

X. Verkehrswesen.

A. Verkehrswege.

a) Gemeindeftraßen.

1. Straßen- und Platzbenennungen.

Im Berichtsjahre wurden neubenannt:

Im II. Bezirke: Schalichgasse, die zwischen den Häusern II., Dürnkrotplatz 8—9 in nordöstlicher Richtung zum Handelskai führende Gasse nach dem am 18. März 1910 verstorbenen Gemeinderate Franz Schalich;

im X. Bezirke: Erzherzog Johann-Platz, der Platz zwischen der Gußriegelstraße und der neuen Infanteriekaserne nach dem Schöpfer der innerösterreichischen Landwehr nach 1805 und spiritus rector der österreichischen Volkshebung des Jahres 1809 Erzherzog Johann; Hangenbergergasse, die zwischen der Braunspergergasse und der Gußriegelstraße von der Hartmuthgasse südlich zur Windtenstraße führende Gasse nach dem Benefiziaten von St. Salvator und großen Wohltäter Jakob Hangenberger; Malborghetgasse, die zwischen der Gußriegelstraße und der Bernhardtstalgasse von der Quellenstraße südlich zur neuen Infanteriekaserne führende Gasse zur Erinnerung an die heldenmütige Verteidigung des Forts Malborghet im Jahre 1809 gegen die Franzosen; Predilgasse, die vom südlichen Ende der Malborghetgasse in westsüdlicher Richtung längs der Südfront der neuen Infanteriekaserne zu einem projektierten Platze führende Gasse zur Erinnerung an die heldenmütige Verteidigung des Forts Predil im Jahre 1809 gegen die Franzosen; Quaringasse, die zwischen der Troststraße und der Franz Schuh-Gasse von der Triester Straße östlich zur Gußriegelgasse führende Gasse zu dem Quarinplatze, an welchem sie vorüberführt, nach dem im Jahre 1814 verstorbenen Oberdirektor des Wiener allgemeinen Krankenhauses und kaiserlichen Leibarzte Josef Freiherrn von Quarin; Reichenbachgasse, die beiden an der Nordseite des Südautogebäudes und der Ehrbarischen Fabrik vorüberziehenden Straßenzüge, welche unter Kreuzung der Lagenburger Straße zwei projektierte Platzanlagen verbinden, nach dem 1869 verstorbenen Naturforscher Karl Freiherrn von Reichenbach; Rechberggasse, die zweite östliche Parallelstraße zur Favoritenstraße, nach dem österreichischen Diplomaten Johann Bernhard Grafen von Rechberg und Rothenlöwen, gestorben 1899; Rissaweggasse, die zwischen der neubenannten Wirerstraße und Rechberggasse von Norden nach Süden führende Verkehrsader R.-P. 934/132

nach dem langjährigen Bezirksvorsteher, Gemeinde- und Stadtrate Josef Nissaweg; Seyfriedstraße, die vor dem Skaretschen Neubau zur Eröffnung gelangte, in ihrer westlichen Verlängerung bis zur Sonnwendgasse (bei der Reisingergasse) reichende und von der Rieplstraße aus zugängliche neue Verkehrsader nach dem 1841 verstorbenen Komponisten Ignaz Ritter von Seyfried; Trambauerstraße, der von der Kreuzung der Laxenburger Straße und Trostgasse in südwestlicher Richtung zur projektierten äußeren Gürtelstraße führende Straßenzug nach dem 1903 verstorbenen Gemeinderate der Stadt Wien Theodor Trambauer; Wiererstraße, die südliche Verlängerung der Neujohlgasse vom Antonzplaz parallel zur Favoritenstraße verlaufend, nach dem berühmten Arzte Franz Wierer Ritter v. Kettenbach, gestorben 1844;

im XI. Bezirke: Herderplatz, der große Platz zwischen der Lorystraße und Grillgasse, auf welchem eine Doppelvolksschule zur Erbauung kommt, nach dem Dichter Johann Gottfried von Herder;

im XII. Bezirke: Sonnergasse, die zwischen den Häusern Dr.-Nr. 79 und 81 Breitenfurter Straße nach Südosten abzweigende Sackgasse nach dem k. k. Waldmeister Sebastian Sonner von Rottenberg; Elsniggasse, die zwischen den Häusern Dr.-Nr. 89 und 91 Breitenfurter Straße nach Südosten abzweigende Sackgasse nach dem ersten Lokalkaplan von Altmannsdorf Joh. Bapt. Elsnigg;

im XIII. Bezirke: Bei den Meierhöfen, der neue Straßenzug, welcher von der Bergheidengasse nächst der Feldkellergasse abzweigt und unter platzartiger Erweiterung in südlicher Richtung in die Gallgasse (beim Hause Dr.-Nr. 57) einmündet, nach den einst hier bestandenen Meierhöfen; Maygasse, die von der Speisinger Straße zwischen den Häusern 87 und 91 nach Südosten zur Kreuzung der verlängerten Bergheidengasse und der Niedelgasse führende Verkehrsader, nach dem 1820 verstorbenen Direktor des Taubstummeninstitutes in Wien, Josef May; Meillergasse, die von der „Winkelbreiten“ nach Süden an der Ostfront des Waisenhausbaublockes vorüberziehende und in die Niedelgasse einmündende Verkehrsader nach dem 1871 verstorbenen Geschichtsforscher Andreas von Meiller; Rothartgasse, die im Bogen in westnördlicher Richtung von der Spohrstraße abzweigende Parallelgasse zur Veitingergasse, nach dem 1897 verstorbenen ehemaligen Bürgermeister und Gemeinderat von Lainz, Franz Rothart; Niedelgasse, die von der Speisinger Straße zwischen dem Waisenhaus und den Gebäuden der Rothschildstiftung abzweigende, im Bogen in östlicher Richtung zur Gallgasse führende Gasse, nach dem 1870 verstorbenen Direktor der k. k. Irrenheilanstalt in Wien Josef Gottfried Ritter von Niede; Steinböckengasse, die von der Freyenthurmstraße in nördlicher Richtung gegen den Sagberg führende Gasse, nach dem Niede „Steinböcken“; Winkelbreiten, die Fortsetzung des Straßenzuges „Bei den Meierhöfen“ von der Gallgasse in südwestlicher Richtung im Bogen zur Speisinger Straße führend und dortselbst bei den Häusern Dr.-Nr. 99 und 101 einmündend, nach dem Niede „Winkelbreiten“, wogegen die vorhandene Bezeichnung Winkelbreitengasse, welche sich nur mehr auf die Länge je einer Realität auf jeder Seite erstreckte, wobei die betreffenden Realitäten ohnedies Orientierungsnummer in der Speisinger Straße haben (Dr.-Nr. 107 und 109) und welche nur mehr einen Straßenhof der Speisinger Straße darstellte, aufgelassen wurde; Wolfersbergenstraße, die bei der Jagdschloßgasse beginnende, an der Ostfront des Versorgungsheimes und des Jubiläumsspitals entlang zur Hermesgasse führende Verkehrsader nach dem Niede „Wolfersbergen“; Ferdinand Wolf-Parke, die Parkanlage vor der Station Hütteldorf-Bad, nach dem letzten Bürgermeister von Hütteldorf Ferdinand Wolf;

im XVIII. Bezirke: Bädenbrünnlgasse, die von der Gersthofer Straße in nordöstlicher Richtung zur Severin Schreiber-Gasse führende Verkehrsader zur Erinnerung an das laut mündlicher Überlieferung seinerzeit hier bestandene Bädenbrünnl;

im XIX. Bezirke: Grinzinger Steig, der vom Hause Cobenzlgasse Nr. 2, bzw. Langackergasse Nr. 1 abzweigende, in nordöstlicher Richtung zum Heiligenstädter Friedhofs führende Weg;

im XXI. Bezirke: Bureschgasse, die von der Wimpffengasse in südwestlicher Richtung zwischen der Ehrenstein- und Wacquantgasse zum Siegesplaz führende Gasse nach dem 1813 verstorbenen FML. Wenzel Buresch von Greiffenbach; Feitsinger-gasse, die in geradliniger Fortsetzung der Rueberstraße von der Oberdorfstraße in ost-südlicher Richtung zum Heldenplaz (Kirche St. Martin) führende Gasse, nach dem Ortsrichter Leopold Feitsinger; Kaiserweg, der vom Genochplaz in südöstlicher Richtung zum Grenzwege zwischen Breitenlee und Hirschstetten führende Weg, K.-P. 567, G.-B. 5 Grundbuch Hirschstetten, zur Erinnerung daran, daß dieser Weg seinerzeit von den Majestäten bei den Fahrten in die Lobau und nach Aspern stets benützt wurde; Lorenz Kellner-Gasse, die vom Ragnerer Plaz an der neuerbauten Bürgerschule in Ragnan vorüberziehende, nach Norden führende Gasse, nach dem 1892 verstorbenen katholischen Pädagogen Lorenz Kellner; Lenkgasse, die von der Wagramer Straße nach Osten abzweigende, an der Nordfront der neuen Infanteriekaserne im XXI. Bezirke (Ragnan) vorüberführende Gasse, nach dem 1837 verstorbenen Obersten Jakob Freiherrn Lenk von Wolfsberg; Marbodgasse, die von der Erzherzog Karl-Straße nach Süden zur Steinhochergasse abzweigende Gasse, nach dem Führer der Markomannen, die das linke Donauufer gegen die Römer verteidigten; Maurichgasse, die an der Westfront der Infanteriekaserne vorüberführende Parallelstraße zur Wagramer Straße, nach dem 1813 verstorbenen Major Friedrich Maurich Freiherrn von Rußbach; Portnergasse, die an der Ostfront der Ragnerer Infanteriekaserne vorüberführende Parallelgasse zur Wagramer Straße nach dem 1821 verstorbenen Generalmajor Leopold Portner Freiherrn von Höflein; Rueberstraße, der zwischen der Erzherzog Karl-Straße und Langobardenstraße von einem projektierten Plaz in süd-östlicher Richtung zur Oberdorfstraße führende Straßenzug, nach dem 1857 verstorbenen Generalmajor Heinrich Freiherrn Rueber von Ruebersburg; Vergaragasse, die von der Reitergasse östlich der Hausfeldstraße nach Norden führende Gasse nach dem Stifter einer bedeutenden Waisenfürsorge, dem Marquis Anton von Vergara; Winzingerodestraße, die von der Wagramer Straße nach Osten abzweigende, an der Südfront der neuen Infanteriekaserne vorüberführende Gasse nach dem 1818 verstorbenen FML. Ferdinand Freiherrn von Winzingerode-Ohmfeld.

Als Verlängerung schon bestehender benannter Verkehrswege wurden neubenannt:

Im I. Bezirke: die durch die Parzellierung und den Umbau des Lazenhofes neuentstandenen Gassen, und zwar die neueröffnete Gasse zwischen der Gabelung Rabensteig und Notenturmstraße einerseits und der Judengasse anderseits als „Fleischmarkt“, die neueröffnete Parallelgasse zur Notgasse, zwischen der Gasse 1 und dem Fischhofe als „Bauernmarkt“;

im VIII. Bezirke: die durch die Parzellierung der ehemaligen Findelhausrealität entstandene neue Verkehrsader zwischen der Laudongasse und Ufer Straße als Verlängerung der Lange Gasse mit „Lange Gasse“;

im X. Bezirke: Gänzbachergasse, die geradlinige, westliche Verlängerung der Gänzbachergasse, an der Nordfront des Mhl- und Werkhauses vorüberziehend; Hüttenbrennergasse, die westliche Verlängerung der Hüttenbrennergasse, zwischen Schoberplatz und Arsenalstraße; Wiererstraße, die südliche Verlängerung der Neuseggasse vom Antonplatz parallel zur Favoritenstraße verlaufend, nach dem berühmten Arzte Franz Wierer Ritter von Kettenbach, gestorben 1844; die dermalige Trostgasse wurde bis zur Favoritenstraße ausgedehnt und als Troststraße bezeichnet;

im XII. Bezirke: Wiedermannngasse, die dermalige Kirchseldgasse als Verlängerung der Wiedermannngasse; Stachegasse, die zwischen den Häusern Dr.-Nr. 155 und 157 Breitenfurter Straße nach Südosten abzweigende Sackgasse als Verlängerung der dermaligen Stachegasse;

im XIII. Bezirke: Bergheidengasse, die Verlängerung der Bergheidengasse bis zum Zusammentreffen der Maygasse und Niedelgasse; Fehlingergasse, die Verlängerung der Fehlingergasse bis zu dem Straßenzuge „Bei den Meierhöfen“; Sauraugasse, die trichterförmige nördliche Ausmündung der Sauraugasse zur Rothhartgasse; Linke Wienzeile, das zwischen der Winkelmannstraße und Hofallee im XIII. Bezirke gelegene, von der Straßenbahnlinie 57 befahrene Straßenstück, welches die geradlinige Fortsetzung der „Linken Wienzeile“ bildet und Eigentum des k. k. Hofärztes ist.

Umbenannt wurden:

Im III. und IV. Bezirke: die dermalige Heugasse in Prinz Eugen-Straße, nach dem ruhmreichen Feldherrn und seinerzeitigen Besitzer des Schlosses Welvedere; Rechte und Linke Wienzeile: der ganze Straßenzug am Wienflusse, vom Raschmarkte, bzw. Getreidemarkte bis zur Maria Theresien-Brücke—Winkelmannstraße wurde in „Rechte“, bzw. „Linke Wienzeile“ umbenannt, soweit dieser Straßenzug überhaupt bereits eröffnet ist und dem Verkehre offensteht; hierbei wurden: a) die dermalige von der Bezeichnung „Rechte Wienzeile“ nicht erfaßte Wienstraße im V. Bezirke (Dr.-Nr. 49—63 und 10—28) in Hamburgerstraße nach dem 1891 verstorbenen Gemeinderate Karl Hamburger und b) der Teil der Wienstraße zwischen Haus Nr. 36 und 99 in Redergasse, nach dem ehemaligen Gemeinderate und Bezirksvorsteher von Margareten Josef Reder und dessen verdienstvollen Sohne Ferdinand Reder umbenannt; c) ferner wurde im XII. Bezirke jenem Straßenzugteile am Wienflusse, bei welchem die Wienzeile in die Schönbrunner Straße zusammenläuft, das ist zwischen der Längenfeld- und Ruckergasse die Bezeichnung „Schönbrunner Straße“ belassen, so daß die „Rechte Wienzeile“ beim Hause Ecke Längenfeldgasse mit der Dr.-Nr. 209 endet und erst beim Hause Ruckergasse mit 211 wieder beginnt; zur Ausgleichung dieser Unterbrechung wurden beiderseits korrespondierende Weisungstafeln angebracht; d) endlich wurde bei allen in die Wienzeile schräg einmündenden Straßenteilen — ohne Einbeziehung in die Wienzeile — der dermalige Name beibehalten, (VI., Magdalenenstraße 70—72, XII., Dunklergasse 31—37, XIII., Sechshauser Straße 122—128, und XIV., Diefenbachgasse 58, 60 und 62); e) bei der Unterbrechung der Wienzeile durch die Stadtbahn zwischen dem VI. und XIV. Bezirke wurden ebenfalls diesbezügliche Weisungstafeln angebracht;

im VI. Bezirke: die Wäschergasse in Proschkogasse, nach dem Jugendschriftsteller Dr. Franz Sidor Proschko, gestorben 1891;

im X. Bezirke: die dermalige Trostgasse bis zur Favoritenstraße in Troststraße;

im XII. Bezirke: der vom Linienamtsgebäude in der Breitenfurter Straße nach Westen zum Viadukte der Südbahn führende „Grenzweg“ in Kirchseldgasse (Niedname);

der Platz um die Rosenfranzkirche in Hezendorf nach dem am 23. März 1911 verstorbenen Weihbischofe von Wien Dr. Godfried Marschall in Marschallplatz;

im XV. Bezirke: die Tellgasse nach den Brüdern Anton und Jakob Lang, welche sich in humanitärer Beziehung gerade in diesem Teile von Fünfhaus besonders hervorragend betätigten, in Gebrüder Lang-Gasse;

im XIX. Bezirke: die dermalige Prinz Eugen-Straße nach dem am 29. August 1856 in Wien geborenen und am 2. Juli 1911 in München verstorbenen Generalmusikdirektor und königlich bayerischen Hofoperndirektor Felix Mottl in Felix Mottl-Straße; der Springsiedelweg in Springsiedelgasse.

Richtiggestellt wurden die Straßenbezeichnungen: Tepsjergasse in Tepsjergasse (IX. Bezirk), Bergmüllergasse in Bergmüllergasse und Stockhammergasse in Stockhammergasse (XIII. Bezirk).

Der Stadtratsbeschluß vom 11. April 1901, betreffend die Benennung Pfarrer Deckert-Platz wurde dahin interpretiert, daß diese Bezeichnung lediglich auf die direkte Umgebung der Kirche einschließlich des Einganges zur Pfarrkanzlei und dem gegenüber gelegenen künftigen Pfarrhofe beschränkt wird, während die Doblhoffschen Neubauten als in die Genthgasse fallend anzusehen sind.

Neu- und Umbenennungen von Überbrückungen (Stegen):

Im III. Bezirke wurde die im Zuge der Ungargasse über die Wien führende dermalige Ungarbrücke in Kleine Ungarbrücke umbenannt, die mit der letzteren korrespondierende Brücke über die Stadt- und Verbindungsbahn wurde Große Ungarbrücke neubenannt, die im Zuge der Marzergasse über die Wien führende, den Namen Marzerbrücke tragende Brücke wurde in Kleine Marzerbrücke umbenannt, die mit der letzteren korrespondierende Brücke über die Bahn Große Marzerbrücke neubenannt; die mit der Stubenbrücke korrespondierende Brücke über die Bahn Landstraßer Brücke, endlich die im Zuge der Hinteren Zollamtsstraße über die Bahn führende Brücke Markthallenbrücke neubenannt;

im XIII. Bezirke wurde der im Zuge der Preindlgasse über die Stadtbahn führende Gehsteg Preindlsteg und

im XIX. Bezirke der im Zuge der Rampengasse und Klosterneuburger Straße über den Donaukanal führende Geh- und Rohrsteig Döblinger Steg benannt.

2. Herstellung und Erhaltung der Straßen.

Das Flächenmaß der in der regelmäßigen Erhaltung der Gemeinde stehenden Straßen, Gassen, Plätze einschließlich der Trottoirs, Gehwege, Reitsteige und Fahrwege betrug am Ende des Berichtsjahres 14,411.318 m², wovon 10,479.093 m² auf Bahnen, Plätze, Spiegel, Talus, Radfahrwege, Reitsteige u. und 3,932.225 m² auf Trottoirs und Gehwege entfallen.

Der Flächenzuwachs an Gemeindestraßen gegenüber dem Jahre 1910 betrug insgesamt 388.097 m² und ist durch die Eröffnung neuer sowie Verlängerung und Verbreiterung bestehender Straßen entstanden. Hierzu wird bemerkt, daß dieser Zuwachs sich nur auf solche Straßen bezieht, welche durch Beschotterung oder Pflasterung für den allgemeinen Verkehr benützlich gemacht wurden, während jene Flächen, welche als Straßengründe im Grundbuche zwar abgeschrieben, aber noch nicht in gang- oder fahrbaren Zustand versetzt wurden, nicht mit eingerechnet sind.

In dem Zuwachse sind auch die Straßen der laut Gesetzes vom 6. Juli 1910, L.-G.- u. B.-Bl. Nr. 170, in das Wiener Gemeindegebiet einbezogenen Teile der

Gemeinden Mauer bei Wien und Strebersdorf ausgewiesen (vgl. Verwaltungsbericht für 1910, Seite 1 ff). Zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 13. Jänner wurden nämlich sowohl der in das Wiener Gemeindegebiet einbezogene Teil der nach Mauer bei Wien führenden Bezirksstraße 2. Ordnung als auch die innerhalb des bisherigen Gemeindegebietes von Strebersdorf liegenden Bezirksstraßen 2. und 3. Ordnung mit 1. Jänner 1911 in die Verwaltung der Gemeinde Wien übernommen und die diesbezüglichen Übereinkommen zwischen der Gemeinde Wien und den Bezirksstraßen-Ausschüssen Liesing und Korneuburg genehmigt.

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

Im I. Bezirke: Die Erneuerung des Asphaltbelages in der Schottengasse, die Herstellung eines Holzpflasters in der Riblungengasse zwischen Babenbergerstraße und Eschenbachgasse, die Erneuerung des Holzpflasters in der Spiegelgasse zwischen Planten- und Glückgasse und die Regulierungen am verlängerten Fleischmarkte zwischen Rabensteig und dem Ende des Lazenhofes sowie in der Rotgasse zwischen Fischhof und dem verlängerten Fleischmarke;

im II. Bezirke: Die Regulierung und Asphaltierung des Platzes vor der Karmeliterkirche, die Umpflasterung der Kronprinz Rudolf-Straße vom Praterstern bis zur Verbindungsbahn und der Schüttelstraße von der Franzensbrückenstraße bis zur Verbindungsbahn, die Herstellung der Straßenzüge Benedigerau, Arnezhofstraße, Mumbgasse und Obbsstraße zwischen Radingergasse und Vorgartenstraße sowie der Weintraubengasse von der Novaragasse bis zur neuen Telephonzentrale, endlich die Herstellung von Teermarkadam in der Bazmanitengasse vom Volkertplatz bis Am Tabor;

im III. Bezirke: Die Asphaltierung der Weithgasse und des Rudolf von Alt-Platzes, die Neupflasterungen der Hießgasse zwischen Geusaugasse und Erdbergstraße, der Heßgasse zwischen Bechard- und Seidl-gasse, des Landstraßer Gürtels von der Fasan-bis zur Kleistgasse, der Wassergasse zwischen Hainburger- und Erdbergstraße, der Diana-gasse von der Löwen- bis zur Adams-gasse und der Adams-gasse zwischen der Unteren Biadukt- und der Dianagasse; die Regulierungen der Oberen Bahngasse zwischen Fasan- und Kleistgasse, der Hohlweggasse von Dr.-Nr. 13 bis zur Hegergasse, der Hegergasse von Dr.-Nr. 4 bis zur Hohlweggasse, der Keilgasse von Dr.-Nr. 4 bis zur Hegergasse, der Straßen auf dem Gebiete des ehemaligen Invalidenhauses (Untere Biadukt-, Marzer-, Grailich- und Ditschneingasse) und der Baumgasse zwischen Rüdens- und Petrusgasse; die Straßenherstellungen auf den ehemaligen Rosentalgründen, die Herstellung der Weißgärber Lände zwischen Unterer Biadukt- und Paracelsusgasse und der Hingerstraße, die Umpflasterung der Jacquingasse von der Mechel- bis Mohs-gasse und des Rennweges zwischen der ehemaligen Marzerlinie und der Grassbergergasse, schließlich die Herstellung von Teermarkadam in der Heßgasse von der Hinteren Zollamts-straße bis zur Oberen Biaduktgasse;

im IV. Bezirke: Die Holzpflasterung in der Goldeggasse von Dr.-Nr. 24 bis 28, die Neupflasterung der Schönburgstraße zwischen Seis- und Schelleingasse, die Herstellung von Asphalt-, bzw. Teermarkadam in der Seitenfahrbahn des Wiedner Gürtels zwischen Allee- und Luifengasse und in der Plößlgasse;

im V. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung des Siebenbrunnenplatzes sowie der Siebenbrunnengasse zwischen Kohl- und Obere Amtshausgasse und der Ramperstorffergasse zwischen der Siebenbrunnen- und Stolberggasse;

im VI. Bezirke: Die Regulierung der Mariahilfer Straße zwischen Königsloster- und Stiftgasse, die Neupflasterung der Cornelius- und Kopernikusgasse und der Strohmayergasse zwischen Ägghgasse und Dr.-Nr. 7, die Umpflasterung der Gumpendorfer Straße zwischen Joanelli- und Kaunizgasse nebst Herstellung von Asphalttrottoiren in derselben Strecke sowie die Umpflasterung der Mariahilfer Straße zwischen Stift- und Kirchengasse;

im VIII. Bezirke: Die Asphaltierung des Schlefingerplatzes vor dem neuen Amtsgebäude und der Fuhrmannsgasse zwischen der Josefstädter Straße und Dr.-Nr. 8, die Neupflasterung der Albertgasse zwischen Lerchenfelder Straße und Pfeilgasse, der Pfeilgasse zwischen Albert- und Stolzenthalergasse sowie zwischen Blindengasse und innerem Lerchenfelder Gürtel, die Regulierung und Neupflasterung des inneren Lerchenfelder Gürtels von der Lerchenfelder Straße bis zur Pfeilgasse, die Umpflasterung der Landesgerichtstraße zwischen Josefstädter Straße und Friedrich Schmidt-Platz;

im IX. Bezirke: Die Umpflasterung der Spitalgasse zwischen Lazarett- und Zendlergasse, die Herstellung der Nordbergstraße von Dr.-Nr. 4 bis zur Wasserburgergasse, die Herstellung von Teer-, bzw. Asphaltmakadam am Maximiliansplatz und in den anschließenden Straßenstrecken (Frank-, Ferstel- und Günthergasse) sowie in der Seitenfahrbahn der Universitätsstraße;

im X. Bezirke: Die Durchführung und Neupflasterung der Landgutgasse zwischen Mzingergasse und Südbahnviadukt sowie der verlängerten Aliebergasse vom Viadukte bis zum Wiedner Gürtel, die Herstellungen der Zufahrtsstraßen zur neuen Kaserne, und zwar der Trostgasse von der Triester Straße bis Ende der neuen Kaserne, der Gußriegelstraße und der Malborghetgasse, und zwar beide von der Trost- bis zur Predilgasse, wobei Trostgasse und Gußriegelstraße gepflastert wurden, ferner die Herstellung der Trostgasse von der Favoritenstraße bis zur Fabrik White, Child & Veney;

im XI. Bezirke: Die Entwässerungsanlagen in den Strecken der Kaiser-Ebersdorfer Straße von Dr.-Nr. 91 bis 124 und von 183 bis 189, die Herstellung eines Holzpflasters am Enkplatz vor der Kirche, dem Amtsgebäude und der Schule, die Neupflasterung der Minnböckstraße zwischen Grindler- und Zipperergasse, die Umpflasterung der Kopalgasse von der Dorfstraße gegen die Eisenbahn und der Simmeringer Hauptstraße zwischen Döblerhofgasse und Dampfmühlstraße, endlich die Straßenherstellungen bei der neuen Schule nächst der Vorhstraße;

im XII. Bezirke: Die Neupflasterung der Furchhühstraße zwischen Wolfganggasse und Gürtel, der Eichenstraße zwischen Wolfgang- und Längensfeldgasse, der Bivenotgasse von der Resch- bis zur Rauchgasse, der Rosenhügelstraße zwischen der Hezendorfer Straße und Verbindungsbahn sowie die Regulierung der Eibesbrunnnergasse zwischen der Unter-Meidlinger- und Wienerbergstraße;

im XIII. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Speisinger Straße von der Feldkellergasse bis zur Gemeindegrenze, die Niveauherstellung für die neue Unterfahrungsstraße unter der Verbindungsbahn nächst der Speisinger Straße, die Regulierung des Hiezingner Kais zwischen der Stadtbahnhaltestelle Ober-St. Veit und der Preindlgasse sowie der Preindlgasse selbst, die Basaltoidpflasterung des Plateaus vor dem Schönbrunner Schlosse, die Herstellung von Teer-, bzw. Asphaltmakadam in der Schönbrunner Schloß-Straße zwischen dem vorgenannten Plateau und der Grünbergstraße und die Herstellung der Behetnergasse zwischen der Linzer und Hütteldorfer Straße;

im XIV. Bezirke: Die Neupflasterung der Johnstraße zwischen der Linzer Straße und Fenzlgasse und die Umpflasterung der Reichsapfelgasse zwischen Sechshaufer Straße und Prinz Karl-Gasse;

im XV. Bezirke: Die Neupflasterung der Zindgasse zwischen Goldschlag- und Märzstraße und die Umpflasterung des äußeren Neubaugürtels zwischen der Mariahilfer Straße und der Stadtbahnhaltestelle „Westbahnhof“;

im XVI. Bezirke: Die Neupflasterung in der Bernhardtstraße und Maroltingergasse beim neuen Straßenbahnhofe, in der Weyprechtgasse zwischen Yppenplatz und Ottakringer Straße, am Yppenplatze zwischen Schellhammer- und Payergasse, in der Yppengasse zwischen Ottakringer Straße und Payergasse, in der Ottakringer Straße von der Enentelstraße bis Roseggergasse, in der Sandleitengasse von der Wilhelminenstraße bis Gasse III, in der Gaullachergasse vom Gürtel bis zur Brunnengasse, in der Thaliastraße vom Stillfriedplatze bis zur Montleartstraße, in der Schellhammergasse zwischen Veronika- und Yppengasse, und zwar in letzterer mit Keramitwürfeln; die Basaltoidpflasterung in der Hasnerstraße zwischen Liebhardt- und Hyrtl-gasse, die Straßenherstellungen in der Paleß-, Lienfelder- und Seitenberggasse, in der Panikengasse zwischen Herbststraße und Gablenzgasse, in der Wögingergasse und in der Heigerleinstraße zwischen Paleß- und Albrechtskreithgasse, endlich die Herstellung einer Serpentine zwischen Wilhelminen- und Savoyenstraße;

im XVII. Bezirke: Die Umpflasterung der Kalvarienberggasse von der Leopold Ernst- bis zur Schumanngasse;

im XVIII. Bezirke: Die Holzpflasterung in der Schopenhauerstraße von der Leitmayergasse bis zur Karl Beck-Gasse, die Umpflasterung der Gymnasiumstraße zwischen Haizingergasse und Michaelerstraße, die Straßenherstellungen in der Scheibenberggasse zwischen Hockegasse und Dürwaringbrücke, in der Hasenauerstraße zwischen Meridian- und Gersthofer Straße, in der Littrowgasse von der Sternwarte- bis zur Hasenauerstraße und in der Eckergasse von der Bastiengasse bis zur Gasse I, endlich die Herstellung von Teermafadam in der Sternwartestraße zwischen Cottagegasse und Türkenschanzstraße und von Asphaltmafadam in der Hochschulstraße zwischen Feistmantelgasse und Peter Jordan-Straße;

im XIX. Bezirke: Die restliche Durchführung des Straßenbaues in der Krottenbachstraße von Dr.-Nr. 114 bis Agnesgasse, die Regulierung der Heiligenstädter Straße von der Gürtellinie der Stadtbahn bis zur Barawitzkagasse, die Niveauherstellung in der Krottenbachstraße zwischen Billrothstraße und Vorortelinie der Stadtbahn, die Umpflasterung der Döblinger Hauptstraße von der Hardt- bis zur Würthgasse;

im XX. Bezirke: Die Straßenherstellungen am Allerheiligenplatze, beim Döblinger Stege und in der Dypelgasse zwischen der Donaueschingenstraße und dem Mortaraplatze, die Herstellung von Teermafadam in der Karajangasse und am Kaiserplatze;

im XXI. Bezirke: Die Regulierung und Neupflasterung der Schloßhofer und Donaufelder Straße von der Floridsdorfer Hauptstraße bis zur Ragraner Reichsstraße, die Regulierung der Prager Straße von „Am Spitz“ bis Dr.-Nr. 17 und von Dr.-Nr. 31 bis zur Endstation der Straßenbahn, die Straßenherstellungen bei der neuen Kirche in der Rahlgasse, Scheffelstraße und am Leopoldsplatze, ferner bei der neuen Kaserne in Ragran, dann in der Barnhagen- und Konstanziagasse sowie in der Bentheimstraße zwischen Schloßhofer Straße und Patriziagasse.

Nicht gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß der nicht gepflasterten (makadamisierten oder beschotterten) Flächen der von der Gemeinde Wien erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 6,403.911 m², wovon 5,369.853 m² auf Fahrbahnen und 1,034.058 m² auf Gehwege entfielen.

Die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten der Instandsetzung neu eröffneter Schotterstraßen, der Rekonstruktion bestehender Schotterstraßen und der ausgeführten Rinnfalle und Übergangspflasterungen in diesen Straßen haben 664.675 K betragen.

Erhaltung der Schotterstraßen.

Für die Erhaltung der Schotterstraßen wurden 185.325 m³ Schotter und Riesel sowie 7918 m³ Sand mit den Kostenbeträgen von 1,614.627 K, bzw. 71.782 K aufgewendet; hievon sind 15.444 m³ Gebirgsschotter und 2657 m³ Gebirgssand, welche Materialien in eigener Regie im städtischen Steinbruche auf dem Gzelberge gewonnen wurden (Regie- und Verführungskosten zusammen 137.169 K) sowie 5636 m³ Wientalschotter und Sand (gewonnen in eigener Regie aus den Staubbassins in Weidlingau mit einem Regie- und Fuhrkostenaufwande von 32.126 K), ferner 1438 m³ Gebirgsschotter vom städtischen Steinbruche Sievering mit den Verführungskosten von 6703 K und 308 m³ Gebirgsschotter vom Steinbruche Cobenzl mit den Verführungskosten von 748 K.

Die zur Verminderung der Staubbelästigung und der Straßenabnutzung bereits seit einigen Jahren ausgeführten Teerungen von Fahrbahnen und Fußwegen wurden auch im Berichtsjahre fortgesetzt.

Es wurden 18.089 m² Fahrbahnen und 81.647 m² Gehwege neu geteert, bzw. mit einem neuen Überzuge versehen. Ausbesserungen wurden vorgenommen bei 6964 m² Fahrbahnen und 12.677 m² Gehwegen. Am Ende des Berichtsjahres waren insgesamt 77.139 m² Fahrbahnen und 331.880 m² Gehwege mit Oberflächenteerungen versehen. Außerdem wurden die Versuche mit Asphalt- und Teermakadamisierungen fortgesetzt.

Nachstehende Schotterstraßen wurden mit einem 5 cm starken Belage von Asphalt-, bzw. Teermakadam versehen:

Im II. Bezirke: die Pazmanitengasse vom Volkertplatze bis Am Tabor; im III. Bezirke: die Heggasse zwischen der Vorderen Zollamtsstraße und Unteren Viaduktgasse; im IV. Bezirke: die Plößlgasse zwischen der Prinz Eugen-Straße und Schmöllergasse, die Seitenfahrbahn des Wiedner Gürtels zwischen Allee- und Luisengasse; im V. Bezirke: die Gartengasse zwischen Margaretenstraße und Siebenbrunnengasse; im IX. Bezirke: die Ferstel-, Frank- und Günthergasse, der Maximilianplatz und die Seitenfahrbahn der Universitätsstraße vor den Häusern Dr.-Nr. 2—10; im XIII. Bezirke: die Schönbrunner Schloß-Straße zwischen der Grünbergstraße und dem Haupteingange des Lustschlosses Schönbrunn; im XVIII. Bezirke: die Sternwartestraße zwischen der Cottagegasse und Türkenchanzstraße, die Hochschulstraße vor der Hochschule für Bodenkultur; im XX. Bezirke: die Karajangasse zwischen Streßleur- und Raucherstraße, die Unterberggasse, ferner der Kaiserplatz, die Wehlistraße und der Handelskai um die Realität der Firma G. A. Wapf & Co. Außerdem wurde die schadhafte Stampfasphaltbede der Canovagasse im I. Bezirke durch eine Asphaltmakadambede ersetzt. Auch für Gehwege wurde dieses Material versuchsweise verwendet, und zwar im I. Bezirke am Schottenring (Gehallee vor dem Gebäude des Wiener Bankvereines), im IX. Bezirke am Maximilianplatze im Zuge der Universitätsstraße und in der Spitalgasse vor dem Hause Dr.-Nr. 31a. Das Gesamt-

ausmaß der am Ende des Berichtsjahres bestehenden Asphalt-, bzw. Teermafadamstraßen betrug 35.699 m² Bahnen und 1378 m² Gehwege.

Gepflasterte Straßen.

Das Ausmaß aller Pflasterflächen der von der Gemeinde erhaltenen Straßen, Gassen und Plätze betrug am Ende des Berichtsjahres 8.007.407 m², wovon 5.109.240 m² auf Bahnen und 2.898.167 m² auf Trottoirs entfallen; die gepflasterten Flächen betragen daher 55·563% der früher angegebenen Gesamtstraßenflächen.

Der Zuwachs an gepflasterten Bahnen betrug 183.124 m², an Trottoirs 95.132 m².

In diesen Flächen sind auch die anlässlich des Baues neuer Straßenbahnlinien in bisher ungepflasterten Straßen ausgeführten Pflasterungen in den Gleiszonen und die von den Erbauern neuer Häuser hergestellten Trottoirpflasterungen inbegriffen. Die Fläche der mit geräuschverminderndem Pflaster versehenen Bahnen hat sich bei Asphaltstraßen um 3841 m², bei Holzpflasterungen um 3287 m² erhöht.

Basaltoidpflasterungen wurden in der Hafnerstraße im XVI. Bezirke im Ausmaße von 2230 m² und am Plateau vor dem Schönbrunner Schlosse im XIII. Bezirke im Ausmaße von 1841 m² durchgeführt.

Das Gesamtausmaß an Basaltoidpflaster beträgt derzeit 13.821 m².

In der Schellhamergasse im XVI. Bezirke wurde eine Versuchspflasterung mit 10 cm großen Keramitwürfeln im Ausmaße von 1015 m² vorgenommen.

Im Berichtsjahre beziffern sich die unter den ordentlichen Ausgaben verrechneten Kosten für die Neuherstellung gepflasterter Straßen mit 312.175 K, für Umpflasterungen mit 691.385 K und für kurrente Pflastererhaltung mit 1.706.631 K.

Außerdem wurden für Neupflasterungen und Straßenherstellungen auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1902 87.129 K und auf Rechnung des Investitionsanlehens vom Jahre 1908 2.290.813 K verausgabt. Nähere Angaben über die vorgenommenen Neupflasterungen und Umpflasterungen sowie über die Anzahl und Gattung der eingelieferten und verwendeten Pflastersteine sind im Statistischen Jahrbuche und im Hauptrechnungsabschlusse der Stadt Wien enthalten.

Hinsichtlich der zu Steinpflasterungen verwendeten Materialien wird bemerkt, daß sowohl Granitsteine aus den Steinbrüchen in und bei Mauthausen in Oberösterreich, als auch Granitsteine härterer Gattung aus den Steinbrüchen in Schärding in Oberösterreich, Alztal, Fürstenstein, Bilshofen in Bayern, Zumberg und Stutsch in Böhmen Verwendung fanden.

Neues Steinmaterial wurde für eine Gesamtfläche von 184.674 m², davon aus den städtischen Steinbrüchen in Oberösterreich für 28.786 m² verwendet, so daß 15·59% des Gesamt-Pflastersteinbedarfes aus den städtischen Brüchen gedeckt wurden.

Städtische Steinbrüche.

Im städtischen Steinbruche auf dem Ezelberge herrschte noch immer Mangel an geeigneten Arbeitskräften, um den Steinbruch voll auszunützen zu können, doch ist auch im Berichtsjahre eine Steigerung der Produktion zu verzeichnen.

Im städtischen Steinbruche in Siebering traten keine Veränderungen ein.

Zur Erweiterung der städtischen Steinbrüche in Marbach, insbesondere zur Gewinnung von Abraumdeponien daselbst, wurde das sogenannte Nagelbauerngut

angekauft. Durch den weiteren Ankauf der Scherzerleiten in der Gemeinde Langenstein und einer Wiesenparzelle des Gaubetsbauerngutes erfolgte eine nicht unwesentliche Arrondierung des städtischen Grundbesizes in Marbach.

Im Zusammenhange mit den vorstehend erwähnten Grundankäufen und der bedeutenden Vergrößerung des landwirtschaftlichen Betriebes stand die Vermehrung der Mitglieder der gemeinderätlichen Kommission zur Überwachung der städtischen Steinbrüche in Oberösterreich um eine Stelle; als Fachmann auf dem Gebiete der Landwirtschaft wurde Gemeinderat Johann Oberleuthner in die Kommission gewählt.

Zu erwähnen ist ferner der Zubau eines Kanzleigebäudes bei der Werkstantine in Marbach, wodurch eine bessere Beaufsichtigung des Bruchbetriebes erzielt wird, und die Erwerbung eines Teiles der beim Baue der II. Hochquellenleitung entbehrlich gewordenen Inventargegenstände, wie Kollbahnschienen, Stahl, Werkzeuge u. gegen einen Pauschalbetrag.

Wie im Vorjahre lieferten auch im Berichtsjahre die städtischen Steinbrüche in Oberösterreich verschiedene Steinmeharbeiten (Werkstücke) für einzelne städtische Bauten in Wien.

3. Säuberung und Bespritzung der Straßen; Einsammlung, Abfuhr und Beseitigung des Hauskehrichtes.

Straßensäuberung. — Die nächtliche Straßen Säuberung wurde im Berichtsjahre zentralisiert.

An Betriebsmitteln wurden neu angeschafft: 3 Straßen-Waschmaschinen nach System Hentschel in Berlin, 3 Straßen-Waschmaschinen nach System Parsche & Weisse in Liesing und 6 Stück Schneepflüge amerikanischen Systems der letztgenannten Firma.

Seitens der Vorsteherung des XV. Bezirkes wurde die Straßen Säuberung und Erhaltung an die zuständigen Ämter übergeben; infolge dieser Übergabe sowie der Übernahme des Straßenpflegefuhrwerkes im VI., X. und XII. Bezirke, sowie der Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichtes im VII. und XV. Bezirke in den Eigenbetrieb der Gemeinde war eine Erhöhung des Standes des Fuhrwerksbetriebes an Personal und Pferden notwendig.

An baulichen Veränderungen in den städtischen Fuhrwerksdepots wären zu erwähnen:

Eine weitgehende Instandsetzung der Dächer im Fuhrwerksdepot Simmering sowie die Demolierung der vorhandenen alten Remise und Neubau eines 84 m langen, offenen Schuppens an deren Stelle; die Erweiterung des etagierten Pferdestalles und der Bau einer Wagenremise im Fuhrwerksdepot im XVI. Bezirke, Arnetzgasse 26—28; die Instandsetzung der Dächer und Pferdestände im Fuhrwerksdepot XX., Traisengasse 8; die Schaffung eines Wagenaufstellungsplatzes im Fuhrwerksdepot XX., Salzachstraße 16—20, durch Ankauf von Baustellen der Donau-Regulierungskommission und die Wiederaufstellung eines aufgelassenen Schuppens im Fuhrwerksdepot II., Kronprinz Rudolf-Straße 40.

Hinsichtlich der Schneensäuberung und der sonstigen Vorkehrungen, betreffend die Schneeabfuhr, den Schneewurf in die Kanäle, die Vorkehrungen gegen Glatteis traten im Berichtsjahre keine wesentlichen Veränderungen ein.

Straßenbespritzung. — In der Art der Straßenbespritzung ist gegen das Vorjahr eine Veränderung nicht eingetreten.

Infolge Eröffnung, bzw. Verbreiterung von Straßen sowie infolge Einführung von täglich öfterer Bespritzung bei den in die regelmäßige Bespritzung bereits

einbezogenen Straßen ist im Berichtsjahre ein Zuwachs an Bespritzungsfläche von 475.618 m² eingetreten. Einen weiteren Zuwachs an Bespritzungsfläche im Ausmaße von 1.009.119 m² verursachte die ab 1. August des Berichtsjahres eingeführte täglich dreimalige Bespritzung aller Hauptverkehrsstraßen sämtlicher Bezirke Wiens.

Da auch in diesem Jahre weitere Rekonstruktionen von Faßwägen (mit Schleuderbrause) in selbsttätige Spritzwagen durch Anbringung der Spritzvorrichtung nach Klemchen-Teich durchgeführt wurden, stehen nur noch einige Wagen mit Schleuderbrause in Verwendung. Ferner wurde von der Firma Parsche & Weiße in Liefing ein Sprengautomobil, System Buch, angekauft, das in den Dienst der im Eigenbetrieb durchgeführten Straßenbespritzung gestellt und vornehmlich zur Bespritzung der Prater-Hauptallee verwendet wurde.

Die Versuche mit den bereits im Vorjahre verwendeten Staubbindemitteln „Altonia“ und „Ephyggit“ wurden im größeren Umfange sowohl auf Makadam- wie Pflasterstraßen fortgesetzt. Hievon wurde das „Altonia“ in ganz besonderem Maße und mit befriedigendem Erfolge im Winter zum Vorspritzen der bei trockenem Frostwetter mit Rehrmaschinen zu säubernden gepflasterten Hauptverkehrsstraßen verwendet. Außerdem wurden neue, ölige Staubbindemittel, wie das „Simplicit“ und das „Simplitol“ von der Firma Edwin Cooper in Stadlau auf Asphaltstraßen versucht. Wieder aufgenommen wurden die Versuche mit dem schon vor drei Jahren verwendeten, seither verbesserten Stauböle der Galizischen Karpathen-Petroleum-Aktien-Gesellschaft, mit welchem besonders bei der auf den Cobenzl führenden Serpentinstraße gute Erfolge erzielt wurden.

Für die Durchführung aller vorerwähnten Versuche wurden zwei eigens für diese Zwecke entsprechend ausgestaltete Patentwagen der Firma Parsche & Weiße in Liefing angekauft.

Die Gesamtkosten der bei diesen Versuchen verwendeten Staubbindemittel beliefen sich auf 21.670 K.

Hauskehrichteinsammlung. — Bemerkenswert ist die Übernahme der Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts im VII. und XV. Bezirke durch den städtischen Fuhrwerksbetrieb. Im übrigen ist bezüglich der Einsammlung und Abfuhr des Hauskehrichts keine wesentliche Änderung eingetreten.

Bezüglich der Erbauung einer Kehricht-Verbrennungsanstalt hat die Direktion der städtischen Elektrizitätswerke ein Projekt vorgelegt, über das im Berichtsjahre keine Entscheidung getroffen wurde.

b) Sonstige Straßen.

Bezüglich der im Gemeindegebiete bestehenden Straßen des k. k. Straßenärars ist zu erwähnen, daß die Prager Reichstraße im XXI. Bezirke infolge Ausbaues der städtischen Straßenbahn durch die Gemeinde Wien im Einvernehmen mit der Reichsstraßenverwaltung einer Regulierung unterzogen wurde.

c) Eisenbahnen.

I. Lokomotivbahnen.

1. Allgemeines.

Im Interesse der Hebung des Fremden- und Ausflugsverkehrs in die Wachau unterbreitete die Gemeinde über Stadtratsbeschluß vom 6. Dezember dem k. k. Eisenbahnministerium mehrere Vorschläge über die Verbesserung des Sommerfahrplanes für die Bahnverbindungen Wien—Krems und Krems—Grein.

In der Sitzung vom 15. Dezember hat der Stadtrat beschlossen, die von verschiedenen Interessenten eingeleitete Aktion zur Behebung der Verkehrskalamitäten auf den k. k. Staatsbahnen, insbesondere hinsichtlich des Mangels an Frachtwaggons und Gleisanlagen, tatkräftig zu fördern und es wurde zu diesem Zwecke eine entsprechende Petition beim k. k. Eisenbahnministerium überreicht.

Der vom Staatseisenbahnrate zur Vorberatung der Reform der Staatseisenbahnverwaltung eingesetzte Unterausschuß hatte beschlossen, die Unterstellung der in Böhmen gelegenen verstaatlichten Linien der Nordwestbahn und der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft unter neu zu schaffende Gebietsdirektionen in Böhmen und die Vereinigung der n.-ö. und mährischen Linien der genannten Direktionen zu einer neuen Direktion anzuregen. Dieser Beschluß veranlaßte die Gemeinde Wien zu einem entschiedenen Protest, da seine Durchführung die Auflassung der beiden in Wien bestehenden Direktionen für die Linien der Nordwestbahn und der Staats-Eisenbahn-Gesellschaft verursachen würde. Über Beschluß des Gemeinderates vom 24. November wurde dieser Protest mit einer entsprechend begründeten Eingabe dem k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis gebracht und der n.-ö. Landesausschuß, sowie die Fachkörperschaften, insbesondere die Wiener Handels- und Gewerbekammer, der n.-ö. Gewerbeverein und der Deutsch-Österreichische Gewerbebund ersucht, sich diesem Proteste anzuschließen.

Da der Staatseisenbahnrat in seiner Sitzung vom 11. Dezember den Antrag des Unterausschusses annahm, hat der Gemeinderat am 14. Dezember über diesen Beschluß des Staatseisenbahnrates das tiefste Bedauern ausgesprochen und den Bürgermeister ersucht, mit einer Abordnung des Stadt- und Gemeinderates beim k. k. Eisenbahnministerium und beim k. k. Handelsministerium vorzusprechen und mit allem Nachdruck zu verlangen, daß mit Rücksicht auf die Schädigung der Stadt Wien und ihrer Bevölkerung und mit Rücksicht auf den einmütigen Widerstand aller berufenen Stellen und Interessenten von einer Änderung des derzeitigen Zustandes abgesehen werde.

2. k. k. Staatsbahnen.

a) In der Verwaltung der k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Die bereits seit Jahren geführten Verhandlungen, betreffend die Beseitigung der Niveaufrenzungen der Westbahn mit der Diefsterweg-, Einwang- und Ameisgasse, ferner der Verbindungsbahn mit der Speisinger Straße, endlich betreffend den Umbau der Nordbahnbrücke über der Angererstraße gelangten im Berichtsjahre durch das Protokollar-Übereinkommen vom 17. Jänner zu einem für die Gemeinde günstigen Abschlusse. Es erhielt am 17. Februar die Genehmigung des Gemeinderates und zufolge des Erlasses des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. Februar die Genehmigung des Finanzministers und Eisenbahnministers. Die wesentlichsten Bestimmungen lauten:

A. Beseitigung der Niveaufrenzungen der Westbahn mit der Ameis-, Einwang- und Diefsterweggasse.

Artikel I. Die k. k. Staatseisenbahnverwaltung wird in den Jahren 1911—1914 folgende Bauten ausführen:

1. Eine Überführung der Ameisgasse über die Westbahn mit Rampen zur Cumberlandstraße und zur Einwanggasse,
2. einen Personendurchgang unter der Westbahn im Zuge der Diefsterweggasse,
3. einen eben solchen Personendurchgang im Zuge der Einwanggasse.

Die Reihenfolge der Ausführung ist mit der Gemeinde Wien besonders zu vereinbaren.

Ferner wird die k. k. Staatseisenbahnverwaltung, sobald es die Gemeinde Wien in Wahrung der in ihren Wirkungskreis fallenden öffentlichen Rücksichten für nötig erachtet und ein diesbezüg-

liches Verlangen stellt, östlich von der Diefsterweggasse eine die Westbahn unterfahrende Straße einschließlic der hiezu erforderlichen Objekte herstellen und diese Unterfahrt mittelst Rampen einerseits an die Linzer Straße, andererseits an die Cumberlandstraße anschließen.

Die aus diesem Anlasse nötigen Änderungen an dem etwa mittlerweile bereits hergestellten Personentunnel im Zuge der Diefsterweggasse wird gleichfalls die k. k. Staatseisenbahnverwaltung vornehmen.

Die Niveaufkreuzungen dürfen erst in nachstehenden Zeitpunkten aufgelassen werden:

Die Niveaufkreuzung in der Ameisgasse, wenn sie wegen des Baues der Straßenüberführung nicht mehr benützt werden kann, die Niveaufkreuzung in der Einwanggasse, wenn die Straßenüberführung der Ameisgasse dem allgemeinen Verkehre eröffnet sein wird, die Niveaufkreuzung in der Diefsterweggasse, wenn sie wegen des Baues der an ihre Stelle tretenden Unterfahrungsstraße nicht mehr benützt werden kann.

Ferner darf von den dormalen bestehenden Übergangsstegen im Zuge der Diefsterweggasse und der Einwanggasse keiner entfernt werden, bevor der an seine Stelle tretende Personendurchgang dem allgemeinen Verkehre eröffnet ist.

Artikel IV. Über die Kosten des Baues, worunter auch die Einlösung von Grundeigentum, die Erwerbung oder Ablösung sonstiger Rechte sowie die aus Anlaß der Baudurchführung an dritte Personen zu leistenden Entschädigungen für Sachschäden zc. gehören, wird folgendes vereinbart:

Der k. k. Staatseisenbahnverwaltung fallen von vorneherein zur Last:

- a) sämtliche Kosten der Herstellung der östlichen Rampe bei der Überführung der Ameisgasse von der östlichen Baulinie dieser Gasse an bis zum Anschluß an die Einwanggasse;
- b) die Mehrkosten, die etwa dadurch entstehen, daß alle im Artikel I bezeichneten Bauten nach dem Ermessen der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für eine größere als die gegenwärtige Anzahl der Gleise ausgeführt werden;
- c) die Entschädigungen, die an dritte Personen in Folge der von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung ausgeführten Arbeiten zu leisten sind, soweit der k. k. Staatseisenbahnverwaltung oder ihren Bediensteten ein Verschulden an dem beschädigenden Ereignis zur Last fällt.

Die Gemeinde Wien allein treffen die Entschädigungen, die an dritte Personen in Folge der von der Gemeinde ausgeführten Arbeiten zu leisten sind.

Alle übrigen Kosten werden von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung und der Gemeinde Wien je zur Hälfte getragen.

Die vorstehenden Grundsätze bleiben auch für den Fall aufrecht, als einer der beiden Teile in die Lage kommen sollte, Grundeinlösungen oder Bauten vorweg auszuführen, die zu den hier in Rede stehenden Bauten gehören, doch findet auch in diesem Falle die Abrechnung, und zwar unter Hinzuzählung von 2% Zinsen von den im vorhinein verausgabten Beträgen erst nach Vollendung der ganzen Anlage statt.

Derartige Maßnahmen sind im Einvernehmen mit dem anderen Teile zu treffen. Wird ein solches nicht hergestellt, so ist der in die Abrechnung einzusetzende Betrag im Wege der gerichtlichen Schätzung, bzw. wenn eine gerichtliche Schätzung nicht als zulässig erkannt wird, im Wege des scheidsrichterlichen Verfahrens nach Maßgabe der Zivilprozessordnung zu bestimmen.

Die Kostenanschläge und Bedingnisse werden für alle Bauten mit Ausnahme der Pflasterungen von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, für die Pflasterungen von der Gemeinde Wien aufgestellt.

In den Kostenanschlag für die Überführung der Ameisgasse wird die Verlegung des Massengutgleises mit einem Pauschalbetrage von 100.000 K, wovon demnach die Hälfte auf die Gemeinde Wien entfällt, aufgenommen werden.

Abgesehen von den Pflasterungen werden sämtliche Bauarbeiten von der k. k. Staatseisenbahnverwaltung ausgeführt.

Jeder Teil hat Verfügungen, durch die finanzielle Interessen des anderen Teiles berührt werden, nur im Einvernehmen mit diesem zu treffen.

Nach Beendigung einer jeden einzelnen im Artikel I angeführten Bauherstellung legt jeder Teil die Abrechnung über die von ihm ausgeführten Arbeiten samt allen hiezu gehörigen Begehren und Belegen dem anderen zur Überprüfung und Anerkennung vor. Wenn und soweit die Auszahlung des Restbetrages binnen 6 Monaten nach Empfang der Abrechnung nicht erfolgt ist, wird die ausständige Summe vom Ablaufe der Frist an bis zum Zahlungstage mit 4% verzinst.

Artikel VIII. Von den gemäß Artikel I ausgeführten Bauten wird die k. k. Staatseisenbahnverwaltung auf ihre Kosten instand halten:

Die Bahn- und Straßenüberbrückung samt ihren Widerlagern und Pfeilern, doch ohne das Fahrbahn- und Gehwegpflaster, die das ärarische Territorium begrenzenden oder auf ihm befindlichen Böschungen, Futter- und Stützmauern samt den dazugehörigen Abfriedungen, die zur Entwässerung der Bahn dienenden Objekte, endlich die Personendurchgänge samt den dazugehörigen Stiegen.

Hingegen wird die Gemeinde Wien auf ihre Kosten die übrigen Böschungen, Futter- und Stützmauern samt den dazu gehörigen Abfriedungen, die Stiege von der Ameisgasse zur Brücke, die in die Kommunikationen eingebauten Objekte mit Ausnahme der vorerwähnten Bahnentwässerungen sowie das gesamte Fahrbahn- und Gehwegpflaster instand halten und die Beleuchtung und Reinigung der dem öffentlichen Verkehre gewidmeten Kommunikationen besorgen.

Artikel IX. Die Gemeinde Wien wird gegen die Herstellung zweier neuer Gleise auf den bestehenden Niveauübersezungen der Diefnerweg-, Einwang- und Ameisgasse keine Einwendung erheben.

Hiedurch soll aber ihrer Stellungnahme gegenüber der Erbauung von Heizhäusern im XIII. Bezirke nicht vorgegriffen werden, falls die k. k. Staatsbahnverwaltung ein solches Projekt neuerlich zur Verhandlung bringen sollte.

Artikel X. Wenn die Kommission für Verkehrsanlagen zu den Bau- und Erhaltungskosten der in den Artikeln I und IX bezeichneten Heranziehungen herangezogen wird, bleibt der Gemeinde Wien in ihrer Eigenschaft als Kurie der genannten Kommission die freie Entschliezung vorbehalten.

Artikel XI. Sollte die Staatsbahnverwaltung die Zulegung von mehr als zwei Gleisen im Bereiche der im Artikel IX erwähnten Niveauübersezungen beabsichtigen, so wird diese Vereinbarung unter Aufrechthaltung der Grundsätze, auf welchen sie beruht, entsprechend abgeändert werden. Doch dürfen hiebei weder die allgemeinen Verkehrsverhältnisse hinsichtlich der zu erbauenden Kommunikationen ungünstiger beeinflusst, noch der Gemeinde weitere finanzielle Lasten auferlegt werden.

B. Unterfahung der Verbindungsbahn durch eine Parallelstraße zur Speifinger Straße; Niveauübersezung im Zuge der Speifinger Straße.

Artikel XII. Wenn die Gemeinde Wien beschließt, einen Straßenzug herzustellen, der unmittelbar vor der Niveauübersezung der Verbindungsbahn vom Ende der Lainzer Straße nach Osten abzweigt, sodann die Verbindungsbahn in km 388 unterfährt und in die Feldtellergasse einmündet, wird ihr die k. k. Staatsbahnverwaltung hiezu einen Beitrag leisten, der folgendermaßen berechnet wird.

Der Berechnung wird eine senkrechte Breite des Straßenzuges von durchwegs 16 m und im Bereiche des Bahnobjektes unter der Verbindungsbahn eine Straßenhöhe von 53 50 m über dem Nullpunkte des Pegels nächst der Ferdinandsbrücke und eine Durchfahrtsöhe von 4 08 m zugrunde gelegt.

Es werden sodann ermittelt:

- a) die Kosten der Grundeinlösung.

Hiebei werden bei jeder der Liegenschaften C.-Z. 127 und 148 Speifing die Einlösungssummen für den zur Straße entfallenden Teil durch Aufteilung nach dem Flächenverhältnisse bestimmt.

- b) die Kosten des neuen Bahnobjektes für die Straße mit einer lichten Höhe von 4 08 m;
 c) die Kosten des Straßenbaues ausschließlich jener der Pflasterung, dann die Kosten der zur Entwässerung der Straße als solcher dienenden Anlagen;
 d) die Kosten der Pflasterung, jedoch ausschließlich der auf die Straßenbahnzone (4 5 m) entfallenden Pflasterung;
 e) die Kosten der Beleuchtungsanlagen der neuen Straße, der zweigleisigen Straßenbahn einschließlich der auf die Straßenbahnzone in der Breite von 4 5 m entfallenden Pflasterung der Straße, ferner die Mehrkosten, die dadurch entstehen, daß an Stelle des Entwässerungskanales für die Straße allein ein Unrats- und Entwässerungskanal auch für die Gebäude hergestellt wird.

Die k. k. Staatsbahnverwaltung übernimmt von den unter a, b und d angeführten Kosten 37 5%, von den unter c angeführten 50%; die unter e genannten Auslagen fallen der Gemeinde Wien allein zur Last.

Für die oben bezeichneten Bauten werden im beiderseitigen Einvernehmen die Detailprojekte aufgestellt werden.

Das Bahnobjekt erbaut die k. k. Staatseisenbahnverwaltung und wird es binnen einem Jahre nach Erteilung der vorbehaltenen Genehmigungen vollenden.

Alle übrigen Bauserstellungen werden von der Gemeinde Wien ausgeführt.

Jeder Teil hat Verfügungen, durch die finanzielle Interessen des anderen Teiles berührt werden, nur im Einvernehmen mit diesem zu treffen.

Die Abrechnungen werden gegenseitig geprüft und auf Grund dieser Prüfung die zu vergütenden Beträge festgestellt. Wenn und soweit die Auszahlung dieser Beträge binnen 6 Monaten nach Empfang der Abrechnung nicht erfolgt ist, werden sie vom Ablaufe dieser Frist an bis zum Zahlungstage mit 4% verzinst.

Jeder Teil bezahlt von den auf ihn entfallenden Kosten dem anderen einen 15%igen Regiebeitrag.

Artikel XIII. Das in Gemäßheit des Artikels XII hergestellte Bahnobjekt geht in das Eigentum und in die Erhaltung der k. k. Staatseisenbahnverwaltung über.

Die Erhaltung, Reinigung und Beleuchtung der Straße (einschließlich der in derselben eingebauten Objekte) innerhalb und außerhalb des Bahnobjektes sowie die Erhaltung der Nebenanlagen, Böschungen etc. obliegt der Gemeinde Wien.

Die Erhaltung jener Anlagen des Bahnobjektes, die zur Ableitung der Tag- und Sickerwässer des Bahnplanums auf dem Objekte dienen, obliegt der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.

Artikel XIV. Der Gemeinde Wien wird das Recht eingeräumt und eisenbahnbüchlerlich sichergestellt, die dem k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) gehörigen und zur Herstellung des Unterfahrtsobjektes benötigten Grundflächen für Zwecke der Gemeinde Wien, insbesondere für Kommunikationszwecke und behufs Unterführung der neuen Straße (einschließlich der Herstellung und Erhaltung der in Straßengründen üblichen Einbauten, wie Straßenbahnen samt Zubehör, Kanäle, Rohrleitungen, Kabel u. dgl.), das Bahnobjekt selbst aber für die übliche Anbringung der Oberleitungen der städtischen Straßenbahnen samt Zubehör zu benützen.

Als Entgelt hiefür ist ein Einheitspreis von 2 K für jeden Quadratmeter jener Grundfläche, die zur Errichtung des Unterfahrtsobjektes in Anspruch genommen wird, in die Grundeinlöskosten einzubeziehen.

Der hieraus sich ergebende Betrag ist sodann nach Maßgabe der vorliegenden Vereinbarung auf beide Teile aufzuteilen.

Jene dem k. k. Ärar (Staatseisenbahnverwaltung) gehörigen Grundflächen, welche als Restflächen außerhalb des eigentlichen Bahngrundes der Verbindungsbahn liegen und in die Trasse der neuen Straße zu liegen kommen, sind um jenen Einheitspreis, welcher bei der Erwerbung in der Nähe liegender Grundflächen durch die Gemeinde im Wege einer gerichtlichen Schätzung ermittelt wurde, mindestens aber um der Einheitspreis von 15 K per Quadratmeter abzulösen.

Die hieraus sich ergebende Summe ist ebenfalls in die Grundeinlöskosten einzubeziehen und auf beide Teile aufzuteilen.

Jene Bahngrundflächen, auf denen Böschungen für Zwecke der neu zu errichtenden Straße zur Ausführung gelangen, werden für diesen Zweck von der Staatseisenbahnverwaltung unentgeltlich zur Verfügung gestellt, verbleiben jedoch im Eigentum des k. k. Ärars (Staatseisenbahnverwaltung). Die Erhaltung dieser Böschungen obliegt der k. k. Staatseisenbahnverwaltung.

Artikel XV. Die Gemeinde Wien zieht das von ihr an das k. k. Eisenbahnministerium in der Eingabe vom 21. Jänner 1909, M.-Abt. V—2907/08 gestellte Begehren auf Beseitigung der Niveaufreuzung im Zuge der Speisinger Straße zurück und verzichtet auf diese Beseitigung für die Dauer von 10 Jahren, vom Tage der Eröffnung des Betriebes auf der in dem neuhergestellten Straßenzuge angelegten Straßenbahnstrecke an gerechnet.

Die k. k. Staatseisenbahnverwaltung ist jedoch verpflichtet, nach Ablauf dieser Frist über ein wann immer gestelltes Verlangen der Gemeinde Wien die Niveaufreuzung an derselben Stelle durch eine Straßenunterführung von 28 m Breite und im Bereiche des Bahnobjektes von mindestens 4-10 m lichter Durchfahrtshöhe zu ersetzen, wobei die Rampensteigungen das Maß von 3% nicht überschreiten dürfen.

Die k. k. Staatseisenbahnverwaltung wird das Projekt hiefür im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien aufstellen; letztere wird die eine, die k. k. Staatseisenbahnverwaltung die andere Hälfte der Kosten für die Ausführung dieses Projektes tragen.

In diesem Falle wird die Gemeinde Wien mit der Bezahlung ihres Kostenanteiles der k. k. Staatseisenbahnverwaltung auch die von dieser gemäß Artikel XII, b, w. XIV bestrittene Kosten-

summe samt 2% Zinsen, von der Eröffnung des Betriebes der im ersten Absatze bezeichneten Straßenbahnstrecke bis zum Zahlungstage gerechnet, rückvergüten; dagegen ersetzt die k. k. Staats-eisenbahnverwaltung der Gemeinde Wien die Hälfte der Schadloshaltungen, die diese im Sinne der Bauordnung auf Grundlage einer Straßenbreite von 23 m vom Abschlusse der vorliegenden Vereinbarung an bis zur Erbauung der Straßenunterführung aus Anlaß des Umbaues der in Betracht kommenden Häuser der Speisinger Straße etwa geleistet haben wird, und zwar gleichfalls samt 2% Zinsen, die für die Zeit der Auszahlung der jeweiligen Schadloshaltung bis zur Rückvergütung gerechnet werden.

Auf die Erhaltung, Reinigung und Beleuchtung der auf Grund dieser Vereinbarung ausgeführten Straßenbauten und Bahnobjekte findet Artikel XIII sinngemäße Anwendung.

C. Nordbahnbrücke über der Angererstraße.

Artikel XVI. Die k. k. Staats-eisenbahnverwaltung wird die gegenwärtig 8·8 m breite Nordbahnbrücke über der Angererstraße im XXI. Gemeindebezirke auf eine Breite von 11·6 m umbauen und hiebei dem Durchlasse eine lichte Weite von 18·96 m geben.

Dem Umbaue wird das von der k. k. Nordbahndirektion mit der Note vom 8. März 1909 übersendete Projekt mit der Abänderung zugrunde gelegt, daß das Straßenniveau gegenüber dem Projekte um 10 cm gesenkt und demnach die Konstruktionsdicke dementsprechend vergrößert wird.

Die Gemeinde Wien wird die damit zusammenhängende Straßenregulierung samt Entwässerung auf ihre Kosten ausführen.

Von den Kosten des Umbaues der Brücke und der Widerlager vergütet die Gemeinde der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung 75·9%.

Das Detailprojekt für den Umbau der Brücke und für die abgeänderte Eisenkonstruktion wird von der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung im Einvernehmen mit der Gemeinde Wien aufgestellt werden.

Die Gemeinde Wien wird für die von der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung bewirkten Bauherstellungen auf Grund einvierteljährig aufzustellender Interimsabrechnungen Abschlagszahlungen in der der beiderseitigen Kostenbeteiligung entsprechenden Höhe binnen 4 Wochen nach Zustellung der jeweiligen Interimsabrechnung entrichten.

Die Schlußabrechnung wird von der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung aufgestellt und von der Gemeinde Wien überprüft, die sodann binnen 6 Monaten nach Empfang der Abrechnung den auf sie entfallenden restlichen Kostenanteil entrichtet; wird dieser nicht termingemäß bezahlt, so hat ihn die Gemeinde Wien vom Ablaufe der Frist an bis zum Zahlungstage mit 4% zu verzinsen.

Die Gemeinde Wien entrichtet der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung einen 15%igen Regiebeitrag von den auf die Gemeinde Wien entfallenden Kosten.

Die k. k. Staats-eisenbahnverwaltung verpflichtet sich, den Umbau der Brücke tunlichst zu beschleunigen.

Artikel XVII. Die Erhaltung des in Gemäßheit des Artikels XVI umgebauten Bahnobjektes obliegt der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung, während die Erhaltung, Reinigung und Beleuchtung der Straße (einschließlich der in derselben eingebauten Objekte) der Gemeinde Wien zur Last fällt. Die Erhaltung jener Anlagen des Brückenobjektes, die zur Ableitung der Tag- und Sickerwässer des Bahnplanums auf dem Objekte dienen, obliegt der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung.

In allen diesen Fällen wurde der Gemeinde Wien auch das Recht eingeräumt, die betreffenden Anlagen, bzw. Grundflächen für Zwecke der Gemeinde Wien, insbesondere zu Kommunikationszwecken und behufs Herstellung, Erhaltung und Benützung der in Straßengründen üblichen Einbauten, wie Straßenbahnen samt Zubehör (vorbehaltlich der eisenbahnbehördlichen Genehmigung), Kanäle, Rohrleitungen, Kabel u. dgl. zu benützen.

Die k. k. Staatsbahnen schritten sofort an die Verfassung der für ihren Bereich in Betracht kommenden Projekte; mit der Ausführung wurde jedoch nur hinsichtlich der Unterführung der neuen Parallelstraße zur Speisinger Straße begonnen; die Verfassung des weit umfangreicheren Elaborates für die im Zuge der Westbahn erforderlichen Bauten nahm viel mehr Zeit in Anspruch; außerdem ergaben sich hinsichtlich mehrerer Einzelheiten noch Differenzen mit den städtischen Ämtern, deren Ausgleich im Berichtsjahre nicht mehr gelang.

Am 6./13. März fand die politische Begehung für die Auswechslung der in km 0·1/3 der Linie St. Veit—Hütteldorf-Hacking gelegenen Brücke über den Wienfluß statt. Hierbei gaben die Vertreter der Gemeinde die Erklärung ab, dem Projekte für die Überbrückung der Hadikgasse nicht zustimmen zu können, da das Widerlager vor die genehmigte Baulinie zu liegen komme.

Sie beantragten eine Änderung des Projektes in der Richtung, daß diese Baulinie berücksichtigt wird, und erklärten, daß die Gemeinde Wien zufolge Stadtratsbeschlusses vom 8. März bereit sei, mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien wegen der sich hiedurch ergebenden Mehrkosten in Verhandlung zu treten. Für die Ausführung des übrigen Projektes (Überbrückung des Hieginger Kais und des Wienflusses) wurden nur unwesentliche Bedingungen gestellt. Die Vertreter der k. k. Staatsbahndirektion nahmen die Erklärung des Magistrates, die eine Zurücksetzung des linksufrigen Landwiderlagers um zirka 3·25 m gegenüber dem ursprünglichen Projekte bedingte, zur Kenntnis und erklärten sich hiemit unter der Voraussetzung einverstanden, daß die mit der Gemeinde anzubahrenden Verhandlungen bezüglich der Ausführung des geänderten Projektes, bzw. der Tragung der Mehrkosten zu einem beide Teile befriedigenden Ergebnisse führen. Die Verhandlungen, welche die Aufstellung eines neuen Brückenprojektes zur Voraussetzung hatten, wurden im Berichtsjahre nicht mehr eingeleitet.

Das dritte und vierte Gleis der Strecke Hütteldorf—Purkersdorf wurde im Frühjahr 1911 in Betrieb genommen; am 23. Mai fand die Kollaudierung der feuer sichereren Herstellungen in dieser Strecke statt.

Am Westbahnhofe wurde ein Magazin für die Firma R. Hofeneder, in der Haltestelle Lainz eine hölzerne Wartehalle auf der linken Bahnseite errichtet.

Eine über Stadtratsbeschuß vom 20. Jänner überreichte Eingabe, betreffend Verbesserung des Verkehrs auf der Verbindungsbahn hatte keinen Erfolg. Die k. k. Staatsbahndirektion erklärte, eine Vermehrung der Personenzüge auf dieser Bahnlinie erst durchführen zu können, bis sie durch den Ausbau der eingeleisteten Teilstrecken leistungsfähiger geworden ist; für diesen Ausbau stehen aber derzeit keine Kredite zur Verfügung.

β) In der Verwaltung der k. k. Nordbahndirektion.

Wie aus den Ausführungen unter α) zu ersehen ist, kam das im Verwaltungsberichte des Vorjahres erwähnte Übereinkommen betreffend den Umbau der Brücke über die Angererstraße zum Abschlusse; mit dem Baue wurde noch im Berichtsjahre begonnen.

Am 21. März fand die Stationskommission und politische Begehung für die Ladestelle Leopoldau statt, die vorerst nur für das ihr zunächst erbaute städtische Gaswerk dienen soll; es wurde jedoch bereits ein Ausbau für den Anschluß anderer in ihrer Umgebung auszuführender industrieller Etablissements vorgesehen. Die Anlage einschließlich der Hochbauten wurde im Berichtsjahre fertiggestellt.

Am Nordbahnhofe gelangten für Bahnzwecke ein Schlagwerksgebäude sowie die Verlängerung der offenen Verladerrampe beim Eilgutmagazine, für fremde Zwecke ein Schuppen für die Firmen Marmorek & Beywasser und Brüder Schwadron zur Herstellung.

In der Station Floridsdorf wurden die Magazinskanzleien vergrößert und ein Waghauß errichtet.

In den Lokomotivwerkstätten in Floridsdorf kam die von der Gemeinde schon seit langem gewünschte Kanalisation samt Pumpenanlage und Sammelzisterne zur Aus-

führung; infolgedessen konnte der früher diesem Zwecke dienende Sickerloch an der Brünner Reichsstraße aufgelassen werden, womit eine wesentliche Verbesserung der sanitären Verhältnisse für die Umgebung geschaffen wurde. Außerdem kamen in den Werkstätten verschiedene kleine Ergänzungsbauten zur Ausführung.

Am 9. November fand die politische Begehung für eine weitere Vergrößerung dieser umfangreichen Anlage statt.

γ) **In der Verwaltung der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft.**

An neuen Bauten für eigene Zwecke kamen ein Eilgutmagazin am Wiener Bahnhofe, ein Kesselhaus in der Werkstätte Simmering sowie eine Streckenblockhütte in km 8.675 der Linie Wien—Brünn zur Ausführung.

An Privatbauten sind ein Schuppen für die Firma Gebrüder Schütz sowie ein Magazin für die österreichische Glashütten-Industrie-Gesellschaft im Wiener Bahnhofe und ein Schuppen für die Metallbrikett-Industrie-Gesellschaft in Stadlau zu erwähnen.

δ) **In der Verwaltung der k. k. Nordwestbahndirektion.**

Auf dem Wiener Bahnhofe wurden ausgedehnte Magazinanlagen für die Firma Schenker & Co. errichtet, die bei einer Gesamtlänge von rund 400 m und einer Höhe von 1 bis 2 Stockwerken zu den größten derartigen Bauten in Wien gehören. In betreff verschiedener Einzelheiten und insbesondere in feuerpolizeilicher Hinsicht konnte die Gemeinde dem Projekte nicht zustimmen, doch war sie nicht in der Lage, gegen die Erteilung des Baukonzesses die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof zu ergreifen, da die bestehenden Meinungsverschiedenheiten durchwegs Fragen des freien Ermessens betrafen.

An kleineren in diesem Bahnhofe für fremde Zwecke hergestellten Bauten sind ferner ein Schuppen für die Firma Drazka, Pichler & Dicker, eine Erweiterung der Kantine, ein Schuppen der Firma Leinkauf und eine Erweiterung des Zollmagazines anzuführen.

In km 5.0/1 der Linie Wien—Tetschen wurde eine Signalhütte errichtet.

3. Wiener Stadtbahn.

In der Station Michelbeuern wurde ein Frachtenmagazin, und zwar entgegen den Wünschen der Gemeinde vollständig aus Holz errichtet.

An dem über den Hauptzollamtsbahnhof führenden Verbindungsgänge zwischen der Großmarkthalle und der Fleischhalle wurden die Laufstege, wie sie in dem im Vorjahre geschlossenen Übereinkommen vorgesehen waren, angebracht.

Die bereits im Vorjahre eingetretene Frequenzerhöhung hielt auch für das Berichtsjahr an; die Fahrgästezahl nahm neuerlich um rund 5% zu.

Die Kommission für Verkehrsanlagen hielt im Berichtsjahre zwei Sitzungen ab, welche die Elektrifizierung und den Ausbau der Stadtbahn zum Hauptgegenstande hatten. Der zum Studium dieser Frage eingesetzte Unterausschuß brachte hiebei dem Plenum die Ergebnisse der im Vorjahre abgehaltenen Enquete zur Kenntnis und befürwortete den Ausbau der Stadtbahn hauptsächlich durch radiale, die Hauptverkehrsadern verfolgende Unterpflasterbahnen, die den I. Bezirk zu durchdringen hätten und mit den Linien des alten Netzes an möglichst vielen Stellen unter Schaffung geeigneter Umsteigeverhältnisse in Verbindung zu setzen wären. Die Kommission nahm hierauf das Ergebnis der Beratungen des Unterausschusses und das hieraus hervorgegangene vor-

läufige Programm für die Elektrifizierung der Stadtbahn und den Bau neuer Untergrund-Schnellbahnen zur Kenntnis. Sie erklärte weiters unvorgreiflich der Entscheidung der Frage des öffentlichen oder privaten Betriebes auf den zu erweiternden Stadtbahnlinien ihre Bereitwilligkeit, Vorschläge privater Unternehmungen betreffs der Projektverfassung sowie auch des Baues und der Betriebsführung mit Einschluß der Finanzierung entgegenzunehmen. Der Unterausschuß wurde ermächtigt, über solche Vorschläge unverbindliche Verhandlungen durchzuführen und eventuell die erforderlichen Vereinbarungen vorzubereiten. Die endgültige Schlußfassung behielt sich die Kommission vor.

4. k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Entsprechend dem im Jahre 1907 mit der Gemeinde abgeschlossenen Vertrage hatte ihr die Südbahn die zur Verbreiterung, bzw. Eröffnung der Landgutgasse im X. Bezirke erforderlichen Gründe zur Verfügung zu stellen, wodurch sich die Notwendigkeit des Umbaues verschiedener Magazine und Schuppen sowie der Umsetzung der Einfriedung ergab. Die politische Begehung dieser Herstellungen fand am 19. April statt, wobei es gelang, hinsichtlich der meisten Forderungen der Gemeinde ein Einvernehmen mit dem Bahnunternehmen zu erzielen. Bloß die Herstellung des Trottoirs längs der neuen Einfriedung wurde abgelehnt, ein Standpunkt, den auch das k. k. Eisenbahnministerium für gerechtfertigt erachtete. Gegen den bezüglichen Erlaß ergriff die Gemeinde die Beschwerde an den k. k. Verwaltungsgerichtshof, dessen Entscheidung im Berichtsjahre nicht mehr erfolgte.

Wie der Gemeinde bekannt geworden war, beabsichtigte die Südbahn, die Station Hezendorf auf der linken Bahnseite zu erweitern und hiezu den dort befindlichen Bahngrund vollständig auszunützen. Da hiemit die Durchführung einer projektierten Straße sehr erschwert worden wäre, wurden Verhandlungen mit dem Bahnunternehmen eingeleitet, welche die Erwerbung des in den etwas verschwenkten Straßenzug fallenden Südbahngrundes zum Gegenstande hatten. Sie gelangten bei der am 16. August abgehaltenen politischen Begehung durch folgende Vereinbarungen zum Abschlusse.

„Bezüglich der künftigen Ausgestaltung des Platzes gegenüber dem Aufnahmsgebäude der Station Hezendorf wird vereinbart:

A. Die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft ist

1. mit den in dem in der Amtshandlung des Stadtbauamtes gestandenen Plane vom August 1911 ersichtlich gemachten Baulinien der Altmannsdorfer Straße und der gegenüber dem Aufnahmsgebäude der Station Hezendorf neu entstehenden Straße einverstanden;

2. sie tritt den nach Maßgabe dieser Baulinien in die öffentliche Straße fallenden Teil ihres Bahngrundes über Verlangen der Gemeinde Wien lastenfrei in deren Eigentum ab.

B. Dagegen übernimmt die Gemeinde Wien nachfolgende Verpflichtungen:

1. Sie wird die derzeit genehmigten Baulinien im Sinne des in der Amtshandlung des Stadtbauamtes gestandenen Planes vom August 1911 abändern.

2. Sie wird der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft an Stelle der nach A. 2. in das Eigentum der Gemeinde Wien übertragenen Grundfläche eine gleichwertige Grundfläche lastenfrei in das Eigentum übergeben. Wegen Auswahl dieser Grundflächen werden Verhandlungen gepflogen werden.

3. Insofern die projektierte, von der Altmannsdorfer Straße südöstlich abzweigende Straße nicht hergestellt wird, wird der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft das Recht ein-

geräumt, die an die Gemeinde Wien nach A. 2. abgetretene Grundfläche als Zufahrt zu ihrer Freiladeanlage in der Station Hezendorf kostenlos zu benützen. Über Verlangen wird dieses Recht grundbüchlerlich unter der Bedingung sichergestellt, daß die Gesellschaft bei Übertragung der gegenständlichen Grundfläche in das öffentliche Gut die erforderliche Freilassungserklärung ausstellt.

4. Sobald die Gemeinde Wien die unter 3. erwähnte projektierte Straße herstellt, wird sie die an der Altmannsdorfer Straße befindliche Einfriedung samt Tor in die neue Baulinie überstellen, den Anschluß der neuen Ausfahrt an die nächstliegende Fahrbahn durchführen, die Abänderung der Entwässerungsanlage besorgen und das eventuell erforderliche Trottoir herstellen.

Diese Arbeiten wird die Gemeinde Wien auf ihre Kosten durchführen.“

Am Maßleinsdorfer Bahnhofs wurden verschiedene größere Gleisumgestaltungen durchgeführt.

Über Antrag der Gemeinde trugen die Eisenbahnbehörden der Südbahn auf, aus sanitären Rücksichten den Frachtenbahnhof Maßleinsdorf mit einer geeigneten Kanalisationsanlage zu versehen und die vorhandenen Senkgruben zu beseitigen. Die Arbeiten wurden nach einem mit den städtischen Ämtern vereinbarten Projekte bereits im Herbst des Berichtsjahres, und zwar mit Zustimmung der Gemeinde vor Abhaltung der politischen Begehung begonnen.

Die im Vorjahre erhobene Beschwerde in Angelegenheit des Trottoirs beim Finanzwachgebäude nächst dem Maßleinsdorfer Viadukte wies der k. k. Verwaltungsgerichtshof ab.

An Hochbauten für Private gelangte bloß eine Vergrößerung des Magazins der Firma G. M. Steiner im Frachtenbahnhofs Maßleinsdorf zur Ausführung.

5. k. k. priv. Eisenbahn Wien—Aspang.

Der Bau des Unterführungsobjektes für die verlängerte Landstraßer Hauptstraße wurde im Berichtsjahre beendet und die umfangreiche Erdabgrabung für diesen Straßenzug in Angriff genommen.

Im Wiener Bahnhofs wurde ein Magazin für die Berndorfer Metallwarenfabrik A. Krupp errichtet.

6. Kahlenberg-Eisenbahn.

Über eine Eingabe der Gesellschaft wegen Um- und Neuparzellierungen ihres Besitzes auf dem Kahlenberge, wegen Versorgung mit Gas, Wasser und Elektrizität sowie wegen Lieferung von Strom für die Elektrifizierung der Zahnradbahn wurden im Berichtsjahre Studien durchgeführt; die Verhandlungen gelangten nicht zum Abschlusse.

7. Dampfstraßenbahnlinien der städtischen Straßenbahnen.

Siehe den Abschnitt XXX, D. des vorliegenden Verwaltungsberichtes.

8. Industrieleise.

Für nachstehende Schlepfbahnen wurde die Baubewilligung erteilt:

- a) für ein von der Station Stadlau abzweigendes Gleis zur Betriebsanlage der Eisen- und Metallbrickett-Industrie-Gesellschaft,
- b) für eine Erweiterung der Schlepfbahnanlage der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft,
- c) für ein von der Station Simmering der Staatsbahn ausgehendes Gleis der Neusiedler Papierfabrik-Aktiengesellschaft,

d) für eine von der Ladestelle Leopoldau abzweigende Gleisanlage des städtischen Gaswerkes im XXI. Bezirke.

Mit dem Baue eines von der Vorortelinie der Stadtbahn abzweigenden Gleises der Firma Meinel wurde mit Zustimmung der Gemeinde vor Erteilung der eisenbahnbehördlichen Genehmigung begonnen.

Die seinerzeit der Firma A. G. Frankl erteilte Baubewilligung für ein von der Donauuferbahn abzweigendes Gleis, von der bisher kein Gebrauch gemacht worden war, wurde zurückgezogen.

II. Elektrische Bahnen.

1. Städtische Straßenbahnen.

Siehe den Abschnitt XXX, D. des vorliegenden Verwaltungsberichtes.

2. Lokalbahnen.

a) Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Eine Reihe von Streitfragen wegen der Bezahlung der elektrischen Energie für den Betrieb der Bahn und für die Beleuchtung des Frachtenbahnhofes Maßleinsdorf wurden auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 3. Juni durch ein Nachtragsübereinkommen erledigt, das folgenden Wortlaut hat:

Wien, 3. Juni 1911.

An die

Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.

Mit den Schlußbriefen vom 2. Dezember 1905, Mag.-Abt. V—899/05 [vgl. Verwaltungsbericht für 1905, S. 144 ff.] haben wir mit Ihnen über die wechselseitige Benützung unserer und Ihrer Bahnstrecken ein Übereinkommen abgeschlossen.

Wir haben uns nun mit Ihnen über folgendes

Nachtragsübereinkommen

geeinigt:

Abchnitt I. Änderung des im § 12 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 vorgesehenen Entgeltes.

1. Statt des im § 12, Absatz 1, unter a) und b) des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 vorgesehenen Entgeltes für jeden gemäß § 11a) und c) ausgegebenen Fahrchein entrichten Sie an uns vom 1. Mai 1910 ab ein Entgelt in der Höhe von 90% jenes Fahrpreises, der nach unserem normalen Tarife für die direkte Fahrt an Wochentagen von der Kärntner Straße über die im § 1, Absatz 1, dieses Übereinkommens bezeichnete Strecke bis zum Meidlinger Südbahnhofe entfallen würde, wenn die Bahnstrecke vom Maßleinsdorfer Viadukte der Südbahn bis zum Meidlinger Südbahnhofe in unser Straßenbahnnetz einbezogen wäre.

Da der normale Fahrpreis für eine direkte Fahrt an Wochentagen auf der erwähnten Strecke derzeit 14 h betragen würde, so stellt sich das an uns zu leistende Entgelt derzeit auf 12,6 h für jeden nach § 11a) und c) des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 von Ihnen ausgegebenen Fahrchein.

Das neu vereinbarte Entgelt tritt auch — und zwar gleichfalls vom 1. Mai 1910 ab — an die Stelle der nach dem Stadtratsbeschlusse vom 4. September 1906, Pr.-Z. 11.927, Punkt a), b), c), d) und e) an uns zu zahlenden Beträge.

Die sonstigen Bestimmungen dieses Stadtratsbeschlusses sowie des § 12 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 — insbesondere auch das im Absatz 1, Punkt c) vereinbarte Entgelt — bleiben unverändert aufrecht.

2. Wenn der Verbrauch an elektrischer Energie für den Verkehr und die Beheizung Ihrer Personenwagen auf der in den §§ 1 und 10 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 bezeichneten Strecke — jedoch ohne den im Frachtenbahnhofe Maßleinsdorf mit besonderer Messung ermittelten Energieverbrauch — 490.000 Kilowattstunden im Jahre übersteigt, so bezahlen Sie uns für jede diesen Verbrauch übersteigende Kilowattstunde ein besondere Vergütung von 12 h.

Wenn auf der bezeichneten Strecke in einem Jahre mehr als 1 Million Fahrgäste befördert werden, so erhöht sich die vorbezeichnete Kilowattstundenzahl zu Ihren Gunsten für jeden mehrbeförderten Fahrgast um 0.49 Kilowattstunden.

Als Grundlage für die Berechnung des Stromverbrauches dient das von Ihnen anerkannte Messungsergebnis der Probefahrten im Dezember 1907.

Die Berechnung des Stromverbrauches für den Verkehr Ihrer Personenwagen auf der bezeichneten Strecke geschieht in der Weise, daß aus den tatsächlich bekannten Fahrtleistungen an Motor- und Beiwagenkilometern der Stromverbrauch für jeden Motorwagentonnenkilometer gleich 66.4 Wattstunden und für jeden Beiwagentonnenkilometer gleich 69.0 Wattstunden gesetzt (hierin ist der Verbrauch für die Bremse und für die Beleuchtung, sowie auch der Leitungsverlust, nicht aber die Beheizung eingerechnet) und daß das Gewicht eines besetzten Motorwagens mit 30.2 t und eines besetzten Beiwagens mit 12.2 t angenommen wird.

Die Berechnung des Stromverbrauches für die Beheizung Ihrer Personenwagen geschieht in der Weise, daß aus den in den 5 Wintermonaten (Oktober bis einschließlich Februar) tatsächlich bekannten Fahrtleistungen an Motor- und Beiwagenkilometern der Heizstromverbrauch (einschließlich aller Verluste) für jeden Motorwagenkilometer gleich 531 Wattstunden und für jeden Beiwagenkilometer gleich 265.5 Wattstunden gesetzt wird.

3. Sie werden auf der Strecke Giselastraße—Haidackerstraße nur Fahrbetriebsmittel mit folgender Gewichtsgrenze verkehren lassen:

Motorwagen, die samt elektrischer Ausrüstung, unbesetzt, nicht mehr als 28.7 t wiegen, und Beiwagen, die samt elektrischer Ausrüstung, unbesetzt, nicht mehr als 11 t wiegen.

Ausgenommen von dieser Beschränkung sind die bisher im Betriebe gestandenen sieben Beiwagen der Serie 200, die ausnahmsweise bei größerem Personenandrang, jedoch nur an Sonn- und Feiertagen sowie an Badener Renntagen auch auf der vorerwähnten Strecke verkehren dürfen.

4. Die uns gemäß Punkt 1 zukommenden Beträge werden Sie uns monatlich, die uns gemäß Punkt 2 zukommenden Beträge für jedes Kalenderjahr binnen 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung bezahlen.

Die sich gemäß Punkt 1 ergebende Nachzahlung werden Sie binnen 14 Tagen nach Abschluß des Nachtragsübereinkommens an uns überweisen.

Abchnitt II. Verbrauch an elektrischer Energie zur Beleuchtung des Frachtenbahnhofes Maßleinsdorf.

1. Der Verbrauch an elektrischer Energie im Frachtenbahnhofe Maßleinsdorf wird durch die daselbst im Jahre 1907 eingeschalteten Wattstundenzähler gemessen.

Die Ableseung der Zähler erfolgt seit Oktober 1907 allmonatlich im Beisein Ihrer und unserer Vertreter, was auch in Zukunft zu geschehen hat.

Sollten sich gegen die Richtigkeit der Angaben des Zählers Bedenken ergeben, so steht es Ihnen wie auch uns frei, die behördliche Nachprüfung des Zählers zu beantragen. Er darf zu diesem Zwecke nur von unseren Organen abmontiert werden.

Wenn bei der Nachprüfung der Zähler als richtig befunden wurde, trägt die Kosten jener Teil, welcher die Nachprüfung verlangt hat.

Wenn bei der Nachprüfung der Zähler als unrichtig befunden wurde und die Ursache hievon nicht etwa in einer durch Ihr Personal herbeigeführten Beschädigung des Zählers liegt, ferner wenn wir die Nachprüfung vornehmen lassen, ohne uns vorher mit Ihnen in das Einverständnis gesetzt zu haben, haben wir die Kosten der Nachprüfung, sowie die Beistellung eines jederzeit anzubringenden, geeichten Hilfszählers zu tragen. In allen anderen Fällen treffen die Kosten Sie.

Das Ergebnis der Nachprüfung wirkt auf diejenige Zeit zurück, während welcher der Zähler nachweislich unrichtig gezeigt hat.

Für die Zeit zwischen der Entfernung und Wiederanbringung des Zählers sind die Angaben des geeichten Hilfszählers maßgebend.

2. Der Verbrauch an elektrischer Energie für die Beleuchtung der Wagenhalle auf Ihrem Frachtenbahnhofe Maßleinsdorf wird einschließlich eines 10%igen Spannungsverlustes mit 3200 Kilowattstunden pro Jahr angenommen; Sie bezahlen uns hierfür 15 h pro Kilowattstunde, demnach pro Jahr einen Betrag von 480 K, und zwar vom 1. Mai 1910 ab.

3. Wenn der Gesamtverbrauch an elektrischer Energie in Ihrem Frachtenbahnhofe Maßleinsdorf einschließlich der im vorigen Punkte erwähnten Beleuchtung und einschließlich eines 10%igen

Spannungsverlustes in einem Jahre mehr als 45.000 Kilowattstunden beträgt, so leisten Sie uns für jede diesen Verbrauch übersteigende Kilowattstunde eine Vergütung von 15 h.

Wenn jedoch auf der in den §§ 1 und 10 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 bezeichneten Strecke mehr als 1 Million Fahrgäste im Jahre befördert werden, so erhöht sich die vorbezeichnete Kilowattstundenzahl für jeden mehrbeförderten Fahrgast um 0,045 Kilowattstunden.

4. Für die Zeit vom 1. Mai 1907 bis 30. April 1910 vergüten Sie uns den Verbrauch an elektrischer Energie für die Beleuchtung der Wagenhalle in Ihrem Frachtenbahnhofe Mapleinsdorf und für die daselbst in Verwendung gestandenen Hilfs- und Werkzeugmaschinen wie folgt:

- | | |
|--|---------------|
| a) Für die Zeit vom 1. Mai 1907 bis 30. April 1908 für 30.626 Kilowattstunden den Betrag von | 4.593 K 90 h |
| b) für die Zeit vom 1. Mai 1908 bis 30. April 1909 für 63.593 Kilowattstunden einen Betrag von | 9.538 K 95 h |
| c) für die Zeit vom 1. Mai 1909 bis 30. April 1910 für 848 Kilowattstunden einen Betrag von | 127 K 20 h |
| insgesamt daher einen Betrag von | 14.260 K 05 h |

5. Die uns nach den vorstehenden Bestimmungen zukommenden Beträge werden Sie uns für jedes Kalenderjahr binnen 14 Tagen nach Erhalt der Rechnung bezahlen, die zu leistende Nachzahlung binnen 14 Tagen nach Abschluß des Nachtragsübereinkommens an uns überweisen.

Abschnitt III. Entfernung betriebsuntauglicher Motorwagen, Umkehrweichen.

1. Zum Zwecke der Wegschaffung betriebsuntauglich gewordener Motorwagen Ihres Bahnunternehmens von unserer Strecke werden Sie dafür Sorge tragen, daß während der ganzen Betriebszeit stets einer Ihrer Motorwagen an beiden Enden der mitbenützten Strecke, und zwar in Ihrem Frachtenbahnhofe Mapleinsdorf und in der Giselastraße, hilfsbereit steht.

Wird einer Ihrer Motorwagen betriebsuntauglich, so hat einer der zwei bereitstehenden Motorwagen bis zu der dem betriebsuntauglichen Wagen zunächst liegenden Weiche entgegenzufahren, dort umzukehren, den Wagen anzuluppeln und so rasch als möglich weiter zu befördern.

2. Wir haben auf Ihre Kosten auf der von Ihnen mitbenützten Strecke drei Umkehrweichen hergestellt, und zwar eine Weiche beim Hause Wiedner Hauptstraße Nr. 22, in km 0-223, eine Weiche beim Hause Wiedner Hauptstraße Nr. 61, in km 0-668, und eine Weiche beim Hause Wiedner Hauptstraße Nr. 125, in km 1-564. (Die Kilometerbezeichnung ist von der Abzweigung der Favoritenstraße an gerechnet.)

Die Weichen sind unser Eigentum und werden auf unsere Kosten erhalten. Nur die Auslagen für die Erneuerungen und Ersatznachschaffungen sind von Ihnen zu bestreiten. Ob solche Erneuerungen oder Ersatznachschaffungen notwendig sind, haben wir nach unserem freien Ermessen zu bestimmen.

Abschnitt IV. Schüler- und Arbeiterkarten.

Wir erklären uns damit einverstanden, daß Sie die nach Ihrem Tarife dermalen nur bis zur Philadelphiabrücke gültigen Schülermonats- und Arbeiterwochenkarten auch bis Mapleinsdorf-Biadukt zur Ausgabe bringen. Für solche Fahrscheine leisten Sie an uns die im § 12 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905, Absatz 1 unter Punkt c) bedungene Vergütung, und zwar in der Weise, daß der dort angegebene Betrag für jede Schülermonatskarte 50 mal, für jede Arbeiterwochenkarte 12 mal in Anrechnung kommt.

Sie werden die bis Mapleinsdorf-Biadukt gültigen Schüler- und Arbeiterkarten derart kennzeichnen, daß sie von den nur bis Philadelphiabrücke gültigen Fahrscheinen gleicher Gattung leicht zu unterscheiden sind.

Abschnitt V. Mitbenützung der Lokalbahnstrecke vom Mapleinsdorfer Plage bis zur Ahmayergasse.

Sie gestatten uns — neben der uns durch das Übereinkommen vom 2. Dezember 1905 gewährleisteten Benützung Ihrer Bahnstrecke vom Mapleinsdorfer Biadukte der Südbahn bis zur Haidackerstraße im XII. Bezirke zu den im § 14 dieses Übereinkommens bezeichneten Zwecken — überdies auch die Mitbenützung der Teilstrecke Ihrer Bahn vom Mapleinsdorfer Plage bis zur Ahmayergasse für den Personentransport unter folgenden Bedingungen:

1. In der Mitbenützung ist nicht nur die Benützung Ihrer Gleisanlagen samt elektrischer Ausrüstung, sondern auch der Bezug der erforderlichen elektrischen Energie aus Ihrer Oberleitung inbegriffen.

2. Wir übernehmen die ganzen Kosten der Herstellung und Erhaltung der notwendigen Einbindungen und Abzweigungen sowie der dazugehörigen Oberleitung.

3. Die Kosten der Erhaltung der Gleis- und Oberleitungsanlagen sowie der Erneuerungen und Ersatznachschaffungen auf den von uns mitbenützten Teilstrecken Ihrer Bahn werden nach Maßgabe der gefahrenen Wagenachskilometer zwischen Ihnen und uns aufgeteilt. Ob die Erhaltungsarbeiten sowie die Erneuerung des Oberbaues oder der Oberleitung, bzw. sonstige Ersatznachschaffungen auf Ihrer Strecke notwendig sind, haben Sie nach ihrem freien Ermessen zu bestimmen. Wenn solche Arbeiten vorgenommen werden, werden Sie uns fallweise hievon verständigen und uns die Ihnen hiebei aufgelaufenen Kosten nachweisen.

Wir werden uns die gefahrenen Wagenachskilometer gegenseitig bekanntgeben.

Wir werden den uns sonach treffenden Anteil für jedes Kalenderjahr binnen 14 Tagen nach Anerkennung der Rechnung begleichen.

4. Ein weiteres Entgelt für die Mitbenützung Ihrer Bahn leisten wir nicht.

5. Die §§ 8 und 9 des eingangs erwähnten Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 über die wechselseitige Mitbenützung unserer und Ihrer Bahnstrecken finden sinngemäß auch auf diesen Transport Anwendung.

6. Dagegen wird der § 7 des Übereinkommens vom 2. Dezember 1905 aufgehoben und gelten für die Bahnerhaltung und für den Betrieb auf den gegenseitig mitbenützten Strecken folgende Bestimmungen:

A. Gemeinsame Bestimmungen für die nach dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1905 und für die nach dem vorliegenden Übereinkommen mitbenützten Strecken:

- a) Die Wagen müssen sich stets in einem vollkommenen betriebsstüchtigen Zustande befinden.
- b) Auf den mitbenützten Strecken haben die Sicherheits-, Fahr- und Betriebsvorschriften Gültigkeit, die für die einzelnen Strecken eisenbahnbehördlich vorgeschrieben sind. Ebenso haben alle sonstigen behördlichen Anordnungen und Verfügungen der beiden Bahnverwaltungen, welche für den einen Betrieb bestehen oder noch erlassen werden, auch für den anderen Teil Gültigkeit. Besonders sind die Bestimmungen hinsichtlich der Geschwindigkeit und der Fahrzeit genau zu beachten. Die Verfügungen einer Verwaltung, die für ihren Betrieb auf der Strecke der anderen erlassen werden, bedürfen jedoch der Zustimmung der anderen Verwaltung.
- c) Zur Einfahrt in die mitbenützten Strecken und bei Kreuzungen mit anderen Linien haben die Vorrangbestimmungen der Wiener städtischen Straßenbahnen Geltung.
Alle gemeinschaftlich befahrenen Weichen werden tunlich so ausgerüstet, daß sie vom Wagenführer vom Wagen aus zu stellen sind. Zu diesem Zwecke gestatten Sie die Errichtung einer Haltestelle bei der Abzweigung des Margaretengürtels zur Eichenstraße.
- d) Bei Betriebsstörungen ist das zuerst auf dem Platze eintreffende Aufsichtsorgan einer der Unternehmungen so lange berechtigt, die notwendigen Verfügungen zu treffen, bis ein Aufsichtsorgan der Unternehmung eintrifft, welcher die Strecke gehört; wir werden unser Personal und Sie das Ihrige in dem Sinne beauftragen, daß sich die beiderseitigen Beamten und Bediensteten bei solchen und anderen Vorfällen gegenseitig in jeder Hinsicht unterstützen.
- e) Beide Verwaltungen werden ihre Bediensteten dazu verhalten, daß sie sich während der Fahrt auf der mitbenützten Strecke den Verfügungen jener Bahnunternehmung, der die Gleise gehören, sowie den Anordnungen der Strecken-Aufsichtsorgane derselben (Fahrmeister, Revisoren u. dgl.), insofern die Anordnungen den Verkehr zum Gegenstande haben, unweigerlich fügen.

Die Strecken-Aufsichtsorgane sind berechtigt, etwaige Ungehörigkeiten des Fahr- und Streckenpersonales der anderen Bahn, die den Verkehr beeinträchtigen können, abzustellen. Wenn ein Angestellter den Organen des anderen Unternehmens nicht Folge leistet, wird über die Anzeige dieses Unternehmens gegen ihn nach Maßgabe der Dienstesvorschriften der betreffenden Bahn vorzugehen sein.

B. Bestimmungen für die Strecke Gifelastraße—Majleinsdorfer Viadukt der städtischen Straßenbahnen.

- a) Ihr Fahrplan unterliegt für die mitbenützte Strecke unserer Zustimmung und darf ohne sie auch nicht vorübergehend abgeändert werden.
- b) Auf unserer Strecke dürfen von Ihnen nur Züge, bestehend aus einem Motor- und höchstens einem Beiwagen in Verkehr gesetzt werden.

- c) Etwaige Weichenwärter, die nach unserem billigen Ermessen bei der Abzweigung des Stockgleises in der Giselstraße oder bei der Einbindung nächst dem Maßleinsdorfer Viadukt der Südbahn erforderlich sind, werden von uns auf Ihre Kosten beigelegt; Sie werden uns die hiedurch erwachsenden Auslagen am Ende eines jeden Kalenderjahres 14 Tage nach Rechnungslegung rückerlegen.

C. Bestimmungen für die Strecke Maßleinsdorfer Platz—Hymayergasse der Lokalbahn Wien—Baden.

- a) Wenn in der Strecke Maßleinsdorfer Platz—Hymayergasse infolge behördlichen Auftrages Weichenwärter beizustellen sind, so sind die Kosten von uns zu bestreiten.

Die Kosten für den zur Bedienung der Abzweigung bei der Wolfganggasse bestimmten Weichenwärter werden nach Maßgabe der gefahrenen Wagenachskilometer zwischen Ihnen und uns aufgeteilt.

Sie werden uns die uns treffenden Kosten für jedes Kalenderjahr bekanntgeben, worauf wir sie 14 Tage nach der Rechnungslegung begleichen werden.

- b) Unser Fahrplan für die Strecke Maßleinsdorfer Platz—Hymayergasse unterliegt, soweit er sich auf die größte angenommene Fahrleistung bezieht, Ihrer Zustimmung und darf ohne diese, auch nicht vorübergehend, keine größere Fahrleistung eingerichtet werden.

Abchnitt VI. Gemeinsame Bestimmungen für die Abschnitte I—V.

1. Insoweit das vorliegende Nachtragsübereinkommen nicht anders bestimmt, bleibt das eingangs erwähnte Übereinkommen vom 2. Dezember 1905 aufrecht.

2. Das Nachtragsübereinkommen erlischt gleichzeitig mit dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1905.

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

4. Für alle aus dem Nachtragsübereinkommen entspringenden Rechtsstreitigkeiten, die nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze unserer Firma allein kompetent.

Wegen der Regulierung der Eichenstraße zwischen der Wolfganggasse und der Längensfeldgasse, die die Folge des im Jahre 1907 zwischen der Gemeinde und der Südbahn getroffenen Übereinkommens war, mußten auch die Gleise der Lokalbahnen entsprechend umgelegt werden.

Hinsichtlich der Benützung des städtischen Straßengrundes wurde auf Grund des Gemeinderatsbeschlusses vom 23. Juni 1911 mit der Gesellschaft folgendes Nachtragsübereinkommen abgeschlossen:

Artikel I. Außer den mit dem Nachtragsübereinkommen vom 2. Dezember 1905 in Bestand gegebenen städtischen Straßengründen gibt die Gemeinde der Gesellschaft und nimmt diese noch weiters die für Gleisanlagen in der zu regulierenden Eichenstraße vom gesellschaftlichen Frachtenbahnhofs Maßleinsdorf bis zur Längensfeldgasse im XII. Bezirke erforderlichen Straßengründe auf die Konzessionsdauer der Linie von Wien nach Wiener-Neudorf, das ist, falls die Konzession nicht früher erlischt, bis 10. März 1975, in Bestand.

Artikel II. Auf die im Artikel I erwähnten Gleisanlagen findet der Vertrag vom 29. März 1893, soweit nicht einzelne Bestimmungen durch das Nachtragsübereinkommen vom 2. Dezember 1905 aufgehoben wurden, sowie das Nachtragsübereinkommen vom 2. Dezember 1905 vollinhaltlich Anwendung.

Artikel III. Der im § 3 des Nachtragsübereinkommens vom 2. Dezember 1905 vorläufig mit einer Krone per Meter Bahnlänge vereinbarte jährliche Bestandzins wird für die im Artikel I beschriebene Bahnstrecke nach ihrer Fertigstellung im beiderseitigen Einvernehmen ermittelt werden.

Artikel IV. Für die Aufhängung der Oberleitung sind Rohrmaste mit Zierringen, Klappen und Sockeln zu verwenden; ihre Type und ihr Anstrich sind nach dem Muster der städtischen Straßenbahnen zu wählen.

Die Gesellschaft wird innerhalb aller von ihr in Anspruch genommenen Straßengründe auf eigene Kosten ihre Oberleitungsanlagen im Einvernehmen mit der Gemeinde abändern, bzw. die

Rohrmaße versehen, wenn die Gemeinde dies aus Anlaß von Neu-, Zu- oder Umbauten städtischer Objekte verlangt.

Die Gesellschaft wird bei Feuergefährdung die den Löscharbeiten etwa im Wege stehenden Teile der Oberleitung entweder selbst beseitigen oder sie, wenn sie von der Feuerwehr zerstört worden sind, ohne Anspruch auf Entschädigung wieder herstellen.

Artikel V. Auf die Anfechtung dieses Nachtragsübereinkommens wegen Verkürzung über die Hälfte des wahren Wertes wird beiderseits verzichtet.

Artikel VI. Für alle aus diesem Nachtragsübereinkommen etwa entspringenden Rechtsstreitigkeiten, die nicht kraft des Gesetzes vor einen ausschließlichen besonderen Gerichtsstand gehören, sind in erster Instanz die sachlich zuständigen Gerichte am Sitze der Gemeinde Wien allein kompetent.

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

Artikel VIII. Dieses Nachtragsübereinkommen wird in einem Originale ausgefertigt, das bei der Gemeinde Wien verbleibt. Der Gesellschaft steht es frei, auf ihre Kosten Abschrift nehmen zu lassen.

Die politische Begehung für die Gleisumlegung fand am 16. Juni 1911 statt; die Arbeiten wurden sofort durchgeführt.

Auf Grund eines früheren Übereinkommens wurde das Gleis der Lokalbahn in der Strecke zwischen dem Bahnhofe Meidling der Südbahn bis zur Friedhoffstraße von den städtischen Straßenbahnen mitbenützt. Infolge der Eröffnung der neuen Philadelphiabrücke wurde diese Mitbenützung entbehrlich und es wurde mit dem Beschlusse des Gemeinderatsausschusses für die städtischen Straßenbahnen vom 5. April die hiezu von den Straßenbahnen hergestellte elektrische Ausrüstung der Gesellschaft käuflich überlassen.

Im Berichtsjahre wurde auch noch die Berichtigung der Eisenbahnbucheinlage der Lokalbahn mit Rücksicht auf die Grenzänderungen zwischen dem V. und XII. Bezirke durchgeführt; bei dieser Gelegenheit erfolgte im beiderseitigen Einvernehmen eine Richtigstellung der Rechte und Lasten.

β) Lokalbahn Wien—Preßburg.

Über die im Vorjahre durchgeführte politische Begehung hat das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 3. Juni 1911 den Baukonsens für das Detailprojekt hinsichtlich der österreichischen Strecke mit Ausschaltung der Bahnfragmente von km 5·367 und km 5·950 und von km 9·600 bis km 11·770 der Teilstrecke Wien—Groß-Schwechat sowie von km 0·0 bis km 7·600 der Teilstrecke Fischamend—Petronell erteilt.

Für die vorbezeichneten Teilstrecken hatte der Landesauschuß Variantenprojekte vorgelegt, über die am 16., 17. und 19. Juni 1911 die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung abgehalten wurde.

Seitens der Gemeinde Wien wurde hiebei eine Reihe von Forderungen aufgestellt, welche von dem Bahnunternehmen angenommen wurden.

Wegen der Benützung städtischen Privatgrundes für die Frachtknotenstation Kaiser-Ebersdorf im Ausmaße von ungefähr 4566 m² wurde mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 16. Mai ein Nachtragsübereinkommen mit dem Landesauschusse abgeschlossen.

Die Übergabe der für Bahnanlagen beanspruchten städtischen Privat- und Fondsgründe wurde im Berichtsjahre durchgeführt.

Einem Ansuchen des Landesauschusses wegen Verlegung der Haltestelle Kaiser-Ebersdorf wurde vom Stadtrate nicht zugestimmt.

Die Verhandlungen des Landesauschusses mit der Kommission für Verkehrsanlagen wegen der Benützung des Vorkais bei der Franzensbrücke und mit der Donau-
regulierungs-Kommission wegen der Trassenführung im Bereiche des Umschlagplatzes
am Erdberger Mais kamen im Berichtsjahre zu einem befriedigenden Abschlusse.

Mit Ausnahme einiger Anschüttungen wurde mit den eigentlichen Bauarbeiten im
Berichtsjahre noch nicht begonnen.

d) Brücken.

I. Neubau und Rekonstruktion von Brücken und Stegen.

1. Donaustrombrücken.

Kaiser Franz Josephs-Brücke. — Die Arbeiten für die Verstärkung der
Brücke, die zur Überführung größerer Gas- und Wasserleitungsrohrstränge notwendig
und im Vorjahre in Angriff genommen worden waren, wurden im Berichtsjahre fortgesetzt.
Die erforderlichen Genehmigungen des k. k. Arbeits- und des k. k. Eisenbahnministeriums
sowie der Wasserrechtsbehörde wurden ohne Anstand erteilt.

Vom 17. Mai bis 15. Juni mußte der Fuhrwerksverkehr über die Brücke ähnlich
wie im Vorjahre in der Weise beschränkt werden, daß er jeweils nur in einer Fahrt-
richtung aufrecht erhalten wurde.

Die Eisenkonstruktions- und Rohrlegungsarbeiten auf den Inundationsfeldern wurden
von den städtischen Gaswerken der Firma H. Ph. Waagner, L. & F. Biro & A. Kurz,
die Umpflasterung der Inundationsbrücken mit dem Stadtratsbeschlusse vom 11. April
dem Pflastermeister Karl Voitl übertragen.

Die von der Donauregulierungs-Kommission gestellten Bedingungen für die
Rekonstruktion der Inundationsfelder wurden mit dem Stadtratsbeschlusse vom 10. August
angenommen und es wurde hiebei unter anderem die Entrichtung eines jährlichen
Pauschalbeitrages von 300 K zu den Erhaltungskosten vereinbart.

Die im Vorjahre durchgeführte Holzstöckelpflasterung wurde abgerechnet und ergab
eine Kostensumme von 66.070 K, somit gegenüber dem Projekte eine Ersparnis.

Da das k. k. Eisenbahnministerium mit dem Erlasse vom 16. November 1907 die
Weiterbenützung der Brücke durch die städtischen Straßenbahnen nur auf die Dauer von
4 Jahren bewilligt hatte, wurde zeitgerecht um die Verlängerung dieser Bewilligung
eingeschritten. Mit dem Erlasse vom 31. Jänner 1911 hat das k. k. Eisenbahnministerium
die Weiterbenützung bis 16. November 1913 unter gewissen einschränkenden Bedingungen
gestattet. Gegen einzelne dieser Bedingungen wurden Vorstellungen erhoben und es hat
das k. k. Eisenbahnministerium mit den Erlässen vom 12. Juli und vom 13. Oktober
den Ansuchen der Gemeinde größtenteils Rechnung getragen.

Der Umbau der Brücke wurde in die Verhandlungen mit der Donauregulierungs-
Kommission, bzw. mit der Regierung hinsichtlich der Fortsetzung des Donauregulierungs-
Gesetzes einbezogen; in dieser Beziehung wird auf den Unterabschnitt „Donauregulierung“
(Seite 175 ff.) verwiesen.

Neue Donaustrombrücken. — Die Verhandlungen wegen Errichtung neuer
Brücken über den Donaustrom kamen im Berichtsjahre nicht zum Abschlusse; dieser
Frage wurde mit Rücksicht auf den von der Regierung vorbereiteten Entwurf einer
Novelle zum Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901 das entsprechende Augenmerk
zugewendet.

Hölzerne Notbrücke über die Alte Donau im Zuge der Baggerer Reichsstraße (Baggerer Straße). — Um den schon äußerst dringenden Umbau dieser Brücke zu beschleunigen, wurde neuerlich an den k. k. Minister für öffentliche Arbeiten und an den k. k. Finanzminister herangetreten.

Am 25. November erklärte endlich das k. k. Ministerium für öffentliche Arbeiten, daß es bereit sei, den Umbau dieser Brücke in Aussicht zu nehmen, hat sich aber ausdrücklich die Beschlußfassung hinsichtlich des Zeitpunktes der Inangriffnahme des Baues und der Bedeckung noch vorbehalten.

Gleichzeitig hat das Ministerium das generelle Projekt für den Umbau der Brücke dem Magistrate übermittelt und von der Gemeinde einen Beitrag von 25·7% zu den Kosten des Brückenumbaus angefordert. Das Projekt wurde einem eingehenden Studium durch das Stadtbauamt unterzogen.

2. Donaukanalbrücken.

Ferdinandsbrücke. — In den Monaten Jänner und Februar wurden der Notsteg und das Montagegerüst abgetragen.

Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 14. Jänner wurden die Bildhauerarbeiten für die architektonische Ausschmückung den Bildauern Franz Gruber und Hans Müller, die Bronzegußarbeiten der Firma D. Hollenbachs Neffen Ed. & F. Richter übertragen.

Mit dem Beschlusse vom 17. Februar wurde die Anbringung folgender Inschriften an der Brücke genehmigt:

1. Erbaut von der Gemeinde Wien während der Amtswirkksamkeit der Bürgermeister Dr. Karl Lueger und Dr. Josef Neumayer.

2. Eröffnet im dreiundsechzigsten Regierungsjahre Seiner Majestät des Kaisers Franz Joseph I. 1911.

3. Die alte Brücke wurde nach Abbruch der hölzernen Schlagbrücke vom Jahre 1780 von Ingenieur J. Nikolaus nach System Wiebeking entworfen und erbaut, am 28. November 1819 eröffnet, in den Jahren 1863 und 1877 teilweise erneuert und im Mai des Jahres 1909 abgetragen. Sie hatte 2 Durchflußöffnungen von je 30·68 m Weite, eine Breite von 19·0 m und ruhte auf einem 2·85 m breiten Mittelpfeiler und 2 Landwiderlagern aus Stein. Die Brücke trug als höchste Last 1 Wagen von 12 t und 6200 Menschen oder 28 Wagen zu 6 t und 3240 Menschen.

4. Die neue Brücke wurde unter der Leitung des Stadtbauamtes nach den Entwürfen der Ingenieure Dr. K. Rosenberg und E. Gentilomo für die Eisenkonstruktion und des Ingenieurs E. Swoboda für den Unterbau errichtet. A. Pecha begann die architektonische Ausgestaltung, J. Hachhofer vollendete sie.

Die Mittelöffnung der Brücke mißt 55·2 m, ihre 2 Seitenöffnungen je 11·915 m, ihre Breite 24 m. Die Brücke trägt als höchste Last 26 Wagen zu je 12 t oder 1 Wagen zu 39 t und 4980 Menschen.

Die Ausführung der Inschriftstafeln auf den Pylonen der Brücke wurde vom Magistrate der Firma Wendelin Pösch übertragen.

Die Belastungsprobe hat in der Zeit vom 24. bis 26. April stattgefunden und keinerlei Anstände ergeben, so daß die Brücke am 27. April des Berichtsjahres für den allgemeinen Verkehr eröffnet werden konnte.

Die architektonische Ausgestaltung war Ende November vollständig fertiggestellt.

Am 4. Juli fand die wasserrechtliche Kollaudierung ohne jeden Anstand statt.

Am 26. Juli wurden die Baumeister- und Eisenkonstruktionsarbeiten, am 20. Dezember die architektonischen Arbeiten der Schlußkollaudierung unterzogen.

Aspernbrücke. — Der gegen die Entscheidung der k. k. n.-ö. Statthalterei über die wasserrechtliche Bewilligung ergriffene Rekurs an das k. k. Ackerbauministerium wurde mit Entscheidung vom 24. April 1911 abgewiesen.

Eine an das k. k. Eisenbahnministerium gerichtete Anfrage, wie es sich gegenüber einer Tieferlegung der Kämpfergelenke bei allfälliger Verwendung einer Betoneisenkonstruktion verhalten würde, erhielt eine ablehnende Erledigung.

Mit Stadtratsbeschluß vom 28. Dezember wurden die vom Magistrate und Stadtbauamte ausgearbeiteten Vergebungsbegehre für den Umbau der Brücke genehmigt. Gleichzeitig hat der Stadtrat beschlossen, daß zur Erlangung von Anboten für den Umbau der Aspernbrücke eine beschränkte Offertverhandlung mit 5monatiger Frist abgehalten werde, zu der die Firmen H. Ph. Waagner, L. & F. Biro & A. Kurz in Wien, Jg. Gridl in Wien, Maschinenfabrik Augsburg—Nürnberg A.-G. in Gustavsburg und L. Eilers in Hannover eingeladen werden sollen. Jenen Anbotstellern, deren Projekte nach dem Ermessen der Gemeinde den Vergebungsbegehren vollkommen entsprechen, wurde für die Verfassung der Projekte eine Entschädigung im Betrage von 6000 K in Aussicht gestellt.

Geh- und Rohrstege über den Donaukanal im Zuge der Rampengasse (Döblinger Steg). — Mit Stadtratsbeschluß vom 22. Februar wurden die Monierarbeiten dem Ersterer der Baumeisterarbeiten übertragen. Die Vergebung der Asphaltierarbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 11. April, jene der Bildhauerarbeiten am 14. April.

Für die Herstellung von Stiegen auf der rechtsuferigen Rampe des Steges wurde am 20. Juli die strompolizeiliche Bewilligung erteilt.

Am 24. Februar hatte der Stadtrat beschlossen, die Überbrückung „Döblinger Steg“ zu benennen. Die Genehmigung der auf der Brücke anzubringenden Aufschriften erfolgte mit Beschluß vom 17. August.

Gegen Ende des Jahres wurde das Objekt fertiggestellt und dem Verkehre übergeben.

3. Wienflußbrücken.

Geh- und Rohrstege über die Stadtbahn und den Wienfluß im Zuge der Preindlgasse. — Die noch ausständigen Arbeiten wurden im Berichtsjahre vollendet und das Objekt dem Verkehre übergeben.

4. Bahnüberbrückungen.

Landstraßer Gürtel-Brücke. — Die restlichen Arbeiten wurden zu Beginn des Berichtsjahres vollendet. Am 31. März wurde von der k. k. General-Inspektion die Probebelastung vorgenommen, die ein günstiges Ergebnis lieferte; nach ihrer Beendigung wurde die Brücke dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Die Schlußkollaudierung fand am 16. November statt.

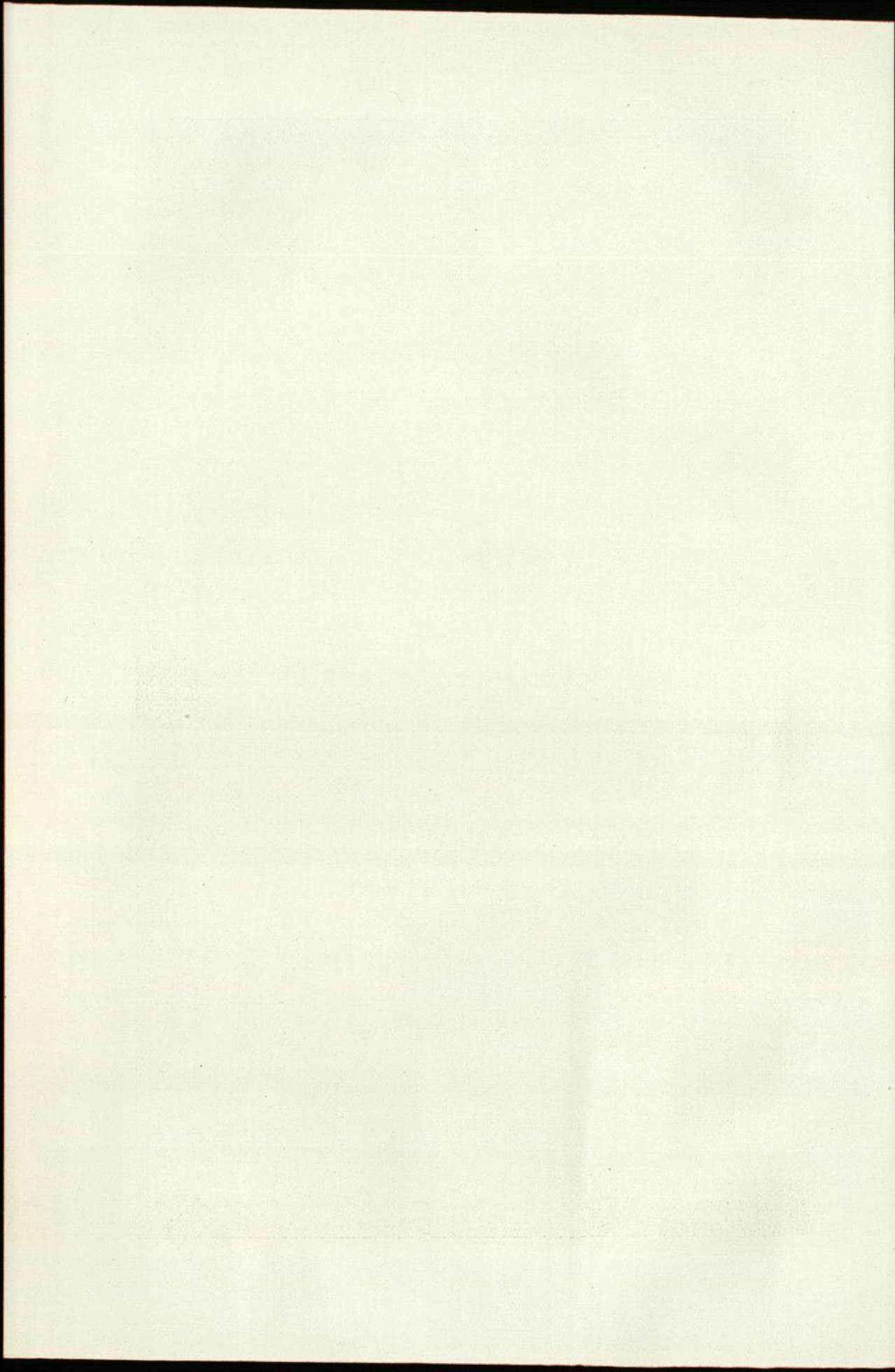
Gehstege über die Verbindungsbahn im Zuge der Rosenhügelstraße. — Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 14. Juli wurde das generelle Projekt für die Herstellung eines Gehsteiges über die Verbindungsbahn im Zuge der Rosenhügelstraße im XII. Bezirke genehmigt; das Stadtbauamt wurde beauftragt, das Detailprojekt auszuarbeiten.

Die Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien wegen Ausführung der Arbeiten und Aufteilung der Baukosten wurden eingeleitet.

Gehstege über die Verbindungsbahn im Zuge der Ruhofstraße. — Der Gemeinderat hat mit Beschluß vom 16. Mai das vom Stadtbauamte ausgearbeitete generelle Projekt für einen Übergangstege im Zuge der Ruhofstraße über die Verbindungsbahn im XIII. Bezirke genehmigt.

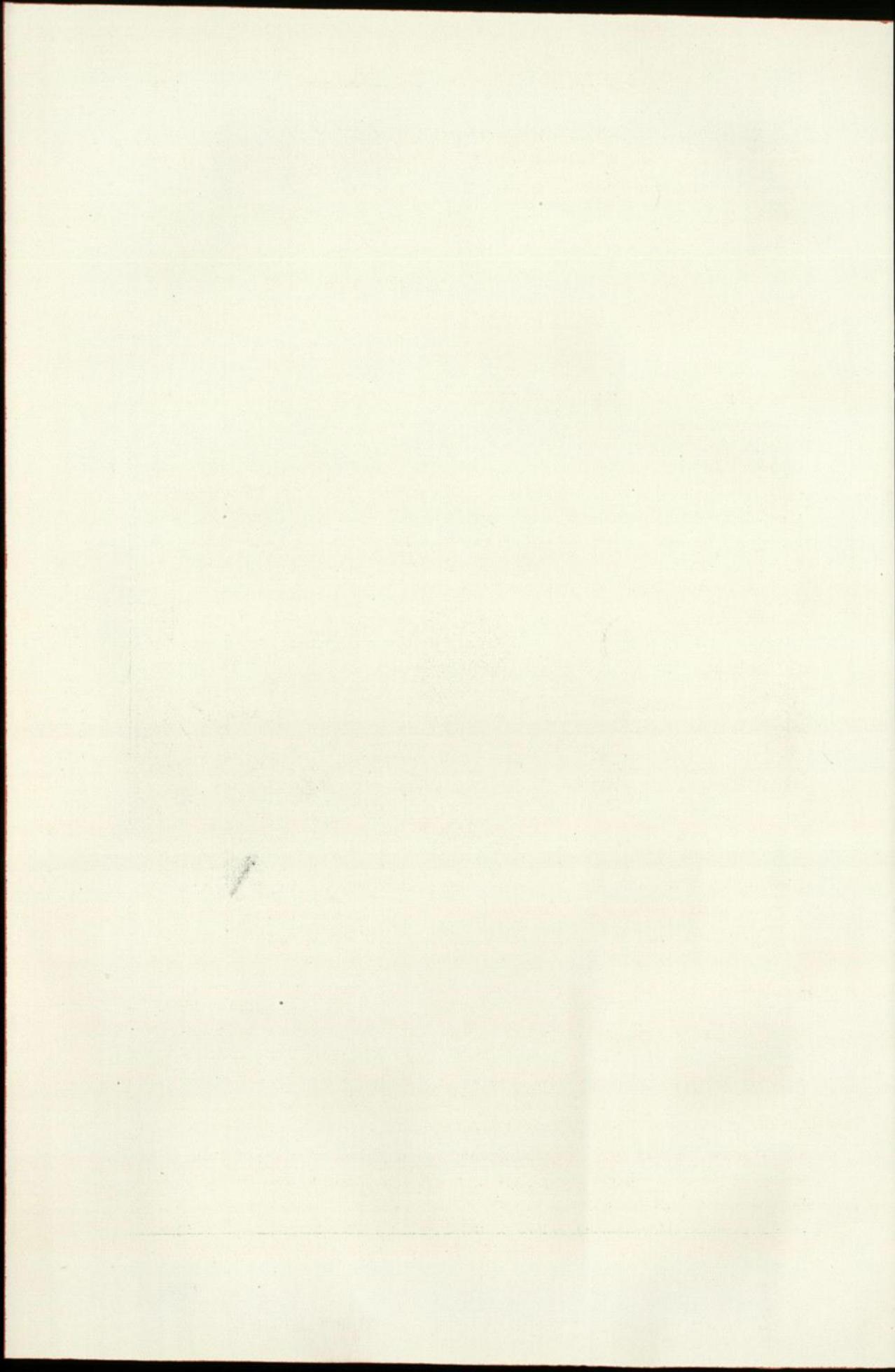


Ferdinandsbrücke.





Döblinger Steg.



Die Kosten sind auf rund 28.000 K veranschlagt.

Mit der k. k. Staatsbahndirektion wurden Verhandlungen wegen einer Beitragsleistung zu den Baukosten eingeleitet.

5. Bahnbrücken.

Unterfahrung der Verbindungsbahn nächst der Speisinger Straße. — Behufs Erwerbung der zur Herstellung der Unterfahrung erforderlichen Gründe waren schon im Jahre 1909 Verhandlungen mit den Grundeigentümern eingeleitet worden. Die an den beiden Enden der projektierten Unterfahrung befindlichen Realitäten Wambacher und Ambros (G. = B. 148 Speising und G. = B. 127 Speising) wurden auf Grund der Gemeinderatsbeschlüsse vom 8. Oktober 1909 und 16. April 1909 eingelöst. Mit den Eigentümern der dazwischen liegenden Grundstücke wurde auf Grund des Stadtratsbeschlusses vom 12. März 1909 zunächst auf folgender Grundlage verhandelt: Die Grundeigentümer sollten den zur Herstellung der projektierten Unterfahrungsstraße erforderlichen Grund sofort und den zur Verbreiterung der Speisinger Straße erforderlichen Grund bei Umbau ihrer an letzterer Straße gelegenen Realitäten unentgeltlich und lastenfrei als Straßengrund in das Eigentum der Gemeinde Wien übertragen; sie hatten ferner zu den Kosten der Straßenherstellung einen einmaligen Beitrag von 100.000 K zu leisten, der auf die einzelnen Grundeigentümer nach Maßgabe der neu entstehenden Baufront aufgeteilt werden sollte.

Die Verhandlungen führten zu keinem günstigen Ergebnisse. Mit Beschluß vom 18. Juni hat daher der Stadtrat von der projektierten Unterfahrungsstraße abgesehen und genehmigt, daß die Unterfahrung bloß für Zwecke der städtischen Straßenbahn hergestellt und die Grundeinlösung auf das hiezu erforderliche Maß beschränkt werde. Daraufhin sind die betreffenden Grundeigentümer selbst an die Gemeinde mit dem Ersuchen herangetreten, die ursprünglich geplante Unterfahrungsstraße herzustellen, und es hat sich ein Teil bereit erklärt, den erforderlichen Grund unentgeltlich abzutreten, während der andere Teil der Grundeigentümer eine Entschädigung für die zu Straßenzwecken abzutretenden Grundflächen verlangte. Der Stadtrat hat dieses Ansuchen zufolge Beschlusses vom 4. Jänner 1910 abgelehnt und den Magistrat beauftragt, das für den Bau der Straßenbahn eingeleitete Enteignungsverfahren fortzusetzen und die den Grundeigentümern zu leistende Entschädigung im gerichtlichen Wege festsetzen zu lassen.

Im März 1910 sind die betreffenden Grundeigentümer neuerlich an die Gemeinde wegen Herstellung einer Unterfahrungsstraße herangetreten. Sie haben sich bereit erklärt, den zur Herstellung einer 18 m breiten Straße benötigten Grund unentgeltlich und lastenfrei an die Gemeinde Wien abzutreten. Dieses Anbot wurde mit Stadtratsbeschluß vom 24. Mai unter der Bedingung angenommen, daß die Grundeigentümer die zur lastenfreien Abschreibung erforderlichen Freilassungserklärungen auf ihre Kosten beibringen und gestatten, daß die Straßenböschungen auf ihrem Grunde angelegt werden. Die Gemeinde übernahm die Kosten der Ausfertigung und Durchführung des Vertrages sowie alle mit dem Rechtsgeschäfte verbundenen Gebühren. Gleichzeitig hat der Gemeinderat mit Beschluß vom 24. Mai die Baulinien für die neue Straße bestimmt. Von diesem Anbote haben sich nur zwei Grundeigentümer ausgeschlossen, mit denen später nach vorausgegangener gerichtlicher Schätzung eine besondere Vereinbarung bezüglich der Grundabtretung getroffen wurde.

Auf Grund des Protokollarübereinkommens vom 17. Jänner hat die k. k. Staatsbahndirektion am 14. April eine öffentliche Anbotsverhandlung für die Lieferung und

Montierung der Eisenkonstruktion der über die neue Straße herzustellenden Bahnbrücken abgehalten. Mit Beschluß vom 21. April hat der Stadtrat zugestimmt, daß diese Arbeiten der Firma N. Ph. Waagner, L. & J. Biro & A. Kurz übertragen werden. Wegen Vergebung der Arbeiten für die Herstellung der Widerlager fand am 13. Mai eine beschränkte Anbotsverhandlung statt. Auf Grund ihres Ergebnisses wurden die betreffenden Arbeiten mit Zustimmung des Stadtrates (Beschluß vom 16. Mai) dem k. k. Bauteile Rudolf Herrmann übertragen.

Die Detailprojekte für das Bahnobjekt wurden mit geringfügigen Änderungen vom Stadtrate zufolge Beschlusses vom 3. August genehmigt.

Die Eisenkonstruktionsarbeiten waren Ende Oktober so weit gediehen, daß die Eisenkonstruktion für das Gleis II am 7. November, jene für das Gleis I am 14. November eingeschoben werden konnte.

Umbau der Brücke der Nordbahn über die Angererstraße. — Die politische Begehung für den Umbau dieses Objektes fand am 29. März statt.

Wegen Vergebung der Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktionsarbeiten sowie der Unterbauarbeiten wurden von der k. k. Nordbahndirektion mit Zustimmung des Stadtrates (Beschluß vom 11. Mai) beschränkte Anbotsverhandlungen abgehalten.

Der Stadtrat hat mit Beschluß vom 16. Mai der Übertragung der Lieferung und Montierung der Eisenkonstruktion an die Firma A.-G. N. Ph. Waagner, L. & J. Biro & A. Kurz, mit Beschluß vom 7. Juli der Übertragung der Bauarbeiten an die Firma Fr. Meduna & W. Tomajsek zugestimmt.

Der Mauerwerksplan wurde vom Stadtrate mit Beschluß vom 27. Juli genehmigt.

Neubau einer Brücke der Südbahn im Zuge der verlängerten Kliebergasse im X. Bezirke. — Die Bauarbeiten wurden am 30. Jänner in Angriff genommen. Der Brückenbau wurde am 15. November, der Straßenbau am 15. Dezember vollendet. Der Fußgängerverkehr konnte am 11. November, der Fuhrwerksverkehr am 16. Dezember aufgenommen werden.

Im Berichtsjahre wurden an die k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft als Beitrag zu den Herstellungskosten Teilzahlungen im Gesamtbetrage von 272.000 K geleistet.

Personentunnel in der Schönbrunner Allee unter der Verbindungsbahn. — Mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 14. Juli wurde das generelle Projekt für die Herstellung eines Personentunnels unter der Verbindungsbahn im Zuge der Schönbrunner Allee im XII. Bezirke genehmigt.

Das Stadtbauamt wurde beauftragt, das Detailprojekt für diesen Personentunnel auszuarbeiten.

Die Verhandlungen mit der k. k. Staatsbahndirektion Wien wegen Ausführung der Arbeiten und Aufteilung der Baukosten wurden eingeleitet.

II. Erhaltung der Brücken.

1. Donaustrom- und Donaukanalbrücken.

Gehsteg an der Nordbahnbrücke. — Mit dem Stadtratsbeschlusse vom 28. November wurde die Rekonstruktion des Gehsteges an der Nordbahnbrücke über den Donaustrom mit einem Kostenerfordernisse von 10.624 K 13 h genehmigt; die Vergebung der Arbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschluß vom 28. Dezember.

Die Arbeiten selbst wurden im Berichtsjahre nicht mehr begonnen.

An den Donaukanalbrücken waren im Berichtsjahre größere Rekonstruktionen nicht durchzuführen.

Die notwendigen Instandsetzungs- und Reinigungsarbeiten haben einen Gesamtbetrag von rund 24.000 K in Anspruch genommen.

2. Wienflußbrücken.

An den Wienflußbrücken wurden im Berichtsjahre nur die notwendigen Erhaltungs- und Reinigungsarbeiten vorgenommen.

Die für diese Arbeiten aufgelaufenen Gesamtkosten betragen rund 7900 K.

3. Sonstige Brücken.

Schmelzbrücke. — Die im Vorjahre genehmigten Rekonstruktionsarbeiten an der Schmelzbrücke wurden am 6. Februar in Angriff genommen und derart durchgeführt, daß jeweils eine Brückenhälfte für den allgemeinen Verkehr freigehalten wurde. Da sich gelegentlich der Arbeitsführung herausstellte, daß das Brückenobjekt größere Schäden aufweist als ursprünglich angenommen werden konnte, wurde mit Stadtratsbeschuß vom 23. Juni ein weiterer Kredit von 10.000 K bewilligt; die Arbeiten waren am 18. August vollendet.

Die Schlußkollaudierung fand am 19. Oktober statt.

Landstraßer Brücke. — Mit Stadtratsbeschuß vom 23. August wurde die Umpflasterung dieser Brücke mit einem Kostenerfordernisse von 11.971 K 30 h genehmigt. Die Vergebung der Arbeiten erfolgte mit Stadtratsbeschuß vom 26. September.

Große Ungarbrücke, Markthallenbrücke und Große Marzerbrücke. — Mit dem Stadtratsbeschuße vom 18. Oktober wurde die Umpflasterung dieser drei Brücken mit dem Kostenerfordernisse von 7553 K 73 h, bzw. 7662 K 89 h und 7810 K 07 h genehmigt; die Vergebung der Arbeiten erfolgte auf Grund einer öffentlichen Offertverhandlung mit dem gleichen Stadtratsbeschuße.

Die Arbeiten wurden noch im Berichtsjahre ausgeführt.

Mühlbrücke. — Mit dem Stadtratsbeschuße vom 16. November wurde die Rekonstruktion der Mühlbrücke über den Schwegater Werksbach in Simmering mit dem Kostenerfordernisse von 4612 K 84 h genehmigt; die Rekonstruktionsarbeiten wurden sofort in Angriff genommen und noch im Berichtsjahre fertiggestellt.

Adlerbrücke. — Die Rekonstruktion der Adlerbrücke über den Schwegater Werksbach in Simmering wurde mit dem Kostenerfordernisse von 3077 K 62 h im Berichtsjahre ausgeführt.

Ferner wurden an den in Erhaltung der Gemeinde stehenden sonstigen Brückenobjekten die notwendigen Erhaltungsarbeiten durchgeführt.

Der Gesamtaufwand für diese Herstellungen betrug 22.900 K.

e) Wasserstraßen.

1. Donauregulierung.

Die im Vorjahre begonnenen Verhandlungen mit der Donau-Regulierungskommission und der Regierung wegen Fortsetzung der Donauregulierung in Niederösterreich wurden im Berichtsjahre fortgesetzt und beendet.

In dem vom Vizebürgermeister Hoß dem Gemeinderate hierüber erstatteten Berichte wird u. a. folgendes ausgeführt:

Der weitaus größte Teil der der Donau-Regulierungs-Kommission mit dem Gesetze vom 4. Jänner 1899, N.-G.-Bl. Nr. 5, übertragenen Arbeiten ist heute vollendet. Es erübrigt jedoch einerseits noch die Fortführung und Vollendung gewisser schon in diesem Gesetze vorgesehener Arbeiten, deren Aufschiebung mit Rücksicht auf örtliche Verhältnisse geboten erschien, andererseits die Durchführung neuer Arbeiten, die im Interesse der Stadt Wien wie auch des Landes Niederösterreich dringend nötig sind.

Zur Durchführung dieser Arbeiten und zur Sicherstellung der erforderlichen Geldmittel ist so wie in den früheren Fällen die Übereinstimmung der drei beteiligten Kurien: Staat, Land und Gemeinde erforderlich, die in drei inhaltlich im Einklange stehenden Willensäußerungen — einem Reichsgesetze, einem Landesgesetze und einem Beschlusse des Wiener Gemeinderates — ihren Ausdruck finden muß.

Wegen der Verlängerung der Wirksamkeit der Donau-Regulierungs-Kommission haben im Laufe dieses Jahres langwierige Verhandlungen mit den Vertretern des Staates und der Donau-Regulierungs-Kommission stattgefunden, die sich außerordentlich schwierig gestalteten. Sie sind nunmehr vollständig abgeschlossen; die Regierungsvorlage für das Landesgesetz wurde bereits vom niederösterreichischen Landtage angenommen, die Regierungsvorlage für das Reichsgesetz wird dem Parlamente demnächst zur verfassungsmäßigen Genehmigung vorgelegt werden. Es hätte nunmehr auch der Gemeinderat in der Angelegenheit Beschluß zu fassen.

I. Die weitaus wichtigsten Fragen für die Gemeinde Wien sind die in Aussicht genommenen Maßnahmen zum Schutze Wiens gegen Hochwasser.

In den Jahren 1897 und 1899 fanden zwei gewaltige Hochwässer statt, die nicht nur viele Täler des österreichischen Donaugebietes verheerten, sondern auch das Weichbild der Stadt Wien bedrohten. Es war nur besonders günstigen Umständen, insbesondere der Absperranlage des Donaukanales in Rußdorf, zu danken, daß das letzterwähnte Hochwasser nicht zu einer Katastrophe geführt hat.

Diese Gefährdung der Stadt Wien hat in allen beteiligten Körperschaften, wie im Parlamente, im Gemeinderate und im Ingenieurvereine, die Frage der Sicherung Wiens gegen die Hochwässer der Donau angeregt und es haben sich naturgemäß auch die Donau-Regulierungs-Kommission und die Regierung mit dieser Frage beschäftigt.

Zunächst hat das k. k. hydrographische Zentralbureau über einen Auftrag des k. k. Ministeriums des Innern im Jahre 1907 eine umfassende Studie über das Höchstwasser des Donaustromes bei Wien verfaßt, die dann den Ausgangspunkt der Beratungen eines Komitees, bestehend aus Vertretern der Ministerien und der Donau-Regulierungs-Kommission, bildete.

Das hydrographische Zentralbureau hat nach eingehenden Erhebungen, die sich bis zum Jahre 1000 zurück erstreckten, auf Grund alter Wasserstandsmarken und der Aufzeichnungen alter Chroniken ermittelt, daß das bis jetzt nachweisbar größte Hochwasser im Jahre 1501 eingetreten ist und eine Abflußmenge von 14.000 m³ pro Sekunde aufgewiesen hat.

Das Hochwasser vom Jahre 1899, das das größte des vorigen Jahrhunderts war, hatte eine Abflußmenge von 10.500 m³ pro Sekunde, wurde jedoch durch Überschwemmungen der Vergangenheit mehrfach erreicht und auch übertroffen, so durch das Hochwasser vom Jahre 1787 mit einer Abflußmenge von 11.800 m³ pro Sekunde.

Das Abflußvermögen des gegenwärtigen Strom- und Donaukanalprofiles bei Wien beträgt 11.900 m³, das des Durchstiches allein bei Annahme einer Spannung des Wasserpiegels bis zur Höhe der Dammkronen 11.600 m³ pro Sekunde.

Das Komitee kam demnach zu dem Schlusse, daß der Zustand der gegenwärtigen Wiener Donauströcke eine Bürgschaft für einen völlig sicheren Schutz der Stadt Wien vor derartigen Hochwasserkatastrophen, wie sie in früheren Jahrhunderten eingetreten sind, nicht bietet und daß zur Beseitigung dieser Gefahr die bestehenden Schutzmaßnahmen der Wiener Donauströcke unbedingt einer Ergänzung bedürfen.

Das Komitee beschloß weiter, die vom hydrographischen Zentralbureau mit 14.000 m³ pro Sekunde ermittelten Abflußmengen des Hochwassers vom Jahre 1501 als Grundlage für das neue Regulierungsprojekt festzusetzen.

Das Komitee hat zunächst die Frage erwogen, ob der Hochwasserschutz durch Entlastung des Stromes mittelst eines Seitengerinnes oder durch die Erhöhung der Kapazität des Stromprofiles herbeizuführen sei und kam zu dem Schlusse, daß vom hydrologischen, technischen und finanziellen Gesichtspunkte die günstigste Lösung in der Erhöhung der Kapazität des Donaubettes gelegen sei

Dem generellen Projekte wurde eine Höchstschnung im Durchstiche von 6'4—6'2 m über dem jeweiligen örtlichen theoretischen Nullwasser und eine Sicherheitshöhe von 30 cm zwischen dem Maximalhochwasser und der Nivellette der an beiden Ufern befindlichen Schutzkörper zugrunde gelegt.

Die hierfür erforderlichen Profile sollen teils durch Abgrabung des Inundationsgebietes, teils durch Erhöhung der Dämme und der Wiener Scheitellinie hergestellt werden.

Die Abgrabung des Inundationsgebietes beginnt beim Stromkilometer 9'640 oberhalb Wiens bei Lang-Enzersdorf und erstreckt sich bis zum Stromkilometer 15'600 unterhalb Wiens bei Mannswörth, umfaßt daher eine Länge von 25'240 km.

Die landseitige Begrenzungslinie der Abgrabung verläuft im allgemeinen am linken Ufer parallel zum Marchfeldschußdamme in einer Entfernung von 400 m vom Stromgrat. Unterhalb Wiens greift die Abgrabung bei Stromkilometer 10'5—13'8 wegen der Serpentina des Flußbettes auch auf das rechte Ufer über.

Das Land wird am Ufergrat um zirka 1'30 m abgegraben; von hier aus wird landeinwärts eine Steigung von 2 pro mille hergestellt, so daß die Mitte der Abgrabung um 40 cm und das Ende der Abgrabung um 80 cm höher liegt als der neue Ufergrat.

Das gesamte Aushubmaterial wurde mit rund 7,620,000 m³ ermittelt und soll, soweit es nicht brauchbares Sand- und Schottermaterial enthält oder zur Verstärkung der Dämme benötigt wird, auf Deponien hinter dem Marchfeldschußdamme gebracht, bzw. in der unteren Strecke zur Ausplanierung des Inundationsgebietes verwendet werden.

Durch die Abgrabung des Inundationsgebietes werden verschiedene weitere Herstellungen, wie die Neuherstellung des Taloudpflasters, die Einpflasterung des Ufergrates, die Sicherung des Terrains an den Inundationspfeilern der bestehenden Strombrücken, die Herstellung fahrbarer Wege durch das Abgrabungsgebiet zur Jedleseer Überfuhr und zu den bestehenden Badeanstalten und die Rekonstruktion der das Inundationsgebiet kreuzenden Unrats- und Abwasserkanäle erforderlich.

Hinsichtlich der geplanten Erhöhung der Schußdamme ist folgendes zu bemerken:

Der Marchfeldschußdamm wird vom Bisamberg bis zum Schönauer Wasser im allgemeinen auf eine Kronenbreite von mindestens 5 m gebracht.

Der Damnteil von der Haltestelle Bisamberg bis zum Lang-Enzersdorfer Uferwirthshaus, der hart am offenen Strome liegt, soll durch eine zirka 1 km lange kräftige Ufermauer gesichert werden.

Von hier bis unterhalb der Jedleseer Überfuhrstraße wird der Damm (Hubertusdamm) auf zirka 150 m verbreitert, um das Aushubmaterial aus der Abgrabung unterzubringen. Im weiteren Verlaufe erhält der Damm bis zur Nordwestbahnbrücke eine Kronenbreite von 10 m, bis zur Floridsdorfer Reichsstraße eine solche von 30 m, bis zur Kagraner Reichsstraße eine Kronenbreite von 65 m und in der Strecke bis zur Stadlauer Staatseisenbahnbrücke eine Kronenbreite von 8 m. In der Fortsetzung wird lediglich eine Erhöhung des Dammes durchgeführt und hiedurch die Kronenbreite etwas vermindert.

Am rechten Ufer genügen nach dem Elaborate die vorhandenen Dämme der Kuchelauer Schlepfbahn und des Kuchelauer Hafens sowie der Bahnkörper der Franz Josephs-Bahn bis zur Absperrvorrichtung in Nußdorf.

Die Nußdorfer Absperrvorrichtung wird durch Aufsetzen von Schütztafeln gehoben, ähnlich auch die Tore der Nußdorfer Schleuse.

Von der Nordwestbahn bis zum Kaiserplatze bei der Kaiser Franz Josephs-Brücke wird der Hochwasserschutz durch einen mehr als 20 m breiten Dammkörper gebildet, der auf das zukünftige Niveau gehoben wird, was keinen Schwierigkeiten unterliegt.

Vom Kaiserplatze bis zur Stadlauer Brücke ist der Hochwasserschutz durch die anlässlich der Aushebung des Durchstiches hergestellte Anschüttung gegeben, auf der sich die Donaustadt befindet und deren 6'32 m über Null liegende Hochkante die Wiener Scheitellinie genannt wird; diese verläuft in der Mitte der Engerthstraße, tritt bei der Nordbahnkreuzung in die Wehlstraße vor, bei der Kreuzung mit dem zur Donauuferbahn führenden Verbindungsgleise der Nordbahn in die Vorgartenstraße zurück und wird endlich zwischen der Militärschwimmhalle und der Staatseisenbahnbrücke durch die Wehlstraße gebildet.

So weit die Scheitellinie in noch nicht verbauten Straßenzügen verläuft, wird die Hebung durch Aufschüttung der Hochkante in einer Breite von 20 m und einer Höhe von etwa 40 cm erreicht. In den verbauten Strecken ist die Hebung naturgemäß schwieriger und soll in der Weise

erfolgen, daß im allgemeinen nur die Hauptfahrbahn auf das neue Niveau gebracht wird, während die Seitenfahrbahnen und Trottoire, insolge dessen auch die Hauseingänge und Hauseinfahrten unberührt bleiben. Die gehobenen Hauptfahrbahnen werden von den Seitenfahrbahnen durch einen mit Bäumen zu bepflanzenden Streifen getrennt, bei den Straßenkreuzungen werden Rampen hergestellt werden; eventuell wird auch in größeren Strecken der Engerthstraße eine Mittelpromenade mit Doppelbaumreihen angelegt werden, deren Scheitel die der Hochwasserkante entsprechende Höhe erhält. Am Erzherzog Karl-Platz erfolgt die Hebung der Scheitellinie in der Parkanlage ohne Berührung des architektonischen Eindruckes des Platzes.

Von der Stadlauer Staatsbahnbrücke abwärts sind wieder gewöhnliche Dämme vorhanden. Die als Hochwasserschutzdamm dienende Freudenauer Hafenzufahrtsstraße samt dem anschließenden Stücke der eigentlichen Hafenstraße sowie die weiteren Hafenschutzdämme und der rechtsseitige Inundationsdamm unterhalb der Ausmündung des Donaukanales können ohne Schwierigkeit aufgeholt werden.

Die Dämme am Donaukanale, und zwar am rechten Ufer der Damm von der Staatsbahnbrücke bis zur Ausmündung und am linken Ufer der Damm von der Abzweigung des Freudenauer Rückstaudammes bis zur Staatsbahnbrücke sollen gleichfalls erhöht werden.

Die Bauzeit für alle diese Arbeiten ist mit 8 Jahren, die Kosten sind mit rund 17,500.000 Kronen veranschlagt.

Durch die vorbeschriebenen Maßnahmen soll der Durchfluß eines Hochwassers von 14.000 m³ pro Sekunde gewährleistet werden, wobei für die Strecke Rudsdorf bis Donaukanalmündung nur eine Menge von 13.700 m³ in Rechnung gezogen wurde, da nach dem Projekte 300 m³ durch den Donaukanal fließen sollen.

Es könnte demnach das Hochwasser vom Jahre 1501 ohne Anstand abfließen, wobei sein Niveau um 0·30 m unter der Nivellette der projektierten Schutzdämme verbleiben würde. Das Niveau des Hochwassers vom Jahre 1787 würde um mehr als 1 m und jenes vom Jahre 1899 um mehr als 1·5 m unter der Dammkrone verlaufen.

Das offizielle Projekt wurde im österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereine einer ausführlichen Besprechung unterzogen. Außerdem hat Obergeringieur Waldvogel, der sich auch an dieser Besprechung beteiligte, verschiedene Schriften im Gegenstande herausgegeben, so in den Jahren 1905 und 1906 die Schriften „Die Donauhochwässer bei Wien“ und „Nochmals die Donauhochwässer bei Wien“, ferner im Jahre 1911 die Schrift „Wien von den Hochfluten der Donau dauernd bedroht“. In diesen Schriften erklärt er das offizielle Projekt als unzureichend und wendet sich insbesondere gegen die Sicherheitshöhe von nur 30 cm, die er als vollständig unzureichend erklärt.

Auch das Stadtbauamt hat gegen das Projekt verschiedene Bedenken erhoben, und zwar wegen Benützung des Donaukanales zur Durchleitung des Hochwassers, hinsichtlich der Lage der Scheitellinie, in betreff der Standfestigkeit der Dämme bei der geringen Sicherheitshöhe, wegen Erschwerung der Kanalisation des XXI. Bezirkes und wegen der starken Abgrabung des Inundationsgebietes.

Das offizielle Regulierungsprojekt und die vom Stadtbauamte vorgebrachten Bedenken bildeten den Gegenstand langwieriger Verhandlungen zwischen den Vertretern der Gemeinde und der Donau-Regulierungs-Kommission sowie der Regierung, die noch dadurch erschwert wurde, daß sich die Vertreter der Gemeinde genötigt sahen, auch den Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke, dessen dringende Notwendigkeit allgemein bekannt ist, sicherzustellen.

Die Regierung und die Donau-Regulierungs-Kommission haben im Laufe der Verhandlungen zugestanden, daß die Anregungen der Gemeinde wegen einer Abstandnahme von der Benützung des Donaukanales für den Abfluß von Hochwässern beim Eintritte von Wienflußhochwässern, wegen der tunlichsten Verlegung der Scheitellinie von der Engerthstraße in die Behlstraße — um möglichst viele der bestehenden Bauten und der Baustellen vor künftiger Überflutung zu behüten — und wegen einer entsprechenden Verstärkung, bzw. Konstruktion der Dämme am linken Ufer — in der Weise, daß sie ihre Standfähigkeit auch dann nicht verlieren, wenn sie überronnen werden sollten — bei der Aufstellung des Detailprojektes Berücksichtigung finden werden. Den Beforgnissen wegen der sanitären und anderen Übelstände, die sich durch die Abgrabung des Inundationsgebietes ergeben können, wurde unter Verweisung auf die Ausführungen zu dem offiziellen Projekte damit begegnet, daß durch eine entsprechende Neigung bei Befestigung des abgegrabenen Gebietes sowohl den Anlandungen und Geschiebebildungen wie auch den Abschwemmungen tunlichst vorgebeugt werden wird.

Hinsichtlich der Sicherheitshöhe wurde seitens der Vertreter des Projektes darauf hingewiesen daß das Hochwasser vom Jahre 1501 durch das Zusammenwirken der denkbar ungünstigsten Umstände bewirkt worden sei und daß aller menschlichen Voraussicht nach ein höheres Hochwasser überhaupt als ausgeschlossen bezeichnet werden müsse. Es liege also schon in der Zugrundelegung der Nivellette des Hochwassers vom Jahre 1501, die nach den gemachten Erhebungen innerhalb mehrerer Jahrhunderte nur einmal erreicht wurde, an sich schon eine Sicherheit, so daß ein größerer Spielraum zwischen der Hochwassernivellette und der Dammkrone in keinem Verhältnisse zu den hierfür nötigen Kosten stehen würde.

Die Vertreter der Gemeinde Wien strebten nach Kräften auf die Verbesserung des Projektes hin. Es war aber klar, daß jede Vergrößerung des Durchflußprofiles oder andere Maßnahmen, wie ein seitliches Gerinne, die Kosten in außerordentlichem Maße erhöhen würden. Da die Bewilligung größerer Geldmittel nicht zu erzielen war, andererseits aber die Aufnahme des Umbaues der Kaiser Franz Josephs-Brücke in das neue Bauprogramm der Donauregulierung sowie die Anbahnung einer weiteren Ergänzung der Hochwasserschutzmaßnahmen und die Sicherstellung der bezüglichen Mittel erreicht wurde, konnten sich die Vertreter der Gemeinde mit den erzielten Zugeständnissen zufrieden geben.

Wenn auch das vorliegende Projekt vielleicht nicht allen Anforderungen entsprechen sollte, worüber die Meinungen der Sachleute geteilt sind, so liegt zweifellos in seiner Durchführung eine ganz bedeutende Verbesserung gegenüber dem heutigen gefährdenden Zustande. Jede weitergehende Forderung stieß auf den Widerstand der Staatskurie, die hiebei von finanziellen Erwägungen geleitet wurde; es wäre aber wohl nicht angezeigt, das Gute wegen des Besseren zu opfern.

Es muß als richtig anerkannt werden, daß nach den vorliegenden offiziellen Studien der Eintritt eines Hochwassers, wie es das Jahr 1501 gebracht hat, äußerst unwahrscheinlich ist und daß, wenn zunächst dieses seit Jahrhunderten höchste Hochwasser den Arbeiten zugrunde gelegt wird, eine Gewähr gegeben ist, daß wenigstens alle unter der Nivellette dieses Hochwassers bleibenden Hochwässer anstandslos zum Abflusse gebracht werden können, um so mehr, als auch die ungünstige Wirkung des Windes durch das Zugeständnis, daß die Dämme so ausgestaltet werden, daß sie einer Überflutung standhalten können, berücksichtigt wurde.

Wie früher erwähnt, haben aber die Vertreter der Gemeinde darauf hingewirkt, daß in dem neuen Gesetze auf die Schaffung eines Fonds Bedacht genommen werde, der es ermöglichen soll, den Hochwasserschutz noch weiter auszugestalten. In dieser Beziehung wird von den Organen der Gemeinde insbesondere die Schaffung eines schiffbaren Ableitungskanals mit einem Fassungsraume von mindestens 300 m³ pro Sekunde am linken Ufer von Lang-Enzersdorf bis Schönau ins Auge gefaßt.

Der von der Bevölkerung dringend gewünschte Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke wird in das Gesetz aufgenommen.

Die Brücke wurde seinerzeit von der Donau-Regulierungs-Kommission auf Grund des Gesetzes vom 3. Dezember 1870, R.-G.-Bl. Nr. 140, aus Mitteln des Donauregulierungsfonds erbaut, genügt jedoch den heutigen Anforderungen in keiner Richtung.

Nunmehr soll sie unter Benützung der alten Pfeiler, die zu diesem Zwecke verlängert werden, umgebaut werden. Die neue Brücke wird mit einer Gesamtbreite von 24 m, wovon 6 m außerhalb der Tragwände auf die Trottoire entfallen, ausgeführt werden; ihre Tragfähigkeit wird für einen 28 t schweren Lastwagen, bei gleichzeitigem Verkehre mit zwei Oberlandmotorwagen der Straßenbahn und zwei Stück 12 t schweren Lastwagen im gleichen Querprofil bemessen. Es wird für die Möglichkeit des Einbaues von 400 kg Kabel pro laufenden Meter, dann von zwei 700 mm weiten Wasserleitungsrohren und zwei 700 mm weiten Gasrohren vorgesorgt werden. Im übrigen wird sie als Straßenbrücke 1. Klasse hergestellt.

Die Kosten des Umbaues sind mit 12 Millionen Kronen veranschlagt.

Die Gesamtkosten der neu veranschlagten Arbeiten und Leistungen belaufen sich auf 48,978.926 K.

II. Es soll nunmehr die finanzielle Seite besprochen werden.

Aus der Gebarung der Donau-Regulierungs-Kommission nach dem Gesetze vom Jahre 1899 haben sich Überschüsse ergeben, die vorweg zur Deckung des Neuerfordernisses zur Verfügung gestellt werden können.

Da weiters die Kaiser Franz Josephs-Brücke wegen des Bestandes der städtischen Straßenbahn und wegen der Überführung großer Gas- und Wasserleitungen sowie anderer städtischer Leitungen sowohl mit einer größeren Breite als auch mit einer größeren Tragfähigkeit hergestellt werden muß, als dies ohne diese Umstände notwendig wäre, so ist es gerechtfertigt, wenn die Gemeinde zu den Kosten des Umbaues ein Drittel der Baukosten beiträgt, ein Ausmaß, das ungefähr jenen Mehrkosten entspricht, welche durch die Benützung der Brücke für die städtischen Straßenbahnen und die städtischen Leitungen entstehen. Es wäre daher der Donau-Regulierungs-Kommission zum Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke ein Pauschalbetrag von 4.000.000 K aus den eigenen Mitteln der Gemeinde zur Verfügung zu stellen.

Endlich hat die Donau-Regulierungs-Kommission schon vor längerer Zeit für die Verstärkung der Kaiser Franz Josephs-Brücke eine Spezialreserve von 1.000.000 K angelegt, die bisher nicht verwendet wurde und nunmehr für den Umbau der Brücke gewidmet wird.

Nach Abzug dieser Bedeckung verbleibt noch ein Erfordernis von 38.278.926 K oder von rund 38.280.000 K.

Die Bedeckung dieses Erfordernisses kann naturgemäß nur durch ein neues Anlehen der Donau-Regulierungs-Kommission erfolgen.

Da jedoch die beteiligten drei Kurien dormalen für die Donauregulierungs-Anlehen aus den Jahren 1870, 1878 und 1899 jährlich insgesamt den Betrag von 5.607.663 K beizutragen haben (die Gemeinde im Jahre 1909 1.361.336 K), so kann ihnen eine neue Belastung vorläufig nicht zugemutet werden.

Es wird deshalb in Aussicht genommen, daß die Donau-Regulierungs-Kommission die Zinsen des neuen Anlehens, wie auch die Anlehensevidenzhaltungsauslagen und die Rentensteuer bis zum 31. Dezember 1919 aus Eigenem trägt.

Zur Deckung dieser Auslagen sollen die Fruktilkatzinsen, etwaige Überschüsse aus der Abrechnung der früheren Arbeiten und endlich zum Teile die Überschüsse der eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fonds (Ertrag aus dem Verfaufe von Baustellen, Pachtzinsen etc.) herangezogen werden.

Die Amortisation des neuen Anlehens soll erst mit 1. Jänner 1920 beginnen, weil mit diesem Zeitpunkte das Donauregulierungs-Anlehen vom Jahre 1870 amortisiert sein wird.

Da die Annuität für dieses Anlehen 2.880.000 K, für das neue Anlehen aber nur ungefähr 2.000.000 K beträgt, so erfahren die drei Kurien vom 1. Jänner 1920 an eine Entlastung von etwa 880.000 K jährlich.

Von 1921 an entfällt auch die Annuität jährlicher 728.570 K für das dann gleichfalls amortisierte Anlehen vom Jahre 1878, so daß die jährliche Entlastung der Kurien ab 1921 zirka 1.600.000 K betragen wird.

Es ist in Aussicht genommen, daß sich die drei Kurien vom Jahre 1920, ebenso wie in der ersten Ära der Donau-Regulierungs-Kommission, mit je einem Drittel an den Lasten der Verzinsung und Amortisation beteiligen, während die Gemeinde nach dem letzten Donauregulierungs-Gesetze nur $8\frac{1}{2}\%$ beigetragen hatte. Die höhere Beitragsleistung ist dadurch begründet, daß das neue Programm in viel größerem Maße Arbeiten im Interesse der Stadt Wien enthält als das Bauprogramm vom Jahre 1899.

Da die Überschüsse der eigenen Einnahmen nur zum Teile zur Verzinsung des neuen Anlehens (bis Ende 1919) benötigt werden, so soll der Rest dieser Überschüsse zur Bildung eines eigenen Spezialreservecfonds für weitere Bauten verwendet werden, die unmittelbar dem Hochwasserschutz der Stadt Wien dienen. Wie früher ausgeführt, haben die Ämter hiebei in erster Linie die Schaffung eines entsprechenden Alimentationskanales im XXI. Bezirke ins Auge gefaßt, über welche Frage aber erst später entschieden werden wird.

Um diesen besonderen Fonds möglichst zu kräftigen, sollen ihm seine eigenen Zinsen, die Zinsen des vom Donauregulierungs-Fonds zum Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke gewidmeten Betrages von 1.000.000 K, dann etwaige Ersparnisse, die sich beim Umbau dieser Brücke gegenüber dem veranschlagten Betrage von 12.000.000 K ergeben sollten, endlich solche Reste des nach dem Programme für Strombauten gewidmeten Kredites von 6.078.926 K zugeschlagen werden, über die die Donau-Regulierungs-Kommission bis zum 31. Dezember 1919 nicht bestimmungsgemäß verfügt haben wird.

Dieser Spezialreservecfonds dürfte mit 1. Jänner 1920 — eine genaue Berechnung läßt sich derzeit nicht anstellen — einen Bestand von mindestens 6—7 Millionen Kronen besitzen,

so daß dann eine gewisse finanzielle Grundlage zur teilweisen geplanten Ausgestaltung der Hochwasserschutzmaßnahmen vorhanden sein wird.

III. Es sei im kurzen auf einige weitere Bestimmungen der durch Reichs- und Landesgesetz sowie Gemeinderatsbeschluß zu treffenden Vereinbarung, wie sie aus dem unten folgenden Antrage ersichtlich ist, eingegangen.

Zu § 1. Da infolge örtlicher Verhältnisse eine Reihe von Strombauten, die mit dem Gesetze vom Jahre 1899 angeordnet wurden, bisher nicht ausgeführt werden konnte, so erscheint es notwendig, für diese Bauten, soweit auf sie auch für die Zukunft nicht verzichtet werden kann, innerhalb der nun vorgesehenen Frist für die Wirksamkeit der Donau-Regulierungs-Kommission, das ist bis Ende 1919, vorzusehen.

Die Mittel hierfür (2,075.760 K) sind reserviert und bedürfen daher keiner weiteren Bedeckung.

Zu § 2. a) Im Bauprogramme vom Jahre 1899 waren Schutzdämme bei Palt gegenüber von Krems sowie bei St. Johann—Trübensee und weiters sonstige Dammbauten und Rückstaudämme mit einem Kredite von 2,754.000 K vorgesehen.

Diese Dammbauten wurden nur zum sehr geringen Teile ausgeführt. Sie hatten die Bestimmung, einzelne Teile des Tullner Beckens gegen Hochwasser der Donau zu schützen.

Als an die Verwirklichung des Projektes geschritten wurde, zeigte sich der heftigste Widerstand jenes Teiles der Bevölkerung, welcher durch die fraglichen Bauten nicht geschützt worden wäre.

Da die Mittel zur Errichtung eines zusammenhängenden Dammsystemes auf beiden Seiten der Donau einerseits von Krems bis Stockerau, andererseits von Palt bis Greifenstein fehlten und überdies durch diese Dammanlagen sowohl der Hochwasserspiegel im Bereiche des Beckens selbst unzulässig gehoben, als auch die Hochwassergefahr für Wien in unzulässiger Weise gesteigert worden wäre, hat sich die Donau-Regulierungs-Kommission im Einvernehmen mit der Landesverwaltung von Niederösterreich und der Gemeinde Wien bestrebt, eine andere, zweckentsprechende Verwendung der bereitliegenden Kredite zu finden.

Es sollen nun lediglich die bestehenden Dammanlagen zwischen Tulln und Altenberg rekonstruiert, dagegen die Reste des Kredites nach dem Wunsche der Bevölkerung als ein spezieller Fonds zu dem Zwecke gewidmet werden, um die Bevölkerung im Falle des Eintrittes von durch Hochwasser oder Eisgang der Donau verursachten Schäden aus den Zinsen dieses Fonds nach Tunlichkeit zu entschädigen.

Der zu bildende Fonds wird mit Ende dieses Jahres die Höhe von rund 3,000.000 K erreichen.

Wie bereits erwähnt wurde, liegt der Verzicht auf die Durchführung der Dammanlagen im Interesse der besseren Sicherung Wiens vor Hochwasser und kann deshalb dieser Lösung unbedenklich zugestimmt werden.

b) In den mit 6,078.926 K veranschlagten Kosten der Strombauten sind insbesondere die Niedrigwasserbauten inbegriffen, die den Zweck verfolgen, selbst zur Zeit der geringsten Wasserstände eine brauchbare Fahrinne für vollbeladene große Warenboote zu schaffen und zu erhalten.

c) Durch die im Bauprogramme vorgesehene Widmung eines Betrages von 1,000.000 K soll für spezielle Bauten in der Strecke von der oberösterreichischen Grenze an der Yper bis Krems vorgesorgt werden. Mit Hilfe dieses Betrages sollen kleinere Schutzbauten, Bauten zur Verbesserung der Zufahrtsverhältnisse ausgeführt werden und ist auch beabsichtigt, aus diesem Kredite fallweise derartige, von Dritten geführte Bauten oder solche Kommunikationsunternehmen zu subventionieren, welche den Donauverkehr zu fördern geeignet sind.

Zu § 3. Die Durchführung sämtlicher Arbeiten soll womöglich bis zum 31. Dezember 1919 erfolgen, ohne daß aber dieser Tag als zwingender Endtermin aufgestellt ist.

Dagegen muß der Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke längstens im Jahre 1915 beendet sein.

Die umgebaute Brücke übernimmt die Gemeinde nach Fertigstellung in ihr Eigentum und in die Erhaltung, wogegen ihr das Altmaterial der abgetragenen Brücke unentgeltlich zufällt.

Zu § 12. Sämtliche Stromregulierungsbauten werden mit 1. Jänner 1920 vom Staate in die Erhaltung übernommen, soweit nicht die Donau-Regulierungs-Kommission in der Lage sein sollte, die Erhaltung dieser Bauten selbst ohne Inanspruchnahme neuer Geldmittel weiter zu besorgen.

IV. Im Laufe der Verhandlungen wurde von der Gemeinde noch die Forderung gestellt, daß ihr das Eigentum der Inseln Gänsehäufel und Dampfschiffhausen unentgeltlich abgetreten werde.

Prinzipiell wurde seitens der Vertreter der Regierung und der Donau-Regulierungs-Kommission keine Einwendung erhoben; diese Vereinbarung wurde aber in das Gesetz nicht aufgenommen, sondern wird durch einen Plenarbeschluß der Donau-Regulierungs-Kommission geregelt werden. Hierdurch kommt die Gemeinde in den sicheren Besitz der für die städtischen Bäder notwendigen Inseln und erspart den bisherigen Pachtzins von jährlich 2000 K.

V. Die Vorteile, die sich für die Gemeinde aus dem neuen Donauregulierungs-Gesetze ergeben, sind

1. eine, wenn vielleicht auch nicht vollständig hinreichende, so doch bei den begrenzten Mitteln und der Unaufschiebbarkeit der Durchführung gegenüber dem derzeitigen Zustande gewiß bedeutend bessere Sicherung Wiens gegen die Hochwässer der Donau,

2. die Anbahnung und teilweise finanzielle Sicherstellung einer weiteren Ausgestaltung des Hochwasserschutzes,

3. der dringend notwendig gewordene Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke,

4. die Durchführung weiterer Strombauten, die mittelbar auch im Interesse der Gemeinde Wien gelegen sind,

5. das freie Eigentum der Inseln Gänsehäufel und Dampfschiffhausen.

Dagegen übernimmt die Gemeinde an Lasten

1. einen Beitrag von 4.000.000 K zu den Kosten des Umbaues der Kaiser Franz Josephs-Brücke,

2. die künftige Erhaltung dieser Brücke,

3. den Verzicht auf ihren Anteil an dem Überschusse der eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fonds bis Ende 1919,

4. von 1920 ab ein Drittel der Verzinsung und Tilgung des neuen Anlehens.

Die Lasten werden durch diese Vorteile mehr als aufgewogen.

VI. Zum Schluß ist noch die Bedeckung der die Gemeinde treffenden Lasten zu erörtern.

Die nächste Ausgabe der Gemeinde wird der Beitrag von 4.000.000 K zum Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke sein.

Dieser Beitrag trifft die Konti der Straßenbahnen, Gaswerke, Wasserleitung und Elektrizitätswerke. Materiell ist in dem Investitionsanlehen Deckung vorhanden; hinsichtlich der formalen Deckung wird entweder im Budget vorgesorgt oder seinerzeit der nötige Antrag gestellt werden.

Was den Verzicht auf den Anteil an den eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fonds bis Ende 1919 betrifft, so entfällt dadurch für die Jahre 1912—1919 die Einstellung dieser Einnahme in das Gemeindebudget.

Was endlich den Beitrag der Gemeinde zur Verzinsung und Tilgung des neuen Anlehens vom Jahre 1920 ab betrifft, so wird wegen Einstellung der Annuitäten in den Voranschlag seinerzeit das Erforderliche vorzuziehen sein. Wie schon früher ausgeführt, wird die Belastung der Gemeinde aus den Donauregulierungs-Anlehen von 1920, bzw. 1921 ab wesentlich geringer als heute sein, weil dann die alten Anlehen amortisiert sein werden.

Die Kosten der Erhaltung der neuen Kaiser Franz Josephs-Brücke werden mit Berücksichtigung der Haftung der Unternehmer seinerzeit sicherzustellen sein.

Die Anträge lauteten:

I.

§ 1. Der Termin für die Fertigstellung der mit dem Gesetze vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5, angeordneten Donauregulierungsarbeiten, mit Ausnahme der im folgenden § 2 dieses Beschlusses näher bezeichneten Dammbauten, wird bis zum 31. Dezember 1919 erstreckt.

Diese Fertigstellung hat durch die bestehende Donau-Regulierungs-Kommission in Wien zu erfolgen.

Die Kosten dieser entsprechend dem Gesetze vom 4. Jänner 1899 weiter zu führenden Arbeiten sind durch die seinerzeit bewilligten, noch unverwendeten Kredite zu bedecken.

§ 2. Die in dem gesetzlichen Bauprogramme vom Jahre 1899 unter dem Titel „Dammbauten“ sub b, c und 1 vorgesehenen Arbeiten zur Herstellung von Schutzdämmen bei Palt gegenüber von Krems und St. Johann—Trübensee, dann von sonstigen Dammbauten am Hauptstrome u. sind nicht weiter zu führen.

Die Donau-Regulierungs-Kommission ist berechtigt, die für diese Bauten noch vorhandenen Kredite und Kreditreste zu vereinigen und dergestalt als einen vom Lande Niederösterreich im Einvernehmen mit der Staatsverwaltung zu verwaltenden Fonds für die Bevölkerung des Tullner Beckens zu widmen, daß diese im Falle der Beschädigung ihres Eigentumes durch Hochwässer oder Eisgänge der Donau aus den Zinsen dieses Fonds nach Tunlichkeit entschädigt werde.

Die näheren Bestimmungen über die Widmung dieses Fonds, die Verwendung der Zinsen desselben, dann über seine Verwaltung bleiben einem zwischen der Donau-Regulierungs-Kommission und dem Lande Niederösterreich zu treffenden Übereinkommen vorbehalten, welches der Zustimmung der Staatsverwaltung und der Gemeinde Wien unterliegt.

§ 3. Die Donau-Regulierungs-Kommission wird womöglich gleichfalls bis zum 31. Dezember 1919 sämtliche, in dem angeschlossenen Programme enthaltenen, noch als notwendig erkannten und mit dem Gesamterfordernisse von 48,978.926 K veranschlagten Arbeiten und Leistungen zu bewerkstelligen haben.

Der in diesem Programme vorgesehene Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke ist derart zu beschleunigen, daß die Fertigstellung dieser Brücke längstens im Jahre 1915 erfolgt.

Das bei der Abtragung der alten Brücke gewonnene Material geht nentgeltlich in das Eigentum der Gemeinde Wien über.

§ 4. Zur teilweisen Deckung des oberrwähnten Neuerfordernisses sind in erster Linie die sich bei der Gehabung der Donau-Regulierungs-Kommission nach dem Gesetze vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5, unbeschadet der Reservierung der Kredite für die nach § 1 dieses Beschlusses noch auszuführenden restlichen Aufgaben, ergebenden Überschüsse von rund 5,700.000 K heranzuziehen.

Die Gemeinde Wien leistet zu den Kosten des Umbaues der Kaiser Franz Josephs-Brücke vorweg einen Beitrag von 4,000.000 K und wird ihn nach Maßgabe des Baufortschrittes in entsprechenden Teilbeträgen über Anlangen der Donau-Regulierungs-Kommission zu deren Händen flüssig machen.

Der Donauregulierungs-Fonds trägt zu den Kosten des Umbaues dieser Brücke den von ihm zu diesem Zwecke bereits gesammelten und verfügbaren Betrag von 1,000.000 K bei.

Das sonach verbleibende ungedeckte Erfordernis von rund 38,280.000 K ist durch ein sogleich zu begebendes, mit höchstens 4% zu verzinsendes, vom 1. Jänner 1920 an innerhalb längstens 50 Jahren zu tilgendes Anlehen zu decken. Die Donau-Regulierungs-Kommission wird ermächtigt, dieses Anlehen entweder selbst aufzunehmen oder dessen Aufnahme durch ein Kreditinstitut durchzuführen zu lassen.

§ 5. Für die Verzinsung dieses Anlehens bis zum 31. Dezember 1919 hat die Donau-Regulierungs-Kommission selbst Vorsoorge zu treffen.

Für die von der Donau-Regulierungs-Kommission bis zum 31. Dezember 1919 zu besorgende Verzinsung jenes einem Effektivverlöse von 7,000.000 K entsprechenden Nominalbetrages, welcher programmgemäß aus dem neuen Anlehen für die Kaiser Franz Josephs-Brücke zu widmen ist, sind in erster Linie die Fruktilfate des Erlöses

dieses separat in Evidenz zu haltenden Nominalbetrages, sodann aber die der Donau-Regulierungs-Kommission zu belassenden Überschüsse der eigenen Einnahmen des Donau-Regulierungs-Fonds (§ 6) heranzuziehen.

Die Rentensteuer und die Anlehensevidenzhaltungsauslagen für das neu aufzunehmende Anlehen und für das auf Grund des Gesetzes vom 4. Jänner 1899, R.-G.-Bl. Nr. 5, aufgenommene Anlehen hat die Donau-Regulierungs-Kommission bis zum 31. Dezember 1919 aus den hiefür programmgemäß gewidmeten Mitteln zu bestreiten.

§ 6. Die Gemeinde Wien verzichtet bis zum 31. Dezember 1919 auf den ihr zukommenden jährlichen Drittelanteil an den Überschüssen der eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fonds und auf den gleichen Anteil an den Fruktifikaten der jeweilig noch unverwendeten Anlehensvaluta.

Sollten nach dem 31. Dezember 1919 noch unverwendete Reste dieser Anlehensvaluta vorhanden sein und von der Donau-Regulierungs-Kommission im Sinne des § 11 dieses Beschlusses ihrer gesetzmäßigen Bestimmung zugeführt werden, so wird die Gemeinde Wien auch weiterhin auf ihren Anteil an den Fruktifikaten verzichten.

Sowohl der Verzicht auf die Überschüsse der eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fonds bis zum 31. Dezember 1919 als auch jener auf die Fruktifikate der jeweils unverwendeten Anlehensvaluta bis zu dem gleichen Tage, eventuell auch über diesen hinaus, wird an die Bedingung geknüpft, daß die gleiche Verzichtleistung auch vom Staate und vom Lande Niederösterreich ausgesprochen wird.

§ 7. Vom 1. Jänner 1920 angefangen beteiligt sich die Gemeinde Wien an den Kosten für die Verzinsung und Tilgung des nach § 4 dieses Beschlusses aufzunehmenden Anlehens in seiner Gänze mit $33\frac{1}{3}\%$, jedoch nur unter der Bedingung, daß auch der Staat und das Land Niederösterreich je $33\frac{1}{3}\%$ dieser Verzinsungs- und Tilgungskosten übernehmen.

§ 8. Die Verwendung des im Hauptprogramme erscheinenden Betrages von 1.000.000 K für sonstige Bauten in der Strecke von der oberösterreichischen Grenze an der Ispermündung bis Krems, dann für die Subventionierung solcher Bauten oder den Donauverkehr fördernder Kommunikationsunternehmen darf nur nach Prüfung der für solche Bauten oder Unternehmen ausgearbeiteten Projekte und nach Zustimmung aller drei stimmberechtigten Kurien in der Donau-Regulierungs-Kommission zu denselben erfolgen.

§ 9. Jene Überschüsse der eigenen Einnahmen des Donauregulierungs-Fonds, welche nicht zur Verzinsung des für den Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke dienenden Anlehensteilbetrages (§ 5) benötigt werden, sind zur Bildung eines eigenen Reservefonds für weitere, eventuell erst nach dem 31. Dezember 1919 auszuführenden Bauten zu verwenden, welche unmittelbar dem Hochwasserschutz Wiens dienen.

Diesem Spezialreservefonds haben seine eigenen Zinsen sowie die bisherigen und die weiterhin auflaufenden Zinsen des im § 4 genannten Betrages von 1.000.000 K, dann allfällige beim Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke gegenüber dem veranschlagten Betrage von 12.000.000 K erzielte Ersparnisse, endlich allfällige Reste des für Strombauten gewidmeten Kredites von 6.078.926 K zuzuschießen, über welche die Donau-Regulierungs-Kommission bis zum 31. Dezember 1919 nicht bestimmungsgemäß verfügt haben wird.

§ 10. Insoweit sich bei einzelnen in das Programm aufgenommenen Arbeiten und Leistungen gegenüber den hiefür angelegten Beträgen noch Ersparungen ergeben

sollten, über welche nicht schon im vorhergehenden § 9 verfügt worden ist, können dieselben zur Bedeckung etwaiger Überschreitungen bei anderen, in das Programm aufgenommenen Bauten herangezogen werden.

§ 11. Die Donau-Regulierungs-Kommission ist verpflichtet, den nach § 9 dieses Beschlusses zu bildenden Spezialreservefonds und eventuell andere am 31. Dezember 1919 noch unverwendete Kreditreste, wenn nötig auch noch nach dem genannten Termine ihrer gesetzlichen Bestimmung zuzuführen.

§ 12. Vom 1. Jänner 1920 angefangen hat der Staatsschatz die Kosten der Erhaltung der auf Grund der Donauregulierungsgesetze ganz oder teilweise ausgeführten Stromregulierungsbauten (Uferversicherungen, Leitwerke, Buhnen, Abschlußbauten, Verlandungsstraversen u. dgl.) in der Strecke von der Einmündung der Isper in die Donau bis zur Landesgrenze bei Theben, dann der Schutz- und Dammbauten in der Strecke von Rußdorf bis Fischamend allein zu tragen und können daher von diesem Tage an das Land Niederösterreich und die Gemeinde Wien zu keinerlei weiteren Beiträgen für die Erhaltung dieser obbezeichneten Regulierungsarbeiten herangezogen werden.

Ein besonderes Gesetz wird zu bestimmen haben, wem und in welcher Weise vom 1. Jänner 1920 angefangen die Pflicht der Erhaltung der von der Isper bis Rußdorf und von Fischamend bis Theben ausgeführten Schutz- und Dammbauten obliege, jedoch darf die Gemeinde Wien zur Erhaltung dieser Bauten in keiner Weise herangezogen werden.

Eine Hinausschiebung der Übernahme der in den vorstehenden Absätzen erwähnten Bauten in die Erhaltung über den 1. Jänner 1920 wird nur dann und insoweit eintreten können, als die Donau-Regulierungs-Kommission gemäß § 11 dieses Beschlusses in der Lage sein sollte, die Erhaltung dieser Bauten ohne Inanspruchnahme neuer Mittel weiter zu besorgen.

Die Gemeinde Wien wird die Kaiser Franz Josephs-Brücke sofort nach ihrer projektmäßigen Vollendung in ihrer Gänze (Raibrücke, Strombrücke, Inundationsbrücke und Auffahrtsrampe am rechten Ufer) unter Aufrechthaltung ihrer Widmung für den öffentlichen Verkehr in ihr Eigentum und ihre weitere Erhaltung übernehmen.

§ 13. In Ansehung der noch nach dem Programme vom Jahre 1899 zu entfaltenden Tätigkeit der Donau-Regulierungs-Kommission bleiben alle durch den vorliegenden Beschluß nicht abgeänderten Bestimmungen der Gemeinderatsbeschlüsse vom 11. Februar 1898 und vom 18. Februar 1898 aufrecht.

Auf die durch den vorstehenden Beschluß in Aussicht genommene Fortsetzung der Donauregulierung und das neu aufzunehmende Anlehen haben die Bestimmungen der Punkte 5 und 6 des Gemeinderatsbeschlusses vom 11. Februar 1898 sinngemäß Anwendung zu finden.

Auch wird gesetzlich anzuordnen sein, daß die Bestimmungen der §§ 16 bis einschließlich 19 des Gesetzes vom 4. Jänner 1899, N.-G.-Bl. Nr. 5, auf die Fortsetzung der Donauregulierung und das neu aufzunehmende Anlehen sinngemäß Anwendung zu finden haben und daß insbesondere die durch § 18 des erwähnten Gesetzes gewährte Stempel- und Gebührenfreiheit in dem daselbst bezeichneten Umfange auch in Ansehung des Umbaues der Kaiser Franz Josephs-Brücke zu gelten habe.

Programm

für die von der Donau-Regulierungs-Kommission in Wien in der Zeit vom 1. Jänner 1912 bis 31. Dezember 1919 neu zu bewerkstelligenden Arbeiten und Leistungen:

Gegenstand	Veranschlagte Summe
Arbeiten zur besseren Sicherung Wiens und des Marchfeldes vor Hochwasser- und Eisgangsgefahren	17,500.000 K
Abtragung und Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke	12,000.000 "
Strombauten	6,078.926 "
Für sonstige Bauten in der Strecke von der oberösterreichischen Grenze an der Isperrmündung bis Krems, dann für Subventionen solcher Bauten und den Donauverkehr fördernder Kommunikationsunternehmen	1,000.000 "
Erhaltung der Bauten einschließlich des Wiener Donaukanals, Behebung von Elementarschäden und Regie bis Ende 1919	9,600.000 "
Anlehensvidenzhaltungsauslagen und Rentensteuer bis Ende 1919	640.000 "
Reserve inklusive Grundeinzahlungen und Entschädigungen	2,160.000 "
Gesamtkosten der neu veranschlagten Arbeiten und Leistungen	48,978.926 K
Hievon ab Überschüsse aus der Gebarung nach dem Gesetze vom 4. Jänner 1899, R.=G.=Bl. Nr. 5	5,700.000 "
Weiters Beitrag der Gemeinde Wien zu den Kosten des Umbaus der Kaiser Franz Josephs-Brücke	4,000.000 "
endlich Beitrag des Fonds der eigenen Einnahmen zu den Kosten des Umbaus dieser Brücke	1,000.000 "
es verbleibt demnach ein unbedecktes Erfordernis von	38,278.926 K
oder rund	38,280.000 "

II.

Bei dem vorstehenden Beschlusse I geht die Gemeinde Wien von der Voraussetzung aus,

- a) daß ihr das Eigentum der Insel Gänsehäufel und Dampfschiffhausen lastenfrei, aber unbeschadet der Verpflichtungen, welche die Donau-Regulierungs-Kommission in Bezug auf die Verwendung dieser Inseln für den Donau-Oder-Kanal eingegangen ist, und unentgeltlich abgetreten wird, mit dem Rechte, die diese Inseln begrenzenden Wasserflächen dauernd für städtische Bäder zu benützen, die Ufer der Inseln diesem Zwecke gemäß zu regulieren und hiebei auch anrainende Teile des Wasserbettes einzubeziehen;
- b) daß ihr auch das Eigentum der Böschungen am linken Ufer der alten Donau lastenfrei und unentgeltlich überlassen wird.

Die vorstehenden Anträge wurden in der Gemeinderatssitzung vom 24. Oktober genehmigt.

Zugleich wurde in Würdigung ihrer verdienstlichen und mühevollen Tätigkeit dem Obermagistratsrate Dr. Max Weiß und dem Oberbaurate Heinrich Goldemund die vollste Anerkennung, dem Magistratsrate Dr. Josef Friedrich Müller die volle Anerkennung ausgesprochen.

Die den zum Beschlusse erhobenen Anträgen entsprechende Regierungsvorlage wurde vom Landtage im gleichen Sinne erledigt, dagegen ist die verfassungsmäßige Genehmigung des Reichsrates im Berichtsjahre nicht mehr erflossen.

Um den Umbau der Kaiser Franz Josephs-Brücke möglichst zu fördern, wurde von der Donau-Regulierungs-Kommission noch im Berichtsjahre mit der Ausarbeitung des Projektes begonnen, wobei auch der Gemeinde der entsprechende Einfluß gewahrt wurde.

Im Berichtsjahre wurden die auf Grund des früheren Bauprogrammes und nach dem Präliminare der Donau-Regulierungs-Kommission vorgeesehenen Niedrigwasserbauten und sonstigen Regulierungsarbeiten durchgeführt.

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

Der Bau der Kai- und Stützmauern bei der Ferdinandsbrücke wurde im Berichtsjahre durchgeführt.

Wegen Errichtung eines Motorboothauses am rechten Vorkai nächst der Station der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sowie wegen Errichtung eines Magazins der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am linken Vorkai nächst der Franzensbrücke fanden Verhandlungen statt.

3. Herstellung des österreichischen Wasserstraßennetzes.

Am 17. Jänner hat der Ministerpräsident im Reichsrate namens der Regierung die ehefte Vorlage einer zeitgemäßen Revision des Wasserstraßengesetzes vom Jahre 1901, soweit es sich aus finanziellen und technischen Gründen in seiner gegenwärtigen Fassung als nicht durchführbar erwiesen hat, angekündigt, und die Aufstellung eines einheitlichen, zur praktischen Durchführung geeigneten und in finanzieller Hinsicht genau begrenzten Programmes in Aussicht gestellt.

Im Februar wurde eine interministerielle Kommission, bestehend aus Vertretern aller beteiligten Ressorts, zur Beratung aller in Betracht kommenden Fragen eingesetzt. Diese Kommission begann ihre Arbeit am 8. März.

Die allerhöchste Thronrede anlässlich der Eröffnung der 21. Session des Reichsrates am 18. Juli führte über die Wasserstraßen folgendes aus: „Da die Durchführung des durch das Gesetz über den Bau der Wasserstraßen aufgestellten weitausgreifenden Programmes in den gesetzlich festgelegten Terminen sich aus technischen und finanziellen Gründen unmöglich erwiesen hat, wird meine Regierung Ihnen eine Vorlage zugehen lassen, die mit gebotener Rücksicht auf die finanziellen Kräfte des Staates die Grundlage für die Verwirklichung einzelner der wirtschaftlich bedeutsamsten Projekte auf diesem Gebiete schaffen wird. In diesem Rahmen soll auch für die berechtigten Interessen meines Königreiches Galizien, dessen wirtschaftlicher Aufschwung mir am Herzen liegt, Sorge getragen werden.“

Die Regierung hat der Gemeinde Wien die sie betreffenden Zugeständnisse der Novelle zum Wasserstraßengesetze, nach welcher der Bau des Donau-Ober-Kanales auf die dritte Bauperiode verschoben und andere wasserwirtschaftliche Anlagen in verschiedenen Kronländern in der zweiten Bauperiode ausgeführt werden sollen, mündlich zur Stellungnahme bekanntgegeben. Diese Zusicherungen beinhalteten:

1. Den Bau einer neuen Brücke über den Donaustrom mit dem Gesamterfordernisse von 15,000.000 K, von dem der Staat 10,000.000 K übernehmen würde.
2. Den Umbau der Kronprinz Rudolf-Brücke mit dem Gesamterfordernisse vom 8,700.000 K, wovon der Staat 5,800.000 K übernehmen würde.
3. Den Bau eines Sammelkanales in Floridsdorf mit dem Kostenerfordernisse von 2,000.000 K, wovon der Staat 600.000 K übernehmen würde.

Über diese Vorschläge der Regierung haben vorläufig interne Besprechungen stattgefunden.

Bevor noch die Verhandlungen zum Abschlusse gelangt waren, brachte die Regierung im Abgeordnetenhause eine Vorlage ein. Nach dieser sollten unter Aufrecht-

haltung des im Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901 aufgestellten Programmes die Mittel für die wasserwirtschaftliche Aktion in den Jahren 1913—1927 verfassungsmäßig sichergestellt werden.

Der Betrag von 250,000.000 K, der ursprünglich für Wasserstraßen ausgeworfen worden war, ist nur zum Teile aufgewendet worden. Der zu Ende des Jahres 1912 voraussichtlich verbleibende Rest von 117,000.000 K soll durch Bewilligung eines weiteren Betrages von 193,000.000 K auf 310,000.000 K erhöht und der Regierung für die wasserwirtschaftlichen Maßnahmen in der Periode bis 1927 zur Verfügung gestellt werden. Auf Niederösterreich würden von diesem Betrage entfallen:

Für Regulierungsarbeiten an der Marchgrenzstrecke, an der Thaya, am Liesingbache und an der Schwechat sowie am Wienflusse ein Staatsbeitrag von 18,300.000 K, für wasserwirtschaftliche und sonstige damit zusammenhängende Arbeiten nächst Wien ein Staatsbeitrag von 21,500.000 K. Der gesamte für Niederösterreich aufzuwendende Staatsbeitrag würde somit 39,800.000 K ausmachen.

Zufolge Stadtratsbeschlusses vom 12. Dezember hat sich die Gemeinde Wien in Entsprechung der an sie ergangenen Einladung an dem vom Zentralvereine für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich im Einvernehmen mit dem Bunde österreichischer Industrieller und dem Wasserwirtschaftsverbande der österreichischen Industrie am 13. Dezember veranstalteten Wasserstraßentage beteiligt.

Zweck des Wasserstraßentages, an dem namens der Gemeinde Wien Stadtrat Schneider, die Obermagistratsräte Dr. Weiß und Dr. Nüchtern sowie Oberbaurat Ingenieur Goldemund teilnahmen, war die Stellungnahme zur geplanten Novellierung des Wasserstraßengesetzes und die neuerliche Forderung der Erbauung des Donau-Oder-Weichsel-Kanales. Es wurde einstimmig folgende Resolution gefaßt:

„Der Wasserstraßentag spricht sein Bedauern aus, daß die österreichischen Regierungen bis heute unterlassen haben, den für Niederösterreich, Mähren, Schlesien, Galizien und Böhmen wirtschaftlich hochwichtigen Donau-Oder-Weichsel-Kanal im Sinne des Gesetzes vom 11. Juni 1901 herzustellen.

Der Wasserstraßentag ist der Ansicht, daß der wirtschaftliche Wert der von der Regierung in ihrer Novelle zu diesem Gesetze geplanten und lediglich in Galizien projektierten Kanäle mangels eines schiffbaren Anschlusses an die Donau weder für Galizien noch die anderen Kronländer voll zum Ausdruck kommen kann, daß galizische Kanäle vielmehr bis zur Zeit eines solchen Anschlusses eine unvollkommene Anlage bleiben müßten.

Der Wasserstraßentag erklärt, daß von den wirtschaftlich bedeutamsten Projekten, die im Sinne der allerhöchsten Thronrede verwirklicht werden sollen, in allererster Linie jenes des Donau-Oder-Weichsel-Kanales steht, der nicht nur Galizien und den andern von ihm durchzogenen Ländern, sondern dem ganzen Staate und nicht zuletzt der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien als Verbindungsglied eines mitteleuropäischen Wasserstraßennetzes alle Vorteile einer internationalen und leistungsfähigen Wasserstraße zu bieten vermag.

Die hohe Regierung wird daher dringend aufgefordert, den Bau des Donau-Oder-Weichsel-Kanales als der wirtschaftlich bedeutamsten Wasserstraße zunächst und unverweilt auszuführen.“

4. Wienflußregulierungsanlagen.

In der Verteilungshaltung des Wienflusses in Weidlingau ist eine Rechenanlage eingebaut, die aus einer feststehenden Eisenkonstruktion und einem eisernen Schwimm-

rechen besteht. Auf dem feststehenden Rechen waren 7 bewegliche hölzerne Auffahrechen angebracht. Die ganze Anlage hat den Zweck, Verklüftungen des Sperrwerkes und das Abschwimmen von bei Hochwässern herablangenden Holzteilen, Bäumen und Sträuchern in das Umlaufgerinne und im weiteren Verlaufe in den eingewölbten Wienfluß hintanzuhalten.

Während man früher über die Wirkung des dem feststehenden Rechen vorgelegten eisernen Schwimmrechens keine genügenden Erfahrungen hatte und deshalb durch die beweglichen Rechen einen entsprechenden Wasserabfluß unter allen Umständen sichern wollte, hat sich seither gezeigt, daß wegen der sicheren und zweckerfüllenden Wirkung der übrigen Hauptteile die Auffahrechen keinen weiteren Vorteil zu bieten vermögen.

Weil nun die hölzernen Auffahrechen bereits schadhaft geworden waren, wurde ihr Ersatz durch feste Gitter in Aussicht genommen.

Das bezügliche Projekt mit einem Kostenerfordernisse von 17.000 K wurde mit Stadtratsbeschluß vom 28. März genehmigt; die wasserrechtliche Bewilligung wurde von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Hiebing-Umgebung am 31. März ohne weitere Bedingungen erteilt.

Die Arbeiten wurden der Firma H. Ph. Waagner, L. & J. Biro & A. Kurz übertragen und im Herbst des Berichtsjahres durchgeführt.

Im übrigen wurden an den Wienflußanlagen nur die laufenden Ausbesserungs- und Räumungsarbeiten vorgenommen.

Größere Hochwässer sind im Berichtsjahre nicht eingetreten.

Mit Rücksicht auf verschiedene eingelangte Angebote hat der Stadtrat mit dem Beschlusse vom 12. Oktober genehmigt, daß dermalen von einem Verkaufe der Baustellen auf der sogenannten Krauswiese in Weidlingau abzusehen sei, da sie vorläufig noch für eigene Zwecke benötigt werden.

Der weitere Bestand der auf den Gründen der Kommission für Verkehrsanlagen in Weidlingau errichteten staatlichen Telegraphenleitungen wurde gegen einen entsprechenden Revers zugestanden.

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

Größere Bachregulierungen wurden im Berichtsjahre nicht vorgenommen. Hingegen waren an den einzelnen das Gemeindegebiet durchziehenden Bächen und Gerinnen, wie in den Vorjahren, mehrfache Erhaltungsarbeiten, insbesondere die Instandsetzung von Ufer- und Sohlensicherungen sowie die Räumung der Gerinne erforderlich.

Größere Arbeiten im obigen Sinne wurden mit den Stadtratsbeschlüssen vom 5. Mai und vom 25. Oktober für den Schreiberbach im XIX. Bezirke genehmigt und zwar mit dem erstgenannten Beschlusse die Instandsetzung von Ufersicherungen in der Strecke von der Übersehung der Zahradbahn bis zur Croicagasse mit einem Höchstbetrage von 4000 K und mit dem zweitgenannten Beschlusse das Projekt für die Sohlen- und Ufersicherungen mit dem veranschlagten Kostenerfordernisse von 24.520 K, von welchem Erfordernisse jedoch nur 12.000 K für das Berichtsjahr, der Restbetrag für das Jahr 1912 bestimmt wurden.

Von diesen genehmigten Beträgen wurden 16.428 K 52 h für die Arbeiten im Berichtsjahre tatsächlich verausgabt.

Größere Räumungsarbeiten wurden insbesondere im XI. Bezirke am Seeschlachtgraben wegen seines geringen Gefälles und am sogenannten Mühlgerinne im XIII. Bezirke, von dessen Wasser das Hütteldorfser Bad gespeist wird, vorgenommen.

Insgesamt wurde für Räumungsarbeiten ein Betrag von 3339 K 88 h und für diverse weitere, geringfügige Ufersicherungen und sonstige kleinere Arbeiten ein Betrag von 15.916 K 92 h verausgabt. Wenn man dazu noch den seitens der Gemeinde Wien zur Verstärkung der Eindeckung des Wiener-Neustädter-Kanals in der oberen Bahngasse im III. Bezirke geleisteten Beitrag von 3000 K rechnet, belaufen sich demnach die gesamten von der Gemeinde Wien auf die Erhaltung der Gerinne und Bäche im Berichtsjahre aufgewendeten Kosten auf 38.371 K 06 h.

B. Verkehrsmittel.

a) Lohnfuhrwerk.

Fiakler und Einspänner.

Im Verwaltungsberichte für 1910 (Seite 178) wurde erwähnt, daß gegen die Verordnung des k. k. Statthalters im Erzherzogtume Österreich unter der Enns vom 10. Mai 1910, L.-G. u. B.-Bl. Nr. 105, betreffend die Erlassung einer Betriebsordnung und eines Maximaltarifes für die an öffentlichen Orten im Gemeindegebiete der Stadt Wien zu jedermanns Gebrauche bereitgehaltenen Personenlohnfuhrwerke (Platzfuhrwerke), seitens der Genossenschaft der Einspänner und Fiakler Rekurse und Aufsichtsbeschwerden an das k. k. Handelsministerium und schließlich gegen die erlassene Handelsministerialentscheidung Beschwerden an den k. k. Verwaltungsgerichtshof eingebracht wurden.

Die Beschwerde der Einspännergenossenschaft wurde mit dem Erkenntnisse des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 11. März 1911, Z. 12787/10, wegen Unzuständigkeit dieses Gerichtshofes zurückgewiesen, weil dieser über die Gesetzmäßigkeit einer Verordnung nicht an sich, sondern nur insoferne entscheiden kann, als jemand behauptet, durch die Anwendung der Verordnung auf einen konkreten Fall in seinen Rechten verletzt worden zu sein. Auch der Verwaltungsgerichtshofsbeschwerde der Fiaklergenossenschaft wurde laut Erkenntnisses dieses Gerichtshofes vom 7. Dezember 1910, Z. 12786, nicht stattgegeben, und zwar wegen Mangels der Rekurslegitimation, da diese es verabsäumt hatte, im Sinne des § 116 c G.-D. einen auf die Rekursergreifung gerichteten Beschluß der Genossenschaftsvorsteherung einzuholen.

Übrigens hat sich auch das k. k. Reichsgericht zwar nicht mit dieser, wohl aber mit der bisher in Geltung gestandenen, gleichfalls von der k. k. Statthalterei mit Verordnung vom 1. Dezember 1891, L.-G. u. B.-Bl. Nr. 53, erlassenen Betriebsordnung für das Personentransportgewerbe befaßt und diese Verordnung mit Erkenntnis vom 13. Jänner 1911, Z. 599/10, als gültig anerkannt, weil die politische Landesstelle nach § 51 G.-D. zur Feststellung eines Maximaltarifes, des Hauptbestandteiles der Betriebsordnung, befugt und daher anzunehmen ist, daß sie auch die Betriebsordnung selbst erlassen kann, zumal sie ja auch als Gewerbebehörde fungiert. Die Strafbestimmungen rechtfertigen sich durch die Ministerialverordnung vom 30. September 1857, R.-G.-Bl. Nr. 198, die Kompetenz der Polizeibehörde ergebe sich auf Grund der kaiserlichen Verordnung vom 10. Juli 1850, auch sei die Verordnung vom 1. Dezember 1891 innerhalb des Wirkungskreises der k. k. Statthalterei erlassen.

Diese Ausführungen des Reichsgerichtserkenntnisses verdienen auch gegenüber der nunmehr geltenden vorzitierten Betriebsordnung Beachtung.

Zu erwähnen wäre noch, daß die k. k. Statthalterei in Abgrenzung der Befugnisse

des Platzfuhrwerkes von jenen des freien Lohnfuhrwerkes mit Erlaß vom 16. Februar angeordnet hat, daß die Verwendung von Freifahnen und Freitafeln bei unnummerierten Automobilen des freien Lohnfuhrwerkes nicht gestattet werde, da die Verwendung derselben als Ankündigung an das Publikum, daß der Wagen für Fahrgäste zur Verfügung steht, zu betrachten ist, worin ein unbefugter Betrieb des Platzfuhrwerkes liegt, ferner, daß der Pariser internationalen Automobilkonvention vom 11. Oktober 1909 zufolge Handelsministerialerlasses vom 11. April laut einer Mitteilung des k. u. k. Ministeriums des Äußern das Königreich Schweden, die schweizerische Eidgenossenschaft und das Herzogtum Luxemburg beigetreten sind, so daß die sicherheitspolizeilichen Bestimmungen der §§ 36 bis 39 und 41 der Ministerialverordnung vom 28. April 1910, N.-G.-Bl. Nr. 81, nunmehr auch im wechselseitigen Kraftfahrzeugsverkehre mit diesen Staaten Anwendung finden.

Die Zahl der in den Kraftwagenbetrieb übergeführten Fiakerwagen ist mit Ende des Berichtsjahres (von 201 im Vorjahre) auf 673, jene der Einspannerwagen (von 262 im Vorjahre) auf 966 gestiegen. Es hatten somit zu Ende des Berichtsjahres 1639 Platzfuhrwerkslizenzen die Bewilligung zum motorischen Betriebe der Lohnwagen, was gegenüber der vorjährigen Gesamtziffer 463 eine Vermehrung um das zirka $3\frac{1}{2}$ fache bedeutet. Tatsächlich standen im Automobilbetriebe 420 Fiaker- und 450 Einspannerlizenzen, zusammen mithin bloß 870 Lohnwagen, also etwas mehr als die Hälfte der Lizenzen, welchen motorischer Betrieb zusteht, woraus zu schließen ist, daß die Automobilisierungen vorläufig ihren Höhepunkt erreicht haben dürften.

Die Gesamtzahl der Fiaker- und Einspannerlizenzen hat sich gegenüber den im Vorjahre ausgewiesenen per 1002, bzw. 1152 nicht geändert. Auch die Standplatzveränderungen sind in ruhigerem Tempo vor sich gegangen.

Mit Fahrpreisanzeigern wurden infolge der schrittweisen Durchführung der Statthaltereiverordnung vom 10. Mai 1910 immer mehr Lohnwagen ausgerüstet. Es bedienten sich 147 Fiaker mit Pferdebetrieb und 420 Fiaker mit Kraftwagenbetrieb, ferner 920 Einspanner mit Pferdebetrieb und 450 Einspanner mit Kraftwagenbetrieb, zusammen mithin 1937 Lohnwagen gegenüber 590 im Vorjahre mit Ende des Berichtsjahres des Taxameters. Die verwendeten Taxametersysteme sind dieselben wie im Vorjahre.

Stadtlohn- und Kleinfuhrgewerbe.

Das Stadtlohnfuhrgewerbe wurde am Ende des Berichtsjahres von 432 Personen mit 1296 Lizenzen ausgeübt. Auch in diesem Jahre sind keine besonderen Entscheidungen oder Verfügungen rücksichtlich dieser Gewerbe zu verzeichnen; die im Vorjahre erwähnten Verhandlungen wegen Abänderung einiger Bestimmungen der Betriebsordnung für das Stadtlohnfuhrgewerbe wurden noch nicht zu Ende geführt.

Stellwagen.

Die Gemeinde Wien hat auf nachfolgenden Linien mit 160 Lizenzen Stellwagen mit Pferdebetrieb im Verkehre gehalten: Franz Joseph-Bahn—Staatsbahn, Franz Joseph-Bahn—Bürgerplatz, Nordwestbahn—Südbahn, Nordbahn—Westbahn, Hernalscher Gürtel—Landstraße, Margareten—Volksober, Meidling—Stephansplatz, Döblinger Hauptstraße—Stephansplatz, Währing—Stephansplatz und Praterstraße—Winkelmannstraße.

Automobilstellwagen der Gemeinde Wien verkehrten von Simmering nach Kaiser-Ebersdorf sowie von Pöckleinsdorf nach Salmansdorf (letztere mit elektrischer Oberleitung) mit je drei und von Ragnan nach Leopoldau mit zwei Lizenzen.

An privaten Stellfuhrunternehmungen sind zu nennen jene des Franz Preßl Wien—Schwadorf mit einer Lizenz, jene von M. & Th. Rißlers Erben Stephansplatz—Ottakring mit 16 Lizenzen und jene des Karl Ludwig Pertl Grinzing—Cobenzl mit 3 mit Kraftwagen betriebenen Lizenzen.

Hotellomnibusse von und zu den Bahnhöfen für ihre Gäste unterhielten mit je einer Lizenz: Hotel Continental, Hotel Metropole, Hotel Kummer, Hotel Imperial, Hotel Erzherzog Karl und Hotel Guth; mit je zwei Lizenzen Hotel Bristol und Grand Hotel.

b) Verkehr auf dem Donauströme und Donaukanale.

Donaukanal.

Am 11. Februar fand bei der k. k. n.-ö. Statthalterei, wie alljährlich, eine kommissionelle Besprechung über die Regelung des Schiffsverkehrs im Wiener Donaukanale und die Ein- und Ausfahrt bei Ruzsdorf statt, bei welcher an Hand der für die Regelung dieses Verkehrs im Vorjahre erlassenen Kundmachung die Neuregelung der betreffenden Bestimmungen für das laufende Jahr unter tunlichster Berücksichtigung der Floß- und Ruderschiffsverkehrsinteressenten sowie der Vertreter der Dampfschiffverkehrgesellschaften einvernehmlich festgestellt wurde; die bezügliche neue Kundmachung wurde am 16. Februar erlassen.

In dieser Kundmachung wurden für die Passierung der Baustrecke Marienbrücke—Wienflußmündung sowie für die Dauer der Baggerungen am unteren Donaukanale und den Bestand des Umladefranes in dieser Strecke (km 13 $\frac{3}{4}$ linkes Ufer) besondere Anordnungen getroffen.

Am 9. September wurde durch die k. k. Wiener Donaukanal-Inspektion eine Kundmachung betreffend die Durchfahrt durch das aufgestellte Kaiserbadwehr erlassen, wonach die Durchfahrt zwischen den Ständern des aufgestellten Wehres an der Staustufe „Kaiserbad“ als lebensgefährlich strengstens verboten wurde; gleichzeitig wurde die Art der Signalisierung der Wehraufstellung und der Passierung der Staustufe (Durchschleusung durch die Kammererschleuse) angegeben.

Auf Grund vorgenommener Probefahrten wurde am 14. März von der k. k. n.-ö. Statthalterei der Donauregulierungs-Unternehmung Redlich & Berger, Karl & Emil Söllitzer die Bewilligung zur Befahrung des Donaukanales mit den Propellern „Herkules“, „Danubius“ und „Fortuna“ erteilt.

Am 12. Dezember fand über Ansuchen der Ersten Motorboot-Gesellschaft m. b. H., I., Kärntner Ring 15, um Erteilung der Schiffsverkehrs- und Überfuhrkonzession mit Benzinmotorbooten auf dem Donaukanale und Donauströme die kommissionelle Verhandlung und die Begehung der am Donaukanale und am Donauströme in Aussicht genommenen Landungsplätze statt. Die Gesellschaft beabsichtigt die Einrichtung eines regelmäßigen Passagierverkehrs von der Marienbrücke bis zum Praterspitz mit mehreren Zwischenstationen; sie ist ferner um Übertragung der mit Statthaltereierlaß vom 30. Dezember 1910 verliehenen Konzession zum Betriebe einer Überfuhr mittels eines Dampf- oder Motorbootes im Donauströme bei km 1 $\frac{3}{4}$ u. B. zwischen dem Plage am rechten Ufer im Zuge der Ausstellungsstraße und dem gegenüberliegenden Ufer in Kaisermühlen eingeschritten.

Donauströme.

Die Regierungsvorlage betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses mit der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschiffverkehrgesellschaft auf weitere 25 Jahre beschäftigte den Gemeinderat in seiner Sitzung vom 5. Dezember, wobei nachstehender Beschluß

gefaßt wurde: „Es ist die Errichtung einer modernen Werftanlage seitens der Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft im Freudenaue Winterhafen anzustreben. Zu diesem Zwecke sind der Regierung und dem Abgeordnetenhaus entsprechende Petitionen zu überreichen, wobei auf die ehefte verfassungsmäßige Behandlung der Regierungsvorlage betreffend die Erneuerung des Vertragsverhältnisses mit der Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft hinzuwirken ist. Die Donau-Regulierungs-Kommission ist zu ersuchen, der Gesellschaft gegebenen Falles hinsichtlich des Pachtzinses und der weiteren Bedingungen möglichst entgegenzukommen.“

Mit Statthaltereierlaß vom 12. April wurde der Süddeutschen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft auf Grund der kommissionellen Lokalverhandlung vom 14. März gegen jederzeit zulässigen Widerruf die Bewilligung erteilt, die linke Donauuferstrecke zwischen km 0·7 und 0·9 unterhalb Wien als Verankerungsplatz für ihre Fahrzeuge unter gewissen einschränkenden Bedingungen benützen zu dürfen. Die Einschränkungen bestehen im wesentlichen darin, daß die Fahrzeuge vorschriftsmäßig verheftet, eventuell verankert werden sollen, ohne daß eine Be- oder Entladung derselben erfolgen darf, daß ferner nicht mehr als drei Fahrzeuge Bord an Bord stehen dürfen, wobei zwischen Ufer und Bordwand der verhefteten Fahrzeuge ein Raum von wenigstens 5 m freigehalten werden muß.

Auf Grund der kommissionellen Verhandlung vom 28. März wurde der Direktion der Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft in Wien seitens der k. k. n.-ö. Statthalterei die wasserrechtliche Bewilligung für die Errichtung eines fahrbaren, elektrisch angetriebenen Schiffsselevators sowie für die mechanische Einrichtung der Magazine 23, 26 und 8 am Landungsplätze Praterkai erteilt.

Mit Statthaltereierlaß vom 31. Juli wurde der Süddeutschen Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft die Aufstellung eines neuen Verladekranes, einer Niveauschiebebühne und eines Vertäuspießes auf ihrem von der Donau-Regulierungs-Kommission gepachteten Landungsplätze, XX., Handelskai 1 c, bewilligt, für welche Anlagen am 1. August die lokalpolizeiliche und Betriebsbewilligung erteilt wurde.

Nach der Kundmachung der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 10. November 1910, L.-G. u. B.-Bl. Nr. 241, womit die Landungsplätze am Donauströme bestimmt worden sind, gelten dormalen folgende linksseitige Uferstrecken des Donauströmes im Wiener Gemeindegebiete als öffentliche Landungsplätze:

1. Nächst der Kaiser Franz Josephs-Brücke für Ruderschiffe und Flöße, 465 m lang.
2. Nächst der Kronprinz Rudolfs-Brücke für alle Arten von Personenschiffen, 254 m lang.
3. An der Krieau für Dampfschiffe und Schlepper, 305 m lang.
4. An der Freudenaue für alle Arten von Fahrzeugen, 1000 m lang.
5. Unterhalb km 6·54 für Petroleum-, Benzin- und Pulverschiffe, 750 m lang.

C. Straßenpolizei.

a) Kundmachungen.

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

Am 21. Jänner, betreffend den Fuhrwerksverkehr in der Bräunerstraße im I. Bezirke; am 22. Februar, betreffend das Befahren der Auerbergstraße im VIII. Bezirke;

am 22. März, betreffend Aufstellung von Fuhrwerk vor dem Grand Hotel im I. Bezirke; am 22. Juli, betreffend Einfahrt in die Dablergasse und Reindorfsgasse im XIV. Bezirke; am 11. August, betreffend den Wagenverkehr in der Cobenzlgasse und Managettgasse im XIX. Bezirke; am 9. November, betreffend Durchfahrt durch die Seitenfahrbahn des Wiedner Gürtels; am 13. Dezember, betreffend den Schwerfuhrwerksverkehr in der Sechshimmelgasse im IX. Bezirke; am 15. Dezember, betreffend die Durchfahrt am Karmeliterplaz im II. Bezirke; am 30. Dezember, betreffend den Verkehr mit Lasten von mehr als 10 t.

b) Fuhrwerksverkehr.

Im Berichtsjahre wurde auf Grund der von Organen der k. k. Polizeidirektion unternommenen Studienreise (vgl. Verwaltungsbericht für 1910, S. 185) von der genannten Behörde an mehreren besonders belebten Straßenkreuzungen ein eigener Verkehrsdienst eingerichtet, der sich bisher bewährt hat.

In zahlreichen Fällen wurden im Einvernehmen mit der k. k. Polizeibehörde zeitweilige Straßenabsperungen und Fuhrwerksablenkungen verfügt, die insbesondere durch Arbeiten im Straßenkörper notwendig geworden waren.

c) Benützung 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, bzw. der magistratischen Bezirksämter erforderlich.

Im Berichtsjahre wurden folgende Genehmigungen erteilt: Zur Herstellung von Gewölbspotalen mit Plachen 257, ohne Plachen 138, von Plachen allein 206, zur Anbringung von Schaukästen 425, von Gewölbslaternen 1319.

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

Am Ende des Berichtsjahres war die Gemeinde Wien Abonentin von 449 Fernsprechstellen mit 454 Nebenstellen. Die Zahl der Privattelephon- und Signalanlagen betrug 46.

Die Kabelblockanlage der k. k. Post- und Telegraphen-Direktion wurde im Berichtsjahre um 6·657 km erweitert; die Rundlinie um die Innere Stadt wurde vollendet, im I., II., IV. und VIII. Bezirke wurden Radiallinien hergestellt;

hievon entfallen: 2·346 km auf den I. Bezirk, 2·213 km auf den II. Bezirk, 0·423 km auf den IV. Bezirk und 1·675 km auf den VIII. Bezirk.

Die Gesamtlänge der staatlichen Kabelblocktraffen beträgt nunmehr 23·624 km.

Das Rohrpostnetz wurde um 1·490 km vergrößert, daher dessen Länge am Ende des Berichtsjahres 67·896 km betrug.

Die staatlichen Kabelleitungen erfuhren eine Erweiterung um 22·557 km und einen Abfall von 0·407 km, somit betrug die Gesamtlänge der staatlichen Kabeltraffen 290·172 km.

Behufs Bewilligung von Kabelblocklegungen, Bettungskabellegungen, Rohrpostanlagen, Aufstellung von Säulen und Dachständen u. wurden 94 kommissionelle Augen- schein- und etwa 500 Einzelerhebungen vorgenommen.

Auf städtischen oder unter der Verwaltung der Gemeinde Wien stehenden Fonds- und Stiftungshäusern waren am Ende des Berichtsjahres 70 Kabelaufführungsobjekte und 209 Dachständer angebracht.

E. Öffentliche Uhren.

Errichtung einer elektrischen Uhrenanlage. — Die Studien wegen Errichtung einer Zentraluhrenanlage wurden fortgesetzt, jedoch im Berichtsjahre noch nicht abgeschlossen.

Die nicht unbefriedigenden Erfahrungen, welche mit dem im Jahre 1910 probeweise in Betrieb gesetzten Uhraufzugsautomaten der Turmuhr der St. Anna-Kapelle in Neuwaldegg (XVII. Bezirk) gemacht wurden, führten zunächst zu einer durchgreifenden Rekonstruktion des elektromotorischen Aufzuges, welche sich wesentlich besser bewährte.

Eine ganze Reihe öffentlicher Uhren, welche bislang von Hand aus aufgezogen worden sind, wurden teils probeweise, teils endgültig mit einem solchen Uhraufzugsautomaten neuer Konstruktion ausgestattet. Es sind dies die öffentlichen Uhren an und in der Großmarkthalle im III. Bezirke, die Turmuhren der Pfarrkirchen zu St. Othmar unter den Weißgärbern im III. Bezirke, in Magleinsdorf im V. Bezirke, zu Mariahilf im VI. Bezirke und in Grinzing im XIX. Bezirke, dann die Ständeruhren am Marktplatz im Werd im II. Bezirke und am Währinger Gürtel nächst dem Stadttheater im IX. Bezirke.

Außer diesen auf eine Verminderung der Instandhaltungskosten und Erhöhung der Betriebssicherheit abzielenden Herstellungen wurde ein neues großes Turmuhrwerk mit 4 transparenten Zifferblättern und einem elektrischen Uhraufzugsautomaten an der neuen Pfarrkirche in Alt-Dttakring im XVI. Bezirke eingerichtet und die Ständeruhr am Marktplatz im Werd im II. Bezirke anlässlich der Montage des Aufzugsautomaten auf einen neuen, hohen Sockel aus Kunststein gestellt.

Weiters wurden einige ältere Uhrwerke einer gründlichen Renovierung unterzogen.