwischen dem Straßenzuge „Zur Spinnerin“ und der Braunspergengasse gelegene Platz, nach

Josef Freiherrn von Quarin, 1733 zu Wien geboren und 1814 ebenda verstorben, welcher als Universitätsprofessor, als Sanitätsreferent bei der Landesstelle, als Oberdirektor des Wiener allgemeinen Krankenhauses und als kaiserlicher Leibarzt wirkte und sich unvergängliche Verdienste um die Hebung der ihm unterstellten Krankenanstalten und um die Ruhbarmachung derselben für den medizinischen Unterricht erwarb; Süßmayergasse, die neue zwischen der Katharinengasse und der projektierten äußeren Gürtelstraße gelegene 2. Parallelgasse zur Favoritenstraße, nach Franz Xaver Süßmayer, 1766 zu Steyr geboren und 1803 zu Wien gestorben, welcher als Hofkapellmeister wirkte, nebst vielen anderen kleinen Werken die Oper „Der Spiegel von Arkadien“ schuf und durch seine Beziehungen zu Mozart und Schikaneder mit Wiens Musik- und Theatergeschichte untrennbar verknüpft ist;

im XII. Bezirke: Anton Scharff-Gasse, die von der Arndtgasse abzweigende neue Gasse, nach dem am 6. Juli 1903 verstorbenen Anton Scharff, welcher die Wiener Medailleurkunst zur besonderen Blüte brachte, als trefflicher Meister seiner Kunst galt, und auch im Auftrage der Gemeinde Wien hervorragende Kunstwerke, wie die Ehrengaben zur silbernen Hochzeit Kaiser Franz Josefs, zur Vermählung des Kronprinzen Rudolf und zum 40- und 50jährigen Regierungsjubiläum des Kaisers geschaffen hat; Gaßmannstraße, der Straßenzug, welcher längs der Fasangartenmauer von der Graf Seilern-Gasse zur Schönbrunner Allee führt, nach Florian Leopold Gaßmann (1729—1774), der als Balletkomponist und Hofkapellmeister am k. k. Hofopertheater in Wien wirkte, auf dem Gebiete der Kammer- und Kirchenmusik, der Oper und des Oratoriums eine große Anzahl von Kompositionen schuf und die segensreich wirkende Tonkünstler-Sozietät gründete; Hofbauergasse, die vom Margaretengürtel bis zur rückwärtigen Front der Kollmayergasse führende neue Gasse, nach dem am 22. September 1894 verstorbenen Josef Hofbauer, welcher sich in Gaudenzdorf großer Beliebtheit erfreute und durch fast 20 Jahre, von 1873 bis 1892, an leitender Stelle, zuletzt als Vizebürgermeister, in der Gemeindevertretung von Gaudenzdorf tätig war; Rothenburgstraße, der Straßenzug, welcher von der Hezendorferstraße bei der neuen Schule abzweigt und zur verlängerten Sageberggasse führt, nach dem k. k. Waldmeister Sommer von Rothenburg, welcher 1686 der Kirche zu St. Oswald in Altmannsdorf einen Ackergrund von 5 Joch schenkte, der heute einen bedeutenden Wert darstellt; Kollingergasse, die Gasse, welche zwischen der Dr.-Nr. 63 und 65 der Ruckergasse abzweigt, die Erlgasse und Tanbrückgasse durchschneidet und die Ruckergasse mit der Meidlinger Hauptstraße verbindet, nach Franz Kollinger (geboren zu Wien am 27. September 1824, gestorben ebenda am 31. Dezember 1893), der sich durch sein menschenfreundliches Wirken Verdienste erworben hat; Thunhofgasse, die südlich von der Rechten Bahnzeile gelegene Parallelgasse, nach der ursprünglichen Bezeichnung des k. k. Lustschlosses Hezendorf, welches im Jahre 1694 von Graf Sigmund Thun als Jagdschloß erworben wurde, den Namen Thunhof führte und im Jahre 1742 in den Besitz der Kaiserin Maria Theresia überging;

im XIII. Bezirke: Gründorf-gasse, der Straßenzug, welcher parallel zur Drechslergasse von der Hütteldorferstraße zur Varchettigasse führt, nach Karl Gründorf, am 1. Mai 1830 zu Niegersburg in Steiermark geboren und am 24. Juli 1906 zu Wien verstorben, welcher als Schauspieler, Sekretär und Theaterdichter bei mehreren Wiener Bühnen tätig war, die Redaktion des Wiener Volksblattes „Hans Jörgel von Gumpoldskirchen“ führte und viele Lokal- und Volksstücke schrieb; Gustav Seidel-Gasse, die parallel zur Pfeiffenberggasse von der Luhsstraße zum Wienflusse führende

Gasse, nach Gustav Seidel, 1816 zu Graßau in Böhmen geboren und 1887 zu Hacking verstorben, welcher als Wohltäter der Armen sich hervorragende Verdienste erwarb und 1878—1887 als Bürgermeister von Hacking diese Gemeinde musterghltig verwaltete; Hackinger Kai, der Straßenzug am rechten Wienerufer zwischen der Ferdinand Karl-Brücke und der Pfeiffenberggasse; Muthsamgasse, der Straßenzug östlich von der neuen Schule zwischen der Spallartgasse und der Breitenjeerstraße, nach Franz Xaver Muthsam, der 1716 zu Wien geboren, von 1784 bis zu seinem 1801 erfolgten Tode als Pfarrer von Hütteldorf verdienstvoll wirkte und drei Stiftungen für Studien- und Armenzwecke errichtete; Spohrstraße, der neue Straßenzug, welcher längs der Verbindungsbahn und westlich von derselben von der Hiezingner Hauptstraße zur Beitingergasse führt, nach Ludwig Spohr, 1784 zu Braunschweig geboren und 1859 zu Kassel gestorben, welcher die Opern „Faust“ und „Jessonda“ schuf und mit Weber, Marschner und Wagner das Vierblatt der romantischen Opernkomponisten bildete; Weinzierlgasse, die Gasse, welche von der Cumberlndstraße zur Kreuzung der Penzingerstraße führt, nach Max von Weinzierl, am 16. September 1841 zu Bergstadt in Deutschböhmen geboren und am 10. Juli 1898 zu Mödling verstorben, welcher als Chormeister mehrerer großer Gesangsvereine und als Theaterkapellmeister in Wien wirkte, zahlreiche Kompositionen auf dem Gebiete der Kirchenmusik, der Operette und des Singspiels, sowie eine Reihe von prächtigen Liedern schuf, welche Gemeingut der deutschen Gesangsvereine in und außer Österreich geworden sind; Zennergasse, der Straßenzug nördlich von der neuen Schule bis zur Rendlerstraße, nach Franz Xaver Zenner, der 1794 zu Wien geboren, von 1851 bis zu seinem Tode im Jahre 1861 die Würde eines Weihbischöfes und Generalvikars des Wiener Erzbistums bekleidete und als kirchlicher Schriftsteller, Wohltäter der Armen und unablässiger Förderer des f. e. Seminars sich ausgezeichnete Verdienste erwarb;

im XVI. Bezirke: Marschnergasse, die neue Gasse zwischen der Montleartstraße und Maroldingergasse, bzw. zwischen der Hasnerstraße und Thaliastraße, nach Heinrich August Marschner (1795—1861), einem der bedeutendsten Vertreter der deutschen Romantik in der Musik, dem Schöpfer der Opern „Der Vampier“, „Der Templer und die Jüdin“ und „Hans Heiling“;

im XVIII. Bezirke: Wegelergasse, die Gasse, welche von der verlängerten Hockestraße gegen den kleinen Schafberg führt, nach Franz Gerhard Wegeler (1765—1848), welcher gemeinsam mit F. Ries 1838 biographische Notizen über Ludwig van Beethoven herausgab;

im XIX. Bezirke: Heiligenstädterpark, die städtische Gartenanlage zwischen der Grinzingerstraße und der Steinfeldgasse an Stelle des ehemaligen Kuglerparkes; Muckentalerweg, der von der Krapsenwaldgasse abzweigende und zur Wildgrubgasse führende fahrbare Feldweg, nach der Lage zwischen den Rieden Ober- und Unt Muckental; Sollingergasse, der Straßenzug zwischen der Rodler- und Budinskygasse, welcher nach seiner vollständigen Durchführung von der Weinberggasse bis zur Wrottenbachstraße führen wird, nach Johann Sollinger, zu Wien 1795 geboren und 1850 verstorben, welcher die Universitätsdruckerei zu einer der bedeutendsten österreichischen Druckereien ausgestaltete, um die Wiener Typographie sich besondere Verdienste erwarb und durch sein Verlagsgeschäft, in welchem die Schriften von F. G. Seidl und von dem Domprediger Joh. Em. Veith erschienen, vorwiegend die inländische Literatur begünstigte; Tallesbrunnngasse, die Parallelgasse zur Silbergasse nach der Wiener Patrizierfamilie von Tallesbrunn, welche die dortigen, in der seinerzeit

„Hard“ genannten Nied gelegenen Gründe im Jahre 1292 dem Schottenstifte schenkte; Wallmodengasse, die Gasse, welche von der Silbergasse abzweigt und zwischen der Haubenbiglgasse und Hungerberggasse zur Hohen Warte führt, nach Ludwig Graf von Wallmoden-Gimborn, 1769 zu Wien geboren und 1862 daselbst verstorben, welcher sich als österreichischer General insbesondere durch eine glänzende Waffentat in der Schlacht von Wagram 1809 auszeichnete, dann in russische Dienste übertretend, in den Freiheitskriegen das Kommando der russisch-deutschen Legion, welcher auch das Lützowische Korps unterstand, führte und durch seine trefflichen strategischen Operationen nicht wenig zur Niederwerfung der Napoleonischen Herrschaft beitrug;

im XX. Bezirke: Durchlaufstraße, die Straße, welche längs des Nordbahndammes von der Donaueschingenstraße bis zur Lechstraße führt, nach dem seinerzeitigen Namen der ausgedehnten Au Gründe zu beiden Seiten der alten, in das Marchfeld führenden Reichsstraße „Im Durchlauf“; Kaiserwasserstraße, die Straße, welche zwischen der Stromstraße und Hellwagstraße von der Univerfumstraße zur Engerthstraße führt, zur Erinnerung an das seinerzeit dort bestandene alte Kaiserwasser.

Als Verlängerungen schon bestehender benannter Verkehrsadern wurden neu benannt:

Im IV. Bezirke: Wiedner Gürtel, die Verlängerung des von der Heugasse bis zur Blechturmstraße reichenden Wiedner Gürtels bis zur Maßleinsdorferstraße;

im V. Bezirke: Margaretengürtel, die Gürtelstraße von der Maßleinsdorferstraße (Maßleinsdorferplatz) bis zur Schönbrunnerstraße;

im VI. Bezirke: Windmühlgasse, der neu entstandene, von der Windmühlgasse bis zur Mariahilferstraße sich erstreckende Straßenzug;

im XII. Bezirke: Rechte Bahnzeile, die Gasse längs der Donauländebahn zwischen der Altmannsdorferstraße und Schönbrunner-Allee, welche sich als eine Fortsetzung der rechten Bahnzeile darstellt;

im XIII. Bezirke: Pachmanngasse, der neue Straßenzug, welcher parallel zur Salisstraße von der Hütteldorferstraße zur Heinrich Collin-Straße führt und eine Fortsetzung der Pachmanngasse bildet.

Abgeändert wurden:

im II. Bezirke: in Arnezhoferstraße der zwischen der Benedigerau und dem Sternedplatze gelegene Teil der Erlasstraße, nach Johann Ignaz Arnezhofer, welcher um 1671 der erste Pfarrer der an Stelle der niedergerissenen Synagoge erbauten Kirche in der Leopoldstadt war und nach segensreicher Tätigkeit bei Ausübung seines Berufes der Pest erlag; in Molkereistraße der zwischen der Ausstellungsstraße und dem Sternedplatze gelegene Teil der Hartfortstraße, mit Rücksicht auf die verdienstvolle Tätigkeit der Wiener Molkerei auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege;

im V. Bezirke: in Strobachgasse die Wildenmanngasse; in Wiedner Hauptstraße die Maßleinsdorferstraße;

im VI. Bezirke: in Füllgradergasse die Füllgradergasse von der Gumpendorferstraße bis zur Theobaldgasse und der restliche Teil der Theobaldgasse; in Theobaldgasse die Theobaldgasse von der Gumpendorferstraße bis zur Füllgradergasse sowie die Füllgradergasse bis zur Mariahilferstraße;

im VII. Bezirke: in Wimberggasse die Payerlgasse;

im X. Bezirke: in Huppigasse die Ghagagasse, nach dem Bürger und Hausbesitzer Anton Hupp, 1827 zu Baroschitz in Böhmen geboren und am 26. Februar 1906

zu Wien verstorben, welcher sein ganzes Vermögen für wohltätige Zwecke des X. Bezirkes widmete; in Hegaplatz der Bahnhofplatz vor dem Süd- und Staatsbahnhofe nach dem genialen Erbauer der Semmeringbahn Karl Ritter von Hega, 1800 zu Venedig geboren und 1860 zu Wien gestorben;

im XIII. Bezirke: in Vinzenz Heß-Gasse der Straßenzug „Am Schloßberg“, der zwischen der Schloßberggasse und Raschgasse sich erstreckt, nach Vinzenz Heß, am 18. Februar 1807 zu Holleschowitz in Böhmen geboren und am 11. Dezember 1894 zu Wien verstorben, welcher von 1849 bis 1878 Gemeindevorsteher von Hacking war und sich besondere Verdienste um das Aufblühen dieses Ortes erwarb.

## 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 13,254.649 m<sup>2</sup>, wovon 9,738.847 m<sup>2</sup> auf Bahnhöfen, Plätze, Spiegel, Talusse, Radfahrwege etc. und 3,515.302 m<sup>2</sup> auf Trottoirs, Gehwege und Reitsteige entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindeftraßen gegenüber dem Jahre 1905 betrug insgesamt 1,086.243 m<sup>2</sup>, wovon 967.392 m<sup>2</sup> auf den einverleibten XXI. Bezirk Floridsdorf entfallen, während der Rest des Zuwachses durch die Eröffnung neuer, sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden ist; hiezu wird bemerkt, daß dieser Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, welche durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benüßbar gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

Vergleicht man die einzelnen Bezirke miteinander, so zeigt sich, daß an dem Straßenzuwachse hauptsächlich die Bezirke:

I. Innere Stadt (mit 7686 m<sup>2</sup>), II. Leopoldstadt (mit 27175 m<sup>2</sup>), V. Margareten (mit 10.861 m<sup>2</sup>), XII. Meidling (mit 14.430 m<sup>2</sup>), XIII. Hiezing (mit 9763 m<sup>2</sup>), XVII. Hernals (mit 8622 m<sup>2</sup>), XVIII. Währing (mit 6247 m<sup>2</sup>), XX. Brigittenau (mit 7679 m<sup>2</sup>) beteiligt sind und daß im allgemeinen in den inneren Bezirken I bis IX und XX ein Zuwachs von 67.636 m<sup>2</sup>, in den äußeren Bezirken X bis XIX ein solcher von 51.215 m<sup>2</sup> stattfand.

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

Im I. Bezirke: Die Asphaltierungen in der Schellinggasse zwischen Johannes- und Weihburggasse; in der Wollzeile von Dr.-Nr. 5 bis 17, in der Elisabethstraße zwischen Eschenbachgasse und Babenbergerstraße; in der Giselastraße zwischen Rärntnerstraße und Handelsakademie; in der Brandstätte vom Stefansplatze bis Bauernmarke; die Regulierungen des Ballhaus-, des Minoriten- und des Deutschmeisterplatzes, die Straßenherstellung und Pflasterung in der Lothringerstraße zwischen Schwarzenbergplatz und Daffingerstraße und in der Daffingerstraße; die Herstellung von Asphalttrottoirs in der Johannesgasse und am Parkringe; die Auswechslung der Metalltrottoirs in der Zufahrtstraße am Platze vor der Hauptfront des Rathhauses durch Gußasphalt und die Herstellung eines Basaltoidpflasters und eines Holzpflasters in der Kochgasse.

Im II. Bezirke: Die Neupflasterung der Leopoldgasse zwischen der Unteren Augartenstraße und der Malzgasse mit Herstellung eines Holzpflasters vor der städtischen Schule und dem Kinderasyle; die Asphaltierung der Vereinsgasse zwischen Leisinggasse

und am Tabor; die Neupflasterung der Gabelsberggasse, des Handelskais von Dr.-Nr. 386 bis unterhalb Dr.-Nr. 390 und der Trunnerstraße vor Dr.-Nr. 1 mit teilweiser Herstellung eines Holzpflasters; die Fertigstellung der durch den Bau der Marienbrücke bedingten Regulierung der Lilienbrunnengasse und schließlich die Regulierung der Taborstraße von der Kleinen Sperlgasse bis zur Oberen Augartenstraße.

Im III. Bezirke: Die Regulierung des Rennweges von der Jacquingasse bis Dr.-Nr. 28, der Ungargasse von der Rudolfs-gasse bis zum Rennweg und der Fasangasse vom Rennweg bis zur Mechelgasse; die Neupflasterung der Sofienbrückengasse von der Erdbergerstraße bis zur Erdbergerlände mit Herstellung eines Holzpflasters von der Hörnesgasse bis Dr.-Nr. 24; die Regulierung der Beatrizgasse von der Rechten Bahngasse bis zur Reiznerstraße; die Straßenherstellungen beim Arenbergparke; die Regulierung der Marthofgasse und Würzlerstraße; die Neupflasterung der Schlachthausgasse zwischen der Paulusgasse und Erdbergerstraße; die Regulierung der Vorderen Zollamtstraße von der Stadtbahnbrücke bis zur Kadeklystraße und die Auswechslung der Asphaltdecke in der Rochusgasse von Dr.-Nr. 25 bis Dr.-Nr. 13.

Im IV. Bezirke: Die Regulierung der Wiedener Hauptstraße von der Trappel bis zur Ziegelofengasse; die Neupflasterung der Kesselgasse, die Herstellung eines Asphalttrottoirs in der Allee-gasse längs der Mauer des Theresianum-Parkes, zwischen Plöf-fel- und Theresianumgasse und die Inangriffnahme der umfangreichen Regulierungsarbeiten auf dem Ghegaplätze und auf dem Wiedener Gürtel zwischen Louiscngasse und Favoritenplatz.

Im V. Bezirke: Die Regulierung des Makleinsdorferplatzes, die Niveausherstellung auf dem Margaretengürtel zwischen Makleinsdorferlinie und Siebenbrunnensfeldgasse mit den dadurch bedingten Regulierungen der Anschlußstrecken der einmündenden Straßen, sowie die Abgrabung der Eichenstraße vom Gürtel bis zum Bahnhofe der Wiener Lokalbahnen.

Im VI. Bezirke: Die Neupflasterung der Ufergasse zwischen der Stadtbahnstation Margaretengürtel und Morizgasse, die Umpflasterung der Kasernengasse zwischen der Gumpendorferstraße und Königseggasse, die Regulierung und Neupflasterung in der Königsklostergasse zwischen Gumpendorferstraße und Theobaldgasse, die Inangriffnahme des Baues der Straßenstiege Füllgradergasse—Theobaldgasse.

Im VII. Bezirke: Die Neupflasterung des inneren Neubaugürtels zwischen der Bernardgasse und Dr.-Nr. 46 Neubaugürtel, die Umpflasterung und Regulierung der Kaiserstraße zwischen Burg- und Bernardgasse, die Umpflasterung der Neubaugasse von der Burggasse bis zur Siebensterngasse.

Im VIII. Bezirke: Die Regulierungen in der Josefs-gasse zwischen Dr.-Nr. 8 und Lange-gasse; in der Albertgasse vor der Laudongasse bis zum Albertplatz und in der Blindengasse von Dr.-Nr. 8 bis Dr.-Nr. 26; ferner die Herstellung eines Asphalttrottoirs vor dem Palais Auersperg.

Im IX. Bezirke: Der Bau der Straßenstützmauer in der Heiligenstädterstraße entlang des Territoriums des Franz Josef-Bahnhofes, sowie die Niveausherstellung in der Heiligenstädterstraße vom Liechtenwerderplatz bis zum Stadtbahnviadukte und die Neupflasterung dieser Straße vom Liechtenwerderplatz bis zur Rußdorferstraße; die Regulierung der Währingerstraße nächst der Kreuzung mit der Rußdorferstraße; die Herstellung von Asphalttrottoiren in der Währingerstraße bei Dr.-Nr. 25 und von Dr.-Nr. 47 bis 57, die Umpflasterung der Währingerstraße von der Rußdorferstraße bis zur Eifengasse.

Im X. Bezirke: Die Neupflasterung in der Marx=Meiblingerstraße von der Arsenalzufahrtstraße bis zur verlängerten Kleistgasse und in der Quellengasse von der Absberg= bis zur Steudelgasse, die Instandsetzung der Straßenzüge am Erlachplatze.

Im XI. Bezirke: Die Neupflasterung der Kaiser=Übersdorferstraße von Dr.=Nr. 14 bis 26 und von Dr.=Nr. 40 bis 84, sowie die Instandsetzung dieser Straße von Dr.=Nr. 70 bis zur Mühlhangergasse, die Neupflasterung der Geißelbergstraße von der Spangbahn bis zur Gottschalkgasse, dann die der Gottschalkgasse und schließlich die umfangreiche Regulierung der Simmeringer Hauptstraße von der Grassbergergasse bis zur 2. Straßenbahnremise.

Im XII. Bezirke: Der Straßenbau in der Flurschützgasse zwischen der Schmayer= und Malfattigasse; die Straßenherstellungen beim Beamtenkottage in Heßendorf; in der Ratschygasse zwischen Richholz= und Rote Mühlgasse und zwischen der Gatterholz= und Schwentgasse; die Regulierung der Haeborgasse und der Benogasse zwischen Schönbrunnerstraße und Fabriksgasse.

Im XIII. Bezirke: Die Neupflasterung in der Habitzgasse zwischen Schönbrunner Allee und Risselgasse und in der Reingasse von der Linzerstraße bis Dr.=Nr. 22, die Straßenherstellungen in der Beitinger=, Wambacher=, Gober=, Saurau= und Braunschweigergasse und die Trottoirpflasterungen in der Linzerstraße zwischen Dr.=Nr. 228 und 283.

Im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung in der Felberstraße von der Burmsjergasse bis Dr.=Nr. 118 und in der Avediktstraße von Dr.=Nr. 31 bis zur Mitte des Zentralmarktes.

Im XV. Bezirke: Die Umpflasterung des äußeren Neubaugürtels von der Felber= bis Goldschlagstraße und die Neupflasterung der Kohlenhofgasse.

Im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung in der Schellhammer= und der Payergasse zwischen der Yppen= und Weyprechtgasse, in der Friedmanngasse von der Reinhartgasse bis zum Austriabrunnen und in der Gablenzgasse von der Brunnen= bis zur Neumayrgasse, dann die Asphaltierung des Marktplatzes am Johann Nepomuk Bergerplatze.

Im XVII. Bezirke: Die Regulierung der Riehthausenstraße zwischen der Gilmgasse und der Heigerleinstraße; die Neupflasterung in der Lobenhauerngasse und in der Neuwaldeggerstraße von Dr.=Nr. 1 bis Dr.=Nr. 23, dann die Regulierung der Dornbacherstraße von Dr.=Nr. 113 bis 121 und die Asphaltierung der Rößergasse bei Dr.=Nr. 15.

Im XVIII. Bezirke: Die Regulierung der Währingerstraße und des Gertrudplatzes vor der Kirche St. Laurenz und Gertrud, die Neupflasterung der Gersthoferstraße von der Genzgasse bis Dr.=Nr. 73, die Auswechslung des Holzpflasters in der Martinstraße vor dem Amtsgebäude; die Regulierung der Schöffelgasse von der Riehthausenstraße bis zur Vorortelinie der Stadtbahn; die Straßenherstellungen in der Höhne= und Messerschmidgasse.

Im XIX. Bezirke: Die Neupflasterung der Heiligenstädterstraße von Dr.=Nr. 229 bis zur Hammer Schmiede und die Regulierung des Karl Ludwigplatzes.

Im XX. Bezirke: Die Neupflasterung der Wasnergasse vom Mathildenplatze bis zur Streiffleurgasse; die Straßenumlegung am Handelskai von Dr.=Nr. 48 bis zur Nordwestbahnbrücke; die Straßenherstellungen in der Wegstraße von der Klosterneuburgerstraße bis zur Burghardtgasse, in der Nordwestbahnstraße zwischen der Waldmüller= und Pappenheimgasse und in der Traisengasse zwischen Handelskai und Engerthstraße.

## 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 6.400.170 m<sup>2</sup>, wovon 5.407.240 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und 992.930 m<sup>2</sup> auf Gehwege entfallen. Da von diesen Fahrbahnflächen 850.934 m<sup>2</sup> auf den neu zugewachsenen XXI. Bezirk Floridsdorf kommen, berechnet sich das Ausmaß der makadamisierten Fahrbahnen in den alten 20 Bezirken mit 4.556.306 m<sup>2</sup>.

Im Vergleich zum Vorjahre hat das Ausmaß der beschotterten Fahrbahnen in diesen Bezirken trotz des nicht unbedeutenden Zuwachses an neuen Schotterstraßen infolge der im größeren Maßstabe ausgeführten Pflasterungen eine Verminderung um 71.350 m<sup>2</sup> erfahren. Die Fläche der Gehwege im XXI. Bezirke beträgt 30.056 m<sup>2</sup> und berechnen sich daher die Gehwegflächen in den Bezirken I bis XX mit 960.874 m<sup>2</sup>, somit um 19.932 m<sup>2</sup> weniger als zu Ende des Jahres 1905.

Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender und der ausgeführten Rinnale und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 472.891 K betragen.

## Erhaltung der Schotterstraßen.

Bei der Erhaltung der Schotterstraßen wurde das Decksystem wieder in größerem Umfange angewendet. Die Anzahl der Dampfstraßenwalzen stieg durch Anschaffung einer neuen Dampfwalze und Übernahme einer weiteren des Bezirksstraßen-Ausschusses Floridsdorf auf sieben. Die Zahl der Walzen für Pferdebespannung blieb mit 18 unverändert. Zur Erhaltung der beschotterten Straßen und Gehwege wurden 193.320 m<sup>3</sup> Schotter, Kiesel und Sand verwendet, und betragen die Anschaffungskosten 1.383.790 K. Von dieser Menge entfallen auf die Erzeugung in dem von der Gemeinde betriebenen Schotterbrüche am Exelberge 11.336 m<sup>3</sup> Schotter, 3872 m<sup>3</sup> Kiesel und 2173 m<sup>3</sup> Sand, zusammen 17.381 m<sup>3</sup>. Die Erzeugung ist etwas geringer als jene des Vorjahres, eine Folge des andauernden Mangels an Arbeitskräften. Der Personalstand betrug: 1 Werkleiter, 2 Aufseher, 1 Maschinist, 1 Kutscher, durchschnittlich 3 Steinbrecher und 30 Arbeiter. Um dem im Hochsommer meist eintretenden Mangel an Kühlwasser für die beiden Motoren abzuhelpfen, wurde ein Grabierwerk ausgeführt.

## Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Jahres 6.854.479 m<sup>2</sup>, wovon 4.331.607 m<sup>2</sup> auf Fahrbahnen und 2.522.872 m<sup>2</sup> auf Trottoirs entfallen. Die gepflasterten Flächen betragen daher 51·7% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen. Dieses Prozentverhältnis ist infolge Einbeziehung des XXI. Bezirkes ungünstiger geworden als im Vorjahre, da mit diesem Bezirke 880.990 m<sup>2</sup> ungepflasterte und bloß 86.402 m<sup>2</sup> gepflasterte Straßenflächen zugewachsen sind. Wird der XXI. Bezirk von der Berechnung ausgeschlossen, berechnet sich das Prozentverhältnis mit 55·1% gegen 53·9% zu Ende des Jahres 1905.

Der Zuwachs an gepflasterten Fahrbahnen betrug 223 894 m<sup>2</sup>, an Trottoirs 70.641 m<sup>2</sup>. In dieser Fläche sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den Geleisesezonen und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen. Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Fahrbahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 7787 m<sup>2</sup>, bei Holzpflasterungen um 3275 m<sup>2</sup> erhöht.

Insgesamt wurden von der Gemeinde an Neupflasterungen, worunter nur die Pflasterungen von bisher ungepflasterten Flächen zu verstehen sind, 181.252 m<sup>2</sup> ausgeführt und es entfallen hievon 141.342 m<sup>2</sup> auf die Fahrbahnen, 39.910 m<sup>2</sup> auf die Trottoirs.

Das Ausmaß der Umpflasterungen ganzer Straßenflächen mit durchwegs neuem Materiale betrug in den Fahrbahnen 18.921 m<sup>2</sup>, in den Trottoirs 9402 m<sup>2</sup>, zusammen demnach 28.323 m<sup>2</sup>.

Die Fläche der sonstigen zum Zwecke der Erhaltung gepflasterter Straßen vorgenommenen Umpflasterungen wobei das alte Material bei den mit Steinen gepflasterten Straßen wieder verwendet und nur, wo erforderlich, neues Steinmaterial eingebessert wurde, betrug 1.047.064 m<sup>2</sup>. Davon entfallen auf Fahrbahnen 860.441 m<sup>2</sup>, auf Trottoirs 186.623 m<sup>2</sup>. In diese Umpflasterungen sind auch die von den Bezirksvorstehern im kurrenten Wege veranlaßten Umpflasterungen sowie auch jene Umpflasterungen einbezogen, welche anlässlich der Regulierung der Simmeringer Hauptstraße in der vom k. k. Ärar erhaltenen Fahrbahn dieser Straße im Ausmaße von 46.327 m<sup>2</sup> vorgenommen wurden.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 495.670 K, für Umpflasterungen mit 489.428 K und für die kurrente Pflastererhaltung mit 2.270.363 K. Außerdem wurden auf Rechnung des Investitions-Anlehens für Neupflasterungen und Straßenherstellungen 1.696.032 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-Rechnungsabschluss der Stadt Wien verwiesen und hinzu gefügt, daß die Umpflasterungen 5·1% bis 25·2% (für alle Bezirke durchschnittlich 15·6%) der bestehenden Flächen betragen haben.

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

Neues Granitsteinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 156.166 m<sup>2</sup>, davon aus den städtischen Brüchen in Oberösterreich für 31.883 m<sup>2</sup> verwendet, so daß 20·4% des Gesamtpflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Außer Pflastersteinen der verschiedenen Sorten wurden auch Werksteine für Bauten der Stadt Wien erzeugt.

### 3. Säuberung und Besprikung der Straßen, Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Schmutzes.

#### Straßensäuberung.

Die im Vorjahre durchgeführte Ausdehnung der nächtlichen Säuberung der Pflasterstraßen mittelst Rehrmaschinen zeigte andauernd eine bedeutende Besserung des Reinigungseffektes; die Kosten der Säuberung übersteigen jedoch die präliminierten infolge des Umstandes, daß trotz Einstellung der Maschinen die Zahl der Arbeiter nicht nur keine Verminderung erfuhr, sondern fort zunahm. Durch Neuananschaffung von

Kehrichtwagen und Sprengwagen sowie von Pferden für den eigenen Fuhrwerksbetrieb belief sich zu Ende des Berichtsjahres der Stand auf 15 zwei- und einspännige Dienstwagen, 110 Kehrmaschinen, 46 Patent-Sprengwagen und 31 mit Schleuderbrause; außerdem besitzt die Gemeinde 160 Stück Schneepflüge und 2 Schlammabzugmaschinen sowie 256 Kehrichtwagen. Der Pferdebestand des Eigenbetriebes betrug zu Ende des Jahres 506.

Bei dem eigenen Fuhrwerksbetriebe war an Personal beschäftigt: 1 Betriebsleiter, 6 Depotleiter, 8 Kontrolloren, 1 Kanzlist, ferner 16 Platzaufseher, 260 Kutscher, 21 Stallburden, 60 Depotarbeiter, 45 Aufleger und Läufer für die Einsammlung des Hauskehrichts und 2 Planierer.

Für die Zwecke des eigenen Fuhrwerksbetriebes wurde in dem Depot V. Siebenbrunnensfeldgasse eine geräumige Beschlagschmiede erbaut; für die Zwecke der einzelnen Bezirke wurden neue Depots errichtet u. zw. für den III., IV., V. und XXI. Bezirk, da die bestehenden der fortschreitenden Verbauung weichen mußten. Im XVII. Bezirke wurde aus dem gleichen Grunde die Verlegung des Bezirksdepots genehmigt, doch konnte die Ausführung nicht mehr in Angriff genommen werden.

#### Hauskehricht-Einsammlung.

Bei der Einsammlung des Hauskehrichts blieben die Verhältnisse ungeändert bestehen. Weder in der Frage bezüglich der Wahl eines geeigneten Abfuhrsystems, noch in jener der Beseitigung, respektive Verwertung des Kehrichts ist eine Entscheidung getroffen worden. Verschiedene Kehrichtsamelsysteme wurden der Gemeinde angeboten, doch ist keines zur Erprobung gelangt; die meisten wurden abgelehnt. Der im Vorjahre in Aussicht genommene Kehrichtabladepfah im X. Bezirke gelangte als Ersatz der bis dahin benützten Ziegelgruben in Inzersdorf mit 1. Februar zur Benützung.

#### Schneefäuberung.

Der Winter war bedeutend schneereicher als jener der Vorjahre; sowohl hinsichtlich der Zahl als der Ergiebigkeit der Schneefälle. Die Beseitigung des Schnees ging infolge der Verwendung der zahlreichen Schneepflüge und der Aufnahme zahlreicher Aushilfsarbeiter stets sehr rasch vor sich; von wesentlichem Vorteile erwies sich wieder für die Beseitigung des Schnees der Abwurf in die Kanäle. Der schon im Vorjahre versuchsweise zur Bestreuung der Straßen bei Glätte verwendete Karren für Handbetrieb wurde verbessert, neuerdings erprobt und arbeitet nun, das Vorhandensein eines entsprechenden Sandes vorausgesetzt, zufriedenstellend.

#### Straßenbespitzung.

Die Fläche der mittelst Faßwagen bespitzten Straßen erfuhr wieder eine Vergrößerung durch Einbeziehung von Straßen in die Bespitzung und Vermehrung der Zahl der täglichen Bespitzungen, besonders aber durch die Aufnahme der Straßen des XXI. Bezirkes in das Bespitzungsverzeichnis. Die relative, auf täglich zweimalige Bespitzung reduzierte Fläche betrug 7,177 272 m<sup>2</sup>.

Zur Verminderung der Staubeentwicklung wurden Teerungen von Gehwegen in größerem Umfange durchgeführt, und zwar mit Teeraspfalt nach der Methode Felsinger. Von Fahrbahnen wurden nur einzelne in dieser Art behandelt, da nach den gemachten Erfahrungen für Straßen mit stärkerem Wagenverkehre diese Methode wegen zu geringer

Widerstandsfähigkeit nicht geeignet ist. Nach der gleichen Methode wurde ein Gehweg von einer zweiten Firma (D. Grafes Nachfolger), ferner nach einem ähnlichen Verfahren eine Fahrbahn von der Firma Cooper & Co. behandelt und es war zu Ende des Berichtsjahres der Zustand dieser Objekte ein befriedigender. Auch mit verschiedenen Staubbindemitteln wurden Besprengungsversuche durchgeführt; bei allen hat sich jedoch ergeben, daß die Wirkung eine nicht lange vorhaltende ist, so daß die Anwendung in größerem Umfange sich zu teuer stellt.

### b) Sonstige Straßen.

Die im Wiener Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars haben infolge der Einverleibung des XXI. Bezirkes Floridsdorf einen Zuwachs von 71.900 m<sup>2</sup> erfahren.

### c) Eisenbahnen.

#### I. Lokomotivbahnen.

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

##### 1. In der Verwaltung der k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Die im Berichte des Jahres 1903 erwähnte Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof in Angelegenheit der Herstellung des 3. und 4. Geleises der Westbahnstrecke Hütteldorf-Hacking—Burkersdorf wurde mit Ausnahme eines einzigen Punktes (Beseitigung der Niveaufreuzungen im XIII. Bezirke) zurückgezogen, da im Verhandlungswege ein Ausgleich zustande kam, durch den insbesondere hinsichtlich der Unterführung der Bergmüllergasse wesentlich günstigere Verhältnisse erzielt wurden. Bezüglich des ausgenommenen Punktes wurde das Ruhen des Verfahrens vereinbart; unterdessen wurden die Verhandlungen energisch fortgeführt, kamen jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse.

Am 31. März fand die politische Begehung für das abgeänderte Projekt der Überführung der Linzerstraße nächst der Gemeindegrenze beim Gasthause „zum Wolfen in der Au“ statt. Brücke und Rampen sollen nunmehr entsprechend den Vereinbarungen mit der Reichsstraßenverwaltung und der Gemeinde Wien eine Fahrbahnbreite von 11·5 m und zwei Trottoire von je 1·75 m Breite erhalten. Bei der Verhandlung stellte die Gemeinde mehrere Forderungen wegen Sicherstellung der Überführung städtischer Leitungen und des seinerzeitigen Einbaues von Straßenbahngleisen sowie hinsichtlich der Tragfähigkeit. Hierüber wurde eine vollständige Einigung mit den Bahnvertretern erzielt.

Die im Vorjahre seitens des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Niederösterreich eingeleitete Aktion zur Verbesserung des Zugverkehrs zwischen Wien und München, die auch von der Gemeinde Wien tatkräftig unterstützt worden war, hatte infolge Erfolg, als von den beteiligten Bahnverwaltungen in den Monaten Juni, Juli und August ein täglich verkehrendes Schnellzugspaar eingelegt wurde.

An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen wurden im Berichtsjahre hergestellt:

##### a) Für Bahnzwecke:

Eine Blockhütte in der Station Praterstern, die Vergrößerung und Adaptierung des Aufnahmsgebäudes Unter-Heubendorf, die Erweiterung des heizbaren Einbaues in der Station Wien-Brigittenau, zwei Schilderhäuser sowie verschiedene Abänderungen aus feuerpolizeilichen Rücksichten am östlichen Materialmagazine auf dem Wiener Westbahnhofe.

β) Für Privat Zwecke:

Die Umstellung einer Finanzwachhütte sowie ein Zubau an das Magazin der Königshofer Zementfabrik am Franz Josefs-Bahnhofe, eine Verkaufshütte (R. Lieb) am Wiener Westbahnhofe.

Im Berichtsjahre wurde auf der Donauländebahn die Haltestelle „Laxenburgerstraße“ errichtet.

**2. In der Verwaltung der k. k. Nordbahndirektion.**

Mit dem Reichsgesetze vom 31. Oktober 1906, R.-G.-Bl. Nr. 213 wurde das zwischen der Regierung und der Aktiengesellschaft der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn am 3. März 1906 abgeschlossene Übereinkommen, betreffend die Einlösung des einheitlich konzessionierten Hauptbahnnetzes und der Lokalbahnen der Nordbahn zc. genehmigt.

Zufolge des Stadtratsbeschlusses vom 20. Februar wurde in Fortsetzung der im Vorjahre eingeleiteten Aktion zur Beseitigung der Übelstände bei den Nordbahnbrücken im XXI. Bezirke eine Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium geleitet. Ein Erfolg dieses Schrittes war für das Berichtsjahr nicht zu verzeichnen.

Die im Vorjahre gegen den Benützungskonzens für die Kohlenlagerplätze an der Innstraße ergriffene Beschwerde wies der Verwaltungsgerichtshof aus ähnlichen formalen Gründen ab, wie sie für die abweisliche Entscheidung hinsichtlich des Baukonzenses maßgebend waren.

Die zufolge Stadtratsbeschlusses vom 17. Oktober 1905 an das k. k. Eisenbahnministerium gerichtete Eingabe in Angelegenheit der Herabsetzung der Fahrpreise in der Strecke Wien—Floridsdorf wurde abschlägig beschieden, was der Stadtrat mit Beschluß vom 20. Februar zur Kenntnis nahm.

Eine seit dem Jahre 1886 anhängige Streitfrage wegen Beitrages zu den Kosten der Erhaltung der Innstraße wurde durch einen vom Stadtrate am 22. Mai genehmigten Vergleich erledigt.

An Bauten für eigene Zwecke kamen zur Ausführung: Ein Transformatorenhäuschen sowie die Verlängerung der Warenhalle beim Magazin VIII auf dem Wiener Bahnhofe, ein Arbeiterabort in der Werkstätte Floridsdorf.

An Bauten für Private wurden auf dem Wiener Bahnhofe ein Magazin für die Firma S. Reich & Co., ein Spiritusmagazin für die Firma Kalmar, ein Anbau an das Magazin der Firma Schenker und eine Kanzleihütte für die Firma Hochstätter ausgeführt.

**b) Wiener Stadtbahn.**

Am 6. November fand die politische Begehung für ein in der Nähe der Station Ottakring zu errichtendes Hochreservoir behufs Versorgung der Stadtbahn mit Nutzwasser statt. Hierbei erhoben die Vertreter der Gemeinde aus verschiedenen Gründen Einsprache gegen die Ausführung des Projektes.

An Ergänzungsherstellungen, bezw. Abänderungen bestehender Anlagen wurden durch die betriebführende k. k. Staatsbahn-Direktion Wien ausgeführt: Ein Petroleumdepot samt Lampisterie sowie der Ersatz des großen Windmotors in der Station Heiligenstadt durch eine elektrische Pumpenanlage, die Auswechslung der bisher als Luftleitung geführten

Block- und Telephonleitungen innerhalb des Türkenschanztunnels gegen Kabel, die Aufstellung von Vorseignalen und der Ausbau der Blocklinie zwischen den Stationen Ottakring, Hernals und Gersthof, ein Öl- und Petroleumdepot sowie eine Abortanlage in der Station Hütteldorf, eine gemauerte Blockhütte in der Haltestelle Stadtpark, die Umgestaltung der vier Ventilationsöffnungen auf dem Schwarzenbergplatze, die Auswechslung des bestehenden Oberbaues gegen Stahlschienen im gedeckten Einschnitte zwischen den Haltestellen Kettenbrückengasse und Karlsplatz.

An Privatbauten kamen in der Station Ottakring eine Verkaufshütte (L. Loiskandl), in der Station Heiligenstadt ein Kohlenschuppen (L. Göbel) und in der Station Hütteldorf eine Kanzeihütte (F. Skutežky) zur Ausführung.

Im Berichtsjahre wurden die Grenzbeschreibungsprotokolle der Stadtbahngrundgrenzen behufs Anerkennung der durchgeführten Vermarkungen durch die Anrainer bei den in Betracht kommenden Bezirksgerichten aufgelegt. Bei mehreren Katastralgemeinden ist die Anerkennung seitens der Gemeinde unter Aufrechthaltung der im Zuge des Ermittlungsverfahrens erhobenen Ansprüche erfolgt.

Zur Sicherung des Bestandes seiner Privatwasserleitung zum Bahnhofe Hütteldorf traf das Bahnunternehmen die Einleitungen für die Enteignung einer entsprechenden Servitut. Vom Magistrate wurde die Enteignungsverhandlung am 13. und 15. Juni durchgeführt; eine Einigung zwischen der Kommission für Verkehrsanlagen und der Gemeinde kam jedoch nicht zustande.

Hinsichtlich der im Vorjahre besprochenen Wasserversorgungsanlage der Station Brigittabrücke ist sowohl das Enteignungserkenntnis der k. k. Statthalterei als auch der Baukonsens des k. k. Eisenbahnministeriums herabgelangt. Der gegen die Enteignung eingebrachte Rekurs wurde vom k. k. Ministerium des Innern abgewiesen, wogegen die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof überreicht wurde. Gegen den Baukonsens war gleichfalls Beschwerde erhoben worden; da jedoch in dieser Beziehung die Gemeinde durch einen neuerlichen Ministerial-Erlaß klaglos gestellt worden war, wurde die Beschwerde wieder zurückgezogen.

Behufs Fertigstellung des Eisenbahnbuches wurden von der Kommission für Verkehrsanlagen die noch ausstehenden Ermittlungsgesuche, betreffend die Gerichtsbezirke Piezing (Wientallinie), Landstraße (Wientallinie und Donaufanallinie) und Innere Stadt (Donaufanallinie) eingebracht. Gegen verschiedene Operate mußte die Gemeinde Wien vorsichtsweise Einsprache erheben; soweit nicht im kurzen Wege eine Einigung mit der Kommission für Verkehrsanlagen erfolgte, wurde die Gemeinde zur Austragung der Streitfragen an die zuständigen Behörden verwiesen.

Nach Beendigung der Grundeinlösungsarbeiten wurde das Grundeinlösungs-Bureau der Wiener Stadtbahn aufgelassen. Die Erledigung der laufenden Agenden der Wiener Stadtbahn erfolgt seither durch die k. k. Staatsbahn-Direktion Wien.

Im Sommer 1906 wurde über Andrängen des Publikums eine wesentliche Zugvermehrung auf der Wientallinie, Gürtellinie und Donaufanallinie eingeleitet; da jedoch die hiedurch eingetretene Erhöhung der Frequenz gegenüber dem Vorjahre hauptsächlich die erste von 3 km auf 3·5 km verlängerte Fahrpreiszone betraf und ferner auch die Betriebsausgaben eine bedeutende Erhöhung erfuhren, so blieben die finanziellen Ergebnisse des Stadtbahnbetriebes beträchtlich hinter denen des Vorjahres zurück.

Für die probeweise Einführung des elektrischen Verkehrs wurde die Strecke Praterstern—Hauptzollamt provisorisch mit Oberleitung ausgerüstet. Die Fahrversuche wurden im Monate Juli mit der von der Firma Krizel beigestellten elektrischen Lokomotive begonnen.

## c) Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

An Neubauten und Ergänzungen bestehender Anlagen wurden ausgeführt: Die Erweiterung der GAsasanstalt auf dem Wiener Bahnhofe, ein Schuppen sowie ein Abort in der Betriebsausweiche Erdbergerlande, ein Lagerplatz für Massengüter und verschiedene Adaptierungen am Wohngebäude VI in der Station Stadlau. Außerdem kam auf dem Wiener Bahnhofe noch eine Unterkunftshütte für die Firma Hlawaty zur Ausführung.

Die Haltestelle Zentralfriedhof wurde wegen zu geringer Frequenz aufgelassen, was mit Gemeinderatsbeschluss vom 2. September zur Kenntnis genommen wurde.

## d) k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Das zufolge Stadtratsbeschlusses vom 17. Oktober 1905 an das k. k. Eisenbahnministerium geleitete Ansuchen bezüglich des Anhaltens der Schnellzüge in der Station Jedlese wurde abschlägig beschieden.

Am 9. Februar fand die politische Begehung für ein zur Wasserversorgung des Wiener Bahnhofes bestimmtes Druckwerk am linken Donaukanalufer oberhalb der Kaiser Franz Josef-Memorialbrücke statt. Die Verhandlung wurde über gemeinsames Ansuchen der Gemeinde und der Nordwestbahn nicht zu Ende geführt, sondern vertagt, da von der Gemeinde die Ausführung des Objektes an einer anderen Stelle angestrebt wurde.

Am 2. Juli fand die politische Begehung für die Herstellung der großen Strombrücke des II. Geleises statt.

An Neubauten und Adaptierungen bestehender Objekte sind zu verzeichnen:

α) Für Bahnzwecke: Die Adaptierung eines Dachbodenraumes des Verwaltungsgebäudes und die Herstellung eines Materialschuppens auf dem Wiener Bahnhofe.

β) Für Privat zwecke: Auf dem Wiener Bahnhofe: Schuppen und Magazinsbauten für die Kalkgewerkschaft Ernstbrunn, für die Internationale Transport-Gesellschaft und für die Firmen Gerich, Ditmar, A. Spizer, Gießkann und Wieharts Söhne.

In der Station Jedlese: Ein Kohlenschuppen für die Verwaltung des Lebensmittelmagazines für Bedienstete der k. k. priv. österr. Nordwestbahn.

## e) k. k. priv. österr. Südbahn-Gesellschaft.

Das im Berichte des Vorjahres erwähnte Übereinkommen vom 8. März 1905 erhielt am 28. September 1906 die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums. Dementsprechend fand am 30. Oktober die politische Begehung für die Herstellung des Personentunnels und für die Auflassung der Niveaureuzung innerhalb der Station Meidling sowie für die Herstellungen zur Durchführung der Längenseldgasse unter dem Bahnkörper und am 3. November die politische Begehung für den Umbau des Favoritenviaduktes statt.

An Neuerstellungen kamen ein Umbau an das Kesselhaus im Bahnhofe Wien für eigene Zwecke sowie ein Wächterhaus (Firma Parthilla), ein Schuppen (Akkumulatoren-Fabrik-Aktiengesellschaft) in der Station Matzleinsdorf und eine Verkaufshütte (S. Gaschnitz) in km 2·7/8 der Pottendorferlinie für Privat zwecke zur Ausführung.

## f) k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Die Verhandlungen bezüglich der käuflichen Überlassung jener zwischen dem Aspangbahnhofe und der Grasbergergasse im 3. Gemeindebezirke gelegenen Bürgerspital- und Gemeindegäude, die das k. k. Eisenbahnministerium als unbedingt notwendig für die

seinerzeitige Vergrößerung und Ausgestaltung des Aspangbahnhofes bezeichnet hatte, gelangte durch den Gemeinderatsbeschluß vom 15. Dezember 1905 und durch die mit Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Februar 1906 erteilte Genehmigung der gestellten Bedingungen zum Abschlusse. Hiemit war das letzte Hindernis, das der Genehmigung des zwischen der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft, der Société belge des chemins de fer und der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang einerseits und der Gemeinde Wien andererseits geschlossenen Übereinkommens vom 15. April 1901 und des Nachtrags-Übereinkommens vom 4. November 1903 entgegenstand, beseitigt; sie erfolgte daher mit dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. März 1906, Z. 11.897/11. Beide Ministerialerlässe wurden mit Stadtratsbeschluß vom 27. April 1906, zur Kenntnis genommen.

Die nunmehr rechtskräftig gewordenen Übereinkommen vom 15. April 1901 und das Nachtrags-Übereinkommen vom 4. November 1903 sind Seite 142 u. f. abgedruckt.

Der im Artikel XIII des ersterwähnten Übereinkommens übernommenen Verpflichtung nachkommend, verfaßte die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft das Projekt für die Verlegung der 361·5 m langen offenen Strecke des Wiener-Neustädterkanales von der östlichen Baulinie der verlängerten Landstraße Hauptstraße bis zum Anschlusse an die bestehende Einwölbung bei der Dörfelgasse. Nach diesem Projekte war der Wiener-Neustädter-Kanal in das Territorium des Aspangbahnhofes zu verlegen, teils um für die mit einer Breite von 14·9 m herzustellende Verlängerung der Aspangstraße von der Dörfelgasse bis zum Rennweg Raum zu schaffen, teils um die Verbauung der gegenüber der Infanteriekaserne am Rennweg gelegenen Gründe der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu ermöglichen. An der Kreuzung mit der verlängerten Landstraße Hauptstraße, woselbst der Wiener-Neustädter-Kanal seinerzeit mittelst eines Dückers unter dem Straßenniveau zu führen ist, war ein provisorisches hölzernes Gerinne projektiert, während die übrige Strecke als unterirdischer Betonkanal mit 1·80 m lichter Weite und 1·60 m lichter Höhe vorgesehen war. Am 27. September fand die politische Begehung statt, wobei von keiner Seite ein Anstand erhoben wurde, so daß die tatsächliche Ausführung seitens der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft nach Abkehrung des Kanales alsbald begonnen und noch im Berichtsjahre beendet werden konnte.

#### g) Kahlenberg-Eisenbahn, System Rigi.

Im Bestande dieser Zahnradbahn ist keine Änderung eingetreten. Über einen Antrag der Gesellschaft wurde ihr zufolge Stadtratsbeschlusses vom 31. Juli bekanntgegeben, daß die Gemeinde den Ankauf der Bahn derzeit nicht beabsichtigt.

#### h) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Im Berichtsjahre erfolgte die Ausfertigung des im Protokolle vom 11. April 1905 vorgesehenen Übereinkommens für die Lieferung des elektrischen Stromes durch die städtischen Elektrizitätswerke.

Die seit dem Vorjahre noch ausstehende Entscheidung des k. k. Eisenbahnministeriums wegen der Bahnüberführung über die in km 3·7 kreuzende projektierte Straße fiel zu ungunsten der Gemeinde aus. (Erlaß vom 30. Juni.) Die Gemeinde ergriff dagegen die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof.

Entsprechend den im Vorjahre mit der Gemeinde getroffenen Vereinbarungen wurden an Neu- bzw. Umbauten ausgeführt: Die Stockgleisanlage in der Giselstraße, die

Um-, bzw. Neulegung des Geleises am Margaretengürtel und in der verlängerten Eichenstraße, die Ausrüstung der bestehenden und neuen Geleise mit elektrischer Oberleitung, der Bau eines Verwaltungsgebäudes an der Ecke der verlängerten Eichenstraße und des Margaretengürtels und der Bau einer Wagenhalle im Maßleinsdorfer Bahnhofe der Gesellschaft.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 28. Februar wurde dem Bahnunternehmen bis auf weiteres die Verwendung von Bignolschienen für die Strecke Maßleinsdorfer Viadukt — Eichenstraße gestattet.

Für die auf elektrischen Betrieb umgebauten Strecken fand am 4. Oktober die technisch-polizeiliche Prüfung statt; darauf erfolgte die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den eigenen Strecken der Gesellschaft.

#### i) Dampftramway-Gesellschaft vorm. Krauß & Co.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 29. Dezember 1905 war der Bürgermeister ermächtigt worden, auf Grund eines Schreibens der Länderbank in Verhandlungen über die Erwerbung des Unternehmens der Dampftramway durch die Gemeinde Wien einzutreten und städtische Beamte zur Kontrolle der Geschäftsführung des Unternehmens zu entsenden.

Mit dem weiteren Beschlusse vom 16. Februar wurde der Magistrat auf Grund seines Berichtes ermächtigt, auf der von ihm angegebenen Grundlage mit der Dampftramway wegen Einlösung ihres unbeweglichen und beweglichen Vermögens (bestimmte Werte ausgenommen), u. zw. mit der Wirkung vom 1. Jänner 1906 an, weiter zu verhandeln.

Die Angelegenheit konnte aber im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gebracht werden, weil es sich als notwendig herausstellte, vorerst über die Erlangung der Konzeption für die Dampftramwaylinien mit der Regierung eine Vereinbarung zu treffen, wozu längere Verhandlungen mit dieser erforderlich waren.

Da die Einlösung im Falle ihres Zustandekommens auf den 1. Jänner 1906 rückbezogen werden sollte, mußte die Gesellschaft bei allen Investitionen die Zustimmung der Gemeinde einholen.

Über eine Anfrage wurde der Gesellschaft auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 4. Juli mitgeteilt, daß die Gemeinde auf die Wiederherstellung der Strecke Stephaniensbrücke—Augartenbrücke — die vor einigen Jahren wegen der Raibauten am Donaukanale aufgelassen werden mußte — keinen Wert legt. Eine endgültige Erklärung gegenüber der Donauregulierungs-Kommission hat jedoch die Gesellschaft nicht abgegeben, sondern um eine Frist bis Ende des Berichtsjahres ersucht.

Wie im Berichte des Vorjahres erwähnt ist, hat die Donauregulierungs-Kommission den zwischen ihr und der Dampftramway bestehenden Vertrag wegen Benützung der Kaiser Franz Josefsbrücke über den Donaustrom auf den 31. Dezember 1905 gekündigt.

Mit Rücksicht auf die Einlösungsverhandlungen wurde dieser Vertrag mit Zustimmung der Gemeinde zuerst bis 30. Juni und dann bis 31. Dezember 1906 verlängert.

Weiters teilte die Donauregulierungs-Kommission mit, daß wegen des immer reger werdenden Verkehrs die Verstärkung der Kaiser Franz Josefsbrücke dringend notwendig geworden sei. Sie forderte einerseits die Dampftramway-Gesellschaft auf, an den Kosten dieser Rekonstruktion insoweit teilzunehmen, als die Verstärkung wegen des Bestandes und Betriebes der Bahn notwendig ist; andererseits wendete sie sich auch an die Gemeinde um eine Äußerung, ob die Gemeinde nach Erwerbung der Dampftramway diese

als solche weiterführen oder an ihrer Stelle eine elektrische Bahn einrichten wolle und ob seitens der Gemeinde die Erbauung anderer Brücken über den Donaustrom ins Auge gefaßt werde. In dieser Beziehung wurden Studien gemacht und Verhandlungen gepflogen, die jedoch im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse kamen.

Hinsichtlich des Betriebes ist nur zu erwähnen, daß auf der Linie Floridsdorf—Groß-Enzersdorf in km 2·9/3 und 5·0/1 die Bedarfshaltestellen „Schmidtgasse“ und „Feldgasse“ errichtet wurden.

#### k) Wechselfahn.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 31. Juli wurde die Unterstützung der Bestrebungen für den Ausbau der Bahnlinie von Aspang nach Hartberg genehmigt und zu diesem Behufe auch seitens der Gemeinde Wien ein Vertreter in das Aktionskomitee entsendet.

#### I. Industriegeleise.

Im Berichtsjahre wurde für folgende Industriegeleise die behördliche Genehmigung erteilt:

1. Abzweigend von der Donauuferbahn zum projektierten Etablissement der Firma A. S. Frankl.
2. Abzweigend von der Donauuferbahn zur projektierten Fabrik der Böhmisches Glasindustrie-Aktiengesellschaft.
3. Abzweigend von der Verbindungskurve der Nordbahn zur Donauuferbahn zum Etablissement der Firma S. Reich.

#### II. Elektrische Bahnen.

##### a) Städtische Straßenbahnen.

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

##### b) Lokalbahnen.

1. Lokalbahn Wien—Baden. — Der Bericht befindet sich oben unter I h dieses Abschnittes.

2. Lokalbahn mittelelektrischem Betriebe Wien—Preßburg. — Diesbezüglich kam es auch im Berichtsjahre zu keinerlei Verhandlungen mit dem Bahnunternehmen.

3. Projekt von Kleinbahnen auf den Kobenzl zc. — Der Firma Schmitt in Böhmisches-Mitsch wurde die im Jahre 1904 erteilte Vorkonzession für eine innerhalb des Gutsgebietes Kobenzl zu erbauende elektrische Kleinbahn um ein weiteres Jahr verlängert.

An Lucian Brunner wurde die Vorkonzession für eine Kleinbahn Grinzing—Bellevue (Am Himmel) erteilt.

#### III. Lokalbahnengesetz.

Auch im Berichtsjahre kam die im Jahre 1904 angeregte Änderung des Lokalbahnengesetzes nicht zur parlamentarischen Behandlung.

## d) Brücken.

## I. Neubau von Brücken und Stegen.

## a) Donaustrombrücken.

1. Kaiser Franz Josefsbrücke. — Die Donauregulierungs-Kommission hat im Berichtsjahre die Rekonstruktion der Kaiser Franz Josefsbrücke in Erwägung gezogen. Sie hat sich zu diesem Zwecke einerseits an die Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauß & Co. wegen Leistung eines Kostenbeitrages in Gemäßheit des bestehenden Vertrages, andererseits auch an die Gemeinde behufs Äußerung darüber gewendet, ob die Gemeinde nach Erwerbung der Dampftramway diese als solche weiterführen oder an ihrer Stelle eine elektrische Bahn einrichten will und ob seitens der Gemeinde die Erbauung anderer Brücken über den Donaustrom ins Auge gefaßt wird.

2. Kronprinz Rudolfsbrücke (Reichsbrücke). — Diese Brücke ist zwar nicht Eigentum der Gemeinde Wien, es obliegt dieser aber nach § 18 der Eisenbahnministerial-Verordnung vom 28. August 1904, R.-G.-Bl. Nr. 97, als Konzessionärin der städtischen Straßenbahnen die Verpflichtung zur eingehenden Untersuchung dieser von der Straßenbahn mitbenützten Brücke und die Anlegung eines Brückenbuches. Da genaue Brückenpläne nicht zu beschaffen waren, so mußte die Gemeinde zur Erlangung der erforderlichen Daten eine Aufnahme der Brücke veranlassen. Die Aufnahme, Nachmessung und rechnerische Untersuchung der Eisenkonstruktion wurde zufolge Stadtratsbeschlusses vom 19. April der Firma Jg. Gridl übertragen. Die k. k. n.-ö. Statthalterei hat hiezu mit Erlaß vom 4. Juni die Bewilligung erteilt. Zur Untersuchung der Tragfähigkeit mußten der Brücke auch Materialproben entnommen werden. Die Kosten per 1000 K wurden mit Stadtratsbeschluß vom 14. November bewilligt.

3. Neue Donaustrombrücke. — Hinsichtlich der Situierung einer dritten Brücke über den Donaustrom wurden seit längerer Zeit Studien gepflogen; das Ergebnis wurde vom Magistrate im November des Berichtsjahres dem Stadtrate vorgelegt.

4. Nordwestbahn, Gehsteg. — Am 2. Juli fand die politische Begehung für die anlässlich des zweiten Geleises der Nordwestbahn zu errichtende neue Donaustrombrücke sowie für den mit dieser Brücke in Verbindung zu bringenden Gehsteg statt. Die Kosten des Gehsteiges hat die Gemeinde übernommen.

5. Hölzerne Brücke über die alte Donau im Zuge der Ragnaner Reichsstraße. — Die Rekonstruktion des von der Straßenbahn benützten Teiles dieser hölzernen Brücke wurde mit Stadtratsbeschluß vom 26. Juli mit dem Kostenbetrage von 14.500 K genehmigt. Auf Grund desselben Stadtratsbeschlusses wurde die k. k. n.-ö. Statthalterei ersucht, den Umbau der ganzen Brücke in eine definitive eiserne Brücke noch vor dem Beginne der Arbeiten für den Hafen des Donau—Oder-Kanales durchzuführen.

## β) Donaukanalbrücken.

1. Bau der Marienbrücke. — Am Beginne des Berichtsjahres wurde die Montage der Eisenkonstruktion fortgesetzt. Mit Rücksicht auf die Wiedereröffnung der Schifffahrt im Donaukanale mußte die Fertigstellung der Eisenkonstruktion und die Entfernung des Montagegerüstes beschleunigt werden. Am 10. März wurde die letzte Pilote des Gerüstes aus dem Wasserprofile des Donaukanales entfernt.

Mit Stadtratsbeschluß vom 20. März wurde die elektrische Beleuchtung der Brückenfahrbahn mittelst 28 Liliput-Lampen genehmigt. Der Kostenaufwand für diese Herstellung betrug 3500 K, die jährlichen Betriebskosten belaufen sich auf 6330 K.

Nachdem am 11. April die Belastungsprobe, u. zw. hinsichtlich der Geleisezone der städtischen Straßenbahnen durch die General-Inspektion, hinsichtlich der übrigen Partien durch das Stadtbauamt mit sehr zufriedenstellendem Erfolge vorgenommen worden war, wurde die Brücke am 17. Mai feierlich eröffnet.

2. Umbau der Ferdinandsbrücke. — Zufolge des im Berichte des Vorjahres erwähnten Stadtratsbeschlusses vom 28. Dezember (Seite 167) reichten die Firmen Biro & Kurz und E. Gärtner einerseits und die Firma Marinelli & Faccanoni andererseits im April einen neuen Entwurf beim Magistrat ein.

Die Firma Marinelli & Faccanoni legte neuerdings ihr früheres Projekt, das nur wenige Abänderungen aufwies, vor; die Nachfolgerin der Firma Biro & Kurz, die Aktiengesellschaft N. Ph. Waagner, L. & J. Biro und A. Kurz legte im Vereine mit der Firma E. Gärtner ein neues Projekt vor, das die Konstruktion unter der Fahrbahn hatte und eine Kombination von Balken und Bogenträgern aufwies.

Nach eingehender Prüfung der beiden Projekte, die ungefähr das gleiche Kostenerfordernis beanspruchten, entschied sich das Stadtbauamt für das Projekt der Firma Marinelli & Faccanoni, das auch der Magistrat zur Ausführung beantragte. Der Stadtrat genehmigte mit dem Beschlusse vom 23. November den Antrag des Magistrates. Die wasserrechtliche Verhandlung wegen Aufstellung eiserner Säulen am Vorkai und der Erbauung eines Notsteges für den Fußgängerverkehr fand am 23. Dezember mit anstandslosem Ergebnisse statt.

Das Projekt der Firma Marinelli & Faccanoni wurde dem k. k. Eisenbahnministerium zur Überprüfung vom Standpunkte der Brückenverordnung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 28. August 1904 vorgelegt; mit dem Erlasse vom 24. Dezember eröffnete das k. k. Ministerium, daß das Projekt verschiedener Ergänzungen bedürfe.

3. Gasrohrsteg. — Einem wiederholt ausgesprochenen Wunsche der Vertretungen des III. und XI. Bezirkes entsprechend, wurde wegen Eröffnung des Gasrohrsteges (das ist jenes Steges, der zur Überführung der großen Gasrohre vom XI. in den II. Bezirk dient), um die wasserrechtliche Genehmigung eingeschritten; die kommissionelle Verhandlung fand am 20. Oktober statt. Bei der Verhandlung wurde seitens der Donauregulierungs-Kommission mit Rücksicht auf den von ihr am rechten Donaukanalufer nächst des Steges projektierten Umschlagplatz die Bewilligung nur gegen Widerruf erteilt; seitens des k. u. k. Hofärars wurde die Zustimmung für jenen Zeitpunkt gegeben, in dem die Kaiserstraße in die Freudenau am linken Ufer bis zu dem Stege hergestellt sein wird.

#### 7) Bahnbrücken.

1. Umbau der Philadelphiabrücke im XII. Bezirke. — Die Verbreiterung der Philadelphiabrücke über die Südbahn im XII. Bezirke erwies sich schon lange als eine dringende Notwendigkeit; diesbezüglich wurden gelegentlich des Ausgleiches einer größeren Anzahl von Streitfragen zwischen der Gemeinde und der Südbahn die Verhandlungen eingeleitet.

2. Umbau der Landstraßer Gürtel-Brücke über die Verbindungsbahn. — Das vom Stadtbauamte vorgelegte Detailprojekt samt Offertbehelfen wurde zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 19. Oktober mit dem veranschlagten Kostenerfordernisse von 340.000 K genehmigt.

3. Bau des Richardgassensteges. — Diese Angelegenheit ist in Schwebelageblieben.

4. Brücke im Zuge der Neuglgasse im XXI. Bezirke. — Am 28. Juni und 16. Juli 1904 fand die politische Begehung für die Herstellung des zweiten Geleises der Donaubrücke Floridsdorf der Nordwestbahn statt. Hierbei haben die Vertreter der Gemeinde Floridsdorf bezüglich der Überbrückung des Donau—Oder-Kanales folgende Erklärung abgegeben:

„Beiderseits des künftigen Kanalgerinnes ist eine offene Durchfahrt von je 12 m Weite anzuschließen; die Überbrückung des Donau—Oder-Kanales muß seitens der k. k. Direktion für den Bau von Wasserstraßen ausgeführt werden. Die Gemeinde Floridsdorf ist bereit, einen Betrag von 36.000 K zum Baue der beiden Straßenbrücken von 12 m Weite beiderseits des Donau—Oder-Kanales zu verwenden, wobei jedoch bedungen wird, daß der Rest der Kosten für diese zwei Brücken seitens der k. k. Direktion für den Bau von Wasserstraßen getragen wird.“

Die Vertreter der genannten Direktion haben erklärt, einen Beitrag von 12.000 K zu den Kosten der fraglichen Straßenbrücken leisten zu wollen, unter der Bedingung, daß die Straßenbrücken gleichzeitig mit der Kanalbrücke hergestellt werden.

Im Berichtsjahre hat nun die Wasserstraßen-Direktion der Nordwestbahn mitgeteilt, daß von der in Aussicht genommenen Überbrückung des geplanten Zweigkanales des Donau—Oder-Kanales bis zur Fertigstellung des gesamten Detailsprojektes für den Kanalbau abgesehen werden muß; die Wasserstraßen-Direktion zog die Folgerung, daß auch die übernommene Verpflichtung zur Leistung eines Beitrages von 12.000 K einstweilen außer Wirksamkeit bleibe, da sie die gleichzeitige Herstellung der beiden Straßenbrücken mit der Kanalbrücke bedungen habe. Das k. k. Eisenbahnministerium hat sodann der Nordwestbahn eröffnet, daß das zweite Geleise an den Kreuzungsstellen mit dem Donau—Oder-Kanale ohne Berücksichtigung der durch die Kanalanlage notwendigen Herstellungen auszuführen sei, daß aber doch auf die Ermöglichung einer tunlichst ökonomischen Herstellung des seinerzeit etwa zu erbauenden Kanales Bedacht zu nehmen ist. Da das k. k. Eisenbahnministerium es für wünschenswert erachtete, daß bei dem neu zu verfassenden Detailsprojekte der Bahn auch die Frage einer Verbindung der durch den Bahnkörper getrennten Stadtgebiete geregelt werde, so ersuchte die Direktion der Nordwestbahn die Gemeinde, ihr bekannt zu geben, ob und in welcher Weise bei der Ausarbeitung des Projektes auf eine Wegverbindung zwischen den beiderseits der Bahn gelegenen Stadtgebieten Rücksicht genommen werden soll.

Hierüber faßte der Stadtrat in seiner Sitzung vom 24. Oktober folgenden Beschluß:

„Es wäre der k. k. priv. Nordwestbahn folgendes bekanntzugeben:

1. Von der Ausführung der zwei Parallelstraßen von je 12 m Breite, beiderseits der zum Winterhafen geplanten Zweiglinie des Donau—Oder-Kanales wird Abstand genommen und dafür eine Straßenbrücke von 16 m Breite im Zuge der Verbindung der Neuglgasse mit der Donaustraße in Aussicht genommen.

2. Die Kosten für diese neue Straßenbrücke wären so zu teilen, daß die Gemeinde jenen Betrag übernimmt, welcher zur Überbrückung des bestehenden Geleises erforderlich ist, während die Nordwestbahn die Kosten der Überbrückung des neuen zweiten Geleises zu bestreiten hat.

3. Eine weitergehende Rücksicht auf das Projekt des Donau—Oder-Kanales wird seitens der Gemeinde nicht genommen.

Mit Rücksicht darauf, daß durch den Ausfall der mit 19 m Weite projektierten Überbrückung beim Inundationsdamme ein Kostenbetrag erspart wird, ersucht die Gemeinde ihr diesen Betrag als Beitragsleistung zu den Kosten der Unterfahung des bestehenden Geleises zur Verfügung zu stellen.

An die k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen wäre folgende Zuschrift zu richten:

Aus dem Schriftenwechsel anlässlich der projektierten Herstellung eines zweiten Geleises der Nordwestbahn hat die Gemeinde entnommen, daß die Ausführung des Projektes für den Donau—

Ober-Kanal zumindest in weite Ferne gerückt ist, und daß nicht die Absicht zu bestehen scheint, dieses für die Entwicklung der Stadt Wien und speziell der neuverlebten Stadtteile so bedeutsame Projekt mit jenem Nachdrucke zu betreiben, welcher im wirtschaftlichen Interesse der beteiligten Gebiete dringend geboten wäre.

Die Gemeindeverwaltung bemerkt mit Bedauern, daß diese Angelegenheit in einer ihrer Wichtigkeit so wenig entsprechenden Weise behandelt wird, umsomehr, als das Projekt, solange es nur auf dem Papiere steht, geeignet erscheint, die Entwicklung der durch die Kanaltrasse berührten Gebiete zu hemmen und die Durchführung der hierauf bezüglichen Maßnahmen zu erschweren.

Der Stadtrat muß daher dem dringenden Wunsche Ausdruck geben, daß die berufenen Faktoren endlich in klarer und unzweideutiger Weise eine bindende Zusage des Inhaltes machen, daß der Kanalbau in baldiger und zwar bestimmter Zeit in Angriff genommen und mit allem Nachdrucke durchgeführt werden wird. Die Haltung der Direktion und des Ministeriums im vorliegenden Falle muß schon aus dem Grunde lebhaft bedauert werden, weil dieselbe eine Verzögerung der Vorarbeiten für den Kanalbau infolge involviert, als es durchaus unrationell wäre, unter solchen Umständen schon gegenwärtig die erforderlichen Fundierungsarbeiten zu besorgen.

Die Gemeinde kann daher die fragliche Zuschrift der k. k. Wasserstraßen-Direktion vorläufig nur damit beantworten, daß sie schon jetzt die durch diese Verzögerung bedingten Mehrkosten, welche die Gemeinde treffen würden, ablehnt und auch ihrerseits von der am 28. Juni 1904 anlässlich der politischen Begehung für das zweite Nordwestbahngeleise übernommenen Verbindlichkeit, betreffend die beiderseitigen Kommunikationen am projektierten Donau—Ober-Kanale zurücktritt.“

5. Nordwestbahnbrücken in km 4·5/6 und 6·3. — Außer der Strombrücke kommen auch die anderen Brücken der Nordwestbahn im XXI. Bezirke anlässlich der Zulegung des zweiten Geleises zur Verbreiterung. Bei mehreren dieser Objekte war schon seitens der Gemeinde Floridsdorf, bzw. Jedlersdorf ein Übereinkommen mit dem Bahnunternehmen getroffen worden, wonach zugleich mit der Erbauung der Objekte für das zweite Geleise auch die bestehenden Brückenobjekte auf die gleiche (größere) Sichtweite umgebaut werden sollen. Letztere Kosten hat die Gemeinde übernommen.

Bezüglich der Brücke in km 4·5/6 wurde der Bauvertrag mit Gemeinderatsbeschluß vom 16. Juni genehmigt; bezüglich des Objektes in km 6·3 wurden die Verhandlungen im Berichtsjahre nicht beendet, da das Projekt über Wunsch der Gemeinde einer Umarbeitung unterzogen wurde, um durch eine größere Senkung der Straßenfahrbahn die feinerzeitige Durchführung einer elektrischen Bahn zu ermöglichen.

#### d) Sonstige Brücken.

1. Das Projekt für die Überbrückung der Scheibenberggasse durch eine gewölbte Brücke im Zuge der Bastiengasse (XVIII. Bezirk) wurde in Verhandlung gezogen. Der Bau dieser Brücke setzt umfangreiche Grunderwerbungen voraus, welche im Berichtsjahre eingeleitet wurden.

2. Brücke über den Ameisbach im XIII. Bezirke. — Durch den Bau der n.-ö. Landes-Heil- und Pflegeanstalten im XIII. Bezirke war die Gemeinde Wien genötigt, u. a. auch die Überbrückung des Ameisbaches ins Auge zu fassen.

Das Projekt wurde mit Gemeinderatsbeschluß vom 4. September mit einem Kostenaufwande von 360.000 K unter der Bedingung genehmigt, daß seitens des n.-ö. Landes-Ausschusses ein Beitrag zu jenen Arbeiten geleistet werde, welche von der Gemeinde Wien anlässlich der Erbauung obiger Heilanstalten ausgeführt werden müssen. In den hinsichtlich der Beitragsleistung eingeleiteten Vorverhandlungen mit dem Landes-Ausschusse wurde für den Brückenbau eine Beitragsleistung von 30% vorgesehen.

Da der Bau einer Straßenbahn über den Flößersteig projektiert ist, mußte das Brückenprojekt dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt werden, welches die Genehmigung mit Erlaß vom 10. Dezember erteilte.

## II. Erhaltung der Brücken.

### a) Donaukanalbrücken.

1. Bei der Brigittabrücke wurde eine teilweise Erneuerung der Holzstöckelpflasterung und der Gehwege mit dem Kostenbetrage von zirka 4000 K vorgenommen.
2. Bei der Ferdinandsbrücke beschränkten sich die Erhaltungsarbeiten auf das Anziehen der Spannschrauben und auf kleinere Ausbesserungen.
3. Bei der Aspernbrücke wurde eine Verbesserung der Fußwege vorgenommen. Die periodische Untersuchung der Spannschrauben wurde fortgesetzt.
4. An der Kaiser Franz Josef=Regierungs=Jubiläumsbrücke wurden Ausbesserungen an den Widerlagern und am Holzstöckelpflaster vorgenommen.

### b) Sonstige Brücken.

1. Bei den Wienflußbrücken erstreckten sich die Erhaltungsarbeiten auf die Ausbesserung des Anstriches und des Pflasterbelages sowie auf die Nietenerneuerung, so bei der Auhof-, Gadinger-, Bischof- und Badhausbrücke, bei der Franz Karlbrücke und beim Kobinger- und Storchsteg.

#### 2. Brücken über Bahnen:

An der hinteren Zollamtsbrücke über die Verbindungsbahn wurde eine Umpflasterung vorgenommen. An der großen Marxerbrücke wurde zum Schutze der unteren Flächen gegen die Einwirkung der Rauchgase ein Anstrich mit Meißollack hergestellt. Beim Kustnsteg wurde der Anstrich ausgebessert. Das durch Rauchgase angegriffene Wellblech unter der Schmelzbrücke und am sogenannten Kennweger Durchlasse wurde teilweise erneuert.

3. Weiters wurden Ausbesserungen an der Brücke über den Schreiberbach nächst der Wildgrube und an der Vorlandbrücke des Nordbahnsteges über den Donaustrom vorgenommen.

## e) Wasserstraßen.

### 1. Donauregulierung.

(Mit Benützung des Jahresberichtes der Donauregulierungs-Kommission.)

Die Bautätigkeit der Donauregulierungs-Kommission erstreckte sich im Berichtsjahre hinsichtlich der Strombauten, wie in den Vorjahren, zum Teile auf die Durchführung der durch die Gesetze vom Jahre 1882 und 1899 aufgestellten Bauprogrammes, indem an jenen Stellen, wo die besondere Notwendigkeit hiezu vorlag, die im ursprünglichen Bauprogramme vorgesehenen Bauten zum Zwecke des Uferschutzes und der Ausbildung eines gesicherten Mittelwasserbettes zur Ausführung kamen; ein großer Teil der Arbeiten wurde ferner der Instandhaltung der bestehenden Regulierungsbauten gewidmet.

Die durch längere Zeit anhaltenden hohen Wasserstände, namentlich die die Uferhöhen übersteigenden Sommerhochwässer in den Monaten Juni und Juli verursachten auch an einzelnen Objekten außergewöhnliche Beschädigungen, deren Behebung unverzüglich bewerkstelligt werden mußte; diese Hochwässer gaben aber auch mehrfach Anlaß zur Bildung ungünstiger Furte, die nachteilig auf die Schifffahrt einwirkten und die Einleitung besonderer Maßregeln notwendig machten.

Hauptsächlich wurde aber die Bautätigkeit auf die Ausbildung einer der Schifffahrt günstigen und stabilen Fahrwinne mit genügender Fahrwassertiefe konzentriert.

Diese bereits in den Vorjahren begonnene, zum Zwecke der Schaffung einer bei allen Wasserständen für tieftauchende Schiffe benützbar Schiffahrtsrinne eingeleitete Regulierung auf Niederwasser im Wiener Durchstiche und in der stromaufwärts anschließenden Stromstrecke bis Lang-Enzersdorf sowie in der Stromstrecke zwischen Fischamend und Regelsbrunn wurde nach Maßgabe der eingetretenen Stromveränderungen weiter ausgebildet und ist ein günstiger Einfluß dieser Arbeiten auf die Ausbildung der Niederwasserrinne unverkennbar.

Als Fortsetzung der Arbeiten in der letztgenannten Strecke wurde die Regulierung auf Niederwasser bis gegen Deutsch-Altenburg weiter geführt, wobei stellenweise große Schwierigkeiten zu überwinden waren, welche die Vornahme von Rechenbaggerungen notwendig machten, weil die bestandene Raufahrt aufgelassen und der Schiffsweg in neue Bahnen gebracht werden mußte. Die Regulierung auf Niederwasser fand auch in der Stromstrecke zwischen Marbach und Pöchlarn und nächst Zeiselmaier Anwendung; in der ersteren Strecke, um die bestehende günstige Fahrrinne, die sich durch die Ausbildung von Stromstrichteilungen zu verschlechtern drohte, zu fixieren, bei Zeiselmaier, um eine durch die zahlreichen Hochwässer beinahe unpassierbar gewordene schlechte Furt zu beseitigen; beide Zwecke sind auch vollständig erreicht worden.

Da die Wirkung der zur Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse in der Bergau im Jahre 1905 ausgeführten Niederwasserwerke für die Anforderungen der Schiffahrt nicht rasch genug fortschritt, wurde die bereits im Jahre 1905 projektierte Baggerung zur Verbreiterung der Fahrrinne im Berichtsjahre zur Hälfte bewirkt. Die hierbei erreichte Verbreiterung der Fahrrinne auf 150 m und Beruhigung der durch die eingebauten Sohlschwelen verursachten Wechselströmungen hat derart günstig gewirkt, daß die Fahrt durch die Bergau eine ganz glatte geworden ist.

Im Bereiche des Wiener Donaukanales und der beiden Hafenanlagen kamen Arbeiten zur Ausführung, welche die Sicherung der Einfahrten durch Vornahme von Baggerungen zum Zwecke hatten; eine weitere Sicherungsarbeit im Freudenauer Vorhafen bezog sich auf die Auflegung von mit Schotter gefüllten Säcken aus Drahtgeflecht auf die Steinwürfe beiderseits der Einfahrt vom Vorhafen in den Innenhafen.

Durch die Beendigung der Beleuchtungsanlage für den Freudenauer Hafen ist die Manipulation in der vergangenen Winterperiode wesentlich erleichtert worden und konnte auch durch die Einführung der elektrischen Kraftübertragung der im Jahre 1904 aufgestellte Drehkran hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit geprüft werden.

Die nächst der Rahlenberger Anlande verursachten Sprengungen an der felsigen Stromsohle gelangten zum Abschlusse, so daß auch der mittlerweile vollendete Uferbau oberhalb Nußdorf vollkommen fertiggestellt erscheint und seinem Zwecke zugeführt werden kann.

Kleinere Arbeiten, wie Herstellung von Rampen, Verjüngung von Böschungspflaster, Herstellung von Pflasterungen an den Ländleplätzen, Behebung kleinerer Elementarschäden zc. gelangten im Regiewege zur Ausführung und hat sich dieser Vorgang bei derartigen Leistungen vollkommen bewährt.

Im einzelnen ist über die Bautätigkeit nachstehendes zu berichten:

A. Für Rechnung des Donauregulierungsfonds kamen in der ganzen Stromstrecke von der Isperrmündung 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 Spernmündung—Weins.
2. Uferverficherung am rechten Ufer bei km 126 oberhalb Säufenstein.
3. Uferbau bei km 124·5 zwischen Säufenstein und Wallenbach.
4. Verbesserung der Schiffahrtsrinne in der Stromstrecke Marbach—Pöchlarn.
5. Regulierungsbau am Weichselboden am rechten Ufer zwischen km 69·5 und 68·4.
6. Baggerung in der Bergau km 49·5 ober Wien.
7. Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse bei Zeiselmauer zwischen km 25 und 26.

Die schon lange bestehende Furt bei Zeiselmauer, km 25 ober Wien, hat sich infolge der anhaltenden hohen Wasserstände des Frühjahres und Sommers 1906 derart verschlechtert, daß beim Eintritte kleinerer Wasserstände, und zwar schon bei Mittelwasser die Vornahme kostspieliger Rechenbaggerungen notwendig war, um die Schiffahrt überhaupt möglich zu machen. Um die Rechenbaggerungen, mit denen nur ein vorübergehender Erfolg zu erzielen ist, entbehrlich zu machen, hat die Strombau-Direktion das Projekt für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse bei Zeiselmauer verfaßt, das mit einer Bausumme von 100.000 K genehmigt wurde. Dieses Projekt bezweckt eine Absperrung des rechtsufrigen Seitengerinnes und eine Konzentrierung der Gewässer in der Laufahrt. Es wurde ein System von neun inklinanten Buhnen vorgesehen, wovon sich die oberste 388 m oberhalb km 25, rechtes Ufer befindet, während der Abstand der Buhnen untereinander 120 m beträgt. Um ein gewaltsames Vorgehen zu vermeiden, wurden die Buhnen vorerst nicht auf die projektmäßige Höhe, d. i. von 0·5 m ober Niedrigwasser auf Niedrigwasser fallend, sondern nur bis zur Höhe von verglichen 1 m unter dem Niedrigwasser ausgeführt. Nach Fertigstellung dieser am rechten Ufer befindlichen Buhnen zeigte es sich, daß auch eine Absperrung des oberhalb km 25 am linken Ufer vorhandenen Seitengerinnes notwendig wäre, weil bei mittleren Wasserständen von diesem Seitengerinne ein großer Teil des Wassers absorbiert wird. Es wurde daher noch die Herstellung von zwei Buhnen am linken Ufer ins Auge gefaßt. Die obere Buhne am linken Ufer ist 25 m oberhalb Fiszstein N situiert und auch in einer Länge von 35 m und einer Höhe von 2 m unter Niedrigwasser ausgeführt worden. Es kann schon jetzt festgestellt werden, daß die gegenständlichen Buhnenbauten eine sehr günstige Wirkung auf die Ausbildung und Austiefung der Schiffahrtsrinne ausüben. Bei Einstellung der Arbeiten (Mitte Dezember) wurde in der Furt eine Mindesttiefe der Stromsohle von 1·8 m unter Niedrigwasser erhoben, welche Tiefe auch über den Winter erhalten blieb.

8. Niederwasserbauten zwischen Lang-Enzersdorf und Jedlese. — Diese Arbeiten erforderten eine Bausumme von 10.674 K. Besonders kräftige Eingriffe in die Gestaltung der Schiffahrtsrinne waren nicht erforderlich und wurden bloß jene Maßnahmen zur Durchführung gebracht, die sich als nötig erwiesen, um den Talweg auf der rechten Stromhälfte zu erhalten.

9. Niederwasserbauten im Wiener Durchstiche. — Diese Arbeiten umfassen die Ergänzungen der Niederwasserbauten, die zum Teile im Jahre 1904 und im Jahre 1905 zur Ausführung gekommen waren. Obzwar sich die Fahrrinne am Schlusse des Jahres 1905 in einem für die Großschiffahrt durchaus befriedigenden Zustande befand, so wurden doch noch Bauten an jenen Stellen durchgeführt, wo sich eine Tendenz zur ungünstigen Entwicklung des Stromschlauches bemerkbar machte. Die Baukosten betragen 27.957 K.

10. Rekonstruktion des Ruchelauer Schleppbahndammes. — Diese im Jahre 1903 genehmigten und begonnenen Arbeiten, die hauptsächlich in der Verstärkung des Dammes auf der stromaufwärtigen Seite und in einer Erhöhung auf 6.82 m über örtlich Nullwasser bestanden, wurden vollendet. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 68.649 K.

11. Ausbau der Kahlenbergerlände. — Die Hauptherstellungen wurden bereits in den Jahren 1904 und 1905 bewirkt. Im Berichtsjahre wurden nur verschiedene Schäden, die durch die hohen Wasserstände eingetreten waren, behoben.

12. Niederwasserregulierung in der Strecke Fijchamend — Regelsbrunn. — Zur Sicherung der Vorflut unterhalb Wiens war im Jahre 1905 für die Regulierung dieser Strecke (km 25—33 unter Wien) auf Niederwasser ein Betrag von 85.000 K genehmigt worden. Die begonnenen Arbeiten wurden im Berichtsjahre fortgesetzt. Die Gesamtkosten der in den Jahren 1905 und 1906 zur Ausführung gelangten Niederwasserbauten in dieser Strecke beziffern sich auf 674.920 K.

13. Niederwasserregulierung in der Strecke Regelsbrunn — Deutsch-Altenburg (gleichfalls zur Sicherung der Vorflut unterhalb Wiens). — Für die Regulierung der Strecke Regelsbrunn — Deutsch-Altenburg (km 33—43 unter Wien) ist ein Kredit von 1,650.000 K eröffnet worden.

b) Erhaltungsbauten:

1. Rekonstruktion einer Uferrampe bei Aggstein km 96.7.
2. Behebung von Hochwasserschäden an der Traverse im Stockerauer Krumpenarm.
3. Baggerung der Einfahrt in den Korneuburger Werfthafen.

Die letzte Baggerung einer Kunette für die Einfahrt in den Korneuburger Werfthafen wurde im Jahre 1903 bewirkt. In der Folge hätten dort Baggerungen nicht mehr vorgenommen werden sollen, weil eine Niedrigwasserregulierung der bezüglichen Stromstrecke geplant war, durch die eine Verlegung des Stromstriches an das linke Ufer erzielt worden wäre. Diese Niedrigwasserregulierung steht jedoch im Zusammenhange mit der Herstellung eines Manipulationshafens für den Donau — Oder-Kanal oberhalb Lang-Enzersdorf. Da die Frage des Baues des Donau — Oder-Kanales noch nicht entschieden ist, konnte auch der Ausführung des Projektes für die Niedrigwasserregulierung nicht näher getreten werden. Aus diesem Grunde ergab sich die Notwendigkeit, abermals eine Fahrrinne bei der Einfahrt in den Korneuburger Werfthafen herzustellen, die auch bei niedrigen Wasserständen die Einfahrt der Schiffe in den Korneuburger Werfthafen ermöglicht. In dem genehmigten Projekte war die Herstellung einer Kunette vorgesehen, durch die ein zirka 45 m breiter Zufahrtskanal geschaffen werden sollte.

Die Baggerungskubatur beträgt rund 15.000 m<sup>3</sup>.

4. Erhaltungsarbeiten und Behebung von Hochwasserschäden in verschiedenen Strecken.

5. Behebung der Hochwasserschäden im Inundationsgebiete von Lang-Enzersdorf-Zedlesee. — Die wiederholten Hochwässer im Frühjahr und Sommer 1906 hatten in dem neu abgegrabenen und besäimten Inundationsgebiete längs des Ufers Ausrisse verursacht, die nach dem Projekte abzuplastern waren. Die Kosten betragen 3971 K.

6. Behebung von Hochwasserschäden im Wiener Durchstiche km 4·7/8. — Diese Arbeiten wurden mit dem Betrage von 2700 K genehmigt und bestanden in der Rekonstruktion des Leitwerkes in km 4·7—4·8 unterhalb der Reichsbrücke, jedoch nicht in der ursprünglichen Höhe, sondern in einer solchen von + 1·0 m über örtlich Nullwasser.

7. Erhaltungsarbeiten im Wiener Donaukanale. — Die im Berichtsjahre durchgeführten Erhaltungsarbeiten im Wiener Donaukanale, für die ein Kredit von 35.000 K eröffnet war, umfaßten Steinturfergänzungen, Erneuerung von schadhaften Anzugbäumen bei den Pilotagen, verschiedene Pflasterreparaturen und die Auswechslung von Haststöcken.

Das bemerkenswerteste Moment bei den Erhaltungsarbeiten des Jahres 1906 liegt in dem Versuche, die schadhaften Pilotagen durch eine neue Konstruktion, und zwar durch eine sogenannte Pflasterstützmauer aus Beton zu ersetzen. Die alten Piloten wurden hierbei bis auf 1 m unter Null abgeschnitten und bildet die noch im Boden steckende alte Mannpilotage einen Teil des Fundamentes für die zu errichtende Stützmauer; die weitere Ausbildung des Fundamentes erfolgte durch Verdichtung des Bodens hinter der Mannpilotage mittels Einrammen von kurzen, im Dreieck versetzten Piloten. Auf dieses Fundament wurde die Betonmauer aufgesetzt, an deren Krone sich das Böschungspflaster stützt. Der Versuch wurde am linken Ufer bei km 4, woselbst sich die Pilotage schon in sehr schlechtem Zustande befand, auf eine Länge von 150 m mit günstigem Erfolge ausgeführt. Bei Ersatz der Pilotagen durch die geschilderte Konstruktion würde an Erhaltungskosten bedeutend erspart werden. Für die Erhaltungsarbeiten wurden 31.516 K verbraucht.

Außerdem wurden in Eigenregie Rodungen am linken Donaukanalufer zwischen km 10·330 bis 14·700, sowie kleinere Steinturfausgleichungen bewirkt und am Erdbergermais eine 608·6 m lange Abschrankung errichtet.

8. Baggerung in der Einfahrt der Schleuse bei Rußdorf. — Bei der Rußdorfer Schleuse hatten sich infolge der höheren Wasserstände Anlandungen ergeben, die bei den nach Verlauf der Sommerhochwässer eintretenden niederen Wasserständen die Einfahrt in den Donaukanal durch die Schleuse behinderten. Besonders der im Donaukanale wegen des Baues der Kaiserbadschleuse zu haltende Wasserstand von 70 cm unter Null erschwerte die Ausfahrt aus der Schleuse, namentlich für tiefer gehende Fahrzeuge, so daß die unabweisliche Notwendigkeit der Baggerung eintrat. Für diese Baggerung wurden vorerst 6000 K genehmigt, welche Summe später auf 10.000 K erhöht wurde. Die Baggerung wurde vom 2. Juli bis inklusive 9. August durchgeführt, wobei 7407·52 m<sup>3</sup> gebaggert wurden.

II. Durch verschiedene Unternehmer wurden durchgeführt:

1. Installation der elektrischen Beleuchtung und Kraftübertragung im Freudenauer Hafen.

2. Neuherstellung des Deckes, sowie Anstrich und Kostreinigung der Wandungen des Sperrschiffes.

3. Aufstellung von eisernen Pfahlstöcken in verschiedenen Strecken.

4. Felsensprengungen an der Rahlenbergerlande.

Im ganzen wurden 187·5 m<sup>3</sup> Felsen unter Anwendung von 5395 Dynamitpatronen à 1/2 kg und 300·5 m<sup>2</sup> lose Steine durch Räumung beseitigt. Die Kosten betragen 55.307 K.

5. Verschiedene andere Erhaltungsarbeiten, Beseitigung schiffahrtshindernder Objekte u. s. w.

B. Für Rechnung des Fonds der eigenen Einnahmen gelangten zur Ausführung:

1. Herstellung eines fahrbaren elektrischen Drehkrans im Freudenauer Hafen.

2. Baggerung an der Freudenauer Hafeneinfahrt.

3. Vergießen der Pflasterfugen im Freudenauer und Ruchelauer Hafen.

4. Versicherung der Einfahrt in den Freudenauer Hafen mit Schottersäcken.

5. Abshränkung am Erdbergermaia.

6. Auswechslung von Nieten, Reparatur des Anstriches, Auswechslung des Gehwegbelages und andere Erhaltungsarbeiten an der Kaiser Franz Josefs-Brücke.

7. Instandsetzungsarbeiten an den öffentlichen Landungsplätzen im Wiener Durchstiche.

8. Verschiedene Niveauregulierungen und Abshränkungen an Fondagründen.

#### Finanzielle Gebarung des Donauregulierungsfonds.

Die gesamten Einnahmen des Jahres 1906 betragen 9,338.766 K 07 h, die Ausgaben 9,291.941 K 65 h.

Die Aktiven betragen 80,331.467 K 62 h.

Verkauft wurden an Private Gründe im Ausmaße von 1904·17 Quadratklastern.

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

Die Bauarbeiten im Wiener Donaukanale umfaßten im Berichtsjahre die Herstellungen an der Schleuse und dem Wehre beim ehemaligen Kaiserbade. Die Fundierung der Schleuse wurde beendet und das Mauerwerk der Schleusenwände und des Mittelpfeilers fertiggestellt. Im Anschlusse hieran erfolgten die Anschließung der rechten Wehrhälfte mittels Fangdämmen, die Sohlenbetonierung, die Trockenlegung und die Mauerwerksarbeiten an der Sohle der rechten Wehrhälfte, wobei gleichzeitig die Eisenkonstruktion des Verankerungsrostes für die Bockständer eingebaut wurde. Am linken Donaukanalufer wurde die Fundierung und Mauerung des Schützenhauses, soweit diese als Unterbau des Wehrkrangerüstes dient, ausgeführt. Diese von der Firma H. Kella & Co. bewirkten Arbeiten drücken sich in folgenden Ziffern aus: Für Schleuse und Wehr wurde geleistet: Baggerungsarbeit 5779 m<sup>3</sup>, Betonmauerwerk 10.535 m<sup>3</sup>, Verlegen von Werksteinen 2700 m<sup>3</sup>. Im unmittelbaren Anschlusse an die Mauerungsarbeiten folgten die Montierungsarbeiten der Eisenkonstruktionen und maschinellen Einrichtungen für die Schleusenklappstore, die Vertikalrollschützen des Ober- und Unterhauptes, die Montierung

von vier Bockfländern und ihrer Lager in der rechten Wehrhälfte in Verbindung mit den bereits ins Fundament eingebauten Verankerungskonstruktionen. Die Eisenkonstruktionen wurden von der Firma Biró & Kurz im Vereine mit der Wiener-Neustädter Lokomotivfabriks-Aktiengesellschaft ausgeführt. Anschließend hieran wurden die elektrischen und mechanischen Einrichtungen, die Bewegungsvorrichtungen der Schleuse und des Wehres, sowie die Herstellung eines Schalthäuschens auf dem Mittelpfeiler der Schleuse, von dem aus sämtliche elektrische Einrichtungen betätigt werden, an verschiedene Unternehmer vergeben. Die Stromlieferung wird durch die städtischen Elektrizitätswerke erfolgen. Die noch erforderlichen Baggerarbeiten zur Vertiefung der Donaukanalsole bis auf 3.2 m unter Nullwasser zwischen Ruzdorfer Absperriwert und Augartenbrücke wurden vollendet.

Der von der Gemeinde in Aussicht genommene Umbau der Ferdinandsbrücke hätte im Anschlusse an die neue Brücke die Herstellung der Kai- und Stützmauern ober- und unterhalb dieser Brücke an beiden Kanalufern ermöglicht. Die Donau-Regulierungs-Kommission hat für diese Arbeiten ein Projekt ausgearbeitet, das in der Vollversammlung der Kommission für Verkehrsanlagen vom 28. April genehmigt wurde. Hierbei wurde beschlossen, daß die Ausführung dieser Arbeit der Gemeinde Wien gegen Verrechnung unter der Bedingung übertragen werde, daß hiefür seitens der Gemeinde keinerlei Regiekosten aufgerechnet werden dürfen. Das Projekt wurde der wasserrechtlichen Verhandlung unterzogen, die noch im Laufe des Berichtsjahres abgeschlossen wurde.

Im September 1905 hatte seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei die baubehördliche Lokalverhandlung über das Projekt für das Schützenhaus bei der Kaiserbadschleuse stattgefunden; die k. k. n.-ö. Statthalterei hat hierauf im August den Baukonsens erteilt. Gegen die Statthalterei-Entscheidung hat die Gemeinde den Rekurs an das k. k. Ministerium des Innern eingebracht, indem sie der Ansicht Ausdruck gab, daß zur Bauverhandlung nicht die Statthalterei, sondern der Wiener Magistrat kompetent sei, weil es sich nicht um einen Staatsbau, sondern um einen Privatbau der Kommission für Verkehrsanlagen handelt.

Gegen die Entscheidungen des k. k. Ministeriums des Innern und des k. k. Ackerbau-Ministeriums hinsichtlich der wasserrechtlichen Bewilligung für die Kaiserbadschleuse wurde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 6. Juli die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht, u. zw. insoweit mit diesen Entscheidungen ausgesprochen wurde, daß die Anlage einer wasserrechtlichen Genehmigung nicht bedarf und eine Kollaudierung im Sinne des Wasserrechtsgesetzes nicht stattzufinden hat, weiters insoweit mit ihnen über die Frage der Kompetenz für den Hochbau des Schützenhauses nicht entschieden wurde.

Die Studien wegen der Situierung der dritten und vierten Staustufe im Donaukanale in Simmering wurden fortgesetzt; auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 15. Juni wurde der Donauregulierungs-Kommission bekannt gegeben, daß die Gemeinde einer Zusammenlegung der beiden letzten Staustufen nicht zustimmen kann.

Die grundbücherliche Durchführung der für die Kaibauten erworbenen Grundflächen wurde fortgesetzt.

Zum Schlusse sei noch des Projektes für eine Palast-Restauration im Donaukanale gedacht. Im Jahre 1905 war ein Projektant um die wasserrechtliche Bewilligung zur Errichtung einer schwimmenden Palast-Restauration eingeschritten, die als verankertes Schiff im Wiener Donaukanale unmittelbar unterhalb der Einmündung des Wienflusses aufgestellt werden sollte. Die Vertreter der Gemeinde sprachen sich bei der am 17. August 1905 stattgefundenen wasserrechtlichen Verhandlung gegen die Genehmigung

aus und führten als Begründung die Behinderung der Schifffahrt, die Behinderung des Abflusses der Wienflusshochwässer, sanitäre Bedenken, insbesondere die Verunreinigung des Donaukanales durch Abfallstoffe und die Rauchbelästigung an. Die k. k. Statthalterei erteilte mit dem Erlasse vom 14. Oktober 1905 unter Zurückweisung der Einwendungen der Gemeinde den wasserrechtlichen Konsens. Dem dagegen eingebrachten Rekurse gab das k. k. Ackerbauministerium mit dem Erlasse vom 14. März keine Folge, was der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 1. Juni zur Kenntnis nahm. Das Projekt kam im Berichtsjahre nicht zur Durchführung.

### 3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Am 12. Jänner beschloß der Stadtrat, daß der vom Stadt- und Gemeinderate Franz Hoß in der Sitzung des Wiener Gemeinderates vom 3. Oktober 1905 gestellte Antrag auf Einberufung einer Hafsen-Enquete für den Wiener Hafen des Donau—Oder-Kanales, der Abfuhr der Hochwässer im Donauströme und der Eröffnung eines Gerinnes hinter dem Marchfeldschuttdamme nach Schönau der Donauregulierungs-Kommission vollinhaltlich zur Kenntnis zu bringen und der Würdigung und Berücksichtigung derselben zu empfehlen sei; alle übrigen Anregungen und Vorschläge in diesem Gegenstande (der Gemeinderäte Wilhelm Stiaßny und Donat Zifferer, der Donaugemeinden und der Bezirksvertretung des XXI. Bezirkes) sind von den Vertretern der Gemeinde Wien in der einzuberufenden Hafsen-Enquete für den Wiener Hafen des Donau—Oder-Kanales seinerzeit zur Geltung zu bringen.

Am 8. März wurde im österreichischen Abgeordnetenhaus von den Abgeordneten Dzieduszycki und Genossen folgende bisher unbeantwortete Interpellation eingebracht:

„1. Aus welchen Ursachen wird der Wasserstraßen-Beirat seit dem 9. Februar 1904 zu keiner Sitzung einberufen?“

2. Weshalb hat die Regierung der Bestimmung des § 6 des Wasserstraßengesetzes vom 11. Juni 1901, daß der Bau der Wasserstraßen im Jahre 1904 in Angriff genommen werden soll, zuwidergehandelt und welche Maßnahmen gedenkt die Regierung zu ergreifen, um den klaren Verfügungen des Gesetzes zu entsprechen?“

3. Welche Arbeiten hat die Regierung bisher für die Wasserstraßen durchführen lassen?“

In der Zeitschrift „Danubius“ Nr. 3 wird bemerkt, daß die Regierung mit 2 Gruppen österreichischer Maschinenfabriken, welche die 2 Typen der prämierten Lösungen des Probehebewerkes repräsentieren, bezüglich der Ausführung desselben verhandelt. Es wurde vorgeschlagen, daß 60% dieser Kosten von den Maschinenfabriken getragen werden sollen, welche im Falle des Erzielens günstiger Ergebnisse von der Regierung rückerstattet werden würden.

Professor Niedler aus Berlin hielt am 21. April im Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereine einen Vortrag über die Schiffshebewerke, welcher aber nicht fördernd in dieser Angelegenheit wirkte, da er die Trockenförderung im Gegensatz zum früheren Programme befürwortete.

Am 14. September besichtigte der Handelsminister Dr. Forst in Prerau die Kanaltrassen und setzte seine Fahrt bis Weißkirchen fort. Er gab hiebei bekannt, daß die Kosten einer eigenen Expositur in Prerau im Budget pro 1907 vorgesehen seien. Als einziges praktisches Ergebnis in der Frage der Förderung des Projektes des Donau—Oder-Kanales und dessen Wiener Hafens sowie der Sicherung Wiens gegen

Stromhochwässer ist der Stadtratsbeschluss vom 15. Juni über das Bauverbot an der Donau anzuführen; derselbe lautet:

„Die Gemeinde erklärt sich einverstanden, daß seitens der Donauregulierungs-Kommission und der k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen aus Anlaß der projektirten Ableitung eines Theiles des Donauhochwassers durch die alte Donau und das Mühlwasser sowie aus Anlaß der geplanten Herstellung eines Industriefasens für den Donau—Oder-Kanal ein Bauverbot zugunsten der genannten Anlagen im XXI. Bezirke im Wege eines Landesgesetzes erwirkt werde, die Gemeinde bedingt jedoch:

1. Das zu erwirkende Bauverbot hat sich zu erstrecken auf das im Amtsblatte der Stadt Wien Nr. 58 ex 1906, Seite 1546 bezeichnete Gebiet.

2. Die Gemeinde Wien erklärt freiwillig, die ihr eigentümlichen, im Plane I blau schraffirten Gründe sowie die von ihr verwalteten, im selben Plane grün schraffirten Gründe des Wiener Bürgerhospitalfonds während der Dauer des Bauverbotes solange weder zu parzellieren noch zu veräußern, als nicht die Projekte der Hafenanlage und des Ableitungsgerrinnes endgültig genehmigt worden sind.

3. Die Dauer der Wirksamkeit des Bauverbotes darf keine zeitlich unbegrenzte sein, sondern höchstens zehn Jahre betragen.

4. In dem zu erwirkenden Bauverbote ist auszusprechen, daß während der Wirksamkeit desselben jegliche Veränderung an den im Verbotsrayon bereits bestehenden Baulichkeiten unzulässig ist, daß aber andererseits die Ausgestaltung, Erhaltung und Neuanlage von Straßen, Brücken, Kanälen und Leitungen aller Art sowie von Straßenbahnen nebst deren Zubehör in keiner Weise berührt oder behindert werden darf.

5. Die Aufhebung des künftigen Bauverbotes im Ganzen oder für Teile der betreffenden Realitäten darf nur mit Zustimmung der Gemeinde Wien erfolgen.“

Anlässlich der Bestimmung der Durchlässe der Nordwestbahn hat die Gemeinde weiters ihre fördernde Stellungnahme zur Erbauung des Donau—Oder-Kanales und zwar in der Stadtratsitzung vom 23. Oktober neuerlich bekundet.

Es war nämlich an der Stelle der Durchquerung der Geleise der Nordwestbahn durch den Verbindungskanal vom Donau—Oder-Kanale zum Donauhafen seinerzeit ein kombinierter Durchlaß mit Straßendurchfahrt in Verhandlung gestanden. Die Durchführung des zweiten Geleises machte nun eine bestimmte Stellungnahme notwendig, ob und wie auf den Donau—Oder-Kanal Rücksicht zu nehmen sei.

Es wurde beschlossen, von der Durchführung dieses Zweigkanales Abstand zu nehmen und bloß eine Straßenbrücke im Zuge der Neuglgasse zu erbauen.

An die k. k. Direktion für den Bau der Wasserstraßen wurde die bereits oben im Absätze: „4. Brücke im Zuge der Neuglgasse im XXI. Bezirke“ angeführte Zuschrift gerichtet.

In Bezug auf die Festlegung der Maximal-Hochwasser-Kubatur des Donaustromes hat das hydrographische Zentralbureau bekanntgegeben, daß seitens desselben bisher bestimmte Ziffern nicht genannt worden sind. Nichtsdestoweniger bildete diese Kubaturziffer den Gegenstand vielfacher Anregungen.

Am 15. Jänner überreichte Ingenieur Waldbogel eine Eingabe an den Bürgermeister mit beigelegter Broschüre, welcher eine 2. Broschüre, betitelt „Noch ein Wort“, folgte.

Am 18. Jänner wurde in Nr. 3 der Zeitschrift „Danubius“ die Hochwasserziffer besprochen und war diese auch Gegenstand der Erörterung im Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereine (im Komitee der baulichen Entwicklung Wiens).

Mit Beschluss vom 28. Februar erachtete es der Stadtrat als wünschenswert, wenn die Donauregulierungs-Kommission durch das k. k. hydrographische Zentralbureau die Maximalziffer der durchfließenden Wassermasse baldigst erheben ließe.

Auch im österr. Abgeordnetenhaus wurde in der Sitzung vom 30. März, und zwar von Dr. Mayreder und Genossen eine Anfrage an die k. k. Regierung gerichtet, ob sie geneigt sei:

„1. Das hydrographische Zentralbureau zu beauftragen, seine Studien über die Hochwasserfrage abzuschließen und bekannt zu geben, wie groß die sekundliche Wassermenge ist, welche wir in Wien zu erwarten haben, und wie groß die Leistungsfähigkeit des Flußprofils der Donau nächst Wien ist.

2. Ohne jeden weiteren Aufschub die für die Beseitigung der bestehenden Hochwassergefahr in Wien notwendigen Maßnahmen zu treffen und insbesondere die notwendigen Kredite hiefür vom Reichsrate anzusprechen.“

Am 23. März stellte Kommissionsmitglied Dppenberger in der Sitzung der Donauregulierungs-Kommission eine Anfrage bezüglich des Schutzes der Stadt Wien gegen Hochwassergefahr und bezog sich dabei auf die Broschüre Walbvogels.

Bezüglich des Inn—Salzach-Kanales wurde mit Stadtratsbeschluß vom 12. Jänner im Hinblick darauf, daß die Herstellung dieses Kanales den Schiffsverkehrsverkehr auf der oberen Donau wesentlich zu beleben vermag, dem Ansuchen des Bürgermeisters von Braunau a. J., dem Projekte eines Inn—Salzach-Kanales von Passau nach Salzburg und Innsbruck in wohlwollender Weise näher zu treten, stattgegeben.

#### 4. Wienflußregulierung.

In der Zeit vom 22. bis 29. Mai wurde von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung die wasserrechtliche Kollaudierung der gesamten Wienflußregulierungsbauten samt den beiderseits des Wienflusses angelegten Sammelkanälen durchgeführt.

Bei dem großen Umfange der Arbeiten wurden vor Anberaumung der eigentlichen Kollaudierung, in den Monaten Februar und Mai, technische Vorerhebungen und Messungen von dem hiezu berufenen Staatstechniker im Beisein von Vertretern der Bezirkshauptmannschaft und der Gemeinde Wien vorgenommen. Laut des Gutachtens und Beschlusses der Kollaudierungskommission ergab sich im allgemeinen die konsensgemäße Durchführung sämtlicher den Gegenstand der Kollaudierung bildenden Arbeiten; vereinzelte Abweichungen vom Konsense, die sich teils durch unvorhergesehene Umstände während der Bauführung als notwendig und unvermeidlich ergaben, teils aus wirtschaftlichen Rücksichten geboten waren, wurden vom wasserrechtlichen Standpunkte als irrelevant erklärt. Der Bauzustand sämtlicher Objekte wurde auf Grund der bezüglichen eingehenden Untersuchungen als ein normaler bezeichnet. Die Erklärungen der Interessenten gaben vom technischen und wasserrechtlichen Standpunkte zu keiner weiteren Erörterung Anlaß.

Laut des Kommissionsgutachtens lassen die Beobachtungsergebnisse in Übereinstimmung mit dem dem Konsense zugrunde liegenden ursprünglichen staatstechnischen Gutachten den Schluß gerechtfertigt erscheinen, daß die Abfuhr der Höchstwassermenge von 600 m<sup>3</sup> pro Sekunde — die Erhaltung eines stets einwandfreien Bauzustandes sämtlicher Anlagen, ferner die strenge Handhabung eines präzise geregelten Aufsichtsdienstes bei den Hochwasserreservoirs in Weidlingau und in der regulierten Wienflußstrecke, endlich die Freihaltung der notwendigen Vorflut bei der Einmündung des Wienflusses in den Donaukanal vorausgesetzt — jederzeit ohne Anstand möglich sein wird. Mit Rücksicht auf diese Voraussetzungen wurden mit der Donauregulierungs-Kommission Verhandlungen wegen Schaffung der Vorflut im Donaukanale eingeleitet, da sich bei der Wienflußmündung bedeutende Verhandlungen gebildet haben.

Mit Ermächtigung der Kommission für Verkehrsanlagen wurde die Ausführung von Modellen der Wienflußregulierungsbauten dem Maler Erwin Pendl übertragen; diese Modelle werden als Stiftung der Kommission für Verkehrsanlagen dem Deutschen Museum von Meisterwerken der Naturwissenschaft und Technik in München gewidmet.

Was die eigentlichen Bauarbeiten betrifft, so ist insbesondere zu erwähnen, daß die architektonische Ausgestaltung der Wienflußportalanlage bei der Johannesgasse bis Ende Mai im großen und ganzen vollendet wurde; die Eröffnung der Stiegenanlagen für den allgemeinen Verkehr im Anschlusse an die beiderseitigen Terrassen erfolgte am 15. November.

Die mit der Bauunternehmung F. Marinelli & Faccononi hinsichtlich der Abrechnung für diese Arbeiten getroffenen Vereinbarungen wurden mit Stadtratsbeschluß vom 28. September 1906 genehmigt und wurden zugleich dieser Firma die letzten noch notwendigen Arbeiten für die Architektur der vier untersten Wienflußbrücken übertragen. Das Kostenerfordernis letzterer Arbeiten wurde mit 72.912 K bestimmt und als Termin für die Fertigstellung der 30. Juni 1907 festgesetzt.

Die Versicherung der Wienflußsohle von der Stadtbahnbrücke bis zum Donaukanale wurde am 19. Februar der Schlußkollaudierung unterzogen.

Um die Räumung der Bassins in Weidlingau in eigener Regie ausführen zu können, wurden zirka 1500 m Feldbahngleise samt Weichen und Drehscheiben und 30 Stück Muldenkippwagen angeschafft.

An kleineren Herstellungen und Ergänzungsarbeiten sind zu erwähnen:

Die gärtnerische Ausgestaltung auf der Magdalenenbrücke mit einem Kostenbetrage von 1700 K; die Aufsetzung eiserner Geländer auf der Wienflußmauer zwischen Pillergasse und Lobkowitzbrücke mit dem Kostenbetrage von 15.410 K; die Herstellung eines Notauslaßkanales aus dem rechtsseitigen Wienflußsammellkanale bei der Reinprechtsbrücke mit einem auf 45.000 K veranschlagten Kostenerfordernisse.

Die Verlängerung des linksseitigen Sammelkanales vom Halterbache aufwärts bis in das Gemeindegebiet von Hadersdorf-Weidlingau zum Zwecke des Anschlusses der von dieser Gemeinde geplanten Kanalisierung an den Sammelkanal bildete den Gegenstand von Verhandlungen, die im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse gelangten.

Im Berichtsjahre traten nur kleinere Hochwässer auf: Am 7. Juni mit 1.30 m, am 14. Juni mit 1.45 m, am 20. September mit 1.25 m und am 10. November mit 1.10 m Wasserhöhe. Bei den vom hydrographischen Zentralbureau beim ersten Hochwasser vorgenommenen Flügelmessungen an der Rudolfsbrücke ergaben sich Geschwindigkeiten bis 5.10 m pro Sekunde.

Die schon seit längerer Zeit anhängigen Verhandlungen mit der Gemeinde Hadersdorf-Weidlingau wegen der Durchführung umfangreicher, für die Regulierungsbauten notwendig gewesener Grundeinlösungen kamen zum Abschlusse.

Ebenso gelangte auch das gleichfalls schon einige Jahre anhängige Übereinkommen mit der Wiener Baugesellschaft und dem Wiener Bankvereine wegen Anschüttung von Gründen in Weidlingau zum formellen Abschlusse und konnte die Parzellierung der der Kommission für Verkehrsanlagen gehörigen Gründe auf der sogenannten Krauswiese in Weidlingau nunmehr auch grundbücherlich durchgeführt werden.

Anläßlich des Baues des dritten und vierten Geleises der Westbahn zwischen Hütteldorf und Purkersdorf waren einige der Kommission für Verkehrsanlagen gehörige Grundteile in den Katastralgemeinden Hadersdorf und Auhof enteignet worden; da die

Gemeinde sich mit der von der k. k. Staatsbahn-Direktion angebotenen Entschädigung nicht zufrieden gab, so kam die Sache zur gerichtlichen Austragung. Die gegen das Entschädigungserkenntnis eingebrachten Refurse blieben ohne Erfolg.

Im Berichtsjahre erfolgte auch die von der Gemeinde angestrebte Regelung der Fischerei im Wienflußgebiete. Laut Zusage der Staatsforstverwaltung werden für die Wienflußstrecke von der Mündung des Mauerbaches bis zur Reichsstraßenbrücke keine Fischereilizenzen mehr ausgestellt werden. Die Mauerbachstrecke von der Mündung bis oberhalb des Vorbassins wurde mit Statthaltereierlaß vom 30. Oktober von der Fischereirevierbildung ausgeschieden. Da die Wienflußstrecke von der Einmündung des Mauerbaches bis zur Stubenbrücke ohnehin nicht in die Revierbildung einbezogen war, in der restlichen Strecke (die Eigenrevier der Gemeinde ist) eine Fischerei unmöglich ist, so ist im ganzen Gebiete der Wienflußregulierung jede Fischerei ausgeschlossen.

Wie in den früheren Jahren erwies sich wieder die Teilnahme an verschiedenen wasserrechtlichen Verhandlungen im oberen Wienflußgebiete notwendig, um den ungestörten Bestand der Wienfluß-Regulierungsbauten zu sichern; aus dem gleichen Grunde wurden auch zahlreiche Anzeigen an die kompetente k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung, an den Bezirksstraßen-Ausschuß Purkersdorf und an verschiedene Gemeindeämter erstattet.

Im Jänner fand eine längere Verhandlung der Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung über die von der Compagnie des eaux de Vienne ausgesprochene Absicht, als zweites Reservoir das Dammbachreservoir zu erbauen, statt; bei dieser Verhandlung wurde auch das weitere Ansuchen der Compagnie um Enthebung von der Verpflichtung zum Baue der restlichen Reservoirs (des Gabligbach- und des oberen Mauerbachreservoirs) behandelt.

Auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 4. Jänner erhob die Gemeinde gegen die beabsichtigte Errichtung des Dammbachreservoirs keine prinzipielle Einwendung, behielt sich jedoch ihre endgültige Stellungnahme bis zur Vorlage der Detailprojekte vor; dagegen sprach sich die Gemeinde gegen die derzeitige Enthebung der obgenannten Gesellschaft von der Verpflichtung zum Baue der übrigen Reservoirs aus.

Zum Schlusse sei noch erwähnt, daß anlässlich der Vollendung der Wienfluß-Regulierungsarbeiten mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 18. Oktober dem Stadtbau-Direktor Franz Berger für sein in jeder Beziehung hervorragendes und erfolgreiches Wirken bei der Projektierung und dem Baue der Wienflußregulierung der besondere Dank des Gemeinderates, dem Magistratsrate Dr. Max Weiß für seine besonders hingebungsvolle, umsichtige und erspriessliche Mäheverwaltung bei Ausführung der administrativen Agenden der Wienflußregulierung die vollste Anerkennung des Gemeinderates, dem Baurate Franz Kindermann für seine opferwillige, sehr verdienstvolle Tätigkeit als Bauleiter der Wienflußregulierung die vollste Anerkennung des Gemeinderates, dem Rechnungsrate Josef Wagner für seine ausgezeichneten buchhalterischen Leistungen anlässlich der Projektierung und des Baues der Wienflußregulierung die volle Anerkennung des Gemeinderates ausgesprochen wurde. Außerdem wurden mehreren Beamten des Magistrates, des Bauamtes und der Buchhaltung Remunerationen zuerkannt und ihnen die Anerkennung des Stadtrates ausgesprochen.

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

Am 26. Juni wurde die wasserrechtliche Kollaudierung der Schleuse über den Seeschlachtgraben in Kaiser-Ebersdorf vorgenommen. Am 27. September erfolgte die politische Begehung der Umlegung des Wiener-Neustädter-Kanales, resp. der

Rekonstruktion desselben längs der Wiener Verbindungsbahn zwischen der Kleistgasse und dem Rennwege. Bezüglich der Regulierung des Schwachatbaches an der Mündungstrecke oberhalb Albern fanden Verhandlungen über das Projekt des n.-ö. Landes-Ausschusses statt, ebenso bezüglich der Räumung des Frauenbaches in Schwachat.

Uferversicherungen wurden beim Hafeleckerstege über den Erbsenbach in Ober-Sievering, XIX. Bezirk, und in der Erdbrustgasse in Ottakring, XVI. Bezirk, vorgenommen.

Hochwasserschäden des Halterbaches in Hütteldorf verlangten Uferversicherungen im Betrage von 1500 K.

### 6. (Anhang.) Verwertung der natürlichen Wasserkräfte.

Von großer Wichtigkeit und von allgemeinem Interesse sind die Bestrebungen, die natürlichen Wasserkräfte einer Verwertung zuzuführen. Es mag daher hier erwähnt werden, daß die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Runderlaß vom 14. Dezember dem Wiener Magistrate und allen Bezirkshauptmannschaften eine Vorschrift bezüglich des Wasserkraftkatasters zugemittelt hat. Um eine genaue Übersicht über die vorhandenen Wasserkräfte zu erlangen, wurde seitens des k. k. Ministeriums des Innern das hydrographische Zentralbureau mit der Anlage eines Wasserkraftkatasters betraut. Die dem oberwähnten Erlasse beigelegte, von den beteiligten k. k. Ministerien genehmigte „Instruktion“ enthält die normativen Bestimmungen über die Anlage und Führung dieses Katasters. Diese Instruktion tritt mit 1. Jänner 1907 in Kraft.

### f) Regelung der Straßenverhältnisse entlang der Wiener Verbindungsbahn, dann längs des Aspangbahnhofes und des Wiener-Neustädter-Kanales im III., X. und XI. Bezirke.

Die seit mehr als zwei Dezennien zwischen der Gemeinde Wien einerseits, der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société Belge de chemins de fer andererseits gepflogenen Verhandlungen in Betreff der Regelung der obbezeichneten Straßenverhältnisse haben im Berichtsjahre insoferne ihren Abschluß gefunden, als das vom Wiener Gemeinderate mit Beschluß vom 7. Mai 1901 genehmigte Übereinkommen und das mit Beschluß vom 20. November 1903 genehmigte Nachtragsübereinkommen mit den oben genannten Gesellschaften vom k. k. Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 15. März 1906, Z. 11.897/11 genehmigt wurden. Gemäß Art. XXXIV ist demnach das Übereinkommen von diesem Tage an wirksam.

Der Hauptvorteil, der der Gemeinde Wien aus diesem Übereinkommen zufließen kommt, besteht darin, daß sie mit einem Schlage in den Besitz aller jener längs des Wiener-Neustädter-Kanales gelegenen Gründe gelangt, welche bisher im Eigentume der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft gestanden sind und die für die bauliche Entwicklung namentlich des III. Wiener Gemeindebezirkes seit jeher ein Hindernis bildeten.

Erst nun ist die Gemeinde Wien in die Lage versetzt, an die Ausgestaltung der Rechten und Linken Bahngasse, der Oberen Bahngasse und namentlich an die Durchführung der Aspangstraße vom Aspangbahnhofe bis zum Rennwege zu schreiten. Speziell die verlängerte Aspangstraße wird in naher Zeit zu großer Bedeutung gelangen, weil sie zur Entlastung des Verkehrs am Rennweg gegen Simmering verwendet werden kann.

Daß auch jene Gründe, die längs der Verbindungsbahn und weiter draußen im XI. Bezirke gelegen sind, von großer Wichtigkeit für den öffentlichen Verkehr sind, erhellt schon daraus, daß dieselben sämtlich schon bisher, obwohl sie noch im Privatbesitze standen, dem allgemeinen Verkehre, u. zw. teilweise auch dem Wagenverkehre übergeben waren. Die Straße entlang der Verbindungsbahn führt von der Kleistgasse zum Arsenalwege und wurde im Berichtsjahre mit Unterfahrung der Verbindungsbahn kanalisiert. Die im XI. Bezirke gelegenen Gründe werden, wenn sich dieser Bezirk baulich entwickeln wird, eine wertvolle Kommunikation mit dem III. Bezirke ergeben. Weiters gewinnt die Gemeinde durch das Übereinkommen das Recht auf die Benützung des unterhalb des k. k. Haupt-Münzamtcs im Wiener-Neustädter-Kanale abfließenden Gewässers (zirka 1 m<sup>3</sup> per Sekunde) einschließlich der in dieser Strecke des Kanales gelegenen Gefälle, u. zw. des bisherigen Leergefalles V im Syphon der Wientallinie mit 21 HP und des ehemaligen Stubentor-Mühlengefalles mit 40 HP.

Die Gegenleistung der Gemeinde besteht nicht in Geld, sondern in sonstigen Zugeständnissen, wie insbesondere Bestimmung der Baulinie, welche es der Gesellschaft ermöglicht, ihre zwischen der Aspangbahn und dem Arsenalwege gelegenen Gründe zu verwerten. Der Austro-belgischen Gesellschaft kommt ferner ein neuer Baublock am Rennwege, der von der verlängerten Landstraße Hauptstraße, dem Rennwege und der Aspangbahn begrenzt wird, zustatten und überdies wurde ihr das Zugeständnis der Ausnützung des Stuckbohrereigefalles gemacht.

Die wichtigste Gegenleistung der Gemeinde besteht in der Abtretung eines Teiles (zwei Drittel) der parzellierten Realität der an dem Arsenalwege gelegenen städtischen Waffenmeisterei, welche aber namentlich angesichts der nun zu erwartenden baulichen Entwicklung des ganzen zwischen der Aspangbahn und dem Arsenalwege gelegenen Gebietes und auch aus sanitären Gründen ohnehin demoliert werden mußte.

Die nach Art. XV des Übereinkommens von den vertragschließenden Gesellschaften unentgeltlich abzutretenden Grundflächen, für welche nach den Parzellierungsbestimmungen seitens der Gemeinde eine Schadloshaltung zu leisten wäre, betragen 6941 m<sup>2</sup>, während die von der Gemeinde Wien nach Art. XV abzutretenden Gründe ein Gesamtmaß von nur 357 m<sup>2</sup> haben.

Zu Ausführung des Übereinkommens wurde im Berichtsjahre der Wiener-Neustädter-Kanal auf dem Gebiete der verlängerten Aspangstraße auf das Bahnterritorium verlegt und eingewölbt, sozwar, daß der Kanal von der Kreuzung mit der künftigen verlängerten Landstraße Hauptstraße an abwärts eingewölbt ist. Zur Abfriedung des Bahnterritoriums von der verlängerten Aspangstraße wurde im Anschlusse an die bereits bestehende Einfriedung ein hölzerner Staketenzaun, der bis zum Rennweg reicht, errichtet (Art. XIII). Desgleichen wurde die Ziegelsohle des Kanales in der Oberen Bahngasse durch eine Betonsohle ausgewechselt (Art. XXI).

Erwähnt sei zum Schlusse noch, daß die Gemeinde in dem ganzen Übereinkommen sich auf den Standpunkt gestellt hat, daß sowohl die Rechte der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft an dem Wiener-Neustädter-Kanale, als auch alle übrigen an diesem Kanale vertragsmäßig eingeräumten Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge bereits erloschen sind und daß alle aus dem Übereinkommen für die Gemeinde entspringenden Verpflichtungen erlöschen, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle übrigen obenbezeichneten Rechte rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Die Eintragungen in das Wasserbuch hat bezüglich der an diesem Kanale bestehenden Wasserrechte die k. k. Bezirkshauptmannschaft Wiener-Neustadt vorzunehmen, bei welcher auch die Verhandlung über den obgedachten Verwaltungsstreit anhängig gemacht wurde. Da das Verfahren über Ersuchen der Gemeinde Wien und der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft dermalen ruht, werden die Rechtsverhältnisse am Wiener-Neustädter-Kanale — unpräjudizierlich des Rechtsstandpunktes der Gemeinde Wien — im Wasserbuche des Wiener Magistrates ersichtlich gemacht. Eine rechtliche Bedeutung kommt dieser Eintragung natürlich nicht zu.

**Protokoll vom 15. April 1901, aufgenommen im Präsidium des Wiener Gemeinderates.**

Gegenstand der Besprechung ist eine Anzahl von Angelegenheiten, welche zwischen der Gemeinde Wien im eigenen Namen und als Nachhaberin der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien einerseits und der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang, sowie der Sociétés Belge des chemins de fer andererseits, seit längerer Zeit in Verhandlung stehen, und über welche eine Einigung erzielt werden soll.

Nach eingehender Erörterung der beiderseitigen Forderungen, insoweit sie auf die betreffenden Angelegenheiten Bezug haben, wurde nachstehendes

**Übereinkommen.**

geschlossen, welches zu seiner Rechtswirksamkeit der Genehmigung des Wiener Gemeinderates und rücksichtlich der mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang getroffenen Vereinbarungen noch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums und in Ansehung der in Artikel XVI. vereinbarten Veräußerung städtischen Grundes der Genehmigung durch Landesgesetz bedarf.

**Art. I. Erklärungen zur Wahrung des Rechtsstandpunktes.**

Vorzest werden zur Vermeidung von Mißdeutungen folgende Erklärungen abgegeben.:

Durch das nachstehende Übereinkommen darf dem Rechtsstandpunkte der Gemeinde, wonach sowohl die Rechte der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft an dem Wiener-Neustädter-Kanale, als auch alle übrigen an diesem Kanale vertragsmäßig eingeräumten Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge bereits erloschen sein sollen, ebensowenig präjudiziert werden, wie andererseits dem Rechtsstandpunkte der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft in der Behauptung und Vertretung ihrer gegenteiligen Rechtsanschauungen.

Desgleichen soll durch dieses Übereinkommen jenem Rechtsstandpunkte kein Eintrag geschehen, welchen die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft und die Gemeinde Wien in den in Betreff der Hochquellenleitung zwischen ihnen obschwebenden Streitfragen einnehmen.

**Art. II. Abtretung von Gründen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft an die Gemeinde.**

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt von der genannten Gesellschaft nachfolgende Grundflächen in das Eigentum mit der Verpflichtung, diese Grundstücke zu öffentlichen Zwecken zu verwenden, und zwar:

**Im III. Bezirke. Grundbuch der Kat.-Gem. Landstraße.**

- a) E.-Z. 70. Die in der Linken Bahngasse gelegenen Kat.-Parz. 2996/1, 3028/1, 3027/1, 3027/2, 3027/3 und 3027/4;
- b) E.-Z. 76. Die in der Rechten Bahngasse gelegenen Kat.-Par. 2997/1, 2997/3 und 3026/1;
- c) E.-Z. 55. Die im Straßenzuge von der Kleistgasse entlang der Wiener Verbindungsbahn zum Arsenalwege gelegenen Kat.-Parz. 1212/1, 1203, 1204 und 1205;
- d) E.-Z. 700. Die in der verlängerten Aspangstraße von der Hafengasse zum Rennwege gelegenen Kat.-Parz. 1278, 1279/6, 1279/4, 2858 und weiters jene Teile der Kat.-Parz. 3202/1, 1279/3, 1279/5, welche nach der gemäß Art. XIII des Übereinkommens zu bestimmenden Baulinie zur Straße entfallen;
- e) E.-Z. 2557. Die am Wiener-Neustädter-Kanale nächst der ehemaligen St. Margerlinie gelegene Kat.-Parz. 1282/1.

## Im XI. Bezirke.

- f) Die in der E.-Z. 696 des Grundbuchs der Kat.-Gemeinde Simmering gelegenen Kat.-Parz. 276, 231/2 und 380;
- g) die entlang des Wiener-Neustädter-Kanals gelegenen und in E.-Z. 1238 des Grundbuchs der Kat.-Gem. Simmering inneliegenden Kat.-Parz. 418, 934, 935, 383, 386, 676/2 und 890;
- h) die entlang des Wiener-Neustädter-Kanals gelegenen und im Grundbuche der Kat.-Gem. Simmering unter E.-Z. 1240 inneliegenden Kat.-Parz. 1847/1, 1847/2, 1847/3, 1881, 942/4, 1890, 942/3, 942/2, 1889, 942/5, 940/2, 940/1, 940/3, 942/6, 942/1, 943, 1891/1, 939/1, 1891/2, 1892/1, 936/1, 937/1, 937/2, 936/2, 1862, 1864/2 und 1864/3;
- i) die entlang des Wiener-Neustädter-Kanals gelegenen und im Grundbuche unter E.-Z. 287 der Kat.-Gem. Kaiser-Ebersdorf inneliegenden Kat.-Parz. 1995/2, 1995/3, 1995/4, 769 und 771;
- k) die entlang des Wiener-Neustädter-Kanals gelegene und in der Grundbuchs-Einf.-Z. 413 der Kat.-Gem. Kaiser-Ebersdorf inneliegende Kat.-Parz. 794/2, sowie die in der E.-Z. 414 derselben Katastralgemeinde inneliegende Kat.-Parz. 789/2.

## Im X. Bezirke.

- l) Die entlang des Wiener-Neustädter-Kanals gelegenen und in der E.-Z. 6 der Kat.-Gem. Ober-Laa, Stadt, inneliegenden Kat.-Parz. 2480, 2483, 2484 und 2486.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft anerkennt das Eigentumsrecht der Gemeinde Wien an der im Verzeichnisse für das öffentliche Gut des III. Bezirkes eingetragenen und in dem betreffenden Plane A dargestellten Kat.-Parz. 3158, obwohl diese Parzelle in der Katastralmappe in die Parzellen 3158/1 und 2 unterteilt und in dem im Katastralmappenarchive erliegenden Parzellenprotokolle ein der Kat.-Parz. 3158/1 als Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft bezeichnet ist.

Die Abtretung der Kat.-Parz. 231/2, 380, 383, 386, 676/2 und 890 im XI. Bezirke erfolgt mit der Beschränkung, daß dieselben ihrem gegenwärtigen Zwecke als Bestandteile von Wasserdurchlässen unter dem Bahnkörper der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und unter dem Wiener-Neustädter-Kanale insofern erhalten bleiben, bis diese Durchlässe mit Rücksicht auf die fortschreitende Herstellung von Hauptunratskanälen oder mit Rücksicht auf andere Entwässerungsvorkehrungen beseitigt werden können. Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft oder die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang sollen jedoch nicht verpflichtet sein, die Kosten dieser anderweitigen Entwässerungsvorkehrungen ganz oder teilweise zu tragen.

Art. III. Abtretung von Gründen der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang an die Gemeinde.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang übergibt der Gemeinde Wien und diese übernimmt von der genannten Bahnunternehmung nachfolgende Grundflächen in das Eigentum mit der Verpflichtung, dieselben zu Straßenzwecken zu verwenden, und zwar:

## Im III. Bezirke. Grundbuch der Kat.-Gem. Landstraße, E.-Z. 2368.

- a) Die im Straßenzuge von der Kleistgasse entlang der Wiener Verbindungsbahn zum Arsenalwege gelegenen Kat.-Parz. 3056/2, 3057/2, 3057/3 und 1246;
- b) die in der Aspangstraße und deren Verlängerung bis zum Rennwege gelegenen Kat.-Parz. 1247/1, 1279/1 und 1279/2.

Die Gemeinde Wien übernimmt die Verpflichtung, die Kat.-Parz. 1247/1, 3057/2 und 3057/3, welche gegenwärtig Teile der Zufahrtsstraßen zum Bahnhofe „Wien“ der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang, bzw. des Wagenaufstellungsplatzes bei diesem Bahnhofe bilden, in der bisherigen Weise als Zufahrtsstraßen, bzw. Wagenaufstellungsplatz, auf ihre Kosten zu erhalten, zu besprengen und zu beleuchten.

Die Gemeinde Wien erklärt, daß infolge der vorerwähnten Grundabtretungen jene Verpflichtung, welche der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft in dem vom Wiener Magistrat für den Neubau des Hauses Nr. 33 Aspangstraße (E.-Z. 708, III. Bezirk) erteilten Baukonfesse

vom 13. Mai 1899, Z. 75.692, sub Punkt 4 in Betreff der Leistung eines Beitrages der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft an die Gemeinde Wien zu den Kosten der Erwerbung der Aspangstraße auferlegt wurde, als gegenstandslos entfällt.

Die Gemeinde Wien gestattet der k. k. priv. Eisenbahn-Gesellschaft Wien—Aspang die Belassung der jetzt bestehenden Telephonleitungen von dem Administrationsgebäude in der Aspangstraße zum Bahnhofe gegen einen jährlichen Anerkennungszins von 1 K, zahlbar vom 1. Jänner 1902 angefangen, insofern das Gebäude von der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang zu Administrationszwecken verwendet wird.

Art. IV. Bestand des Wiener-Neustädter-Kanales in den abgetretenen Gründen.

Diejenigen in den Art. II und III angeführten Grundflächen, in welchen sich derzeit der Wiener-Neustädter-Kanal befindet, werden nur mit der Beschränkung abgetreten, daß die Gemeinde Wien den gegenwärtigen Bestand des Kanales als wasserführende Anlage einschließlich jener Veränderungen, welche infolge des Baues der Wiener Verkehrsanlagen vorgenommen worden sind, sowie alle Erhaltungs- und Rekonstruktionsarbeiten an demselben zu dulden hat.

Die Vornahme solcher Arbeiten ist, sofern nicht Gefahr im Verzuge ist, der Gemeinde Wien einen angemessenen Zeitraum vorher anzuzeigen; nach Beendigung der Arbeiten ist der frühere Zustand der betreffenden Grundflächen wieder herzustellen.

Diese der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft vorbehaltene Servitut erlischt jedoch, wenn der genannten Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Eine grundbücherliche Einverleibung der in diesem Artikel festgesetzten Servitut findet nur hinsichtlich jener Gründe statt, welche nicht in das Verzeichnis für öffentliches Gut eingetragen werden.

Art. V. Öffentlicher Fahrweg über die Kat.-Parz. 1241/2, III. Bezirk.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang räumt der Gemeinde Wien an der im Eisenbahnbuche inliegenden Kat.-Parz. 1241/2 die Dienstbarkeit des öffentlichen Fahrweges mit der Beschränkung ein, daß durch die Ausübung der Dienstbarkeit der Betrieb der Eisenbahn keine Störung oder Beeinträchtigung erleiden darf.

Die Zustandhaltung dieses Straßenteiles obliegt der Gemeinde Wien, jedoch mit Ausschluß der Geleiseanlagen, des zwischen den äußeren Schienensträngen liegenden Straßenpflasters und der vorgeschriebenen Absperrvorrichtungen, welche die Bahnunternehmung zu erhalten hat.

Die nach der vorstehenden Bestimmung der Gemeinde obliegenden Erhaltungsarbeiten besorgt die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien auf Kosten der letzteren.

Art. VI. Auflassung der Servitut des Gehweges an einem Teile der Kat.-Parz. 1279/5, III. Bezirk.

Die Gemeinde Wien erklärt, auf die ihr mit dem Urteile des k. k. Obersten Gerichtshofes vom 31. Mai 1900, Z. 18.283, zuerkannte Servitut des Gehweges hinsichtlich jenes Teiles der Kat.-Parz. 1279/5 im III. Bezirke, welcher nach diesem Übereinkommen im Eigentume der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft verbleibt, Verzicht zu leisten und behufs Löschung dieser Servitut die nötige Einverleibungserklärung auszustellen.

Art. VII. Grundbücherliche Lasten.

Die Abtretung der in den Art. II und III bezeichneten Grundflächen an die Gemeinde erfolgt mit jenen Lasten, welche hinsichtlich dieser Grundflächen schon vor dem 1. Jänner 1901 grundbücherlich einverleibt waren. Im übrigen erfolgt die Übertragung des Eigentums lastenfrei.

Die Gemeinde Wien wird sämtliche, gemäß Art. II und III in ihr Eigentum übergehende Grundflächen in das Verzeichnis für öffentliches Gut eintragen lassen, soweit nicht die von ihr übernommenen grundbücherlichen Lasten entgegenstehen.

Der Gemeinde steht es frei, das Niveau jener ihr abgetretenen Gründe, in und neben welchen sich der Wiener-Neustädter-Kanal befindet, zu verändern.

Zu diesem Zwecke hat die Gemeinde in jedem solchen Falle das Einvernehmen mit der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu pflegen; es darf jedoch weder durch solche Niveauveränderungen selbst, noch durch die Ausführung der bezüglichen Arbeiten der Bestand und die wassertechnische Sicherheit des Kanales gefährdet werden.

Diese Verpflichtung der Gemeinde, mit der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft bei Vornahme von Niveauveränderungen das Einvernehmen zu pflegen, erlischt jedoch, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Art. VIII. Andere Rechtsverhältnisse hinsichtlich der abgetretenen Grundflächen.

Die Gemeinde Wien nimmt zur Kenntnis, daß in Bezug auf die zur Abtretung gelangenden Grundflächen die in dem betreffenden Verzeichnisse B angeführten Rechtsverhältnisse bestehen.

Von den in diesem Verzeichnisse angeführten Rechtsverhältnissen bleiben die unter a) aufgezählten unbedingt aufrecht, ins solange sie nicht von den gegenwärtigen Vertragsparteien aufgelöst werden, und übernimmt daher die Gemeinde die Verpflichtung, die Ausübung der durch diese Rechtsverhältnisse begründeten Rechte dritter Personen ohne Rücksicht darauf zu dulden, ob die bezüglichen Grundstücke öffentliches Gut werden oder nicht. In soweit diese Verpflichtung die Ausübung von Wasserbenützungsrechten und Wasserbezügen zum Gegenstande hat, erlischt dieselbe, wenn der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

In die unter b) angeführten Rechtsverhältnisse tritt die Gemeinde mit allen aus denselben entspringenden Rechten und Pflichten ein; es steht ihr jedoch frei, diese Rechtsverhältnisse nach ihrem Ermessen aufzulösen oder zu belassen.

Bezüglich der unter c) angeführten Rechtsverhältnisse verpflichtet sich die Gemeinde, die bestehenden Verträge und Abmachungen für ihren Teil ins solange aufrecht zu erhalten, als dieselben von der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, bezw. der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Wpang nicht aufgelöst werden. Es wird jedoch vereinbart, daß die von dritten Personen zu zahlenden Bestandszinsen zwischen der Gemeinde und der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, bezw. der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Wpang nach dem Verhältnisse der benützten Grundflächen aufgeteilt werden.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft und die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Wpang leisten dafür Gewähr, daß außer den im Verzeichnisse B angeführten Rechtsverhältnissen keine anderen Rechte dritter Personen in Bezug auf die abgetretenen Gründe bestehen.

Art. IX. Grundbenützung für die Wasseranlagen des Kanales.

Die Gemeinde Wien ist gemäß Art. VIII insbesondere auch verpflichtet, alle jene Anlagen, welche auf den gemäß Art. II und III abgetretenen Grundflächen zum Zwecke der Weiter-, Um- oder Ableitung von Wasser aus dem Wiener-Neustädter-Kanale und zum Zwecke der Ausnützung von Kanalgefällen derzeit bestehen, auch fernerhin zu dulden und gestattet der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft sowie den auf Grund der bestehenden Verträge hiezu berechtigten dritten Personen die Vornahme aller Reparatur- und Erhaltungsarbeiten, welche für die erwähnten Anlagen erforderlich sind, auf jenen Grundflächen.

Diese Gestattung erstreckt sich auch auf die zum Zwecke der Erhaltung solcher Anlagen notwendigen Neuherstellungen.

Hinsichtlich der Verpflichtung der Gesellschaft zur Anzeige sowie hinsichtlich der Wiederherstellung des früheren Zustandes bei solchen Arbeiten gilt das im Art. IV, Absatz 2 Gesagte.

Die vorstehenden Verpflichtungen der Gemeinde Wien und der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft erlöschen jedoch, wenn der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn

auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Die Gemeinde räumt ferner der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft das Recht ein, auf der Kat.-Parz. 2997/3 im III. Bezirke die behufs Ausnützung des dortigen Kanalgefälles mittels einer Turbinenanlage erforderlichen Vorrichtungen herzustellen, diese Vorrichtungen sowie die zu diesem Zwecke bereits bestehende Casematte samt Umlauf zu belassen und die zur Erhaltung aller dieser Anlagen notwendigen Arbeiten vorzunehmen.

Desgleichen räumt die Gemeinde Wien der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft das Recht ein, auf denjenigen Grundflächen, welche nach diesem Übereinkommen in das Eigentum der Gemeinde übergehen, einen Kabelstrang zur Weiterleitung der auf der Kat.-Parz. 2997/3 erzeugten Kraft zu legen, zu belassen und die zur Erhaltung desselben erforderlichen Arbeiten vorzunehmen. Insofern es zur Fortführung dieses Kabelstranges erforderlich ist, soll die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft auch berechtigt sein, diese Kabelleitung in denjenigen Strecken des Wiener-Neustädter-Kanales, welche sich schon heute im Grundeigentume der Gemeinde befinden, anzulegen und zu erhalten. Diese sämtlichen Rechte erlöschen jedoch mit dem Zeitpunkte, in welchem das Recht zur Benützung des Gefälles aufhört. (Art. XVII.) Nach dem Erlöschen dieser Rechte steht der Gemeinde auch die freie Verfügung über die oberwähnte Casematte zu.

#### Art. X. Rohrleitung aus dem Wiener-Neustädter-Kanale zur k. k. Hof- und Staatsdruckerei.

Die Gemeinde Wien gestattet der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft im Prinzipie die Herstellung einer Rohrleitung, welche aus dem Bette des Wiener-Neustädter-Kanales unterhalb der Rennwegschleufe abzweigend zur k. k. Hof- und Staatsdruckerei auf dem Rennwege angelegt wird und sodann in den Kanal wieder zurückgeführt werden soll, ferner die Vornahme der zur Erhaltung und Refonstruktion dieser Leitung erforderlichen Arbeiten ohne Entgelt für die hiedurch bedingte Benützung städtischer Gründe; der Gemeinde dürfen jedoch durch die Ausführung und den Bestand der Leitung keine Kosten erwachsen.

Die Gemeinde behält sich vor, die näheren Bedingungen, welche auf diese Rohrleitung Bezug haben, nach Vorlage des Detailprojectes für dieselbe aufzustellen.

Alle Verpflichtungen der Gemeinde hinsichtlich der Rohrleitung erlöschen jedoch, wenn der genannten Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

#### Art. XI. Reparatur- und Erhaltungsarbeiten sowie Eisgewinnung am offenen Laufe des Wiener-Neustädter-Kanales.

Der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft wird das Recht vorbehalten, jene an den offenen Strecken des Wiener-Neustädter-Kanales gelegenen Grundflächen, welche sie an die Gemeinde Wien abgetreten hat, für die Vornahme von Reparatur-, Erhaltungs- und Abdichtungsarbeiten an dem Wiener-Neustädter-Kanale und seinen Nebenanlagen, soweit es zu diesem Zwecke notwendig ist, zu benützen. Hierin ist auch die Berechtigung zur zeitweisen Deponierung der erforderlichen Materialien und Requisiten inbegriffen. Desgleichen steht der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft das Recht zu, jene Grundflächen zu betreten, zu befahren und zu den mit der Eisgewinnung verbundenen Manipulationen zu benützen.

Die Gemeinde wird die auf den abgetretenen Grundstücken zum Zwecke des Schutzes der Passanten derzeit bestehenden oder vom Standpunkte der öffentlichen Sicherheit etwa noch notwendig werdenden Sicherheitsgeländer, Warnungstafeln etc. längs des Kanales und seiner Objekte dulden. Weiters duldet die Gemeinde die Herstellung und den Bestand von Abwässerungsanlagen (Sickerbrunnen, Drainagen) auf den abgetretenen Grundstücken. Bei der Ausübung dieser Rechte ist jedoch tunlichst darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Verwendung der betreffenden Grundflächen für jene öffentlichen Zwecke, welchen sie etwa von der Gemeinde gewidmet werden, nicht behindert wird.

Die in diesem Artikel festgesetzten Rechte und Pflichten der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft erlöschen jedoch, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle gegen wärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrchte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang wird das Recht vorbehalten, jene an den offenen Strecken des Wiener-Neustädter-Kanales gelegenen Grundflächen, welche die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft an die Gemeinde abgetreten hat, für die Vornahme von Reparatur- und Erhaltungsarbeiten an dem dem Wiener-Neustädter-Kanale zunächst gelegenen Teile ihres Bahnkörpers, soweit diese Arbeiten im Interesse des Bestandes und Betriebes der Bahn erforderlich sind, zu benützen. Hierin ist auch die Berechtigung zur zeitweisen Deponierung der erforderlichen Materialien und Requisiten inbegriffen. Desgleichen steht der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang das Recht zu, diese Grundflächen zu diesem Zwecke zu betreten und zu befahren.

Bei der Ausübung dieser Rechte ist jedoch tunlichst darauf Rücksicht zu nehmen, daß die Verwendung der betreffenden Grundflächen für jene öffentlichen Zwecke, welchen sie etwa von der Gemeinde gewidmet werden, nicht behindert wird.

#### Art. XII. Grundübergabe.

Die Übergabe bezw. Übernahme der im Art. II und III bezeichneten Grundflächen in den physischen Besitz der Gemeinde erfolgt nach Rechtswirksamkeit dieses Übereinkommens ohne unnötige Verzögerung. Im übrigen gehen mit dem Tage der Übergabe Nutzungen und Lasten der abgetretenen Grundflächen auf die Gemeinde über, insoweit nicht im Art. VIII andere Vereinbarungen getroffen sind. Anlässlich der Übergabe werden auch die in diesem Übereinkommen nicht enthaltenen Einzelheiten hinsichtlich der erwähnten Grundflächen im beiderseitigen Einvernehmen zu ordnen sein, wobei sich beide Teile das möglichste Entgegenkommen zusichern. (Siehe Art. VIII.)

#### Art. XIII. Baulinie für die Aspangstraße.

Die Gemeinde leistet dafür Gewähr, daß die Baulinie für die Aspangstraße auf Seite des Aspangbahnhofes zwischen der Kleistgasse und dem Rennwege nach den im betreffenden Plane mit den Buchstaben *a, b, c, d, e, f, g, h* bezeichneten Linien bestimmt wird und bis zur vollständigen Verbauung bestimmt bleibt. Die Gemeinde erteilt ferner ihre Zustimmung, daß der nach dieser Baulinie sich ergebende Baublock am Rennweg nach eingeholter baubehördlicher Genehmigung dore Parzellierung und Verbauung zugeführt werde.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft ist berechtigt, auf ihre Kosten den Wr.-Neustädter-Kanal hinter den nach dieser Baulinienbestimmung entstehenden Baustellen am Rennwege in das Territorium der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang derart zu verlegen, daß die Verbauung jener Baustellen möglich wird. Unabhängig hievon übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, die anschließende Kanalstrecke längs der verlängerten Aspangstraße (Kat.-Parz. 1279/I, III. Bez.) bis zum Beginne des unterirdischen Kanallaufes bei der nächsten oder zweitnächsten, eine entsprechende Zeit andauernden Trockenlegung des Kanales auf ihre Kosten und zwar derart auf das Territorium der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang zu verlegen, daß die nach diesem Übereinkommen in das Eigentum der Gemeinde übergehende verlängerte Aspangstraße in der Breite von 14.9 m für den Verkehr nutzbar wird. Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang erteilt ihre Zustimmung zur vorstehenden Bauausführung auf Grund eines zwischen ihr und der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu vereinbarenden und der Genehmigung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vorbehaltenen Detailprojektes, wobei jedoch durch diese Bauausführung oder den Bestand des verlegten Kanales der Bestand oder Betrieb der Bahn nicht beeinträchtigt werden darf. Hingegen übernimmt die Gemeinde die Verbindlichkeit, auf der straßenseitigen Talusmauer des verlegten Kanalgerinnes auf ihre Kosten die notwendige Abfriedung herzustellen.

#### Art. XIV. Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Kat.-Parz. 1288/5 und 1288/1 im III. Bezirke.

Mit Rücksicht darauf, daß hinsichtlich der Grenzen der Kat.-Parz. 1288/5 (öffentliches Gut) und 1288/1 (Einl.=Z. 700, Grundbuch des III. Bezirkes) nach den bestehenden Katastralplänen Zweifel vorhanden sind, wird im Vergleichswege festgesetzt, daß in Zukunft die im Art. XIII bestimmte Baulinie die Grenze zwischen dem Eigentum der Gemeinde und jenem der Austro-

belgischen Eisenbahn-Gesellschaft an den in den Mappen abwechselnd mit Kat.-Parz. 1288/1 und 1288/5 bezeichneten Grundflächen bilden soll.

Die Gemeinde Wien anerkennt sonach das unbeschränkte Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft an jenen Teilflächen der Kat.-Parz. 1288/1 und 1288/5, welche nach der im Art. XIII bestimmten Baulinie in den Baublock einbezogen werden.

Dagegen anerkennt andererseits die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft das unbeschränkte Eigentumsrecht der Gemeinde an jenen Teilflächen der Kat.-Parz. 1288/1 und 1288/5, welche außerhalb der erwähnten Baulinie liegen und demnach zur Straße entfallen.

Art. XV. Baulinien zwischen dem Aspangbahnhofe und dem Arsenalwege.

Die Gemeinde Wien leistet dafür Gewähr, daß die Baulinien für den Grundkomplex, welcher zwischen dem Aspangbahnhofe und dem Arsenalwege liegt und aus den Liegenschaften Einl.-Z. 55, 700, 1958 (Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft), 2368 (Eigentum der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang), 1959 und 710 (Eigentum der Société belge des chemins de fer) sowie den Einl.-Z. 54 und 2481 (Eigentum der Gemeinde Wien, städt. Wasenmeisterei), sämtlich liegend in dem Grundbuche für den III. Bezirk in Wien, besteht, nach den aus dem betreffenden Plane ersichtlichen Linien bestimmt werden und bis zur vollständigen Verbauung bestimmt bleiben.

Die Gemeinde Wien erteilt ferner ihre Zustimmung, daß die Grundflächen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge des chemins de fer, für welche diese Baulinienbestimmung erfolgt, nach eingeholter haubehördlicher Genehmigung der Parzellierung und Verbauung zugeführt werden.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und die Société belge des chemins de fer verpflichten sich, sämtliche nach Durchführung der Parzellierung nicht zu Baustellen entfallenden Teilflächen ihrer obigen Liegenschaften unentgeltlich zu Straßen oder sonstigen öffentlichen Zwecken an die Gemeinde Wien abzutreten, gleichgültig, ob nach der Bauordnung für Wien für diese Flächen eine Schadloshaltung zu leisten ist oder nicht. In Ansehung der durch die Parzellierung entstandenen Straße entlang der Südwestseite des Aspangbahnhofes in Wien erstreckt sich diese Verpflichtung nur auf die Abtretung einer Straßenbreite von 12 m.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und die Société belge des chemins de fer übernehmen die Verpflichtung, binnen Jahresfrist nach Rechtswirksamkeit dieses Übereinkommens um die haubehördliche Genehmigung der Parzellierung anzufuchen und dieselbe binnen einem weiteren Jahre nach Rechtskraft des Parzellierungskonsenses grundbücherialich durchzuführen.

Die Übergabe der nach diesem Artikel zu Straßen- und sonstigen öffentlichen Zwecken abzutretenden Gründe in den physischen Besitz der Gemeinde Wien findet statt, sobald und soweit dies durch die fortschreitende Verbauung erfordert wird. Die Straßengründe sind hiebei im richtigen Niveau zu übergeben; bis zur Übergabe der Gründe steht den Gesellschaften die Benützung derselben zu.

Die Gemeinde ist damit einverstanden, daß die infolge der Parzellierung zu den Baustellen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft entfallenden Teile der Kat.-Parz. 3058/2 (Arsenalweg), eingetragen im Verzeichnisse für öffentliches Gut des III. Bezirkes, und Kat.-Parz. 1229, innewegend im Grundbuche des III. Bezirkes Landstraße unter Einl.-Z. 1963, in diese Baustellen einbezogen werden und verpflichtet sich demgemäß, diese ihr gehörigen Grundteile anlässlich der grundbücherialichen Durchführung der Parzellierung in das Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu übertragen.

Die Übergabe dieser Grundteile in den physischen Besitz der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft findet jedoch erst dann statt, wenn die angrenzenden Flächen der künftigen Gürtelstraße seitens der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft an die Gemeinde übergeben werden.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft und die Société belge des chemins de fer räumen der Gemeinde Wien hinsichtlich des auf den Kat.-Parz. 1231/34, 1231/12, 1238/10 und 1237/1 liegenden 870 mm Rohrstranges der Hochquellenleitung die Servitut der Duldung des Bestandes sowie der Erhaltungs- und Auswechslungsarbeiten ein. Die Gemeinde Wien wird jedoch die Löschung dieser Servitut bewilligen, sobald die Abschreibung derjenigen Flächen, in welchen sich der Rohrstrang befindet, aus dem Grundbuche und die Eintragung derselben in das Verzeichnis für öffentliches Gut seitens der beiden Gesellschaften durchgeführt werden soll.

Die Gemeinde wird auch die grundbücherliche Löschung der Demolierungsverbindlichkeiten, welche auf den eingangs erwähnten Gründen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge des chemins de fer haften, bewilligen, sobald die betreffenden Baulichkeiten demoliert sind.

#### Art. XVI. Abtretung von Gründen der Gemeinde Wien an die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Gemeinde Wien wird für die Liegenschaften E.-Z. 54 und 2481 im III. Bezirke nach ihrem Ermessen, jedoch auf Grundlage der im Art. XV festgesetzten Baulinien einen Parzellierungsplan ausarbeiten lassen, und für denselben die behördliche Genehmigung zu erwirken trachten.

Von den hiedurch entstandenen Baustellen übergibt die Gemeinde und übernimmt die Gesellschaft von der Gemeinde so viele lastenfrei in das Eigentum, daß der Wert der abgetretenen Baustellen zwei Dritteln des Gesamtwertes sämtlicher durch die Parzellierung erzielten Baugründe gleichkommt. Die Niveauherstellung auf den durch diese Parzellierung entstehenden Straßengründen obliegt der Gemeinde Wien nach Maßgabe der fortschreitenden Verbauung und auf ihre Kosten.

Die der Gesellschaft zu überlassenden Baustellen bestimmt die Gemeinde nach ihrem Ermessen.

Inoweit zwei Drittel des gesamten Baugrundwertes nicht durch die Abtretung ganzer Baustellen erschöpft werden kann, steht es der Gemeinde frei, entweder den Restbetrag der Gesellschaft bar auszubehalten oder derselben zur Deckung des Restbetrages eine weitere Baustelle abzutreten, in welchem Falle dann die Gesellschaft die durch den Mehrwert dieser Baustelle sich ergebende Differenz an die Gemeinde bar auszubehalten hat. Für den Umfang der Grundabtretung ist der Wert der Baustellen maßgebend. Derselbe wird von der Gemeinde im Einvernehmen mit der Gesellschaft ermittelt werden.

Sollten sich beide Vertragsteile über die Höhe des Wertes sämtlicher oder einzelner oder auch nur einer Baustelle nicht einigen können, so ist die Gemeinde verpflichtet, um die freiwillige gerichtliche Schätzung jener Grundflächen anzufuchen, hinsichtlich welcher eine Übereinstimmung nicht erzielt wurde. Das Ergebnis der Schätzung, welcher die Gesellschaft beizuziehen sein wird, ist sodann für die Berechnung des Wertes der betreffenden Baustellen maßgebend. Die Kosten der Schätzung tragen beide Parteien zu gleichen Teilen.

Zum Zwecke der Durchführung dieser Grundabtretung ist die Gemeinde verpflichtet, die städtische Wafenmeisterei, welche sich auf den eingangs erwähnten Liegenschaften befindet, innerhalb einer Frist von 5 Jahren, vom Tage der Rechtswirksamkeit des Übereinkommens an gerechnet, bis zur Erdoberfläche zu demolieren. Die Ermittlung des Wertes der Baugründe und die Übergabe der an die Gesellschaft abzutretenden Baustellen erfolgt noch vor Ablauf der oberwähnten fünfjährigen Frist; die bürgerliche Durchführung der Grundabtretung findet nach Ablauf dieser Frist, jedoch ohne unnötige Verzögerung statt.

#### Art. XVII. Ausnützung des Stuckbohrereigefälles.

Die Gemeinde erhebt keine Einwendungen dagegen, daß die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft das in der Kat-Parz. 2997/3 gelegene Gefälle des Wiener-Neustädter-Kanales an der Beatrixgasse (vormaliges Stuckbohrereigefälle) mittels einer Turbinenanlage zu industriellen Zwecken benützt oder diese Benützung dritten Personen einräumt.

Diese Zustimmung wird jedoch einverständlich an die Bedingung geknüpft, daß die erwähnte Wasserbenützung nur solange stattfinden darf, bis alle drei oberhalb gelegenen Wasserwerke, und zwar bei der sogenannten „Kirchhofschleuse“ in Simmering, bei der sogenannten „Rennwegschleuse“ und bei der sogenannten „Grasgassenschleuse“ im III. Bezirke dauernd außer Betrieb gesetzt sind.

Sollte infolge dieser Vertragsbestimmung der Betrieb der Turbinenanlage vor Ablauf von 25 Jahren, gerechnet vom 1. Jänner 1904, tatsächlich eingestellt werden müssen, so leistet die Gemeinde an die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft eine Entschädigung für den Entgang an Amortisation des für die Anlage verwendeten Kapitals. Der Berechnung dieser Entschädigung werden die wirklich erwachsenen Anlagelasten, jedoch nur bis zu dem Maximalbetrage von 64.000 K zugrunde gelegt und erhält die Gesellschaft hievon jenen Teilbetrag, welcher im Zeitpunkte der BetriebsEinstellung bei Zugrundelegung einer 25jährigen Tilgungsdauer, vom 1. Jänner 1904 an gerechnet und einer 4%igen Verzinsung der Tilgungsraten noch nicht getilgt ist.

Diese Entschädigungspflicht der Gemeinde tritt jedoch nicht ein, wenn die Einstellung des Betriebes der oben genannten drei Wasserwerke eine Folge des Umstandes ist, daß die Wasser-

benützungsrechte bei der Kennwegschleufe zc. rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt worden sind.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, die für die Turbinenanlage bei dem Gefälle an der Beatriggasse erforderliche wasserrechtliche Bewilligung nur mit der durch al. 2 dieses Artikels gegebenen zeitlichen Beschränkung anzustreben.

Art. XVIII. Benützung des Wassers im Wiener-Neustädter-Kanale durch die Gemeinde Wien und die Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft erhebt keine Einwendungen dagegen, daß die Gemeinde Wien das im Wiener-Neustädter-Kanale in der Strecke von dem neu entstandenen Leergefälle am Einlaufe des Syphons der Wientallinie an bis zur Ausmündung des Kanales zum Abfluß gelangende Wasser für beliebige Zwecke, jedoch mit Ausschluß der Eisgewinnung verwende.

Dieselbe Befugnis räumt die Gesellschaft auch der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, jedoch nur für Zwecke der Wientalregulierung und der Hauptsammelkanäle beiderseits des Donaukanales ein.

Desgleichen ist die Gesellschaft damit einverstanden, daß die Gemeinde die in der obgedachten Strecke des Wiener-Neustädter-Kanales befindlichen Gefälle, einschließlich des im ersten Absatze erwähnten Leergefälles, für ihre Zwecke benützt, oder die Benützung dieser Gefälle dritten Personen überläßt. Die Gesellschaft leistet jedoch keine Gewähr für die Menge und Beschaffenheit des in der eingangs bezeichneten Strecke des Wiener-Neustädter-Kanales abfließenden Wassers.

Der Gemeinde Wien steht es frei, in der bezeichneten Strecke des Kanales, sei es zum Zwecke des Wasserbezuges, sei es zum Zwecke der Ausnützung der erwähnten Gefälle, bauliche Herstellungen in und an dem Kanale vorzunehmen, wodurch jedoch die im oberen Laufe des Kanales gelegenen Wasserwerke, solange sie zu Recht bestehen, in ihrem Betriebe nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Die bauliche Erhaltung des Kanales und die Räumung desselben in der gedachten Strecke besorgt die Gemeinde auf ihre Kosten von dem Zeitpunkte an, in welchem sie das Wasser des Kanales selbst benützt oder die Benützung desselben dritten Personen überläßt, jedoch nur insoweit, als die Erhaltung und Räumung nicht dem Stadtbahnunternehmen obliegt.

Bis zu diesem Zeitpunkte wird die Erhaltung und Räumung des Kanales in der gedachten Strecke von der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft auf ihre Kosten besorgt. Diese letztere Verpflichtung der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft erlischt jedoch, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Mit Rücksicht auf die im zweiten Absatze dieses Artikels getroffene Vereinbarung wird die Gesellschaft alle Einwendungen zurückziehen, welche sie anlässlich der bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiezing-Umgebung anhängigen Verhandlung gegen das Begehren der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien, betreffend die Benützung des Kanalwassers zur Spülung des rechtsseitigen Hauptsammelkanales, erhoben hat.

Art. XIX. Teilweise Verlegung des Kanales.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft erhebt im Prinzipie dagegen keine Einwendung, daß die Gemeinde Wien den Wiener-Neustädter-Kanal in der im Art. XVIII bezeichneten Strecke nach einem mit ihr zu vereinbarenden Detailprojekte in eine andere Trasse verlegt. Die Gesellschaft darf dem Detailprojekte ihre Zustimmung nicht versagen, wenn die Ausführung desselben der Gesellschaft und den im oberen Laufe des Kanales bestehenden Wasserinteressenten nicht nachteilig ist, oder wenn die Gemeinde für etwaige Nachteile eine angemessene Entschädigung zu leisten bereit ist. Die bauliche Erhaltung und Räumung der umgelegten Strecke obliegt der Gemeinde.

Die Verpflichtung der Gemeinde, die Zustimmung der Gesellschaft zu dem Detailprojekte einzuholen, erlischt, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt, und wenn auch alle gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

## Art. XX. Lösung der auf der E.-Z. 1898, III. Bezirk, einverleibten Rechte.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft wird ihre Einwilligung erteilen, daß die zu ihren Gunsten auf der Liegenschaft E.-Z. 1898, Grundbuch des III. Bezirkes Landstraße, einverleibten Rechte auf Kosten der Gemeinde Wien grundbücherlich gelöscht werden.

## Art. XXI. Verstärkung des Wiener-Neustädter-Kanales. — Lösung von Servituten auf E.-Z. 73 im III. Bezirke.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft übernimmt die Verbindlichkeit, den Wiener-Neustädter-Kanal in jenen Strecken, welche sich in den Kat.-Parz. 3026/1, 3026/2 und 3026/3 (Rechte Bahngasse) befinden, nach dem betreffenden Projektplane C, jedoch mit jenen Abänderungen, welche von der kompetenten Behörde etwa vorgenommen werden, auf ihre Kosten derart zu verstärken, daß diese Parzellen dem Fuhrwerksverkehre jeder Gattung übergeben werden können.

Diese Verstärkung ist innerhalb einer dreijährigen Frist, vom Tage der Rechtswirklichkeit dieses Übereinkommens an gerechnet, durchzuführen.

Hinsichtlich der Kat.-Parz. 3025 und 1194/2 Obere Bahngasse obliegt der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft die Verpflichtung zum Umbau oder zur Verstärkung der in denselben gelegenen Strecken des Wiener-Neustädter-Kanales nach dem betreffenden Projektplane C mit den von der kompetenten Behörde etwa als notwendig anerkannten Abänderungen für den Fall, als die Gemeinde diese Parzellen, ohne daß ein Umbau oder eine Verstärkung des Kanales vorangegangen sein sollte, erwirbt. Dieser Umbau, bezw. diese Verstärkung ist innerhalb einer Frist von einem Jahre, von der Aufforderung der Gemeinde an gerechnet, auszuführen. Die Kosten desselben tragen die Gemeinde und die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft je zur Hälfte. Ein der Gemeinde zu diesen Kosten etwa geleisteter Beitrag Dritter wird von der zu teilenden Summe vorweg in Abzug gebracht.

Sollte die Gemeinde Wien das Eigentum der ebenerwähnten, den Gutsbestand der E.-Z. 73 III. Bezirk, bildenden Parzellen erlangen, so erteilt die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft ihre Zustimmung, daß die auf dieser Liegenschaft im Lastenblatte sub C, Post 3 a zu ihren Gunsten einverleibte Servitut zum Zwecke der Eintragung der Parzellen in das Verzeichnis für öffentliches Gut grundbücherlich gelöscht werde, wobei jedoch die den Inhalt der Servitut bildende Verbindlichkeit ihrem vollen Umfange nach als Verpflichtung der Gemeinde Wien aufrecht zu bleiben hat.

Diese Verpflichtung erlischt jedoch, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch die gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Ferner erklärt die Gesellschaft auf die im Lastenblatte sub C, Post 3 b, zu ihren Gunsten einverleibte Servitut zu verzichten und in die Lösung derselben zu willigen, sobald die Gemeinde das Eigentum der Kat.-Parz. 3025 und 1194/2 im III. Bezirke erworben haben und der Umbau, bezw. die Verstärkung des Kanales in den erwähnten Parzellen durchgeführt sein wird.

## Art. XXII. Lösung von Servituten auf E.-Z. 2807, III. Bezirk.

Sollte die Gemeinde das Eigentumsrecht an der Liegenschaft E.-Z. 2807, deren Gutsbestand die Kat.-Parz. 3001/1 (Rechte Bahngasse) bildet, erlangen, so erteilt die Gesellschaft behufs Eintragung der Parzelle in das Verzeichnis für das öffentliche Gut ihre Einwilligung, daß die im Lastenblatte dieser Liegenschaft sub Post 7 zu ihren Gunsten einverleibte Servitut grundbücherlich gelöscht werde, wobei jedoch die den Inhalt dieser Servitut bildende Verbindlichkeit ihrem vollen Umfange nach als Verpflichtung der Gemeinde Wien auch fernerhin aufrecht zu bleiben hat.

Diese Verpflichtung der Gemeinde erlischt jedoch, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch die gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

## Art. XXIII. Vereinbarung für den Fall der Demolierung des Kanales.

Sollte der Wiener-Neustädter-Kanal als wasserführende Anlage aufgelassen werden, hat die Gemeinde Wien die Wahl, entweder der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, bezw. ihren

Rechtsnachfolgern die Herausnahme des Kanalmauerwerkes zu gestatten oder ihr für dasselbe eine Pauschalvergütung von 40.000 K zu leisten, in welchem letzterem Falle der Gemeinde die freie Verfügung über das Objekt samt Zubehör, insofern sich dasselbe in ihrem Grundeigentume befindet, zusteht.

Art. XXIV. Umlegung der Verbindungsgeleise der Wiener Verbindungsbahn.

Die Gemeinde Wien ist damit einverstanden, daß die Verbindungsgeleise der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang zur Verbindungsbahn im gegenwärtigen Niveau der Frachtenbahnhof-Zufahrtsstraße zu den Hauptgeleisen 1 und 2 der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang derart umgelegt werden, daß diese Verbindungsgeleise sodann in einem weniger spitzen Winkel, als dies dormalen der Fall ist, die Straßenaxe kreuzen; hiedurch darf aber die eventuelle seinerzeitige Tieferlegung der Geleise der Verbindungsbahn an dieser Stelle nicht hintangehalten werden.

Art. XXV. Rechtsverhältnisse hinsichtlich der Kat.-Parz. 3158, III. Bezirk.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang anerkennt das Eigentumsrecht der Gemeinde an der im Verzeichnisse für das öffentliche Gut des III. Bezirkes eingetragenem und in dem angehefteten Plane A dargestellten Kat.-Parz. 3158, obwohl diese Parzelle in der Katastralmappe in die Kat.-Parz. 3158/1 und 2 unterteilt und in dem im Katastralmappen-Archiv erliegenden Parzellen-Protokolle die Kat.-Parz. 3158/2 als Eigentum der Eisenbahn Wien—Aspang bezeichnet ist.

Art. XXVI. Räumung und Erhaltung von Durchlässen.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang hat die Räumung und Erhaltung jener Durchlässe nach Erfordernis vorzunehmen, welche unter ihrem Bahnkörper und in dessen Verlängerung unter dem Wiener-Neustädter-Kanale, bezw. unter den der Gemeinde abgetretenen Grundflächen gelegen sind. Die hieraus erwachsenden Kosten werden zwischen der Gemeinde, der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft und der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang nach einem Verhältnisse aufgeteilt, welches den Längen der Eigentumsanteile entspricht.

Art. XXVII. Ersatzanspruch anlässlich der Gasrohrlegung am Rennwege.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang leistet auf alle Ansprüche Verzicht, welche sie aus Anlaß der Benützung der Bahnhof-Zufahrtsstraße für den allgemeinen Wagenverkehr anlässlich der Gasrohrlegung am Rennwege mit dem Schreiben vom 26. Februar 1900, Z. 1123, an die Gemeinde Wien gestellt hat.

Art. XXVIII. Überbrückung der Wiener Verbindungsbahn.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft erteilt vom Standpunkte der Interessen des Wiener-Neustädter-Kanales die prinzipielle Zustimmung, daß Überbrückungen der Wiener Verbindungsbahn in dem Gebiete zwischen der Beatrizgasse und der Meißtgasse hergestellt werden können, wobei jedoch die betreffenden Projekte im Einvernehmen mit der Gesellschaft aufzustellen sind.

Diese letztere Verpflichtung der Gemeinde erlischt jedoch, wenn der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch die gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungsrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

Art. XXIX. Abänderung der Verträge, betreffend die Pferdeschwemme und eine Wasserabgabe aus dem Wiener-Neustädter-Kanale in Simmering.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft geht die Verpflichtung ein, den zwischen ihr und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Bestandvertrag vom 15. März 1895, betreffend die Errichtung einer städtischen Pferdeschwemme im XI. Bezirke sowie den zwischen ihr und der Gemeinde Wien abgeschlossenen Vertrag vom 17. August 1854, bezw. 17. November 1877, bezw. 14. Juni 1890, betreffend die Abgabe von Wasser aus dem Wiener-Neustädter-Kanale zum Zwecke der Straßenbespizung im XI. Bezirke auf die Dauer von zehn Jahren nicht zu kündigen.

Der Gemeinde Wien bleibt auch während dieses Zeitraumes das ihr vertragsmäßig zustehende Kündigungsrecht gewahrt; nach Ablauf der Frist tritt das vertragsmäßige Kündigungsrecht der Gesellschaft wieder in Kraft.

Die im ersten Absätze dieses Artikels festgesetzte Verpflichtung der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft erlischt, wenn der Gesellschaft die von ihr behaupteten Rechte auf das im Wiener-Neustädter-Kanale abfließende Wasser rechtskräftig aberkannt und wenn auch die gegenwärtig auf Grund von Verträgen im Wiener Gemeindegebiete an dem Kanale bestehenden Wasserbenützungrechte und Wasserbezüge rechtskräftig als erloschen oder unwirksam erkannt werden sollten.

#### Art. XXX. Kreuzung des Wiener-Neustädter-Kanales und der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang durch städt. Objekte.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft räumt der Gemeinde Wien im Prinzipie das Recht ein, nach Einholung der etwa nach dem Gesetze erforderlichen behördlichen Genehmigung, den Wiener-Neustädter-Kanal durch Kanäle, Rohre, Kabel und sonstige unterirdische Objekte gegen einen in der üblichen Höhe zu bemessenden Anerkennungszins zu kreuzen. Für die betreffenden Detailprojekte ist die Zustimmung der Gesellschaft einzuholen. Dieselbe darf jedoch nicht verweigert werden, wenn durch die Ausführung des Projektes weder den Interessen der Gesellschaft, noch solchen Interessen dritter Personen, welche die Gesellschaft zu vertreten verpflichtet ist, Nachteile verursacht werden, oder wenn die Gemeinde für solche Nachteile eine angemessene Entschädigung zu leisten bereit ist.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang räumt der Gemeinde das Recht ein, den Bahnkörper durch Kanäle, Rohre, Kabel und sonstige unterirdische Objekte gegen einen in der üblichen Höhe zu bemessenden Anerkennungszins zu kreuzen. Die betreffenden Detailprojekte sind unter allen Umständen im Einverständnisse mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang zu verfassen; auch wird für den einzelnen Fall die Genehmigung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums vorbehalten. Die Bauausführung hat in allen Fällen in einer den Bahnbetrieb am wenigsten störenden oder belästigenden Weise im Einvernehmen mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang zu erfolgen, wobei die Gemeinde der Eisenbahn Wien—Aspang für alle hieraus etwa erwachsenden Mehrauslagen voll aufzukommen hat; auch haftet die Gemeinde der Eisenbahn Wien—Aspang in vollem Umfange für die sachgemäße Bauausführung und deren Effekt sowie für den Bestand und die Erhaltung solcher Herstellungen. Den Organen der Eisenbahn Wien—Aspang steht in allen Fällen die Überwachung der Arbeitsausführung zu, und ist sie berechtigt, wenn die Arbeiten nach Ansicht der technischen Organe der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang für den Bestand und Betrieb der Bahn gefährlich sein sollten, die Fortsetzung solcher Arbeiten zu sistieren, welcher Anordnung die Gemeinde zu entsprechen hat.

#### Art. XXXI. Wasserversorgungsanlage für das Eisenbahnhotel auf dem Plateau des Schneeberges.

Die Gemeinde Wien erhebt gegen die Erbauung einer Wasserversorgungsanlage für das Eisenbahnhotel auf dem Plateau des Schneeberges zum Zwecke der Ansammlung von Wasser für das Schneeberghotel keine Einwendung, insofern hiebei die volle und dauernde Sicherheit geboten wird, daß keine Beeinträchtigung der Hochquellenleitung herbeigeführt werde.

#### Art. XXXII. Gebühren.

Sollten von diesem Übereinkommen Gebühren bemessen werden, so bestreitet die Gemeinde die eine Hälfte, während die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft die andere Hälfte zu tragen hat, so daß der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang aus diesem Übereinkommen keinerlei Gebühren zur Last fallen. Die Gemeinde ist jedoch verpflichtet, dahin zu wirken, daß für dieses Übereinkommen die gesetzlich zulässigen Gebührenbegünstigungen erteilt werden. Die Kosten der grundbücherlichen Durchführung trägt jener Vertragsteil, zu dessen Gunsten die betreffende Einverleibung erfolgt.

#### Art. XXXIII. Verletzung über die Hälfte.

Sämtliche vertragsschließende Teile verzichten auf die Anfechtung dieses Übereinkommens wegen Verletzung über die Hälfte.

## Art. XXXIV. Zeitpunkt der Rechtswirksamkeit. — Ausfertigung des Übereinkommens.

Dieses Übereinkommen wird erst mit dem Zeitpunkte rechtswirksam, in welchem die Genehmigungen des Wiener Gemeinderates und der Eisenbahnbehörde, sowie das zur Veräußerung der städtischen Gründe erforderliche Landesgesetz vorliegen. Dasselbe wird in einem Exemplare ausfertigt, welches als eine allen Vertragsteilen gemeinsame Urkunde in der Verwahrung der Gemeinde verbleibt.

Die übrigen vertragsschließenden Teile erhalten auf Verlangen legalisierte Abschriften.  
Folgen die Unterschriften.

## Protokoll vom 4. November 1903, aufgenommen vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, Abt. VII.

Gegenstand der Besprechung ist die vom k. k. Eisenbahnministerium geforderte Abänderung des Übereinkommens, welches laut Protokoll vom 15. April 1901, M.-Z. 83.439 ex 1900, zwischen der Gemeinde Wien im eigenen Namen und als Nachhaberin der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien einerseits und der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer andererseits abgeschlossen worden ist.

Um dem Erlasse des k. k. Eisenbahnministeriums vom 6. August 1901, Z. 25.020, zu entsprechen, womit die Bedingungen bekanntgegeben wurden, unter welchen die Genehmigung des oberwähnten Übereinkommens seitens des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgen könnte, wurde folgendes

**Nachtrags-Übereinkommen**

geschlossen, welches einen integrierenden Bestandteil des Übereinkommens vom 15. April 1901, M.-Z. 83.439 ex 1900, bildet und zu seiner Rechtswirksamkeit der Genehmigung des Wiener Gemeinderates und rücksichtlich der mit der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang getroffenen Vereinbarungen noch der Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums bedarf.

Der Artikel XIII des Protokollar-Übereinkommens vom 15. April 1901 (Baulinie für die Aspangstraße) bleibt in seiner gegenwärtigen Fassung aufrecht, es wird jedoch vereinbart, daß diesem Artikel nicht mehr der dem zitierten Protokollar-Übereinkommen angeschlossene Plan, sondern der diesem Nachtrags-Übereinkommen beigezeichnete Plan zugrunde liegen soll.

Der Artikel XV des Protokollar-Übereinkommens vom 15. April 1901, M.-Z. 83.439 ex 1900, tritt in seiner gegenwärtigen Fassung außer Kraft und hat nunmehr zu lauten wie folgt:

Art. XV. Baulinien zwischen dem Aspangbahnhofe und dem Arsenalwege. Durchführung der Straße in der Verlängerung der Landstraße Hauptstraße.

Punkt 1. Die Gemeinde Wien leistet dafür Gewähr, daß die Baulinien für den Grundkomplex, welcher zwischen dem Arsenalwege und der in dem betreffenden Plane mit blauer Farbe strichpunktirten Grenzlinie x y liegt und aus Teilen der Liegenschaften E.-Z. 55 und 1958 (Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft), 2368 (Eigentum der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang), 1959 (Eigentum der Société belge de chemins de fer) sowie aus den Liegenschaften E.-Z. 54 und 2481 städtische Wasenmeisterei (Eigentum der Gemeinde Wien), sämtlich inliegend in dem Grundbuche für den III. Bezirk in Wien, besteht, nach den aus diesem Plane ersichtlichen roten Linien bestimmt werden und bis zur vollständigen Verbauung bestimmt bleiben.

Die Gemeinde Wien erteilt ferner ihre Zustimmung, daß die Grundflächen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer, für welche diese Baulinienbestimmung erfolgt, nach eingeholter baubehördlicher Genehmigung parzelliert und verbaut werden.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und die Société belge de chemins de fer verpflichten sich, sämtliche nach Durchführung dieser Parzellierung nicht zu Baustellen entfallenden Teilflächen ihrer obigen Liegenschaften unentgeltlich zu Straßen- oder sonstigen öffentlichen Zwecken an die Gemeinde Wien abzutreten, gleichgültig, ob nach der Bauordnung für Wien für diese Grundflächen eine Schadloshaltung zu leisten ist oder nicht. Außerdem treten die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft und die Société belge de chemins de fer unabhängig von dieser Parzellierung die von ihren Liegenschaften E.-Z. 1958 (Eigentum

der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft) und E.-Z. 710 (Eigentum der Société belge de chemins de fer) in die projektierte neue Straße in der Verlängerung der Landstraße Hauptstraße gegen das Arsenal fallenden Teilflächen dieser Liegenschaften unentgeltlich zu Straßenzwecken an die Gemeinde Wien ab.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und die Société belge de chemins de fer übernehmen die Verpflichtung, binnen Jahresfrist nach Rechts-wirksamkeit des Übereinkommens vom 15. April 1901 und dieses Nachtrags-Übereinkommens um die baubehördliche Genehmigung der Parzellierung anzufuchen und die rechtskräftige Parzellierung innerhalb eines weiteren Jahres grundbücherlich durchzuführen. In derselben Frist haben die nach dem vorigen Alinea erforderlichen Straßengrundabschreibungen für die Verlängerung der Landstraße Hauptstraße zu erfolgen.

Die Übergabe der hiernach zu Straßen- und sonstigen öffentlichen Zwecken abzutretenden Gründe in den physischen Besitz der Gemeinde Wien findet statt, sobald und soweit dies durch die fortschreitende Verbauung oder Straßenherstellung erfordert wird. Sämtliche Straßengründe sind im richtigen Niveau zu übergeben; bis zur Übergabe der Gründe steht den Gesellschaften deren Benützung zu.

Die Gemeinde Wien ist damit einverstanden, daß die infolge der Parzellierung zu den Baustellen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft entfallenden Teile der Kat.-Parz. 3058/2 (Arsenalweg), eingetragen im Verzeichnisse für öffentliches Gut des III. Bezirkes und der Kat.-Parz. 1229, inliegend im Grundbuche des III. Bezirkes Landstraße unter E.-Z. 1963, in diese Baustellen einbezogen werden und verpflichtet sich, diese Grundteile anlässlich der grundbücherlichen Durchführung der Parzellierung ohne besondere Entschädigung in das Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft zu übertragen. Die Übergabe dieser Grundteile in den physischen Besitz der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft findet jedoch erst dann statt, wenn die angrenzenden Flächen der künftigen Gürtelstraße seitens der Austro-belgischen Eisenbahngesellschaft an die Gemeinde übergeben werden.

Punkt 2. Falls die Staatsverwaltung ausdrücklich darauf verzichtet, den Grundkomplex, welcher zwischen der im Punkte 1 erwähnten Grenzlinie x y und dem Aspangbahnhofe gelegen ist und aus Teilen der Liegenschaften E.-Z. 55, 700, 1958 (Eigentum der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, E.-Z. 2368 (Eigentum der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang), E.-Z. 1959 (Eigentum der Société belge de chemins de fer) und aus der Liegenschaft E.-Z. 710 (Eigentum der Société belge de chemins de fer), sämtlich inliegend im Grundbuche für den III. Bezirk in Wien, besteht, für die Erweiterung des Aspangbahnhofes in Wien in Anspruch zu nehmen, werden die Baulinien für diesen Grundkomplex nach jenen Linien bestimmt werden, welche in dem betreffenden Plane mit blauer Farbe eingezeichnet sind. Hierfür leistet die Gemeinde Wien die Gewähr.

Wenn von der Staatsverwaltung der erwähnte Verzicht ausgesprochen wird, wird die Gemeinde Wien ihre Zustimmung erteilen, daß die in diesem Grundkomplexe enthaltenen Grundflächen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer auf Grund der bestimmten Baulinien nach eingeholter baubehördlicher Genehmigung parzelliert und verbaut werden.

Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft, die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und die Société belge de chemins de fer haben binnen einem Jahre nach Abgabe der mehrerwähnten Verzichtserklärung seitens der Staatsverwaltung um die baubehördliche Genehmigung der Parzellierung nach den bestimmten Baulinien anzufuchen, die rechtskräftige Parzellierung innerhalb eines Jahres grundbücherlich durchzuführen und hiebei sämtliche nicht zu Baustellen entfallende Teilflächen obiger Liegenschaften — soweit die Abtretung nicht schon auf Grund des Punktes 1 erfolgt ist — unentgeltlich zu Straßen- oder sonstigen öffentlichen Zwecken an die Gemeinde Wien abzutreten, gleichgültig, ob nach der Bauordnung für Wien für diese Fläche eine Schadloshaltung zu leisten ist oder nicht. Für die an der südwestlichen Grenze des heutigen Aspangbahnhofes in Wien durch die neue Baulinienbestimmung entstehende Längenstraße erstreckt sich diese Verpflichtung zur unentgeltlichen Grundabtretung nur auf die Breite von 12 m.

Die Übergabe der hiernach zu Straßen- und sonstigen öffentlichen Zwecken abzutretenden Gründe in den physischen Besitz der Gemeinde Wien findet statt, sobald und soweit dies durch die fortschreitende Verbauung erforderlich wird. Die Straßengründe sind im richtigen Niveau zu übergeben; bis zur Übergabe dieser Gründe steht den Gesellschaften deren Benützung zu.

Punkt 3. Die Gemeinde Wien wird die grundbücherliche Löschung der Demolierungsverbindlichkeiten, welche auf den in den vorigen beiden Punkten erwähnten Gründen der Austro-belgischen Eisenbahn-Gesellschaft, der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und der Société belge de chemins de fer haften, bewilligen, sobald die betreffenden Baulichkeiten demoliert sind,

Punkt 4. Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft und die Société belge de chemins de fer räumen der Gemeinde Wien hinsichtlich des auf den Kat.-Parz. 1231/34, 1231/12, 1233/10 und 1237/1 liegenden 870 mm Rohrstranges der Hochquellenleitung die Servitut der Duldung des Bestandes sowie der Erhaltungs- und Auswechslungsarbeiten ein. Die Gemeinde Wien wird jedoch die Löschung dieser Servitut bewilligen, sobald die Abschreibung derjenigen Flächen, in welchen der Rohrstrang sich befindet, aus dem Grundbuche und die Eintragung derselben in das Verzeichnis für das öffentliche Gut seitens der beiden Gesellschaften durchgeführt werden soll.

Punkt 5. Behufs Durchführung der in der Verlängerung der Landstraße Hauptstraße gegen das Arsenal zu projektierten neuen Straße räumen die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft der Gemeinde Wien das bürgerlich sicherzustellende Recht ein, diese neue Straße nach den im Plane H bezeichneten Linien über die im Eisenbahnbuche für die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang, Bahnbestandblatt, Art. 1, Katastral-Gemeinde Wien, III. Bezirk inneliegende Bahnparzelle 1241/1, bezw. über die in der Grundbucheinlage 3. 700 des III. Bezirkes inneliegende Kat.-Parzelle 3202/1 unter den in diesem Punkte aufgestellten Bestimmungen durchzuführen und die belasteten Grundflächen als öffentlichen Gemeindegeweg und zum Einbaue von Kanälen, Kabeln, Wasserleitungsrohren, Straßenbahngleisen samt Zubehör und ähnlichen in den öffentlichen Gemeindegewegen von Wien vorkommenden Objekten zu benützen, den weiteren Bestand dieser Straße samt allen Einbauten zu dulden und auch die daran erforderlichen Erhaltungs- und Rekonstruktionsarbeiten zu gestatten. Selbstverständlich ist hiebei, insoweit der Wiener-Neustädter-Kanal besteht, auf denselben Rücksicht zu nehmen und sind in allen Fällen die etwa erforderlichen behördlichen Genehmigungen einzuholen.

Hinsichtlich der Herstellung des Straßenzuges im Bereiche der beiden vorerwähnten Parzellen wird nachstehendes vereinbart:

- a) Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang hat den in die neue Straße fallenden Teil der Bahnparzelle 1241/1 in das richtige Niveau zu bringen und die zur Überführung dieser Straße durch die Aspangbahn erforderlichen Objekte, die Stützmauern für das Bahnplanum und die Abhöschungen und Abgrenzungen ihrer Grundflächen gegen das tiefer liegende Straßenniveau auf ihre Kosten herzustellen und obliegt ihr auch auf ihre Kosten die Erhaltung aller dieser Anlagen.
- b) Die Austro-belgische Eisenbahn-Gesellschaft verpflichtet sich, das zur Führung der Straße über den Wiener-Neustädter-Kanal erforderliche Objekt (Dücker) herzustellen und dauernd instand zu halten.

Die Projekte für die unter a) und b) angeführten Herstellungen sind unter Festhaltung der heutigen Nivellette und Trasse der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien zu verfassen, und unterliegen selbstverständlich der Genehmigung der kompetenten Behörden.

- c) Die Herstellung und Erhaltung der Straßendecke hat auf Kosten der Gemeinde Wien zu erfolgen.

Die Gemeinde Wien behält sich vor, auf ihre Kosten bei Gelegenheit der von den beiden Gesellschaften vorzunehmenden Arbeiten einen Unratskanal und einen Kanal für ein Wasserleitungsrohr in der neuen Straße herzustellen, und im Falle des Erfordernisses auch den 870 mm Rohrstrang der Hochquellenleitung dem neuen Straßenzuge entsprechend umzulegen.

Sämtliche in diesem Punkte angeführten Herstellungen haben derart zu erfolgen, daß die Straße binnen längstens sechs Jahren nach Rechtswirksamkeit des Übereinkommens vom 15. April 1901 und dieses Nachtrags-Übereinkommens dem öffentlichen Verkehre übergeben werden kann. Die näheren Bestimmungen über die Reihenfolge aller in Betracht kommenden Bauarbeiten bleiben seinerzeit einer besonderen, von der Gemeinde Wien anzuveraumenden Verhandlung vorbehalten; hiebei wird auch der Zeitpunkt für die Übergabe der gemäß Punkt 1 zur neuen Straße in der Verlängerung der Landstraße Hauptstraße gegen das Arsenal abzutretenden Grundflächen bestimmt werden.

Die in diesem Punkte enthaltenen Verpflichtungen der beiden Gesellschaften sind bürgerlich sicherzustellen.

Punkt 6. Die Gemeinde Wien räumt im Prinzipie der k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und ihren Rechtsnachfolgern das Recht ein, die im vorigen Punkte angeführte neue Straße mit weiteren Geleiseanlagen zu übersetzen, wobei schon heute festgesetzt wird, daß die lichte Höhe der Übersetzungsobjekte, gemessen vom Straßenniveau bis zur Konstruktions-Unterkannte, mindestens 4·20 m betragen muß.

Die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang und ihre Rechtsnachfolger haben die Kosten der Herstellung und Erhaltung dieser Übersetzungsobjekte zu tragen und dürfen aus diesem Anlasse der Gemeinde Wien keine wie immer gearteten Kosten erwachsen.

Punkt 7. Im Falle die k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang von der Société belge de chemins de fer die Liegenschaft C.-Z. 710, Grundbuch des III. Bezirkes Landstraße, erwerben sollte, übernimmt sie alle Rechte und Pflichten, welche der Société belge de chemins de fer aus diesem Übereinkommen erwachsen sind.

Dieses Nachtrags-Übereinkommen wird in einem Exemplare ausgefertigt, welches als eine allen Vertragsteilen gemeinschaftliche Urkunde in der Verwahrung der Gemeinde Wien verbleibt.

Die übrigen vertragsschließenden Teile erhalten auf Verlangen legalisierte Abschriften.

Dieses Nachtrags-Übereinkommen wurde mit dem Beschlusse des Wiener Gemeinderates vom 20. November 1903 genehmigt.

## B. Verkehrsmittel.

### a) Lohnfuhrwerk.

#### 1. Fiaker und Einspänner.

Auch in diesem Berichtsjahre ist die langersehnte Schaffung eines neuen Maximaltarifes und einer Betriebsordnung für Fiaker und Einspänner nicht durchgeführt worden. Wenngleich in der angedeuteten Richtung insofern ein Schritt nach vorwärts getan wurde, als die k. k. n.-ö. Statthalterei die Angelegenheit selbst in Angriff nahm, so sind die eingeleiteten Schritte doch über das Sammeln von Material und Besprechungen im Gegenstande nicht hinausgediehen. Im wesentlichen drehten sich die ganzen Verhandlungen um die Frage, ob der Fahrpreisanzeiger obligatorisch eingeführt werden soll oder nicht. Der Magistrat kam nur zweimal in die Gelegenheit, zu dieser Frage Stellung zu nehmen u. zw. einmal aus Anlaß einer am 17. Jänner von der k. k. n.-ö. Statthalterei veranstalteten unverbindlichen Besprechung, welcher 2 Vertreter des Magistrates und 1 Vertreter des Stadtbauamtes beiwohnten, das anderemal über Auftrag der k. k. n.-ö. Statthalterei zur Erstattung eines Gutachtens über die Fuhrwerkerfrage im allgemeinen. Dieses Gutachten lautete nun dahin, daß der derzeit in Kraft stehende Maximaltarif für das Fiaker- und Einspännergewerbe zweifellos reformbedürftig ist, zumal derselbe ungerechtfertigte und jedesfalls nicht systematisch aufgebaute Ansätze enthält. In Hinsicht auf den Tagameterapparat wurde darauf hingewiesen, daß dieser Apparat als Maschine selbstverständlich alle Vor- und Nachteile einer solchen an sich trägt und keineswegs ein ideales Mittel zur Fahrpreisbestimmung bildet, da er gerade dort, wo er wegen der bedeutend höheren Leistung naturgemäß auch einen höheren Fahrpreis anzeigen soll, nämlich bei der Bergfahrt, genau denselben Preis, wie für die gleiche zurückgelegte Strecke auf ebenem Terrain oder in der Talfahrt, anzeigt. Es ist mithin beim Fahrpreisanzeiger auf die Quantität und Qualität der Leistung nicht nur keine Rücksicht genommen, sondern geradezu das Gegenteil der Fall und daher der Forderung des § 52 der G.-D. nicht entsprochen. Überdies sind Eingriffe in den Apparat immerhin möglich und genügt auch nicht der Hinweis auf die verschiedenen Städte

Deutschlands, da in diesen die Verhältnisse insbesondere in Hinsicht auf das Terrain ganz verschieden liegen. Der Taxameterapparat hat sich während der Zeit seines fakultativen Bestandes nicht eingebürgert und ist dies ein Beweis hiefür, daß auch das fahrende Publikum den Apparat nicht wünscht. Auf Grund dieser Erwägungen kam der Magistrat zu der Überzeugung, daß der Apparat technisch noch nicht so vollkommen ist, um gegen widerrechtliche Eingriffe ausreichende Gewähr zu bieten, sowie daß er weder den örtlichen Verhältnissen, noch den Bestimmungen der Gewerbeordnung entspricht.

Nebst dieser großen Frage gab es noch verschiedene kleinere, die der Lösung harrten und eine solche auch gefunden haben. So wurde mit dem Statthaltereierlasse vom 9. Juni, entschieden, daß gegen die Aufstellung von Kraftwagen an Stelle der Pferdewagen bei Einhaltung der für die ersteren geltenden Vorschriften und der sachlich nicht bloß den Pferdebetrieb regelnden Bestimmungen der Betriebsordnung für Fiaker und Einspännerlohnfuhrwerke kein Anstand besteht, wenn der einzelne Kraftwagen nach der vom Magistrate im Einvernehmen mit der k. k. Polizei-Direktion aus Sicherheitsrückichten zu treffenden Anordnung gegenüber dem Pferdefuhrwerke des betreffenden Standplatzes isoliert aufgestellt und wenn der nach der Konzession für den Pferdebetrieb in jedem Falle maßgebende Maximaltarif eingehalten wird.

Desgleichen wurde mit dem Statthaltereierlasse vom 14. Dezember, Z. Ia — 3411, prinzipiell ausgesprochen, daß den Anrainern eines öffentlichen Lohnfuhrwerkstandplatzes ein Recht zur Rekursführung gegen die behördliche Errichtung eines Standplatzes nicht zusteht, daß vielmehr die Ermittlung und Bestimmung der Standplätze für Fiaker- und Einspännerwagen durch die Gewerbebehörde zu erfolgen hat und die privaten Interessenten einen Einfluß auf diese Ermittlung nicht haben.

Fiaker. — Die Anzahl der Fiaker-Lizenzen blieb mit 997 unverändert.

Neu errichtet wurden ein Fiakerstandplatz für 6 Wagen in der Wiesingerstraße vor den Häusern 6 und 8, an der Ecke des Alpernplatzes, und in der Falkestraße für 4 Wagen. Ferner wurde für die Fiakerwagen des Hauptstandplatzes I., Stefansplatz ein Teilstandplatz vor dem Hause I., Stefansplatz Nr. 9 auf die Dauer eines Jahres, jedoch nur für 3 Wagen und nur während der Nachtstunden für die Zeit vom 1. Oktober bis 1. April bewilligt. Desgleichen wurde vor dem Hause Nr. 4 der Schellinggasse für 3 Fiakerwagen ein Nachtstandplatz für die Zeit von 1/2 12 Uhr nachts bis 4 Uhr früh geschaffen und haben diesen Standplatz die Fiaker der Weihburggasse Nr. 29—31 zu beziehen. Überdies wurde noch zum Fiakerhauptstandplatz in der Mariahilferstraße Nr. 87 ein Teilstandplatz vor dem Hotel „Palace“, VI., Mariahilferstraße 99 u. zw. versuchsweise für 2 Wagen freiert.

Erweitert wurde der Fiakerstandplatz I., Akademiestraße in der Weise, daß 3 Wagen in der Seitenfahrbahn (Zufahrtsstraße der Ringstraße) neben dem Trottoir vor dem Grand Hotel aufgestellt wurden.

Änderungen an bestehenden Standplätzen wurden in folgender Weise vorgenommen:

Den Fiakern des Standplatzes I., Freieung wurde das ausschließliche Recht zur Benützung des Standplatzes in der Teinfaltstraße vor dem Hause Nr. 6 und den Fiakern des Standplatzes in der Habsburger-—Reitschulgasse das ausschließliche Recht zum Befahren des Standplatzes in der Löwelstraße mit der für jeden dieser Standplätze systemisierten Wagenanzahl eingeräumt. Weiters wurde über Wunsch des k. u. k. Obersthofmeisteramtes der Aufstellungsmodus für die Fiaker des Standplatzes in der Habsburger-

gasse dahin geregelt, daß die in Betracht kommenden Fuhrwerker sich in einer Doppelreihe unter Freihaltung des Einganges in die k. k. Hofapotheke aufzustellen haben. Desgleichen wurde der Standplatz I., Wollzeile definitiv geregelt.

Hinsichtlich des Fiakerstandplatzes in der Wallfischgasse wurde angeordnet, daß künftighin von 10 Uhr nachts an nur mehr 4 Wagen vor der Gartenanlage des sog. Trocadero-Gebäudes aufgestellt werden dürfen, die übrigen Fuhrwerke des ersterwähnten Standplatzes aber in der Wallfischgasse unterhalb der Akademiestraße gegen die Schwarzenberggasse zur Aufstellung gelangen müssen.

Mit Rücksicht auf die verschiedenen Arbeiten am Donaukanale, insbesondere den Bau der Marienbrücke, erschienen während des Jahres mehrfache Verfügungen bezüglich des Fiakerstandplatzes II., Obere Donaustraße notwendig und wurde schließlich nach Durchführung der erwähnten Arbeiten angeordnet, daß die seinerzeit vor das Café Fezer gewiesenen Wagen wieder daselbst, nämlich Praterstraße 8, die seinerzeit vor die Häuser 28 bis 34 Obere Donaustraße gewiesenen Fiaker wieder ihren früheren Standplatz zu besetzen haben.

Bezüglich des Fiakerstandplatzes Mariahilferstraße 85 und 89 wurde die Anordnung getroffen, daß 3 Wagen vom Gasandelaber Ecke der Mariahilferstraße und Esterházygasse an aufzustellen sind, wogegen 2 Wagen zwischen den Einfahrten der Häuser 87 und 89 und 2 Wagen zwischen den Einfahrten in die Häuser 89 und 89a Aufstellung zu nehmen haben.

Einspänner. — Neue Konzessionen wurden nicht erteilt, dagegen sind 2 Konzessionen in Abfall gekommen und betrug daher die Anzahl der aufrecht bestehenden Gewerbsberechtigungen in den Bezirken 1763.

Neu errichtet wurde ein Einspännerstandplatz für 6 Wagen in der Wiesingerstraße vor der Front des neuen Postsparkassengebäudes. Ferner wurde für die Einspänner des Hauptstandplatzes I., Rüntnerstraße Nr. 55 ein Teilstandplatz für 4 Wagen in der Wallfischgasse vor dem Hause Nr. 4 errichtet. In gleicher Weise erhielten die Einspänner des Ferdinandsplatzes einen Teilstandplatz für 3 Wagen vor dem Hause I., Franz Josefs-Bai Nr. 3. Den Einspännern des Standplatzes in der Weihburggasse wurde ein neuer Teilstandplatz I., Schellinggasse, Ecke der Weihburggasse für 2 Wagen, jedoch nur für die Nachtstunden von  $\frac{1}{2}$  12 Uhr bis 4 Uhr früh errichtet. Infolge Demolierung der Häuser 8—12 der Rußdorferstraße mußte der daselbst befindliche Einspännerstandplatz verlegt werden und wurde den in Betracht kommenden Fuhrwerkern ein provisorischer Standplatz vor den Häusern Nr. 3 und 5 der Rußdorferstraße zugewiesen.

Mit Rücksicht auf die Regulierung der Simmeringer Hauptstraße mußten die vor den Häusern Nr. 50, 60 und 94 dieser Straße bestandenen Einspännerstandplätze aufgelassen werden und wurden an deren Stelle 2 neue Standplätze, u. zw. vor dem Hause Nr. 58 der Simmeringer Hauptstraße für 3 Wagen und vor dem Hause Nr. 99 für 2 Wagen neuerrichtet. Für die Einspänner des Hauptstandplatzes auf dem Lerchenfeldbergürtel Nr. 53 wurde in der Ottakringerstraße nächst den Häusern Nr. 205 und 207 ein neuer Teilstandplatz für 2 Wagen geschaffen. An Stelle des aus öffentlichen Rücksichten aufgelassenen Einspännerstandplatzes in der Wattgasse wurde ein neuer Standplatz vor dem Hause Wichtelgasse Nr. 84 bestimmt. Desgleichen wurde der Einspännerteilstandplatz vor dem Hause XXI., Pragerstraße Nr. 76 aufgelassen und hiefür ein neuer Teilstandplatz vor dem Hause Nr. 91 der genannten Straße errichtet.

Eine Erweiterung erfuhr der Einspännerstandplatz I., Bellariastraße Nr. 2—4 dadurch, daß den Fuhrwerkern dieses Standplatzes gestattet wurde, in der Zeit von 1/2 10 Uhr abends bis zum Schlusse der Vorstellungen im Deutschen Volkstheater ihre Wagen vor den Häusern 8—12 der Bellariastraße aufzustellen.

Neu geregelt wurden die Aufstellungsmodalitäten für die Einspännerstandplätze I., Kupferschmiedgasse, I., Am Hof, II., Taborstraße, III., Reiznerstraße, VI., Mariahilferstraße 99 und 101 und IX., Porzellangasse nächst der Berggasse.

Eine teilweise Verlegung erfuhr der Einspännerstandplatz in der Giselstraße, indem ein Teil der zugewiesenen Wagen auf dem Standplatz Karlsplatz und in die verlängerte Kärntnerstraße überstellt wurde.

Taxameterwagen. — An Taxameterapparaten hatte die österr. Taxameterunternehmung am Ende des Berichtsjahres bei Fiakern 4 und bei Einspännern 93 in Verwendung. Der Mietpreis betrug zufolge der getroffenen Vereinbarungen 50 Heller pro Tag. Nach den tatsächlichen Eingängen ergab sich jedoch per Taxameter und Tag nur ein Mieterlös von 37 Hellern. An Aufmontierungsgebühr wurde einheitlich bei Fiakern und Einspännern 20 K berechnet.

Die Internationale Taxametergesellschaft hatte mit Ende des Jahres keinen Apparat mehr in Verwendung.

## 2. Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

In Hinblick auf das Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe sind besondere Veränderungen nicht zu verzeichnen und es ist nur zu bemerken, daß das Stadtlohnfuhrgewerbe mit Ende des Berichtsjahres von 335 Personen mit 1114 Lizenzen ausgeübt wurde; es ist somit eine stetige Vermehrung dieser Fuhrwerke zu konstatieren.

## 3. Stellwagen.

In Bezug auf das Stellfuhrwesen ist zunächst hervorzuheben, daß der Automobilbetrieb teilweise zur Einführung gelangte, indem die Vienna General Omnibus Company limited den im Jahre 1905 begonnenen Versuch mit Automobilstellwagen fortsetzte und mit Bewilligung des Wiener Magistrates vom 11. April 3 einer Probefahrt unterzogene Automobilwagen, ferner mit Bewilligung vom 15. Mai und vom 13. Dezember je einen Automobilstellwagen in Verkehr brachte.

Da der Magistrat der genannten Gesellschaft die Bewilligung von 5 Stehplätzen im Innern eines solchen Automobilstellwagens sowie die Anbringung von Galeriestützen versagt hatte, so mußte über diese Fragen im Rekurswege entschieden werden und gestattete die k. k. n.-ö. Statthalterei beides mit den Erlässen vom 30. bezw. 31. Mai.

Nebst der genannten Gesellschaft hat aber auch die Gemeinde Wien im Berichtsjahre eine neue Konzession zum Betriebe von 3 Automobilstellwagen erlangt.

Da Johann Hackenberg seine Lizenz auf der Route Klosterneuburg—Wien und Gustav Trösch seine 2 Lizenzen auf der Route Asperrn a. d. Donau—Wien außer Betrieb setzten, so ergibt sich unter Berücksichtigung der an die Gemeinde Wien erteilten Konzession keine Änderung der Anzahl der Stellwagen-Lizenzen und wurde der Verkehr im Berichtsjahre durch folgende 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. Alois Hengl mit 15 Lizenzen auf der Route „Mauer—Wien“.

5. M. & Th. Kizlers Erben mit 16 Lizenzen auf der Route „Ottakring—Stefansplatz“.

6. Franz Prezel mit 1 Lizenz auf der Route „Schwadorf—Wien“.

7. Johann Redler mit 1 Lizenz auf der Route „Fischamend—Wien“.

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

Die seinerzeit dem Grafen Dubsky verliehenen Konzessionen zum Stellwagenverkehre auf den Routen „Schottentor—Stadtbahnstation Hauptzollamt“ und „Kaiser Ferdinandsplatz—Karlsplatz“ wurden im abgelaufenen Jahre vom Magistrate neuerdings zurückgenommen, jedoch wurde die Entscheidung im Rekurswege von der k. k. n.-ö. Statthalterei aufgehoben; die Lizenzen sind aber nicht in Betrieb gesetzt worden. Desgleichen hat die Gemeinde Wien ihre Lizenzen nicht ausgeübt.

Der Stellfuhrinhaber Franz Bernwieser erhielt gleich wie im Vorjahre für die Aufrechterhaltung des Stellwagenverkehrs auf der Linie Pöbleinsdorf—Salmansdorf von der Gemeinde eine Subvention von 2000 K.

Im Berichtsjahre wurden auch einigen Stellfuhrinhabern Tarifänderungen bewilligt. So wurde der Vienna General Omnibus Company limited am 22. März die Erhöhung erhöhter Tarife auf 2 Monate bewilligt und diese Bewilligung sohin wiederholt verlängert. Die Erhöhung betrug ungefähr 2 Heller pro Fahrzone. Desgleichen wurde der Stellfuhrunternehmung M. & Th. Kizlers Erben eine geringfügige Tarifierhöhung zugestanden.

Mit Rücksicht auf ein bestimmtes lokales Bedürfnis wurde der Vienna General Omnibus Company limited bewilligt, während der Schauausstellung Buffalo Bills Stellwagen zum Ausstellungsplatze nächst der Rotunde und für den Tag der Ruderregatta zur Befahrung der Strecke zum Regattafestplatze in Verkehr zu setzen und weiters für den Allerheiligenverkehr die Vermehrung der Stellwagen zum Zentralfriedhofe gestattet.

Verschiedene Beschwerden über Übelstände auf den Stellwagenhalteplätzen am Stefansplatz gaben dem Magistrate Anlaß, die Vienna General Omnibus Company limited zu beauftragen, die Wagen daselbst nicht länger halten zu lassen, als zum Einsteigen und Aussteigen der Fahrgäste unbedingt an Zeit nötig ist.

Standplatzänderungen sind folgende hervorzuheben:

Die vielbeklagten Übelstände auf dem Umspannpferdestandplatze in der Triesterstraße sowie die Regulierung des Maßleinsdorferplatzes gaben dem Magistrate den Anlaß, anzuordnen, daß die Vienna General Omnibus Company limited ihre Stellwagen nächst dem neu entstandenen Baublocke am Maßleinsdorferplatze und die Umspannpferde in der Seitenfahrbahn des Wiedener Gürtels aufzustellen habe, wogegen der Pferdestandplatz im X. Bezirke gänzlich aufgelassen wurde. Eine entsprechende Regelung erfuhr auch der Stellwagenstandplatz im XVII. Bezirke, Elterleinplatz und der Umspannpferdestandplatz der genannten Gesellschaft in der Rößergasse. Nach diesen Anordnungen sind am Elterleinplatze nächst der Gartenanlage gegenüber den Häusern 11, 12, 13 künftighin nur 3 Omnibusse aufzustellen. Die Umspannpferde wurden mit

derselben Verfügung definitiv vor das Haus Rößergasse 31 gewiesen. Da die von der Vienna General Omnibus Company limited in der Mayerhofgasse zur Unterbringung von Vorspannpferden aufgestellte Hütte wiederholt Anlaß zu Beschwerden der Einwohner der benachbarten Häuser gab, so wurde der Gesellschaft die Beseitigung dieser Hütte aufgetragen.

## b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

### 1. Donauström.

In der Sitzung der Donauregulierungs-Kommission von 23. März wurde beschlossen, der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft den von ihr bis zum Jahre 1925 gepachteten Landungsplatz Praterkai bis auf weitere 30 Jahre, d. i. bis zum Jahre 1955 zu verpachten. Weiters wurde der prinzipielle Beschluß gefaßt, der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft im Falle der Zustimmung des k. k. Eisenbahnministeriums und der k. k. n.-ö. Statthalterei, ein Stück des öffentlichen Landeplatzes zwischen der Reichsbrücke und der Staatseisenbahnbrücke pachtweise zu überlassen.

In der Sitzung der Donauregulierungs-Kommission von 31. Mai wurde mitgeteilt, daß nach dem nunmehr abgeschlossenen Berichte über den Winterstand im Freudenauer Hafen in der diesjährigen Winterperiode 304 Schiffsobjekte, die höchste Zahl seit Bestand des Hafens, daselbst überwintert haben.

### 2. Donaukanal.

In Angelegenheit der sogenannten Kaiserbadschleufe hat der Gemeinderat in seiner Sitzung vom 6. Juli beschlossen, die Beschwerde gegen die Entscheidung des k. k. Ministeriums des Innern vom 17. Mai 1906, bezw. des k. k. Ackerbauministeriums vom 12. Dezember 1905 an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen, da 1. ausgesprochen wurde, daß die Anlage einer wasserrechtlichen Bewilligung nicht bedarf, 2. über die Frage der Kompetenz für den Hochbau des Schützenhauses nicht entsprochen wurde, und da 3. ausgesprochen wurde, daß eine Kollaudierung im Sinne des § 92 des Wasserrechtsgesetzes nicht stattzufinden habe.

Bezüglich des Ausbaues im untersten Teile des Donaukanales hat der Stadtrat in der Sitzung vom 15. Juni beschlossen, der Donauregulierungs-Kommission mitzuteilen, daß die Gemeinde nicht in der Lage ist, dem Projekte für die Zusammenlegung des 3. und 4. Stauwerkes im Donaukanale, in der Weise, daß anstatt dieser beiden Stauwerke ein einziges Stauwerk zirka 1850 m unterhalb der Staatseisenbahnbrücke hergestellt werde, zuzustimmen. Hinsichtlich verschiedener unerledigt gebliebener Streitpunkte zwischen der Donauregulierungs-Kommission und der Gemeinde Wien bezüglich des Erdbergerländeplatzes haben Austragsverhandlungen im Dezember begonnen.

Der Verpachtung eines Teilstückes an Seb. Leißner (Erdbergerlände) wurde zugestimmt.

Von der Firma Rößler & Cie. wurde um die Bewilligung erjucht, im Donaukanale ein Wohnschiff für die von der Unternehmung beschäftigten Arbeiter aufstellen zu dürfen; trotz des Einspruches der Gemeinde Wien wurde diese Bewilligung von der k. k. n.-ö. Statthalterei erteilt, gegen welche Entscheidung der Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium eingebracht worden ist.

## C. Straßenpolizei.

### a) Kundmachungen.

Im Berichtsjahre wurden auf Grund des § 100 des Gemeindestatutes vom 24. März 1900, L.-G. und B.-Bl. Nr. 17, seitens des Magistrates nachstehende straßenpolizeiliche Kundmachungen erlassen u. zw. vom:

1. 20. Mai, M.-Abt. IV, 328/05, betreffend das unbefugte Schuttableeren;
2. 2. Oktober, M.-Abt. IV, 2502, betreffend den Allerheiligenverkehr zum und vom Zentralfriedhofe;
3. 21. November, M.-Abt. IV, 3007/05, betreffend das Verbot der Durchfahrt durch einen Teil der Postgasse im I. Bezirke;
4. 30. November, M.-Abt. IV, 2530/05, betreffend die Regelung der Durchfahrt durch die Viadukte der Südbahn im Zuge der Laxenburger- und Triesterstraße im IV., bezw. V. und X. Bezirke.

### b) Fuhrwerksverkehr.

Die Ausbreitung des Verkehrs auf ein von Jahr zu Jahr sich vergrößerndes Straßennetz erfordert naturgemäß auch die Besetzung der neuen Knotenpunkte mit Sicherheitswachposten; da jedoch die staatlichen Zentralstellen trotz des Anwachsens der Wiener Bevölkerung eine Vermehrung der Sicherheitswachen nicht für nötig befunden haben, so mußten große Straßenstrecken und weite Bezirkeile ohne Wachposten bleiben, was zum Teil eine Minderung der Sicherheit des Verkehrs insbesondere zur Nachtzeit und zahlreiche Beschwerden der Bezirksvertretungen zur Folge hatte. Die bezüglichen Eingaben, in welchen wiederholt die Forderung nach Vermehrung der Sicherheitswache, wie nach Errichtung neuer Wachstuben in den entlegenen Bezirkeileilen erhoben wurde, sind im Wege der k. k. Polizei-Direktion befürwortend an die kompetenten staatlichen Behörden weitergeleitet worden.

### 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 186, ohne Plachen 47, von Plachen allein 244, zur Anbringung von Schaukästen 618, von Gewölbslaternen 1454.

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.

Im Berichtsjahre wurden folgende Einnahmen aus der Benützung städtischen Straßengrundes durch Private, Korporationen, Gesellschaften zc. erzielt:

Für bauliche Herstellungen, wie Luftsächte, Vorlegstufen, Rohrleitungen 59.667 K 47 h, für Ankündigungssäulen und Tafeln 67.522 K 82 h, für Portale,

Schaukästen, Plachen zc. 128.994 K 43 h, für Randelaber 949 K 86 h, für Baumaterial-Lagerplätze, Geleise über das Trottoir, Vorgärten 25.352 K 36 h, für elektrische Leitungen 28.927 K 66 h, für Tischausstellungen 85.626 K 45 h, für Verkaufsstände 17.365 K 20 h, für Fenster- und Türausbrechungen auf die Straße 497 K, an Platzgeldern der Lokalbahnen 1255 K 88 h, zusammen 416.159 K 13 h. — In der im vorjährigen Berichte genannten Summe von rund 600.000 K waren auch die erzielten Beträge für die Gestattung der Herstellung von Nisjaliten und sonstigen definitiven Herstellungen auf Straßengrund inbegriffen, welche jedoch richtiger auszuscheiden sind, da für die Genehmigung solcher Anlagen nicht ein jährlicher Platzzins gezahlt wird, sondern der erforderliche Straßengrund vom Interessenten käuflich erworben werden muß.

Durch die Firma Th. Soini sind im Berichtsjahre auf Grund des zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 14. November 1905, mit ihr abgeschlossenen Vertrages insgesamt 119 neue Ankündigungssäulen aufgestellt worden, davon 80 im I. Bezirke allein. Die sämtlichen Säulen sind ins Eigentum der Gemeinde übergegangen, während die genannte Firma die Plakatierung besorgt und jährlich einen Betrag von 14.766 K für diese Gestattung an die Gemeinde abführt.

#### 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 56.750 km erfahren. Die Gesamtlänge der Luftleitungen hat um 44.165 km, die der Kabelleitungen um 12.585 km zugenommen. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug die erstere 764.762 km, die letztere 341.283 km. Der Gesamtbestand des städtischen Telegraphen- und Telephonnetzes betrug somit 1106.045 km. Insgesamt waren 50 Feuerwehr- und Telegraphenstationen, 297 Telephonstationen, 594 automatische und Induktions-Feuermeldestellen eingerichtet. Die Gesamtzahl der städtischen Feuermeldestellen belief sich daher auf 941.

Mit Ende des Jahres war die Gemeinde Wien Abonnentin von 230 Telephonsprechstellen mit 85 Nebenstationen.

Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 47, da 3 Anlagen abgetragen wurden.

Behufs Bewilligungen von Kabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Leitungsmasten zc. wurden 185 Lokalkommissionen und etwa 800 Erhebungen vorgenommen.

Das Rohrpostnetz wurde um 2.90 km verlängert, dessen Länge beträgt am Ende des Berichtsjahres 63.298 km. Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 14.400 m; da 18.00 km alte Kabelstrassen als nicht mehr in Verwendung stehend tot gelegt worden sind, betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabelstrassen am Ende des Berichtsjahres 215.438 km.

Der Zuwachs an Kabelauführungsobjekten und Dachständern betrug am Ende des Berichtsjahres 24, der Abfall 2; somit wurde die Anzahl der Objekte um 22 vermehrt und betrug 2880 Stück.

### E. Öffentliche Uhren.

An der Pfarrkirche im XIII. Bezirke, Penzing, Cumberlandstraße wurde die Turmuhr mit 2 transparenten Zifferblättern versehen und elektrisch beleuchtet.

Die elektrisch beleuchtete Ständeruhr vor dem Carltheater in der Praterstraße im II. Bezirke, welche infolge des Verkehrs der Straßenbahnwagen nicht tadellos funktionierte, wurde auf den Karmelitermarkt desselben Bezirkes veretzt. An dem Turme der Notkirche im XII. Bezirke nächst dem Hundstürmer-Friedhofe wurde eine neue Uhr mit transparentem, elektrisch beleuchtetem Zifferblatte und an dem Turme der Notkirche im XX. Bezirke in Zwischenbrücken eine neue Uhr mit vier transparenten Zifferblättern angebracht, wovon 2 zur Nachtzeit beleuchtet werden.

Versuche mit Funkentelegraphie zum Betriebe eines Zentraluhren-Systemes. — Mit Stadtratsbeschluß vom 11. August 1905 wurden für Versuche zur Schaffung eines Zentraluhren-Systemes mit Hilfe elektrischer Wellen 3000 K genehmigt.

Im Laufe des Jahres 1905 wurden vom Stadtbauamte die erforderlichen vorbereitenden Arbeiten, bestehend in der Errichtung von Antennen und Aufstellung von Beobachtungshütten und durch Professor Reithoffer vom k. k. elektrotechnischen Institute im Vereine mit dem Uhrmacher Karl Morawek die Zusammenstellung der nötigen Apparate vorgenommen.

Im Berichtsjahre wurden diese Vorarbeiten fortgesetzt und mit der Zeichengebung vom elektrotechnischen Institute aus begonnen. Die Zeichen waren jedoch so undeutlich, daß mannigfache Abänderungen an den Apparaten nötig wurden.

Ende des Jahres wurden endlich verlässliche Zeichen erhalten, so daß mit der provisorischen Einrichtung eines Uhrenbetriebes im kleinen Maßstabe begonnen werden konnte.

Im ganzen wurden auf drei Stationen Versuche ausgeführt und zwar im Schöpfwerke Breitensee, auf dem Wasserturme im X. Bezirke und auf dem Dache der Österr. Siemens-Schuckertwerke im II. Bezirke.