VIII. Abschnitt.

Lohnfuhrwesen.

Der öffentliche Personentransport nimmt in jeder Phase seiner Entwicklung die Thätigkeit der Polizei-Direction in Anspruch.

Sie beginnt meist schon bei dem Projecte der betreffenden, der gewerblichen Concession unterliegenden Unternehmungen — seien sie corporativ oder individuell — in der Gestalt von localen oder persönlichen Vorerhebungen, deren Resultate eine wesentliche Grundlage für die Entscheidungen der Verleihungsbehörden bilden.

Aus dieser vorwiegend cooperativen und einleitenden Wirksamkeit entwickelt sich die polizeiliche Aufgabe zur selbstständigen Thätigkeit in der Sphäre der Regelung und Ueberwachung des Betriebes und der Ausübung der Disciplinargewalt, wozu die Polizei-Direction durch specielle gesetzliche Bestimmungen (§ 2 der Fiaker- und Einspänner-Ordnung und § 3 der Omnibus-Ordnung) ausschliessend berufen erscheint.

Zur Sicherung dieser Zwecke sind das Lohnwagenamt der Polizei-Direction und die Polizei-Bezirks-Commissariate berufen. Die Polizei-Direction war früher auch mit der Verleihung der Stadtlohn-, Fiaker-, Einspänner- und Sesselträger-Licenzen betraut.

Erst mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 27. Januar 1853 Zahl 572 wurde dieser Theil der Amtswirksamkeit den Gewerbebehörden übertragen.

Die Gewerbeordnung vom 20. December 1859 hielt an diesem Grundsatze fest.

Zur Controlirung der fortdauernden Tauglichkeit der Lohnfuhrwerke werden durch Beamte des Lohnwagenamtes und der Commissariate periodische Revisionen, zumeist auf den Standplätzen vorgenommen, und nach Umständen die im schlechten Zustande getroffenen Wagen oder untauglichen Pferde sogleich ausser Verwendung gebracht und die betreffenden Eigenthümer zur Verantwortung gezogen.

Eine weitere Aufgabe dieser Revisionen besteht in der Controle der Aufstellungsberechtigung der einzelnen Fuhrwerke, der Beobachtung der Standplatz-Ordnung, der allgemeinen Fahr-Ordnung, der Einhaltung der Fahrroute und Fahrpläne bei den Omnibussen,

ferner in der Evidenthaltung des Betriebes, sowie überhaupt in der Abstellung aller in dem Wagenverkehr zu Tage tretenden Uebelstände, und anderseits in der Wahrnehmung der Bedürfnisse des Verkehrs und in der Anbahnung der diesfalls nothwendigen behördlichen Massregeln.

Im abgelaufenen Jahre wurden ausser Verwendung gesetzt:

12 Fiakerwagen,
36 Einspännerwagen,
17 Stellwagen, ferner:
4 Fiaker-
6 Einspänner-
12 Stellwagen- } Pferde.

Im Stadtbezirk steht das Institut der Verkehrs-Inspectoren in Wirksamkeit, welches bei einem Stande von 46 Mann auf besonders frequenten und wichtigen Posten den Aufsichtsdienst über den Verkehr führt. Das Lohnwagenamt versieht das polizeiliche Strafrichteramt in Lohnfuhrwerkssachen für den I. Bezirk, während in den übrigen Gemeindebezirken und in den Vororten die Commissariate hiezu competent sind.

Diese Strafgewalt erstreckt sich aber nicht auf die Fahrpateien bei vorkommenden Beschwerden von Seite der Kutscher.

In concretem Falle wird sonach der Kutscher von dem Lohnwagenamte wegen Taxüberschreitung bestraft und zum Ersatze des eingehobenen übertaxmässigen Betrages verhalten, während der Fahrgast zur Zahlung einer Fuhrlohnsschuld, welche in diesem Falle wie jede andere Geldschuld betrachtet wird, bei dem k. k. Civilgerichte zu belangen ist.

Der Fahrgast bewahrt nämlich gegenüber dem Kutscher seinen gewöhnlichen Gerichtsstand, während der letztere — als einem concessionirten Gewerbe angehörig — behufs Handhabung einer festen, raschen und einheitlichen Disciplin in seinem Verhalten gegen den Fahrgast der Jurisdiction der Polizeibehörden erliegt. Für die formale Procedur bei diesen Strafamtshandlungen gelten die allgemeinen Vorschriften über das Verfahren in den zur politischen Amtshandlung gehörigen Uebertretungsfällen.

Das Lohnfuhrwesen in Wien überhaupt.

Das gesammte Lohnfuhrwesen zum Personentransporte in Wien theilte sich in früherer Zeit in das bürgerliche und in das Licenz-Fuhrwesen.

Zu ersterem gehörten die Landkutscher und Rossausleiher, zu letzterem die Stadtlehenwagen, die Vorstadtlehenwagen (Fiaker) die Kleinfuhrleute (Lehenwagen, Zeiselfuhren) und die Stellfuhren.

Die Landkutscher und Rossausleiher (Lohnrössler) hatten neben den, den Grossfuhrleuten zukommenden Befugnissen auch das Recht, Reisende wo immerhin zu befördern. Zwanzig dieser Gewerbe waren verkäuflich und beide Geschäftszweige bildeten eine Zunft (Wiener Innungsordnung vom 20. Januar 1746).

Stadtlehenwagen bestanden (1810) 43 in Wien. Die Nummer der Stadtlehenwagen war aussen am Wagen nicht ersichtlich, sondern war unter dem Kutschersitze angebracht. Sie durften nicht weiter als 4 Meilen von Wien, mit nicht mehr als 2 Pferden ohne „Kummeten" fahren. Bei den Vorstadtlehenwagen (Fiaker, Lehenrössler) musste die Nummer an der Aussenseite des Wagens, leicht sichtbar, angebracht sein. Auch diese Wagen durften nicht weiter als 4 Meilen um Wien fahren (A. h. Patent vom 1. Juli 1726).

Die Kleinfuhrwerke (Lehenwagen, Zeiselfuhren) durften nicht halbgedeckte oder offene Kaleschen, sondern mussten Leiterwagen sein. Sie konnten auch Frachten befördern, mussten aber, wenn sie Personen transportiren wollten (eigentliche Zeiselfuhren), sich vor der ihnen als Standplatz zugewiesenen Linie aufstellen.

Derzeit bestehen die Stadtlohnwagen (früher Stadtlehenwagen), die Fiaker (früher Vorstadtlehenwagen) dann das Linienfuhrwerk (früher Zeiselwagen). Neu hinzugekommen sind die Einspänner.

Die Stadtlohnkutscher halten ihre Fuhrwerke bei Hause für Bestellungen bereit und übernehmen Fuhren für einen halben oder ganzen Tag, oder auch ständige Monats- und Jahresfuhren.

An eine Taxe sind sie nicht gebunden, sondern es ist die Entlohnung dem freien Uebereinkommen überlassen. Die Art der Nummerirung (unter dem Kutschersitze) ist unverändert geblieben.

Die Fiakerwagen erreichten ihren, bisher höchsten Stand im Jahre 1873 mit 1.265 Wagen gegen 606 im Jahre 1860.

Mit dem stadthauptmannschaftlichen Decrete vom 28. April 1852 Zahl 7887 wurde das erste einspännige Personen-Fuhrwerk — das Cab — in's Leben gerufen. Deren Zahl, anfänglich mit dem Statthalterei-Decrete vom 26. October 1852, Zahl 36.707, auf 360 beschränkt, hob sich bis zum Jahre 1870 auf 767, im Jahre 1873 auf 1.463.

Fahr-Taxen.

Bis zum Jahre 1839 bestand keinerlei Taxe für den Fiaker; Klagen kamen selten vor und wurden dann durch schiedsrichterlichen Spruch entschieden, wobei meist der Betrag von 40 kr. C. M. = 70 kr. öst. W. als ortsüblicher Preis für eine Fahrt von Einer Stunde inner der Linie angenommen wurde.

Am 10. December 1839 erschien eine Kundmachung der k. k. Polizei-Oberdirection, welche eine Fahrtaxe für die Fiakerfahrten vom Nordbahnhofe festsetzte. Darnach betrug der Fahrpreis für eine Fahrt in die Stadt fl. 1 C. M. = fl. 1.05 öst. W. und in die entlegensten Vorstädte fl. 1.36 C. M. = fl. 1.68 öst. W.

Mit Kundmachung der k. k. Stadthauptmannschaft vom 1. October 1849 wurde diese Taxe auf den Floridsdorfer- und Gloggnitzer Bahnhof, die Landungsplätze der Dampfschiffe bei den Kaisermühlen und in Nussdorf, die Redoute und den Sofienbadsaal ausgedehnt, und gleichzeitig eine Stundentaxe mit 24 kr. C. M. = 42 kr. öst. W. per $^1/_4$ Stunde und eine Tourtaxe mit 24 kr. C. M. = 42 kr. öst. W. für eine Fahrt in die Stadt und mit 36 kr. C. M. = 63 kr. öst. W. von der Stadt in eine Vorstadt oder umgekehrt festgesetzt.

Die mit dem Ministerial-Erlasse vom 25. Juni 1850 Z. 11.705 aufgestellte Taxe bestimmt für die Erste Stunde einen Fahrpreis von fl. 1 C. M. = fl. 1.05 öst. W. und für jede folgende halbe Stunde 20 kr. C. M. = 35 kr. öst. W.

Der Preis für Fahrten ausser den Linien blieb dem gegenseitigen Uebereinkommen überlassen.

Mit dem k. k. Statthalterei-Erlasse vom 31. October 1854 Zahl 41.327 trat die gemeinsame Fiaker- und Einspänner-Ordnung in's Leben.

Dieselbe bestimmte:

dem Fiaker

für die erste $^1/_2$ Stunde fl. —.30 C. M. = fl. —.53 öst. W.
„ „ „ Stunde . . fl. 1.— C. M. = fl. 1.05 öst. W.
„ jede weitere $^1/_2$ Stunde fl. —.20 C. M. = fl. —.35 öst. W.

dem Einspänner

für jede $^1/_4$ Stunde . . fl. —.12 C. M. — fl. —.21 öst. W.

Hierauf folgte die Fiaker- und Einspänner-Ordnung vom 28. September 1868, 31. März 1871, 10. November 1872 und 16. December 1873, welch' letztere derzeit noch in Giltigkeit ist. Dieselben normirten folgende Taxsätze:

Fiaker

im Jahre	inner der Linie	ausser der Linie
1868	für die erste Stunde fl. 1.— für jede folgende halbe Stunde . . „ —.50	1. Zone . . . . . fl. 1.— 2. „ . . . . . „ 1.50 3. „ . . . . . „ 2.—
1871	dto.	1. „ . . . . . „ 2.— 2. „ . . . . . „ 2.50 3. „ . . . . . „ 3.—
1872	dto.	dto.
1873	bis zur ersten halben Stunde . . fl. 1.— jede folgende halbe Stunde . . . . „ —.50	dto.

Einspänner

im Jahre	inner der Linie	ausser der Linie
1868	für die erste $^1/_4$ Stunde 30 kr. folgende $^1/_4$ Stunde . 20 „	1. Zone . . . . fl. —.50 2. „ . . . . „ —.80 3. „ . . . . „ 1.30
1871	für die erste $^1/_4$ Stunde 40 „ bis zu einer halben Stunde . . . . . 50 „ folgende $^1/_4$ Stunde . 20 „	1. Zone . . . . „ 1.20 2. „ . . . . „ 1.60 3. „ . . . . „ 2.20
1872	dto.	dto.
1873	für die erste $^1/_4$ Stunde 50 „ bis zur halben Stunde 60 „ jede folgende $^1/_4$ Stunde 20 „	dto.

Der Linienzeiselwagen ist in den verschönerten, auf Federn gebauten Linienwagen übergegangen und nur in dieser dem Fiaker-

oder Einspännerwagen angepassten Gestalt zur Aufstellung und zum Personentransporte befugt.

Die Nummerirung dieser Wagen unterscheidet sich von jener der Fiaker und Einspänner durch die Einfassung mit einem Ringe.

Gegenwärtig bestehen 186 solcher Wagen auf 18 Standplätzen.

Sonst haben die Bestimmungen der Fiaker- und Einspänner-Ordnung im Wesentlichen auch für das Linienfuhrwerk Giltigkeit. (Statthalterei-Erlass vom 4. Januar 1873 Z. 38.826).

Die Taxe des Linienfuhrwerkes beträgt für die Verwendung des 2spännigen Wagens bis zu einer Stunde fl. 1, für jede folgende halbe Stunde 50 kr. Für den Einspänner bei Verwendung bis zu einer Viertelstunde 40 kr., bis zu einer halben Stunde 50 kr., für jede folgende Viertelstunde 20 kr.

Die Stellwagen (Omnibus).

Zu den Stellfuhren konnten nach dem Hofdecrete vom 17. Februar 1803 auch Leiterwagen verwendet werden, sie mussten aber mit einem Dache versehen sein. Der Kutscher durfte von der vorgeschriebenen Fahrroute nicht abweichen und hatte die Fahrtermine genau einzuhalten, auch war das Stappeln verboten.

Am 19. Februar 1819 erfloss ein Regierungsdecret behufs Regelung des Stellfuhrverkehres.

Nach demselben war jede Ortsobrigkeit zur Ertheilung einer Stellfuhrlicenz vorbehaltlich der Vidirung durch das Kreisamt berechtigt.

Die rasche Vermehrung der Stellfuhrlicenzen und die dadurch hervorgerufenen Passageschwierigkeiten machten im Jahre 1843 eine Verordnung der Landesstelle nothwendig, wonach jede verleihende Ortsobrigkeit verpflichtet wurde, noch vor der Verleihung einer Stellfuhrlicenz für Wien sich über die Zulässigkeit des Standplatzes mit der k. k. Polizei-Ober-Direction in das Einvernehmen zu setzen, welcher allein das Recht der Bestimmung der Standplätze auf den öffentlichen Strassen und Plätzen vorbehalten wurde.

Der erwachende Associationsgeist bemächtigte sich bald auch dieses Erwerbszweiges.

Es bildete sich im Jahre 1864 die Wiener Omnibus-Gesellschaft; dieselbe kam jedoch schon im Jahre 1867 in Liquidation.

Im Jahre 1868 trat die Wiener Allgemeine Omnibus-Actien-Gesellschaft in's Leben, welche nahezu 600 Licenzen in ihren Besitz und Betrieb brachte, jedoch schon im Jahre 1872 in Folge finanzieller Schwierigkeiten in die neue Wiener Omnibus-Gesellschaft überging, die sich mit Anfang des Jahres 1875 auflöste.

Mit dem Erlasse des k. k. Ministeriums des Innern vom 23. Juli 1881 Zahl 11.240 wurde die „Vienna General Omnibus-Company" genehmigt, welche bisher die Geschäfte einiger Stellfuhrinhaber mit einer Gesammtzahl von 397 Licenzen einschliesslich der 65 von der Sübbahn-Gesellschaft gepachteten Licenzen in Betrieb gesetzt hat.

Der Omnibus-Company wurde mit dem Erlass der k. k. Statthalterei vom 25. Februar 1882 Z. 7.561 ausnahms- und probeweise für die Jahre 1882 und 1883 die Verwendung von 50 Imperial-Omnibussen, und zwar unter genau präcisirten Bedingungen bezüglich ihrer Bauart und Beschaffenheit gestattet.

Am Schlusse des Jahres 1882 waren 4 Wagen dieser Gattung in Betrieb, und hat sich dabei bisher kein Unfall ergeben.

In das abgelaufene Jahr fällt auch die Nummerirung sämmtlicher in und um Wien verkehrenden Stellwagen in der Weise, dass die der „Vienna General Omnibus Company" gehörigen Licenzen mit den Zahlen 1 bis 397, und an diese anschliessend die Licenzen der übrigen Stellfuhr-Inhaber, (bei den von Floridsdorf in den II. Bezirk verkehrenden Wagen beginnend und nach der Ordnung der Vorstadtbezirke fortlaufend) nummerirt, und an diese Omnibusse weiters die von entfernteren Orten in längeren Zeitinterwallen nach Wien verkehrenden Stellwagen (die externen) und endlich die Hôtelwagen angereiht wurden.

Die Gesammtzahl der Omnibusse beträgt gegenwärtig einschliesslich von 6 Hôtelwagen 793, welche auf 105 verschiedenen Routen verkehren.

Die Preise der Omnibusfahrten haben sich in der Neuzeit im Allgemeinen merklich billiger gestaltet, so z. B. kostete ursprünglich die Fahrt nach

Döbling	10 kr. C. M. = 17 kr. öst. W.,	gegenwärtig	12 kr.
Hietzing Penzing Meidling	12 kr. C. M. = 21 kr. öst. W.	„	15 kr.

Grinzing Heiligenstadt	15 kr. C. M. = 26 kr. öst. W. gegenw. 20 kr.

Dazu kommt die Verpflichtung zur Ausgabe von Abonnementskarten für die mit 12 kr. taxirten Fahrten mit zwanzig Percent Nachlass.

Diese Massregel gewinnt an Bedeutung durch die erst kürzlich über hierämtliche Anregung erfolgte Ausdehnung der Giltigkeit dieser Preisermässigung für Sonn- und Feiertage.

Einen wesentlichen Vortheil für das fahrende Publicum bietet die von der General Omnibus Company eingeführte Ausdehnung ihres Systemes der Correspondenz- oder Umsteigkarten in Verbindung mit den Linien der neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, ferner die Einführung von Monats- und Schülerkarten, deren Benützung einen bedeutenden Preisabschlag gegen die Normaltaxe gewährt.

Die genannte Omnibus Company, welche die Hälfte der gesammten Omnibus-Licenzen besitzt, hat im Jahre 1882 6,774.480 Personen befördert; bezüglich der übrigen Stellfuhren-Unternehmungen liegen keine ganz genauen Zählungen vor. Indes kann mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, dass auch die Zahl der von ihnen beförderten Personen $6^1/_2$ Millionen beträgt, was im Ganzen eine Summe von über 13 Millionen Fahrgästen ergibt.

Tragsessel (Sänfte).

Dieses Transportmittel wurde bereits im Jahre 1703 auf Grund eines kaiserlichen Privilegiums in Wien eingeführt. Durch die Sesselträger-Ordnung vom 20. August 1781 geregelt, erreichte es einen Stand von 88 Licenzen.

Noch zu Anfang dieses Jahrhundertes erfreute es sich namhaften Zuspruches, gegenwärtig existiren aber nur mehr 3 Licenzen für Tragsessel.

Tramway (Pferdebahn).

Am 4. October 1865 unternahm die Tramway-Actiengesellschaft auf der kaum 4 Kilometer langen Linie „Schottenring, Hernalserlinie, Hernalser-Remise" den ersten Betriebsversuch. Heute, nach 17 Jahren, beträgt die Schienenlänge über 48 Kilometer.

Die Linien sind:	Kilometer	eröffnet im Jahre
Schottenring-Hernalser Remisen	3·937	1865
Hernalser Remisen-Dornbach	1·619	1866
Aspernbrücke-Etablissement Prater	2·000	1868
Schottenring-Kolowratring-Aspernbrücke	3·376	1868
Schottenring-Quai-Aspernbrücke	2·000	1869
Bellaria-Penzingerbrücke	5·338	1869-1870
Schottenring-Döbling	3·401	1870
Radetzkybrücke-Sophienbrücke	1·197	1873
Praterstrasse - Wallensteinstrasse - Sechsschimmelgasse	4·017	1873
Abzweigung zur Südbahn	0·348	1873
Schwarzenbergplatz-Centralfriedhof	7·392	1873-1874
Wollzeile-St. Marxerlinie	2·706	1874
Etablissement Prater-Communalbad	0·637	1876
Kärnthnerstrasse-Hundsthurm	2·666	1877
Elisabethbrücke-Favoriten-Simmeringerstrasse	2·997	1880
Paulanerkirche-Matzleinsdorferlinie	1·603	1873-1880
Schottenring-Porzellangasse	1·392	1882
Quai-Taborstrasse	1·632	1882

Zahl der beförderten Personen: 26,919.066 im Jahre 1882
gegen 24,707.290 „ „ 1881

Die Vororte- oder Neue Wiener Tramway.

Dieselbe hat eine Geleiselänge von 10·092 Kilometer und beförderte: 1,940.998 Personen im Jahre 1882 gegen
1,653.098 „ „ „ 1881,
welche Vermehrung hauptsächlich auf Rechnung der neu eröffneten Linie „Hernalser-Währinger Linie" zu stellen ist.

Die Statistik der gesammten Wagenfrequenz, sowie der Unglücksfälle gehört in das Capitel „Strassenpolizei".

Nachstehend folgen die ziffermässigen Nachweisungen der Lohnfuhrwerksverhältnisse und der Thätigkeit der Polizeibehörde im Lohnfuhrwesen.

I. Anzahl der Lohnfuhrwerke.

Am Schlusse des Jahres 1882 bestanden:

Fiaker	954
Einspänner	1.220
Stellwagen	787

Stadtlohnkutscher	226
Landkutscher	9
Hôtelwagen	6
Linienfuhrwerke	186
Grossfuhrwerke	41
Kleinfuhrwerke	526
Wagen der Wiener Tramway	500
Wagen der Neuen Wiener Tramway	30

II. Anzahl der Standplätze und der daselbst aufgestellten Wagen.

Im Commissariatsbezirke	Fiaker		Einspänner		Stellwagen	
	Standplätze	Wagen	Standplätze	Wagen	Standplätze	Wagen
	Ende 1882					
Innere Stadt	53	661	45	480	32	398
Leopoldstadt	8	97	17	153	16	207
Landstrasse	4	38	19	98	6	40
Wieden	7	46	16	105	2	24
Margarethen	—	—	2	14	1	14
Mariahilf	5	27	14	63	1	10
Neubau	4	25	13	103	2	15
Josefstadt	2	38	6	75	3	14
Rossau	4	21	10	73	7	91
Favoriten	1	1	3	52	5	94
Prater	—	—	1	2	2	25
Floridsdorf	—	—	—	—	1	14
Gaudenzdorf	—	—	—	—	4	70
Sechshaus	—	—	—	—	19	238
Ottakring	—	—	1	2	10	81
Währing	—	—	—	—	7	60
Döbling	—	—	—	—	7	63
Zusammen	88	954	147	1220	125	1458

III. Amtshandlungen der Polizeibehörde im Lohnfuhrwesen.

A. Lohnwagenamt.

1. Administrative Thätigkeit.

a) Abgegebene Gutachten und Berichte.

Gutachten über	
die angesuchte Ertheilung neuer und Uebertragung bestehender Licenzen für Fiaker- und Einspännerwagen, dann Stellwagen	195
Ansuchen um Aenderung oder Ausdehnung der Fahrroute für Stellwagen	24
Berichte über	
Gesuche um Altersnachsicht für Kutscher (Fiaker und Einspänner)	44
Gesuche um Aufhebung von Fahrverboten	19
Erhebungen über	
Bewerber um Zulassung zur Probefahrt (Fiaker, Einspänner)	310

b) Evidenzhaltung der einzelnen Fuhrwerks-Eigenthümer.

Zu Ende des Jahres bestanden Eigenthümer von	
Fiakerwagen	669
Einspännerwagen	746
Stellwagen	38
Hôtelwagen	5
Grossfuhrwerken	41

Ferner bestanden 113 Eigenthümer von Stadtlohnkutschen und 5 Eigenthümer von Landkutschen.

c) Evidenzhaltung der Kutscher.

Zahl der ausgestellten Fahrbolletten für Kutscher der Fiaker und Einspänner	5.009
Zahl der ausgestellten Erlaubnissscheine zur Verwendung von Aushilfswagen	871

2. Judicielle Thätigkeit.

Benennung der strafbaren Handlung	Zahl der Strafanzeigen	Verfügung				
		Resultat der Strafamtshandlung				Die Anzeige zurückgelegt
		Verweis	Geldstrafe	Arreststrafe	Freispruch	
a) Fiaker und Einspänner.						
Unerlaubte Aufstellung	225	8	72	128	—	17
Nichteinhalten der tourmässigen Aufstellung bei Bahnhöfen	12	—	8	3	1	—
Nichtbesitz des Controlbuches	21	7	14	—	—	—
Nichtlösung der Fahrbollette, Fahrenlassen ohne dieselbe oder Nichtbesitz der Legitimationskarte	75	3	52	17	—	3
Nichtbesitz des Blocks, Nichtanbringung desselben nach Vorschrift oder Verwendung eines unrichtigen Blocks	148	17	122	9	—	—
Fahrtverweigerung	52	4	8	31	—	9
Nichtbeleuchtung des Wagens	97	10	55	30	1	1
Fehlen oder Mangelhaftigkeit der Laternennummer	48	8	33	3	1	3
Fehlen oder Mangelhaftigkeit der Wagennummer	163	25	115	6	1	16
Ordnungswidriges Fahren, Stappeln, Tabakrauchen	2149	129	1280	642	11	87
Taxüberschreitung	136	10	41	61	6	18
Unanständiges Benehmen gegen den Fahrgast	37	5	10	20	—	2
Schlechte Instandhaltung des Wagens	44	8	31	5	—	—
Ueberlassen des Fuhrwerkes an unberufene Individuen	—	—	—	—	—	—
Grobes und unanständiges Benehmen gegen die Wache, Trunkenheit, Rauf- und Strassen-Excess	271	26	77	146	1	21
Absentirung vom Wagen	107	10	54	42	—	1
Thierquälerei	41	—	18	17	1	5
Nichtzuhalten einer bestellten Fuhr	39	2	12	19	—	6
Nichtabmeldung von Kutschern	26	3	21	2	—	—
Nichterfüllung eines amtlichen Auftrages	1	—	1	—	—	—
Unberechtigte Fuhraufnahme	5	—	2	1	—	2
Passagehemmung	22	1	19	1	1	—
Sonstige Ausschreitungen	27	6	19	2	—	—
Zusammen	3746	282	2064	1185	24	191

Benennung der strafbaren Handlung	Zahl der Strafanzeigen	Verfügung				
		Resultat der Strafamtshandlung				Die Anzeige zurückgelegt
		Verweis	Geldstrafe	Arreststrafe	Freispruch	
b) Stellwagen.						
Anrufen von Passanten, um zum Mitfahren aufzufordern	1	1	—	—	—	—
Nichttragen der Abzeichen als Conducteur	5	4	1	—	—	—
Nichteinhaltung der Fahrroute	22	2	9	7	—	4
Dulden der Mitnahme von Hunden	1	—	—	1	—	—
Nichtbeleuchtung des Wagens	20	1	11	7	—	1
Dulden des Rauchens ausserh. des Rauchcoupés	—	—	—	—	—	—
Unanständiges Benehmen gegen den Fahrgast	11	2	3	6	—	—
Ueberfüllung des Wagens	28	5	15	7	—	1
Nichteinhaltung der Fahrordnung, Rauchen der Kutscher und Conducteure u. dergl.	922	103	185	612	1	21
Unbefugtes Standhalten	16	6	6	3	—	1
Trunkenheit, Excess und unanständiges Benehmen gegen die Wache	27	4	3	18	—	2
Nichtlösung der Fahrbollette oder Fahrenlassen ohne dieselbe	27	6	16	5	—	—
Nichtaffigirung des Fahrtarifes	—	—	—	—	—	—
Passagehemmung	8	1	2	5	—	—
Aus- und Einsteigenlassen während der Fahrt	108	19	29	56	—	4
Fehlende oder schlechte Laternnummer	17	2	9	6	—	—
Fehlende oder schlechte Wagennummer	17	2	8	—	—	7
Schlechte Instandhaltung des Wagens	19	4	12	1	—	2
Absentirung vom Wagen	4	—	2	2	—	—
Irreführung der Fahrgäste	2	—	—	1	—	1
Thierquälerei	22	—	11	6	1	4
Fahren mit 2 Wagen mit gleicher Nummer ohne Erlaubnissschein	7	—	—	—	—	7
Ueberlassen d. Fuhrw. an unberuf. Individuen	—					
Taxüberschreitung	3	—	2	1	—	—
Sonstige Uebertretungen der Fahrvorschriften	4	1	3	—	—	—
Zusammen	1291	163	327	744	2	55
c) Tramway.						
Nichteinhalten der Fahrordnung	97	21	13	56	—	7
Excess	—	—	—	—	—	—
Passagehemmung	1	—	—	1	—	—
Sonstige Uebertretungen der Fahrvorschriften	—	—	—	—	—	—
Zusammen	98	21	13	57	—	7
Total-Summe	5135	466	2404	1986	26	253

B. Thätigkeit der Commissariate.

1. In administrativer Richtung.

Zahl der ausgestellten Fahrbolletten für	Linienzeugkutscher	381
	Stellwagen „	806
	Stellwagen-Conducteure	815
Vornahme von Probefahrten für	Linienzeug-Kutscher	82
	Stellwagen „	114

Zahl der Gutachten und Berichte an das Lohnwagenamt sowie sonstige Correspondenzen im Lohnfuhrwesen 8.506

2. Judicielle Thätigkeit.

a) Gegen Fiaker- und Einspänner-Eigenthümer und Kutscher.

Zahl der Angezeigten oder Arretirten wegen Unerlaubter Aufstellung	102
Nichterscheinens zur tourmässigen Aufstellung am Bahnhofe	572
Nichtbesitzes oder mangelhafter Führung des Controlbuches	2
Nichtlösung der Fahrbollette oder Fahrenlassens ohne dieselbe	14
Nichtbesitzes des Blocks, Nichtanbringung desselben nach Vorschrift oder Verwendung eines unrichtigen Adressenblocks	29
Fahrtverweigerung	57
Unterlassener Beleuchtung des Wagens	171
Fehlens oder Mangelhaftigkeit der Laternennummer	8
Fehlens oder Mangelhaftigkeit der Wagennummer	15
Ordnungswidrigen Fahrens, Stappelns, Tabakrauchens	364
Taxüberschreitung	56
Unanständigen Benehmens gegen den Fahrgast	11
Groben und unanständigen Benehmens gegen die Wache, Trunkenheit, Excesses	184
Thierquälerei	22
Sonstiger Ausschreitungen	218
Zusammen	1.825

b) Gegen Stellwageneigenthümer und deren Bedienstete.

Unerlaubte Aufstellung	34
Anrufen von Passanten, um zum Mitfahren aufzufordern	—
Mangel der Abzeichen als Conducteur	6
Fehlen oder Mangelhaftigkeit der Laternennummer .	—
Nichteinhaltung der Fahrroute	6
Taxüberschreitung	1
Unterlassene Beleuchtung des Wagens	66
Grobes und unanständiges Benehmen gegen die Wache, Trunkenheit, Excess	25
Ordnungswidriges Fahren und Tabakrauchen während der Fahrt mit Passagieren	189
Betrieb zweier Wagen ohne Erlaubniss	5
Unanständiges Benehmen gegen den Fahrgast . . .	2
Nichtlösung der Fahrbollette oder Fahrenlassen ohne dieselbe	3
Ueberfüllung des Wagens	61
Fahrtverweigerung	1
Thierquälerei	5
Sonstige Ausschreitungen	2
Zusammen . .	406

c) Gegen Tramway-Bedienstete

kamen Seitens der Commissariate keinerlei Strafanzeigen vor.

d) Bestrafung wegen der ad a und b angeführten Beanständungen.

1. Fiaker- und Einspänner-Eigenthümer oder deren Kutscher.

Bestraft mit Verweis 2, mit Arrest 343, mit Geld 1.411.

2. Stellwagen-Eigenthümer und deren Bedienstete.
Bestraft mit Verweis 12, mit Arrest 176, mit Geld 210.