

Die Zahl der in den einzelnen Bezirken bestehenden Dienstvermittlungs-Bureaux zeigt folgende Tabelle:

| | | |
|-------------------------|--------------------------|----|
| Im Commissariatsbezirke | innere Stadt | 59 |
| " | " Leopoldstadt | 13 |
| " | " Landstrasse | 9 |
| " | " Wieden | 13 |
| " | " Margarethen | 5 |
| " | " Mariahilf | 14 |
| " | " Neubau | 10 |
| " | " Josefstadt | 12 |
| " | " Rossau | 7 |
| " | " Favoriten | 1 |
| " | " Prater | — |
| " | " Floridsdorf | 1 |
| " | " Gaudenzdorf | — |
| " | " Sechshaus | 12 |
| " | " Ottakring | 9 |
| " | " Währing | 4 |
| " | " Döbling | 2 |

Zusammen 171

VII. Abschnitt.

Oeffentliches Lohnfuhrwerk.

Die Oberleitung der Angelegenheiten des öffentlichen Lohnfuhrwerkes obliegt der ersten Section.

Die sämmtlichen Kategorien der hiesigen Unternehmungen des öffentlichen Personentransportes gehören zu den concessionirten Gewerben, die Verleihung derselben steht innerhalb des Wiener Stadtgebietes dem Magistrate, ausserhalb desselben, aber im Wiener Polizeirayon, den k. k. Bezirkshauptmannschaften im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirection zu.

Concessionen zu Unternehmungen periodischer Personentransporte, welche sich auf den Wiener Gemeindebezirk und auf die Vororte ausdehnen, ertheilt die k. k. niederösterreichische Statthalterei.

Sowohl die Regelung und Ueberwachung des Betriebes, als auch die Ausübung der Disciplinargewalt gehört innerhalb des Polizeirayons Wiens in den Wirkungskreis der Polizeidirection.

Die bezüglichlichen Agenden werden theils im Lohnwagenamte der Polizeidirection, theils bei den Commissariaten bearbeitet.

I. Lohnwagenamt.

Die Thätigkeit des Lohnwagenamtes zerfällt in die administrative und in die polizeigerichtliche.

a) In administrativer Richtung.

1. Abgabe von Gutachten bei Verleihung der Concessionen Seitens des Magistrates für Stellfuhr-Unternehmungen bezüglich der Wagenaufstellung, Fahrrihtung und Fahrtaxe, wobei der Bedarf, die Bequemlichkeit des Publicums und die Passageverhältnisse gebührend Rücksicht finden.

2. Abgabe von Gutachten bei Ertheilung und Entziehung von Licenzen für Fiaker und Einspänner, bei Errichtung und Auflassung von Standplätzen, bei Vermehrung oder Verminderung der Fiaker, Einspänner und Stellwagen (Omnibus) auf den Standplätzen, Veränderung der Fahrroure u. s. w.

Solche Verfügungen trifft der Magistrat im Einvernehmen mit der Polizeibehörde. Derlei Gutachten wurden abgegeben: 19 bei Errichtung neuer Standplätze, 14 bei Vermehrung oder Verminderung der Wagenzahl auf Standplätzen, 107 bei Zuweisung von Wagen auf andere Standplätze, 24 bei Abänderung der Fahrroure.

3. Gutachten bei Ertheilung und Entziehung von Licenzen Seitens des Magistrates, und zwar: 182 bei Lizenz-Ertheilungen, 51 bei Lizenz-Entziehungen.

4. Anlässlich der Einführung administrativer Massregeln wurden 17 Gutachten an den Magistrat geleitet.

5. Prüfung der Kutscher. Das Strafgesetz verpönt die Verwendung eines der Polizei nicht vorgestellten oder von derselben nicht tauglich befundenen Kutschers und die Fiaker und Einspännerordnung macht die Qualificirung des Kutschers von dem Erfolge der im Beisein eines Beamten der k. k. Polizeidirection und unter Intervention eines Mitgliedes der betreffenden Genossenschaft abzulegenden Probefahrt abhängig.

Derselben gehen Erhebungen über die persönlichen Verhältnisse (Normalalter, Gesundheit, Unbescholtenheit) und schliesslich eine Prüfung hinsichtlich der nothwendigen Platzkenntniss voraus. Bei Mangel des Normalalters oder der Unbescholtenheit entscheidet die k. k. niederösterreichische Statthalterei und wurden diesfalls 29 Gutachten erstattet. Ebensoviele Aeusserungen wurden abgegeben bei Gesuchen um Aufhebung von Fahrverboten. Erhebungen über Probefahrtsbewerber kamen 131 vor, Prüfungen 186. Probefahrten wurden 118 vorgenommen.

6. Localaugenscheins - Commissionen behufs Regelung der Fuhrwerksaufstellung wurden in 13 Fällen vorgenommen.

7. Uebernahme von Gegenständen, welche Passagiere in Wagen vergessen hatten. (35 Fälle.)

8. Ausfertigung der Fahrbolleten. Die Lösung der Fahrbolleten für die Lohnfuhrwerkskutscher bei deren Dienstantritt, sowie die Rücknahme derselben beim Dienstaustritte. (Zahl der ausgestellten Fahrbolleten 4.343.)

9. Die Ausfertigung von Erlaubnisssscheinen zum Gebrauche anderer, als ursprünglich mit der Lizenznummer versehenen Wagen. Diese Erlaubnisssscheine werden nur für die Dauer der Zeit ausgestellt, während welcher Reparaturen die Benützung der Wagen unmöglich machen.

10. Controlirung der Tauglichkeit der Lohnfuhrwerke. Zu diesem Behufe werden durch Beamte des Lohnwagenamtes periodische Revisionen der Wagen zumeist auf den Standplätzen vorgenommen. Im schlechten Stande getroffene Wagen oder untaugliche Pferde werden sogleich ausser Verwendung gebracht und die betreffenden Eigenthümer zur Verantwortung gezogen.

Das Lohnwagenamt nahm im Laufe des Jahres 384 solcher Revisionen vor. Im ganzen Polizeirayon wurden 18 Lohnwagen wegen total schlechter Beschaffenheit gänzlich und 60 Lohnwagen wegen geringerer Gebrechen bis zu deren Beseitigung ausser Gebrauch gesetzt und 38 Pferde untauglich befunden.¹⁾

¹⁾ Kolossal sind die bezüglichlichen Ziffern in London. Dort wurden im Jahre 1875:
77 Omnibusse und
741 andere Lohnwagen für den Gebrauch untauglich erklärt.
3.446 Wagen wurden wegen minderer Gebrechen bis zu deren Beseitigung ausser Betrieb gesetzt und
527 Pferde wurden als untauglich angemeldet.

b) Die judicielle Thätigkeit

des Lohnwagenamtes erstreckt sich auf alle durch Anzeigen der revidirenden Beamten, der Wachorgane und durch Mittheilungen von Privatpersonen oder auf andere Weise zur Kenntniss gelangenden Ausschreitungen der Lohnfuhrwerks-Eigenthümer und deren Bediensteten im Lohnfuhrwerksbetriebe.

Als Richtschnur für das politische Strafverfahren dienen vor Allem die Verordnungen der Ministerien des Innern und der Justiz, sowie die der obersten Polizeibehörde vom 3. April 1855 und vom 30. September 1857, ferner die Verordnungen des Ministeriums des Innern vom 5. März 1858 und vom 31. Januar 1860. Die richterliche Competenz in den Uebertretungsfällen der §§. 427, 428, 429 und 430 des Strafgesetzes vom 27. Mai 1852 wurde durch die Strafprocessordnung vom 23. Mai 1873 den Gerichtsbehörden übertragen.

Die Anzeigen der Kutscher gegen Fahrparteien, 59 an der Zahl, betrafen fast durchgehends ungerechtfertigte Verweigerungen der taxmässigen Bezahlung des Fuhrlohnes und wurden zumeist im Sinne der begründeten Ansprüche der Kutscher erledigt.

Die Gesamtzahl der vom Lohnwagenamte abgeführten Untersuchungen beträgt 4.988.

Es wurden 30 Fahrverbote verhängt, davon 2 für die Dauer von $\frac{1}{2}$ Jahr, 7 von 1 Jahr, 11 von 2 Jahren, in 10 Fällen wurde das gänzliche Fahrverbot ausgesprochen.

Es wird hier noch bemerkt, dass die Strafamtshandlungen wegen Ausschreitungen im Fuhrwerksbetriebe, soweit sie in der inneren Stadt vorkommen, vom Lohnwagenamte und nicht vom Commissariate der inneren Stadt behandelt werden.

Im Ganzen hatte das Lohnwagenamt im Jahre 1876 1.551 Arrestanten, wovon 16 aus diversen Anlässen in Verhaft sich befanden, 1.535 aber Straf-arrestanten waren.

Während der letzten 6 Jahre wurden:

8.180 öffentliche Fuhrwerke und

4.835 Pferde als untauglich angezeigt.

Im Jahre 1876 wurden in London

95 Omnibusse,

272 Hansoms,

363 vierrädrige Cabs (Einspanner) und

3.431 andere öffentliche Fuhrwerke nebst 386 Pferde untauglich erklärt.

Die Bestrafungen vertheilen sich wie folgt:

| | |
|---|----------------|
| Wegen Excess | 57 |
| „ nächtlicher Ruhestörung | 1 |
| „ Trunkenheit | 15 |
| „ unanständigen Benehmens gegen die Wache | 27 |
| „ Uebertretung der Fiaker- und Einspänner-Ordnung | 1374 |
| „ „ der strassenpolizeilichen Vorschriften | 15 |
| „ Nichtbefolgung amtlicher Aufträge | 9 |
| „ Uebertretung der Dienstbotenordnung | 4 |
| „ Thierquälerei | 23 |
| „ sonstiger Ausschreitungen | 10 |
| | Zusammen 1.535 |

In strafgerichtlichen Recursfällen wurden 94 Aeusserungen abgegeben, respective Anträge gestellt, welche sämmtlich in der Schuldfrage durch die höhere Instanz bestätigt wurden.

II. Thätigkeit der Commissariate.

Wie bereits erwähnt, fällt ein bedeutender Theil der Agenden bezüglich des Lohnfuhrwerkes in den Competenzkreis der k. k. Polizei-Bezirkscommissariate, und zwar:

a) In administrativer Beziehung:

- a) Zur selbstständigen Erledigung gehören die Gesuche um Zulassung zur Probefahrt als Linienzeug- oder Stellwagenkutscher und zur Verwendung als Conducteur, ferner die Vornahmen der Probefahrten der Kutscher für die genannten Fuhrwerke, die Ausfertigung der Fahrbolleten und die Evidenzhaltung des betreffenden Personales.

Die Zahl der ausgestellten Fahrbolleten betrug beim Commissariate:

| | |
|-----------------------------|-----|
| der inneren Stadt | — |
| Leopoldstadt | — |
| Landstrasse | 30 |
| Wieden | 9 |
| Margarethen | 6 |
| Mariahilf | — |
| Neubau | 66 |
| Josefstadt | — |
| Rossau | 122 |

| | |
|-----------------------|-------|
| Favoriten | 258 |
| Prater | — |
| Floridsdorf | 41 |
| Gaudenzdorf | 567 |
| Sechshaus | 1.209 |
| Ottakring | 477 |
| Währing | 78 |
| Döbling | 179 |

Zusammen 3,042

b) zur cooperativen Mitwirkung in Fällen, bei welchen die definitive Entscheidung oder Erledigung von der Polizeidirection ausgeht, gehören: Die Intervention bei Localaugenscheins-Commissionen betreffs Errichtung und Verlegung von Lohnfuhrwerks-Standplätzen; Aeusserung bezüglich der Zahl der aufzustellenden Wagen und bezüglich der Fahrtrouten für Stellwagen; endlich die Ueberwachung und Regelung des Betriebes der Lohnfuhrwerke.

b) In judicieller Beziehung:

Die k. k. Polizeicommissariate in den Gemeinde- und Landbezirken üben für ihren Bezirk dieselbe judicielle Thätigkeit aus, welche im Bezirke der inneren Stadt dem Lohnwagenamte zusteht, doch hat dieses die Berechtigung, seine Ingerenz auf den ganzen Polizeirayon auszudehnen.

Die von den Commissariaten gepflogenen Amtshandlungen im Lohnfuhrwerkswesen betragen im Ganzen 3.617, die meisten bei den Commissariaten Ottakring, Sechshaus und Mariahilf, dann Döbling und Favoriten — die wenigsten in Floridsdorf.

Diese geringe Zahl bei letzterem Commissariate erklärt sich durch den Umstand, dass dort wenig Lohnfuhrwerke verkehren.

Combinirt man die ziffermässigen Daten über die Thätigkeit der Polizeidirection und der Commissariate, so ergeben sich Bestrafungen der beim öffentlichen Lohnfuhrwerke Beschäftigten: wegen Taxüberschreitungen 183

„ Fahrtverweigerung 67

„ Trunkenheit, Excess und Thierqualerei 323

„ anderer Ausschreitungen 8,032

Zusammen 8,605

Hievon entfallen auf das Lohnwagenamt 4.988 oder 58 Procent,
auf die Commissariate 3.617 oder 42 „

III. Rückblicke auf die Entwicklung des Lohnfuhrwerkes in Wien.

Für die Beurtheilung des Lohnfuhrwerkes in Wien dürfte ein kurzer Rückblick auf einige der wichtigsten Momente bei Einführung und Entwicklung desselben nicht ohne Interesse sein ¹⁾.

Als die ältesten Gattungen der öffentlichen Personen-Transportmittel in Wien erscheinen der Stadtlohnwagen und der Tragsessel; später folgte der Vorstadtlohnwagen oder Fiaker ²⁾ und das Kleinfuhrwerk; diesem im Jahre 1816 der Stellwagen, im Jahre 1852 das Cab (Comfortable, Einspänner), im Jahre 1865 die Tramway, endlich im Jahre 1872 die sogenannte „Einspänner-*Equipage*“.

Der Stadtlohnkutscher leitet seine Benennung von dem ihm früher ausschliesslich zugestandenen Rechte ab, in der inneren Stadt Wien Lohnfuhrwerk zu verrichten und daselbst zu wohnen, während der später auftretende Fiaker oder Vorstadtlohnkutscher, wie schon letztere Benennung zeigt, ursprünglich nur in den Vorstädten sein Geschäft ausüben und dort wohnen durfte.

Der Letztere hatte seit jeher einen bestimmten öffentlichen Standort, während der Stadtlohnkutscher sein Fuhrwerk für Bestellungen nur bei Hause bereit hielt (*voitures de remise* in Paris).

Einen weiteren altherkömmlichen, bis auf den heutigen Tag bestehenden Unterschied bildet die Art der Nummerirung. Beim Fiaker befindet sich die Lizenznummer an drei Wagenseiten, beim Stadtlohn- und Landkutscherwagen hingegen auf dem Kutschbocke unter dem Sitzpolster angeschrieben.

¹⁾ Das Lohnfuhrwerk hat sich in Wien keineswegs so sehr vermehrt, als man nach der Zunahme der Bevölkerung glauben sollte.

Schon 1793 bestanden 650 nummerirte Fiaker, 300 Stadtlohnwagen und 300 Landkutscher.

²⁾ Der Name Fiaker (*Fiacre*) ist französischen Ursprunges.

Um das Jahr 1650 errichtete ein gewisser *Nicolaus Sauvage* in Paris Miethfuhrwerke. Sein Haus in der *Rue St. Martin* wurde nach dem am Hause befindlichen Bilde des „heiligen *Fiacre*“ *Hôtel de Fiacre* genannt.

Der heilige *Fiacre* soll ein Sohn des Königs *Eugen IV.* von Schottland gewesen sein und mit seiner Schwester *Sired* ein Eremitenleben in der Gegend von *Meaux* geführt haben; er war Schutzpatron der Gärtner und starb am 30. August 670.

Der verschönerte Kleinfuhrmanns- oder Linienzeiselwagen, welcher zum Personentransporte dient und seinen Standplatz nur vor den Linien Wiens hat, der Stellwagen, sowie der Einspänner sind noch gegenwärtig nach Art des Fiakerwagens nummerirt.

Bereits in dem Patente vom 2. December 1697 begegnen wir einigen speciellen Bestimmungen meist nur fiscalischer Natur über die damaligen Stadtlohnwagen; hierauf folgte die Wiener Lohnkutscher-Ordnung vom 29. November 1765, dann die Vorstadtlohnkutscher- oder Fiaker-Ordnung vom 22. Juli 1800.

Die Beschränkung, wonach die Vorstadtlohnkutscher oder Fiaker nicht weiter als 4 Meilen im Umkreise von Wien fahren durften, wurde mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 5. April 1824 aufgehoben.

Mit Rücksicht auf die veränderten Verhältnisse des öffentlichen Lohnfuhrwerkes und auf die im Jahre 1852 in's Leben getretene Unternehmung des einspännigen Lohnfuhrwerkes erschien am 31. October 1854 eine neue Wiener Fiaker- und Einspänner-Ordnung, welcher hauptsächlich aus Anlass der wechselnden Taxbestimmungen die Fiaker- und Einspänner-Ordnungen vom 28. September 1868, 31. März 1871, 10. November 1872, 3. April und 16. December 1873 folgten.

Die Stadtlohnkutscher haben niemals eine bestimmte Taxe gehabt; eine solche fehlte im eigentlichen Sinne ursprünglich und bis in eine nicht allzufern entlegene Zeit auch den Fiakern.

Klagen wegen zu hohen Fuhrlohnforderungen wurden nur selten laut, und vorkommende wurden im Vergleichswege durch schiedsrichterlichen Ausspruch geschlichtet, wobei meist der Betrag von 40 Kreuzern Conventionsmünze als gebräuchlicher billiger Lohn für eine Fahrt von einer Stunde innerhalb der Linien angenommen wurde.

Zur Zeit der französischen Invasion im Jahre 1809 wurde eine Taxe festgesetzt, später eine solche auch für die Fahrt von dem Redoutensaale, während für andere Specialfahrten, z. B. von einzelnen Theatern, zur Vermeidung überspannter Forderungen, im Wege freiwilligen Uebereinkommens zwischen den betreffenden Etablissements-Eigenthümern und den Fiakern eine Taxe bestimmt wurde.

Im Jahre 1849 erschien zuerst eine provisorische, und im Jahre 1850 eine definitive Fiakerfahrttaxe für Wien, sodann im

Jahre 1854 in Verbindung mit der neuen Fiaker- und Einspänner-Ordnung eine neue allgemeine Taxe für die Fiaker- und Einspänner.

Diese und die seither in den Bestimmungen derselben eingetretenen Aenderungen bezüglich der gewöhnlichen Fahrten innerhalb der Linien Wiens macht die folgende Zusammenstellung ersichtlich.

Man zahlte nach der Fahrtaxe:

| | | | |
|----------------|------------------|--|--------------|
| vom Jahre 1849 | dem Fiaker | für die erste $\frac{1}{4}$ Stunde | — fl. 42 kr. |
| | | „ „ „ Stunde | 1 „ 5 „ |
| | | für jede folgende $\frac{1}{4}$ Stunde | — „ 18 „ |
| „ „ 1850 | an d. Fiaker | „ die erste Stunde . . . | 1 „ 5 „ |
| | | „ jede folgende $\frac{1}{2}$ Stunde | — „ 35 „ |
| „ „ 1854 | „ „ „ | in der ersten $\frac{1}{2}$ Stunde | — „ 53 „ |
| | | „ „ „ Stunde . | 1 „ 5 „ |
| „ „ 1868 | „ „ „ | „ „ „ „ | 1 — „ |
| „ „ 1871 | „ „ „ | „ „ „ „ | 1 — „ |
| „ „ 1873 | „ „ „ | „ „ „ $\frac{1}{2}$ Stunde | 1 — „ |
| | | für jede folgende $\frac{1}{2}$ „ | — „ 50 „ |
| „ „ 1854 | dem Einspänner | für jede $\frac{1}{4}$ Stunde | — „ 21 „ |
| „ „ 1868 | an d. Einspänner | für die erste $\frac{1}{4}$ „ | — „ 30 „ |
| | | „ jede folgende $\frac{1}{4}$ „ | — „ 20 „ |
| „ „ 1871 | „ „ „ | „ die erste $\frac{1}{4}$ „ | — „ 40 „ |
| | | bis zu einer $\frac{1}{2}$ „ | — „ 50 „ |
| | | für jede folgende $\frac{1}{4}$ „ | — „ 20 „ |
| „ „ 1873 | „ „ „ | „ die erste $\frac{1}{4}$ „ | — „ 50 „ |
| | | bis zu einer $\frac{1}{2}$ „ | — „ 60 „ |
| | | für jede folgende $\frac{1}{4}$ „ | — „ 20 „ |

Sonach bezahlte man für die erste Stunde Fahrzeit:

Dem Fiaker:

Im Jahre 1849 und 1850 1 fl. 5 kr.

„ „ 1854 1 fl. 5 kr.

von da an bis 1873 1 fl.

vom Jahre 1873 bis jetzt 1 fl. 50 kr.

Dem Einspänner:

Im Jahre 1854 84 kr.

vom „ 1868—1871 90 kr.

„ „ 1873 bis jetzt 1 fl. ö. W.

Für die Fahrten ausserhalb der Linien Wiens, sowie zu Bahnhöfen und zu Tanzunterhaltungen an öffentlichen Orten gelten jetzt fixe Special- oder Streckentaxen, welche auf jeder Fahrbollete ersichtlich sind.

Der mit Anfang der Siebziger-Jahre eingetretene ausserordentliche Aufschwung auf den wichtigsten Gebieten der Production und des Handels und die rasche und bedeutende Zunahme der Bevölkerung hatte eine Vermehrung der Personen-Transportmittel, insbesondere der Fiaker, Einspänner und Stadtlohnwagen zur Folge. Die nach der Weltausstellungsepoche sich minder günstig gestaltende allgemeine Geschäftslage ist auch für das Lohnfuhrwerk nicht ohne Einfluss geblieben, so dass durch freiwillige Zurücklegung oder durch behördliche Entziehung einzelner Lohnfuhrwerks-Concessionen in den durch das Gesetz vorgesehenen Fällen nach und nach das naturgemässe Gleichgewicht zwischen Bedürfniss und Angebot wieder einzutreten scheint, obwohl zur Zeit letzteres noch immer überwiegend ist.

Das Omnibuswesen erlangte einen bedeutenden Aufschwung durch die im Jahre 1868 in's Leben gerufene Wiener allgemeine Omnibus-Actien-Gesellschaft ¹⁾. Diese brachte den

¹⁾ Die Pariser Omnibus-Gesellschaft hat täglich 700 Wagen im Dienste und einen Bestand von 8600 Pferden im Werthe von mehr als 8 Millionen Francs.

Der jährliche Gewinn beträgt bei 20 Millionen Francs.

Die Zahl der beförderten Personen betrug

| | |
|---------------|---------------|
| im Jahre 1855 | 40 Millionen, |
| „ „ 1866 | 110 „ |
| „ „ 1867 | 121 „ |
| „ „ 1868 | 116 „ |
| „ „ 1869 | 119 „ |
| „ „ 1870 | 107 „ |
| „ „ 1871 | 78 „ |
| „ „ 1872 | 111 „ |
| „ „ 1874 | 115 „ |

Die Gesellschaft zahlt an die Commune über 1,200.000 Francs Steuer und an anderen Beiträgen über 700.000 Francs.

Sie stellt nämlich einen Theil ihres Dienstpersonals, ihrer Pferde und Karren (vorzüglich zur Strassenreinigung) bei und gewährt ausserdem der Commune einen Antheil an der Dividende, wenn diese mehr als 70 Francs per Actie beträgt; die Fahrpreise sind derart ermässigt, dass eine Fahrt in Paris 18.5 Ct. kostet, während in London, wo die Personenbeförderung freigegeben ist, eine Fahrt durchschnittlich 35 Ct. kostet.

grössten Theil der damaligen Stellfuhrlicenzen an sich und schuf dem Bedürfnisse entsprechende neue Fahrlinien. Auch die Einführung eines Correspondenz-Fahrplanes wurde in das Programm der Reformen aufgenommen.

Zur Zeit der Weltausstellung war die Omnibus-Gesellschaft zur Instandhaltung eines Fahrparks von 700 Wagen für directe Fahrten verpflichtet, welcher Umstand das Correspondenz-System zeitweilig in den Hintergrund drängte, und erst im Jahre 1874 gelangte dasselbe auf Grund des Statthaltereierlasses vom 18. Juni 1874 in Wirksamkeit und erhielt seine praktische Bedeutung in der Ausgabe von Umsteigkarten à 15 Kreuzer für zwei Fahrten.

Die bereits mit Anfang des Jahres 1875 erfolgte Betriebs-einstellung der Omnibus-Gesellschaft und die Uebertragung der verschiedenen Licenzgruppen an die Besitzer einzelner Licenzen machte dem Correspondenz-Fahrten-System wieder ein Ende, ohne dass es gelungen wäre, dasselbe tiefer einzubürgern oder überhaupt nur den Beweis seiner Lebensfähigkeit beim Omnibusverkehr in Wien zu liefern.

Als eine interessante Episode des Jahres 1873 verdient das Erscheinen von 25 Pariser Imperial-Omnibussen in Wien Erwähnung, welche auf Grund einer von der Statthalterei auf die Dauer der Weltausstellung an die Pariser Omnibus-Gesellschaft ertheilten Gewerbsconcession die Personenbeförderung von dem Standorte auf dem Schiller-Platze über die Ringstrasse zum Industriepalaste vermitteln sollten.

Schon nach kaum zweimonatlichem Betriebe wurde der Verkehr dieser Wagen in Folge ausserordentlich schlechter Rentabilität eingestellt, das Material licitando veräussert und das Unternehmen mit enormen pecuniären Verlusten für die Concessionäre gänzlich aufgegeben.

Die Hotel-Omnibusse, gegenwärtig fünf an der Zahl, wurden erst im Jahre 1873 hier heimisch; dieselben dienen ausschliesslich zur Beförderung von Fremden von den Bahnhöfen nach den Hôtels und umgekehrt, dürfen auf ihren Fahrten keine anderen Fahrgäste aufnehmen, unterstehen übrigens den allgemeinen Omnibusvorschriften.

Die Anzahl der Personen-Transportmittel während der letzten drei Quinquennien zeigt die folgende Tabelle, deren Ziffern in ihrer Beziehung zu der socialen Entwicklung Wiens nur unter

gleichzeitiger Inanschlagbringung der enormen Leistungen im Massen-Personentransporte Seitens der Wiener Tramway zu beurtheilen sind.

Es bestanden:

| Im Jahre | Fiaker | Einspänner | Stadtlohnwagen | Stellwagen auf öffentl. Standplätzen oder in Hôtels eingestellt ¹⁾ | Linienwagen |
|----------|--------|------------|----------------|---|-------------|
| 1861 | 656 | 360 | 94 | 750 | 242 |
| 1870 | 739 | 767 | 144 | 800 | 168 |
| 1872 | 1.124 | 1.358 | 233 | 891 | 242 |
| 1873 | 1.265 | 1.463 | 207 | 1.062 | 243 |
| 1874 | 1.194 | 1.404 | 174 | 899 | 213 |
| 1875 | 1.149 | 1.352 | 174 | 890 | 203 |
| 1876 | 1.080 | 1.277 | 143 | 845 | 195 |

IV. Gegenwärtiger Zustand.

Was die Verkehrsmittel an und für sich anbelangt, so entsprechen dieselben allen Anforderungen der Grossstadt, ihre Beschaffenheit ist, mit wenigen Ausnahmen, eine vorzügliche.

Auf den zeitweiligen Nichtbetrieb entfallen bei den 1.080 Fiakern und 1.277 Einspännern durchschnittlich circa 10 Per-cente; die Stadtlohnwagen- und Linienzeug-Lizenzen werden fast vollzählig ausgeübt. Die Stärke des factischen Stellfuhrbetriebes unterliegt, entsprechend dem mit den Jahreszeiten wechselnden Bedarfe, erheblichen Veränderungen.

Die gesammten Fiakerlizenzen befinden sich im Besitze von 721 einzelnen Eigenthümern. Die Einspännerlizenzen vertheilen sich auf 796 Eigenthümer, die Stellfuhrlizenzen auf 56, die der Stadtlohn- und Landkutscher auf 89, die Hôtelwagen auf 5 Einzelneigenthümer.

Von Frauen werden 208 Fiaker-, 258 Einspänner- und 47 Omnibuslizenzen ausgeübt.

¹⁾ Darunter sind Landkutscher nicht verstanden.

Die Wechselplätze eingerechnet vertheilen sich:

| | | | |
|---------------|-----|-----|-------------|
| die Fiaker | auf | 90 | Standplätze |
| „ Einspanner | „ | 120 | „ |
| „ Linienzeuge | „ | 20 | „ |

Bezüglich des Verkehrs der Lohnwagen von Bahnhöfen und Dampfschiff-Landungsplätzen ist zu erwähnen, dass die Weiterbeförderung der Dampfschiffpassagiere durch die in ausreichender Anzahl bei den Landungsplätzen sich einfindenden oder in deren Nähe stabil aufgestellten Lohnfuhrwerke erfolgt, und dass für den Gebrauch der Eisenbahnreisenden 200 Omnibusse und durchschnittlich 246 andere ein- oder zweispännige Lohnfuhrwerke täglich bestimmt und bereit sind.

V. Markensystem.

Das Markensystem wurde mit Rücksicht auf den starken Personenverkehr während der Wiener Weltausstellung auf den hiesigen 6 Bahnhöfen zur Sicherung von Miethwagen für die ankommenden Bahnpassagiere versuchsweise eingeführt.

Diese Massregel begegnete einer sehr getheilten Beurtheilung. Entschieden dagegen waren die hiesigen, aus den nahegelegenen Sommerfrischen täglich mittelst Eisenbahn zur Stadt kommenden Fahrgäste, welche die Lösung einer Marke als eine Belästigung, ein zeitraubendes Hemmniss, nicht minder als eine unangenehme Beschränkung in der Wahl des Wagens ansahen. Jeder Fahrgast musste sich des durch die Marke bestimmten Wagens bedienen, der Kutscher durfte nur den Fahrgast befördern, welcher ihm die die Nummer seines Wagens führende Marke einhändigte. Zu diesem Zwange gesellten sich noch Unzukömmlichkeiten anderer Art:

Manche Passagiere lösten sich von dem mit der Vertheilung der Blechmarken im Vestibule des Bahnhofes betrauten Sicherheitsorgane Marken, ohne dieselben zu benützen und ohne sie an den betreffenden Kutscher zurückzugeben, was für diesen nicht nur den Verlust der alten und die Verpflichtung zur Anschaffung einer neuen Blechmarke, sondern auch den Entgang der Fuhr bedeutete. Der eigentliche Zweck des Markensystems, nämlich „jedem ankommenden Reisenden unter allen Umständen einen Miethwagen zu sichern“, wurde auch nicht erreicht; denn diese Sicherung blieb stets nur eine relative, von der Zahl der verfügbaren Wagen abhängige.

Die Markenausgabe erwies sich sonach bei normalem Verkehre als überflüssig und bei ausserordentlicher Frequenz als ungenügend.

Es wurde daher das Markensystem mit Beginn des Jahres 1874 wieder aufgelassen. Durch die gesetzliche Verpflichtung sämtlicher Fiaker und Einspänner zur tourmässigen Aufstellung bei den Bahnhöfen, sowie durch regelmässige Stellwagen-Verbindungen ist für den Bedarf ausreichend vorgesorgt.

Von dem eben besprochenen Markensystem ganz verschieden ist die in manchen Städten übliche Ausgabe der Fahrmarken durch die Kutscher zur Bezeichnung der Fahrzeit und des Fahrpreises.

Diese Massregel gelangte bei den hiesigen Fiakern und Einspannern niemals zu einer obligatorischen Geltung, weil Localverhältnisse, sowie Verschiedenartigkeit der Berechnungsbasis für die Zeit- und Streckenfahrten entgegenstanden.

Ein einziger Einspannerbesitzer machte zur Controlirung der Geldgebahrung seiner Kutscher damit einen vergeblichen Versuch.

Dagegen hat sich die Einführung der Fahrbilleten-Blocks mit der Wagennummer und einem Auszuge aus den Taxbestimmungen als ein taugliches Mittel zur Orientirung des Fahrgastes und zur Sicherung der Erfolge bei Recriminationen und Beschwerden bewährt.

Bei den Stellfuhr-Inhabern hingegen gelangte die Markenausgabe als ein wesentlicher Controlbehelf gegenüber dem eigenen Fahrpersonale allgemeiner zur Geltung.

VI. Tramway-Unternehmungen.

In Wien bestehen zwei Pferdebahn-Unternehmungen, die Wiener Tramway und die Neue Wiener Tramway (Vororte-Tramway). Erstere hat 522, letztere 30 Waggons für den Betrieb bereit.

Der Personenverkehr gestaltete sich folgendermassen:

| | | | | | | mittelst Wiener Tramway | mittelst Vororte-Tramway |
|---------------|--------|----------|-----------|---|---|----------------------------|-----------------------------|
| Im Jahre 1874 | wurden | Personen | befördert | | | 22,598.027 | 1,201.450 |
| " | " | 1875 | " | " | " | 20,986.714 | 1,526.376 |
| " | " | 1876 | " | " | " | 18,699.524 | 1,393.004 |

Die Zahl der Bediensteten betrug am 31. December 1876 bei der Wiener Tramway 1.150 Personen, bei der Neuen Wiener Tramway 97 Personen. Im Sommer wird das Personal entsprechend vermehrt.

VII. Sesselträger.

Sesselträger bestehen hier nur noch drei. Das ursprünglich im Jahre 1703 einem Unternehmer verliehene Privilegium wurde 1782 wieder aufgehoben, wodurch die Zahl der Sesselträger auf 88 gestiegen war. Die Transportirung Kranker in's Krankenhaus und Verstorbener war ihnen untersagt.

VIII. Abschnitt.

Theater, öffentliche Belustigungsorte, Gast- und Kaffeehäuser.

I. Theater.

Die Zahl der Vorstellungen in den hiesigen Theatern betrug:

| | Abend- | Nachmit- tags- und Kinder- | Wohlthätig- keits- (sowohl Nachmit- tags- als Abend-) | Geschlossen |
|---|---------------|----------------------------------|--|---------------|
| | Vorstellungen | | | Zahl der Tage |
| K. k. Hofburgtheater | 286 | . | 2 | 78 |
| K. k. Hofopertheater | 254 | . | 13 | 99 |
| Stadttheater | 268 | 40 | 10 | 90 |
| Komische Oper | 177 | 37 | 2 | 187 |
| Akademie-Theater | 199 | 13 | 2 | 165 |
| Carl-Theater | 348 | 1 | 7 | 18 |
| Theater an der Wien | 341 | 39 | 4 | 24 |
| Josefstädter Teater | 207 | 32 | 6 | 154 |
| Theater in { Schwender's Co- { losseum | 38 | 10 | 1 | 327 |
| Rudolfsheim { Neue Welt { (Hietzing) | 18 | . | . | 348 |
| Fürst-Theater im Prater | 170 | 37 | 2 | 195 |
| Zusammen | 2.306 | 209 | 49 | 1.685 |

In diesen Theatern fanden 102 Generalproben statt.

Dem der dritten Section angehörigen Pressbureau, welches die Theateragenden bearbeitet, sind im Jahre 1876 von den genannten Bühnen, mit Ausnahme der Hoftheater, 478 Theater-