

XIX. Verkehrs-Angelegenheiten.

(Mit 3 Tabellen.)

Eisenbahnen. Eine außerordentliche Bewegung entfaltete sich in dieser Periode auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Wien. Die Donauregulirung und die totale Umgestaltung der Terrainverhältnisse mehrerer Stadtbezirke und des bisherigen Straßenverkehrs drängten zur Umlegung zweier bestehender Lokomotivbahnen, die Entwicklung der Stadt schuf neue Eisenbahn-Kommunikationen und der Unternehmungsggeist, durch politische und finanzielle Verhältnisse angeregt, rief in Wien eine Reihe von Projekten in das Leben, welche nichts Geringeres als eine durchgreifende Neugestaltung der Hauptadern des lokalen Verkehrs anstrebten. Alle diese großen und wichtigen Fragen standen mit den vitalsten Interessen der Gemeinde im innigen Zusammenhange, der Gemeinderath widmete der Lösung derselben die vollste Aufmerksamkeit, und wenn auch hiebei manches Opfer absolut nicht abgewehrt werden konnte, so hatten die Bemühungen des Gemeinderathes doch in den meisten Fällen einen günstigen Erfolg.

In erster Linie hat die Umlegung der Trace der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in der Strecke vom Wiener Bahnhofe bis Floridsdorf und die damit in Verbindung stehende Erweiterung des Nordbahnhofes für den II. Gemeindebezirk, insbesondere für die künftige Entwicklung des Stadttheiles auf den Donauregulirungs-Gründen eine besondere Bedeutung, weil diese Strecke, zum Theile in den neuen Donau-Durchstich und die entstandenen Baublocks der Donauregulirungs-Gründe fällt und die Umlegung der Bahn den Bau einer neuen Nordbahnbrücke nothwendig machte. Von Seite der Vertreter der Gemeinde Wien wurde bei der politischen Begehung die Forderung gestellt, daß die sämmtlichen von der neuen Nordbahntrace transversirten Straßen in gleicher Breite mit der betreffenden Straße und in der, durch die Niveauanlage der Bahn sich ergebenden Höhe auf Kosten der Nordbahn zu überbrücken, und die aus verkehrspolizeilichen Rücksichten gebotenen Herstellungen unter den Durchfahrten auszuführen sind, während die Nordbahn-Gesellschaft auf der umzuliegenden Strecke nur drei Querstraßen dann eine Längensstraße zu überbrücken, und eine Durchfahrt in einer Länge von 8 Klafter, nach dem Eisenbahn-Konzeptions-Gesetze vom Jahre 1854 auszuführen sich für verpflichtet erachtete und auf eine Ausführung der begehrten Ueberbrückungen nur dann eingehen wollte, wenn ihr die hieraus erwachsenden bedeutenden Kosten, welche mit 677.170 fl. beziffert worden sind, vergütet werden.

Der Gemeinderath hielt dagegen in der Sitzung vom 7. Juni 1872 die von seinen Vertretern gestellten Forderungen aufrecht, lehnte die Uebernahme jedweden Kostenbeitrages ab und unterstützte sie durch eine, an das Gesamt-Ministerium gerichtete Petition, worin hervorgehoben wurde, daß die Straßenzüge für die Donaufstadt

im Einklange mit den Zwecken der Donauregulirung und mit Rücksicht auf die Lage der beiden großen Eisenbahnhöfe, der Nord- und Nordwestbahn, welche das rechte Donaaufer von einem großen Theile der Stadt abschließen, bereits am 31. Jänner 1871, daher lange bevor die Nordbahn ihr Bahnprojekt überreichte, festgestellt worden seien, dabei vorzüglich eine zweckmäßige Verbindung dieser Straßen mit einander und mit den übrigen Theilen der Stadt projektirt, und jede Eisenbahnverwaltung gesetzlich verpflichtet sei, nicht bloß die speziellen Verbindlichkeiten, wie selbe das Eisenbahn-Konzeßionsgesetz aufzählt, sondern auch die in den allgemeinen Gesetzen, unter welche das Wiener Baugesetz subsumirt werden müsse, enthaltenen Verpflichtungen zu erfüllen.

Diese Petition hatte einen günstigen Erfolg, indem das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 27. Juni 1872 der Nordbahn-Direktion die Baubewilligung für die Theilstrecke von Profil 0, beziehungsweise 12 bis Profil 29 unter der Bedingung ertheilte, daß gleichzeitig mit diesem Baue auch die Herstellung der außer den bereits projektirten Straßenüberbrückungen von den Vertretern der Kommune Wien noch weiters als unbedingt nothwendig verlangten und auch von den Vertretern der Donauregulirungs-Kommission als wünschenswerth bezeichneten Durchfahrten mit Ausnahme jener bei Profil 27 bis 28 und bei Profil 15 bis 16, deren Ausführung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wurde, durch die Bahngesellschaft auf ihre Kosten ausgeführt werde. Hinsichtlich der Dimensionen und der sonstigen Anordnung der neuen Durchfahrten traf die Gemeinde mit der Nordbahn das Uebereinkommen, daß die theils mit 3, theils mit 4 und 6 Oeffnungen versehenen Durchfahrten eine Gesamtbreite von 8 bis 18° und der mit 10 Oeffnungen über den Donauquai geführte Viadukt eine Breite von 44° erhalten. Die Ueberbrückung der hinter dem Ueberschwemmungs-damme am linken Ufer des Durchstiches angelegten Straße wurde von der Nordbahn auf Grund des mit der Gemeinde und der Donauregulirungs-Kommission getroffenen Uebereinkommens in einer Breite von 10° auf eigene Kosten ausgeführt.

Dem künftigen Bedürfnisse nach Vermehrung der Verkehrswege nach dem linken Ufer des Durchstiches Rechnung tragend, hatte die Donauregulirungs-Kommission in der Plenar Sitzung vom 11. März 1873 beschlossen, einen, auf 15° zu verbreiternden Straßenzug in die ursprünglich mit 8° breite projektirte Quergasse zu verlegen, welche zunächst dem Ende des erweiterten Nordbahnhofes die neue Nordbahnlinie durchschneidet, und, einem Wunsche der Donauregulirungs-Kommission entsprechend, die Durchfahrt gleichfalls mit einer Gesamtlichtenweite von 14°, wovon je 12' auf die beiden Gehwege, und je 30 auf die beiden Fahröffnungen entfallen, hergestellt.

Weiters hatten die Vertreter der Gemeinde dem Wunsche Ausdruck gegeben, daß beim Baue der neuen Nordbahnbrücke gegen Ersatz der Kosten von Seite der Gemeinde auf die Anlage eines Gehsteiges Rücksicht genommen werden möge. Die Nordbahn-Direktion kam diesem Wunsche bereitwilligst entgegen.

In Berücksichtigung der besonderen Vortheile aber, welche die Herstellung einer solchen Kommunikazion zwischen den beiden Ufern des neuen Durchstiches der Bevölkerung gewährt, hatte ferner der Gemeinderath in Hinblick auf die Nähe des, zur Errichtung der oberen Badeanstalt bestimmten Platzes am 6. Oktober 1871 die Anlage eines 6' breiten mit einem Geländer versehenen eisernen Steges an der neuen Donaubrücke und der Inundazionsbrücke sammt zwei aus Granit herzustellenden

Stiegen beschlossen, die Ausführung der Arbeiten durch die Nordbahn vertragsmäßig gesichert und hiefür eine Kostensumme von 150.000 fl. genehmiget. Dieser Gehsteg erhielt eine Länge von 762 Meter, wovon 335 Meter auf die Strombrücke und 427 Meter auf die Inundazionsbrücke entfallen. Um endlich zu vermeiden, daß die Fußgeher am jenseitigen Ufer nicht in einer Serpentine auf dem Ueberschwemmungs-Damme, auf die Straße hinabgehen dürfen, wurde der Bau einer dritten Stiege aus Stein mit einem Kostenaufwande von 9568 fl. bewilliget und die Herstellung derselben der Nordbahn überlassen.

Die Belastungsprobe der neuen Nordbahnbrücke fand am 3., 4. und 5. Februar, die technisch-polizeiliche Prüfung der umgelegten Nordbahnstrecke am 9. Februar 1874 unter Beiziehung von Vertretern der Gemeinde statt.

Auch bezüglich der Umlegung der Wiener Verbindungsbahn trat an den Gemeinderath die Aufgabe heran, seine Ingerenz bei Feststellung des Bauprojektes zu wahren. Das Konförium der Wiener Verbindungsseisenbahn hatte dem k. k. Handelsministerium das Projekt über die Verlegung derselben in der Theilstrecke vom Linienwalle bis zum Anschlusse an den Bahndamm der Südbahngesellschaft unter Hinweisung auf die, von den Konzessionären im §. 7 des Uebereinkommens übernommene Verpflichtung zur Prüfung und Genehmigung überreicht. Aus dem an den Gemeinderath gerichteten Erlasse war zu entnehmen, daß die Bahn vom Linienwalle nächst der St. Marxerlinie in einen Einschnitt gelegt, die Verbindungsstraße zwischen der St. Marxer- und Belvedereinie geändert und die Trace am k. k. Arsenale vorüber unter dem Staatsbahnhofe durchgeführt, und nach Unterföhrung der Südbahn an diese auf der Stadtseite vor der Durchfahrt zum Magleinsdorfer Friedhofe einmünden soll. Obfchon die großen Nachtheile, welche die frühere Anlage der Verbindungsbahn für den öffentlichen Verkehr zur Folge hatte, niemals verkannt worden sind und die Nothwendigkeit einer Umlegung der Verbindungsbahn bei verschiedenen Anlässen hervorgehoben wurde, so haben die technischen Erhebungen die Nothwendigkeit dargelegt, daß vorerst am Projekte jene Modifikationen vorgenommen werden, welche in Betreff der öffentlichen Kommunikationen, des beschlossenen Baues von Sammelkanälen außer der Favoritenlinie, ferner in Betreff der Röhrenlegung für die Hochquellenwasserleitung und im Interesse der zweckmäßigen Verbauung des zwischen der Gürtelstraße und dem Rennwege gelegenen Terrains unbedingt geboten waren. In dem sohin umgearbeiteten Projekte wurden die Wünsche der Gemeinde insbesondere hinsichtlich der Tieferlegung der Bahn-Nivelette mit dem Vorbehalte berücksichtigt, daß die Mehrkosten, welche sich aus der Ausführung des neuen Projektes gegenüber der ursprünglich projektirten Trace ergeben, von der Kommune getragen werden, wogegen von den Vertretern der Standpunkt festgehalten wurde, daß die Umlegung der Wiener Verbindungsbahn aus Verkehrs- und sonstigen polizeilichen Rücksichten geboten sei. Die aus der Festhaltung des beiderseitigen Standpunktes sich ergebenden Differenzen hatten eingehende, am 14. Dezember 1871 unmittelbar im k. k. Handelsministerium gepflogene Verhandlungen veranlaßt, ohne daß aber eine Vereinbarung bezüglich der, durch die geforderte Tieferlegung der neuen Bahn-Nivelette erwachsenen Kosten erzielt wurde.

Als inzwischen mit dem Ministerialerlasse vom 11. Dezember 1871 für die Strecke der Wiener Verbindungsbahn vom Staatsbahnhofe bis zum Frachtenbahnhofe

der Südbahn in Magleinsdorf der Baukonsens erteilt und für die Strecke der Verbindungsbahn zwischen dem Staatsbahnhofe und dem Hafen des Wiener-Neustädter Kanales keine Entscheidung getroffen wurde, beschloß der Gemeinderath am 12. Jänner 1872 einen Protest an das k. k. Handelsministerium zu richten, damit nicht ohne Zustimmung der Gemeinde Wien und ohne daß ihr die Baupläne vorher vollständig mitgetheilt worden sind, in dieser wichtigen Angelegenheit eine Entscheidung getroffen werde.

Fast gleichzeitig mit diesem Beschlusse, am 14. Jänner 1872, gelangten von Seite des k. k. Handelsministeriums die modifizirten Projektspläne an die Gemeinde mit der Bemerkung, daß das k. k. Handelsministerium das Konsorzium der Wiener Verbindungsbahn zur Ausführung des modifizirten Projektes dann verpflichten werde, wenn die Kommune Wien die damit verbundenen Mehrkosten aus Gemeindemitteln bestreitet. Der Gemeinderath ging jedoch auf diesen Vorschlag nicht ein, und faßte in der Plenarversammlung vom 19. Jänner 1872 den Beschluß, dem k. k. Handelsministerium zur Kenntniß zu bringen, daß die Tieferlegung der Bahn-Trace nach dem modifizirten Projekte aus öffentlichen und Verkehrsrücksichten auf jeden Fall auszuführen und bei Durchführung derselben die Absperrung des Linienwalles mittelst Mauerwerkes vollständig aufzulassen sei. Hierauf wurde mit dem Ministerial-Erlasse vom 12. Februar 1872 dem Konsorzium die Bewilligung zur Umlegung der Wiener Verbindungsbahn in der Strecke vom Linienwalle bis zum Staatsbahnhofe nach der vom Gemeinderathe gewünschten Linie erteilt und nachdem dieses auch nachträglich auf die Tieferlegung der Bahn-Nivelette unter dem Linienwalle eingegangen, gab der Gemeinderath seine Zustimmung zu einigen Erleichterungen bei der Bauausführung. Bei der von der k. k. Statthalterei geleiteten Verhandlung wurde der Gemeinde endlich das Recht eingeräumt, Wasserleitungsröhren entweder innerhalb des Bahnkörpers oder auf einer selbstständigen Brückenkonstruktion oder mit Benützung der, durch das Konsorzium herzustellenden Brücken ohne Einsprache des Konsorziums, jedoch im Einvernehmen mit den Bahnanlagen legen und Kommunalbauten jeder Art, insbesondere Kanalbauten ausführen zu dürfen.

Der bisherige Vorgang der k. k. Statthalterei bei der Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten bestimmte übrigens den Gemeinderath in der Plenarversammlung vom 28. März 1873, eine Eingabe an das k. k. Handelsministerium mit der Bitte zu richten, damit in Zukunft immer noch vor der Abhaltung einer politischen Begehungskommission für Eisenbahnanlagen das Detailprojekt mindestens in dem Umfange, als dasselbe das Gemeindegebiet der Stadt Wien berührt, rechtzeitig an den Magistrat geleitet werde.

Die Südbahn schritt im Jahre 1872 bei dem k. k. Handelsministerium um die Bewilligung zur Verbreiterung des Bahndammes und der in demselben vorkommenden Objekte zwischen dem Wiener Personen- und dem Magleinsdorfer Frachtbahnhöfen an der Stadtseite zum Zwecke der Anlage neuer Geleise ein, wobei auch eine Erweiterung des Magleinsdorfer Frachtbahnhofes projektirt war. In Betreff des ersteren Gegenstandes wurde bei den kommissionellen Verhandlungen am 22. und 23. Mai 1872 von Seite der Vertreter des Gemeinderathes die Anforderung gestellt, daß mit Rücksicht auf die projektirte Verlängerung der Pfeiler sowohl im Favoriten- als auch im Magleins-

dorfer Viadukte ein zweiter Pfeiler-Durchgang in der Entfernung von ungefähr 12 Fuß von dem bereits bestehenden Durchgange hergestellt werde, welche Forderung durch den Handelsministerial-Erlass vom 29. Juni 1872, womit die Inangriffnahme eines dritten Geleises vom Wiener Personen- bis zum Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofe, so wie die projektmäßige Verbreiterung der in dieser Strecke liegenden Objekte bewilliget wurde, ihre Berücksichtigung fand.

Mit demselben Erlasse des Handelsministeriums erhielt die Südbahngesellschaft den Bankonsens zur Ausführung der projektirten Erweiterung des Matzleinsdorfer Frachtenbahnhofes, jedoch vorbehaltlich der über die streitig gebliebenen Punkte zu gewärtigender Entscheidung. Diese Punkte betrafen die beabsichtigte Ueberführung der Friedhofsstraße im Niveau derselben, ferner die vom Gemeinderathe geforderte Verbreiterung des Matzleinsdorfer Viaduktes um weitere zwei Durchfahrten und die Herstellung einer mindestens 8° breiten Kommunikazion von der Brücke in der Stiegergasse in Sechshaus bis zur Triesterstraße an Stelle des bestehenden Feldweges. Die sich daran knüpfenden Forderungen der Kommune wurden in der Gemeinderathssitzung vom 26. Oktober 1872 der Südbahn gegenüber aufrecht erhalten, und dem k. k. Handelsministerium mit der Bitte um Berücksichtigung derselben zur Kenntniß gebracht, worüber bisher eine definitive Erledigung nicht herabgelangt ist.

Eine über die lokale Bedeutung hinausreichende Wichtigkeit für den II. Gemeindebezirk hatte die schon bei Darstellung der Donauregulierungs-Arbeiten besprochene Erweiterung des Nordbahnhofes. Das k. k. Handels-Ministerium genehmigte mit Erlaß vom 23. März 1870 diese Erweiterung, ohne die Gemeinde hievon in Kenntniß gesetzt zu haben. Noch in demselben Jahre regte die Donauregulierungs-Kommission eine Modifikation des bereits festgestellten Erweiterungsplanes des Nordbahnhofes in der Richtung an, daß auf der linken Seite der Schwimmschul-Allee zwischen dem Bahnhofe und der Straße eine Häuserreihe eingeschaltet werde, um hiedurch die baldige Verbauung der dort gelegenen Baugruppen in der neuen Regulierungslinie der Donau zu fördern. Gleichzeitig brachte auch der Gemeinderath dem k. k. Handels-Ministerium die Uebelstände, welche aus der Konzentrirung des gesammten Kohlen- und Frachtenverkehrs der Nordbahn in der Schwimmschul-Alleestraße für den übrigen Verkehr erwachsen, mit der Bitte zur Kenntniß, der Nordbahn-Gesellschaft aus Anlaß der bevorstehenden Bahnhofes-Erweiterung, die Herstellung einer neuen Straße gegen den Fischerhausen, im Innern des Bahnhofes mit einer zweckmäßigen Ausfahrt aufzutragen.

Ueber diese beiderseitigen Schritte hatte das k. k. Handelsministerium am 11. März 1871 eröffnet, daß es nicht in der Lage sei, die Nordbahn zu den von der Stadtgemeinde Wien und der Donauregulierungs-Kommission begehrten Aenderungen des Erweiterungsplanes zu verhalten, erklärte sich jedoch bereit, die Aufrechthaltung des ursprünglichen Erweiterungs-Projektes ausdrücklich an die Bedingung zu knüpfen, daß Seitens der Nordbahn-Gesellschaft die Abgrenzung zwischen dem erweiterten Nordbahnhofe, beziehungsweise der Kohlen-Absuhrstraße und der Schwimmschul-Allee in einer, den öffentlichen Interessen entsprechenden Weise hergestellt und ein Projekt hierüber, unter Bedachtnahme auf die symmetrische Verbreiterung der Schwimmschul-Allee nach beiden Seiten ausgearbeitet werde.

Was die Ablenkung des Kohlen- und Frachtfuhrwerkes aus der Schwimmschul-Alleestraße betrifft, so wurde von Seite der Nordbahn bei den am 21. November 1871 stattgefundenen kommissionellen Verhandlungen die Forderung der Errichtung eines neuen Ausfahrtsthores in der Richtung gegen das Kaiserwasser mit der Einmündung in die dort genehmigte Parallelstraße zugestanden und mit den Erlässen des k. k. Handels-Ministeriums vom 16. März 1872 und 16. Juni 1872 der Nordbahn, dem Wunsche der Donauregulirungs-Kommission und der Gemeinde gemäß, auch die Errichtung einer Durchfahrt zwischen dem zweiten und dritten Geleisdamme auf die projektirte Verlängerung der Nordbahnstraße hinaus unter gleichzeitiger Verfügung der Beseitigung der bereits bestehenden Ausfahrten auf die Schwimmschul-Alleestraße aufgetragen. Die Verhandlungen über die Abgrenzung des Bahnhof-Terrains gegen die Schwimmschul-Allee gelangten dagegen erst durch die, das Projekt im Prinzipie genehmigende Entscheidung des k. k. Handels-Ministeriums vom 24. Jänner 1873 zum Abschlusse. Der Gemeinderath nahm die diesfällige Erledigung in der Sitzung vom 28. Februar 1873 zur Kenntniß, ohne aber auf den Anspruch der Nordbahn auf Vergütung der Kosten für die, im Innern des Nordbahnhofes vorzunehmenden baulichen Veränderungen einzugehen.

Aus Anlaß der Wiener Weltausstellung hatte die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu Folge Erlasses des k. k. Handels-Ministeriums vom 6. Dezember 1871 eine direkte Schienenverbindung vom Nordbahnhofe zum Weltausstellungsplatze mit Ueberbrückung der Schwimmschul-Alleestraße nach geschehener Vereinbarung mit der Wiener Tramwaygesellschaft hinsichtlich der Umlegung der Pferde-Bahngeleise daselbst hergestellt, und sich über Forderung des k. k. Obersthofmeister-Antes und der Gemeinde Wien unter Ausstellung eines Reverses verpflichtet, die ganze Bahnanlage längstens neun Monate nach Schluß der Ausstellung aufzulassen.

Für den nämlichen Zweck wurde auch dem Verwaltungsrathe der Oesterr. Staats-Eisenbahn-Gesellschaft mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 27. Jänner 1872 der Baukonsens für eine prov. Schleppbahn von der Staatsbahnlinie zum Weltausstellungsplatze mit dem Beifügen ertheilt, daß sich das k. k. Handelsministerium vorbehielt, den Zeitpunkt für die Wiederabtragung derselben zu bestimmen, obschon der Gemeinderath auch bezüglich dieses Objectes auf die Ausfertigung eines ähnlichen Reverses bestanden hat.

Die Konzessionäre der Unternehmung für Heeresausrüstung schritten im Jahre 1871 um die Bewilligung zur Herstellung eines Verbindungsgeleises vom Staatsbahnhofe zu ihrem Fabriks-Etablissement ein. Bei der am 26. August 1872 stattgefundenen Lokal-Kommission wurden die Bedingungen der Bahnanlage hinsichtlich der Herstellung von Wasserdurchlässen, Sicherheitschranken, des Niveaus, der Straßenregulirungen vereinbart.

Das durch Jahre fortgesetzte Bemühen des Gemeinderathes, daß das zur Approvisionirung der Residenz erforderliche Schlachtvieh mittelst Eisenbahn direkt auf den Markt gestellt werde, hatte endlich Erfolg, indem die Staats-Eisenbahn-Gesellschaft einen Flügel, von der Stadlauer Verbindungsbahn abzweigend, als Schleppbahn durch Simmering und durch die Erdbergermais zum Schlachtviehmarkte auf ihre Kosten herstellen ließ. Von dieser Bahn wird noch in dem Abschnitte: „Markt- und Approvisionierungsweisen“ ausführlicher die Rede sein.

Gegen den Beschluß des Gemeinderathes vom 22. Februar 1870, womit die lichte Höhe der Durchlässe im Bahnkörper der Nordwestbahn mit 13' bei der ersten, und mit 15' bei der zweiten Durchfahrt bestimmt wurde, überreichte diese Bahngesellschaft den Rekurs an das k. k. Handelsministerium, welches die ursprünglich bei der politischen Begehung der Bahntrasse festgesetzten Maße der Durchfahrten aufrecht hielt. Zwar brachte der Gemeinderath dagegen eine neue Vorstellung an das Gesamtministerium ein, ohne aber einen günstigeren Erfolg zu erzielen, indem das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 15. Dezember 1871 unter den Abweisungsmotiven hauptsächlich den Umstand hervorhob, daß die Eisenbahn-Gesellschaft nicht zur Vorsorge für die, in Zukunft erst nothwendig werdenden Straßen-Kommunikationen verpflichtet werden könne.

Der in den letzten Jahren erwachte Unternehmungsgeist, der Ruf nach einer radikalen Beseitigung der Wohnungsnoth in Wien und den Vororten gab zunächst die Veranlassung, daß die Frage der Neugestaltung des Lokalverkehrs in und außerhalb des Gemeinderathes eingehend in Erwägung gezogen wurde. Die in fieberhafter Aufregung sich bewegende Assoziation des Kapitals so wie die Bau- und Unternehmungslust bemächtigten sich der Lösung derselben, und es trat eine Reihe von Projekten zur Erbauung von Lokalbahnen und zur Verwerthung des Wienflusses für den Lokalverkehr in die Oeffentlichkeit.

Aber auch die Regierung hatte dieser wichtigen Frage die vollste Aufmerksamkeit zugewendet, und durch das k. k. Handelsministerium dem Gemeinderathe die im Bereiche der Stadt Wien und ihrer Vororte von verschiedenen Gesellschaften und Konsozieren projektierten Eisenbahnlinien mit dem Ersuchen mitgetheilt, daß dieser, die Frage eines rationalen Lokalbahnsystems einem genauen und sorgfältigen Studium unterziehen und dem Ministerium ein motivirtes Gutachten erstatten wolle. Dabei wurde insbesondere die Nothwendigkeit betont, jedes Stückwerk, welches möglicherweise ein später zu beseitigendes Hinderniß bilden kann, zu vermeiden und ähnlich wie bei der Stadterweiterung und Donauregulirung, bei der Regelung des hauptstädtischen Kommunikationswesens bestimmte Gesichtspunkte festzuhalten, wobei die Erklärung abgegeben wurde, daß aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten die Anlage von Lokomotivbahnen im Niveau bestehender Straßen nicht gestattet werden würde.

Vorerst beschloß der Gemeinderath, nur jene Projekte über Lokalbahnen in Berathung zu ziehen, welche bis zum 1. März 1873 eingelangt sein werden, in dem Falle aber, daß keines der Projekte zur Annahme geeignet befunden werden sollte, ein Projekt über eine systemmäßige Anlage von Lokalbahnen in Wien und Umgebung sammt den Bedingungen ihres Baues ausarbeiten zu lassen.

Nach Ablauf dieses Termines lagen dem Gemeinderathe folgende Projekte zur Berathung vor:

1. Konsozium Edmund Graf Zichy, k. k. Geheimrath Friedrich Schey Ritter v. Koromla, Bankier Karl Freiherr v. Schwarz und Architekt Otto Wagner. Wienflußableitung, Wienfluß-Untergrundbahn, Donaukanalbahn und Gürtelbahn.

2. P. Coiseau, Ober-Ingenieur der Donauregulirungs-Unternehmung. Wienfluß-ableitung.
3. Leopold Funk, vorm. stadtbauamtlicher Ingenieur-Adjunkt. Wienflußableitung.
4. Franz Mörth, Civil-Ingenieur. Wienflußeindeckung mittelst Eisenkonstruktion.
5. J. Deutsch, Ingenieur. Wien-Viezing-Schifffahrtskanal.
6. Baron v. Fleckhammer, k. k. Generalmajor a. D. Donau-Wienfluß-Schifffahrtskanal, mit der Abzweigung bei Tulln.
7. Sigmund Bohan, k. k. Beamter. Donau-Wienfluß-Schifffahrtskanal, mit der Abzweigung bei Tulln, oder Neustädterebene-Wienfluß-Schifffahrtskanal.
8. E. H. d'Avigdor, Civil-Ingenieur. Wienflußregelung mittelst Speisebassin. — Sammelkanäle und Wienthalbahn.
9. Wiener Baugeellschaft und Wiener Bankverein. Schmalspurige Wienthalbahn.
10. Schifffahrtskanal-Aktiengesellschaft. Schmalspurige Wienthalbahn.
11. Industrie-, Forst- und Montan-Eisenbahngesellschaft. Schmalspurige Gürtelbahn.
12. Schifffahrtskanal-Aktiengesellschaft. Normalspurige Gürtelbahn im Einschnitte, eventuell im Tunnel.
13. Industrie-, Forst- und Montan-Eisenbahngesellschaft. Verwandlung der schmalspurigen Gürtelbahn in eine Pferdebahn.
14. Dreyhausen & Sigl. Gürtelstraße-Pferdebahn.
15. Salomon Reich, k. k. priv. Großhändler und Friedrich Ritter v. Voefl, Chef-Ingenieur der Franko-Oesterreichischen Bank. Zentralbahn.
16. Anton Waldvogel, k. k. Marine-Oberingenieur. Zentralbahn und Flügelbahnen.
17. k. k. priv. Kaiser Franz-Josef-Bahn. Außere Verbindung der Kaiser Franz-Josef-Bahn mit der Südbahn.
18. Heinrich Emil Graf Wimpfen. Lokalbahnen.
19. Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Pferdebahnen in und um Wien.
20. Dreyhausen—Wiener Handelsbank—Wiener Baugeellschaft. Gürtelstraße-Pferdebahn (Erneuerung des Ansuchens pro 1871). Befindet sich in besonderer Amtshandlung.
21. Springer & Aub. Tunnelbahnprojekt.
22. Holzer, jub. k. k. Oberbaurath. Wienbettbahn, Hochwasser-Reservoirs, Sammelkanäle.
23. Aktiengesellschaft für österreichische Verbindungsbahnen. Wienbettbahn.

Ueber diese Projekte, insoweit sie auf einer für die Lösung der Frage fruchtbaren Idee beruhten, sollen hier einige Andeutungen gegeben werden. Wie schon aus der vorstehenden Uebersicht hervorgeht, hatte ein Theil der Projekte nur die mit dem Baue von Lokalbahnen im untrennbaren Zusammenhange stehende Umgestaltung oder Aenderung des Laufes des Wienflußbettes im Auge. So verfolgte das Projekt des Ingenieurs Deutsch die Umwandlung der Wien in einen schiffbaren Kanal. Oberhalb des Ortes Mariabrunn sollte ein von hohen Dämmen umschlossenes Sammel- und Speise-Reservoir mit einer Flächenausdehnung von 72 Joch hergestellt werden, welches die Zuflüsse aus der Wienstrecke vom Ursprunge bis zum

Reservoir zu sammeln und mittelst Schleußenvorrichtung nach Bedarf des Schifffahrtsbetriebes in die vom Reservoir bis zur Einmündung in den Donaukanal zu kanalifizierende Wienstrecke abzugeben hat. In ähnlicher Weise sollte die Strecke des Piesingflusses von Klederling bis Inzersdorf kanalifirt, und dieser Fluß verbunden mit der Wien den Wien-Piesing-Kanal bilden, mit der Bestimmung, den Ziegeltransport von Inzersdorf an bis zum Donaukanale und von dort bis in die künftige Donaustadt zu vermitteln. Als Rückfracht hätten dagegen die Schiffe Kohlen nächst der Nordbahnstation Floridsdorf einzunehmen. — Das Projekt des Ingenieurs d'Avigdor beschäftigte sich mit einer derartigen Umgestaltung der Wien, daß sie ihre sanitätswidrige Beschaffenheit verlieren, und ihre Gefahr bei eintretendem Hochwasser beseitigt, ferner zur Wasserversorgung eines Theils der Vororte und ein Theil ihres Bettes zur Anlage einer doppelgleisigen Bahn mit normaler Spurweite verwendet werden sollte. Dies beabsichtigte der Projektant durch ein großes, von Dämmen eingeschlossenes Becken mit dem Inhalte von beiläufig 35 Millionen Eimer Wasser oberhalb des Ortes Penzing zu erreichen, aus welchem durch Schleußenvorrichtungen die gesammelten Wässer gleichmäßig in das Wienflußbett abgelassen und die nächst der Wien gelegenen Orte mit Wasser versorgt werden sollten. Ein Theil des Bettes würde dabei zur Anlage einer Lokalbahn erübrigen. — Ingenieur Mörth beantragte die Eindeckung der Wien mittelst einer Eisenkonstruktion und die Verwendung des dadurch gewonnenen Flächenraumes zur Anlage einer Straße und einer Eisenbahn. — Eine andere Gruppe von Projekten hatte die Ableitung dieses Flusses in's Auge gefaßt. Die Ingenieure Coiseau und Funk beabsichtigten den Wienfluß bei St. Veit abzulenken und an den Ortschaften Painz und Speißing vorüber in die Piesing zu leiten, und das aufgelassene Wienflußbett auf Baugründe zu verwerthen. — In dem Projekte des Baron Schwarz dagegen wurde der Wienfluß bei der eisernen Brücke in Meidling abgelenkt und nächst der Gürtelstraße in der Erdberger Mais in die Donau abgeleitet. Die Gürtelstraße wurde längs des neuen Wienflußbettes in zwei Uferstraßen getheilt, der durch dasselbe traversirte Wiener-Neustädterkanal in dessen Niveau und dadurch mit der Donau direkte in Verbindung gebracht und der gegenwärtige Hafen des Wiener-Neustädter Kanals aufgelassen. Auf dem verlassenen und zugeschütteten Wienflußbette wurde die Anlage eines 25 Klafter breiten Boulevards von dem Schlosse Schönbrunn an bis zur Elisabethbrücke vorgeschlagen.

Dagegen ließ eine Anzahl von Projekten den gegenwärtigen Bestand des Wienflusses unberührt und beschäftigte sich mit der Anlage und Durchführung von Lokalbahnen. Die Wiener Baugesellschaft und der Wiener Bauverein, dann die Schifffahrts-Kanal-Aktien-Gesellschaft und die Aktien-Gesellschaft für österreichische Verbindungsbahnen beantragten die Anlage einer schmalspurigen Wienthalbahn, die Industrie-, Forst- und Montan-Eisenbahngesellschaft und die Schifffahrtskanal-Aktiengesellschaft theils schmal-, theils normalspurige Bahnen im Niveau der Gürtelstraße. Bankier Sal. Reich und Ingenieur F. N. v. Poëßl schlugen die Anlage eines Lokalbahnnetzes vor, dessen Linien theils durch Erbauung von Viadukten, theils durch Unterfahrung von Häusern durch die Mehrzahl der Bezirke geführt und in einem Centralbahnhof am Obstmarke nächst der Elisabethbrücke einmünden sollten. — Der k. k. Marine-Oberingenieur Waldvogel projektirte eine Lokalbahn, welche von einem Centralbahnhofe am Donaukanale aus-

gehend, sich an die Periferie der Stadt Bahn bricht, dort im Kreise um die Stadt fortläuft und Flügelbahnen nach den Hauptbahnen und den entfernteren Vororten entsendet. Zugleich war mit diesem Projekte die Verschönerung des gegen den Donaukanal zu gelegenen Theiles der inneren Stadt angestrebt worden, indem es die Demolirung sämtlicher Häuser am Salzgras und der in seiner Fortsetzung gelegenen Franz-Josefs-Kaserne zur Anlage einer Tunnelbahn und von Prachtbauten aller Art beantragt hatte. — Von den Bankiers Springer und Aub wurde das Projekt zu einem Tunnelneze eingebracht mit Unterfahrungen des Donaukanales und des Wienflusses, dessen Radien von der Hauptstation am Wallfischplaz auslaufen. — Von Seite der Direktion der Kaiser Franz-Josefs-Bahn wurde eine Studie zu einer Güterbahn vorgelegt, welche von ihrem Bahnhofe aus sich über mehrere Vororte gegen Breitensee bis zur Westbahn erstreckt, um dort eine Vereinigung der Verbindungsstrecke zur Südbahn zu erreichen. Der schon erwähnte Vorschlag des Baron Schwarz über die Ableitung des Wienflusses enthielt auch ein Projekt für die Anlage einer Lokalbahn, welche bei dem an das rechte Donaukanalufer oberhalb der Aspernbrücke verlegten Centralbahnhofe beginnen, in die Trace der gegenwärtigen Verbindungsbahn einlaufen, außerhalb der Favoritenlinie um die Vorstadtbezirke bis zur Rußdorferlinie und von dort am Ufer des Donaukanales wieder bis zum Centralbahnhofe geführt werden sollte. Von diesem aus war auch im gewölbten Einschnitte eine Radiallinie im aufgelassenen Wienflußbette bis Schönbrunn in Aussicht genommen. — Endlich lagen von den Herren v. Dreihausen und Sigl Pläne für Gürtelstraßen-Pferdebahnen, deren Geleise auch für Straßen- und Bahnlokomotive eingerichtet waren und von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft ein Pferdebahnnetz über eine große Anzahl von Linien inner- und außerhalb Wiens vor.

Angeichts der Bedeutung der Lokalbahnfrage wurden alle Projekte der eingehendsten Prüfung und Diskussion unterzogen und mit dem technischen Theile dieser Aufgabe zunächst der Oberingenieur des Bauamtes Fr. Paul betraut. Nach Vorlage des umfassenden Elaborates des Letzteren beschäftigte sich die Kommission des Gemeinderathes mit dieser Angelegenheit in mehreren Sitzungen. Das Ergebnis der Berathungen war eine Reihe von Anträgen. Auf Grundlage derselben erkannte der Gemeinderath am 6. März 1874, daß das vom Bauathe Baron Schwarz eingebrachte Projekt den öffentlichen Interessen am meisten entspreche. Diesem zunächst stellte der Gemeinderath das Wien-Regulirungs-Projekt des Herrn d'Avigdor und das Bahnprojekt des Herrn Waldvogel; das Kanalprojekt des Herrn Deutsch hielt er in Kombination mit einer normalspurigen Bahn oder mit dem Projekte Schwarz, also nach erforderlicher Umgestaltung, zur Ausführung geeignet. Das Centralbahn-Projekt der Herren R. v. Loesl und Reich, sowie das Tunnelprojekt der Herren Springer und Aub lagen nach der Anschauung der Gemeinde den anzustrebenden Zielen ferner, jedoch sollte er dem Verfasser der letztgenannten Projekte in Anbetracht der gelungenen Ausarbeitung und insbesondere dem Herrn Zivil-Ingenieur Deutsch anlässlich seiner Erhebungen über den Wienfluß und Herrn Professor Winkler für seine neue Tunnelbau-Methode die vollste Anerkennung. Zugleich erklärte jedoch der Gemeinderath, daß diese Beurtheilung nur eine prinzipielle Bedeutung habe und daß die Zustimmung des Gemeinderathes zur Ausführung davon abhängen werde, daß die bezüglichen Konzeptionswerber genügende Bürgschaften für die Erfüllung aller jener Bedingungen bieten, welche der Gemeinde-

rath im öffentlichen Interesse zu stellen Veranlassung haben wird. Diese Beschlüsse wurden sohin sammt den technischen Projekten an das k. k. Handelsministerium geleitet und es wird sich nummehr aus den weiteren, unter Einflußnahme der Kommune und der übrigen hiezu berufenen Behörden und Interessenten zu führenden Verhandlungen ergeben, ob dieselben auch Aussicht auf Realisirung bieten.

Den Projekten über Lokalbahnen reiht sich noch das von der Allgemeinen österr. Baugesellschaft entworfene Projekt zum Baue der schmalspurigen Wiener-Wald-Bahn: Wien-Sieghartskirchen an. Nach der am 17. März 1873 abgehaltenen technisch-militärischen Trace-Revision soll diese Bahn von Wien zwischen Währing und Döbling, durch das Krottenbadthal über Pögleinsdorf, Neustift und Salmannsdorf und durch den zwischen Wien und dem Tullnerfelde gelegenen Theil des Wiener-Waldes führen, das Tullnerfeld durchschneiden, und vorläufig in Sieghartskirchen ihren Abschluß erhalten. Die Bahnhofsanlage wurde auf dem im IX. Bezirke zwischen der Währingerlinie, Währingerstraße und der Flechtgasse gelegenen, zum Theil unverbauten Terrain projektirt, und ist bezüglich der Wünsche des Gemeinderathes bereits Gegenstand eingehender Verhandlungen mit dem k. k. Handelsministerium gewesen, welches die Konzession zu dieser Bahn von der befriedigenden Austragung mehrerer, bei Parzellirung der in und außerhalb der genannten Verzehrungssteuerlinie gelegenen Gründe und Realitäten und anderer lokaler Fragen abhängig zu machen erklärt hat. Da diese Bahn zunächst die Approvisionirung der Stadt zu fördern, und auch mit Rücksicht auf die angestrebte Verbindung der dortigen Sommerfrischen der Residenzbewohner mit der Stadt ein nicht unwichtiges Glied der Wiener Lokalbahnen zu werden bestimmt ist, trat an den Gemeinderath die Frage heran, ob und wie weit er dem Projekte seine Unterstützung zuzuwenden geneigt sei, worüber die Verhandlungen derzeit noch in der Schwebe sind.

Von Seite der Staatsverwaltung wurde der Gemeinderath im August 1872 aufgefordert, sich über die Anlage des Wiener Bahnhofes der am 4. Juni 1872 konzessionirten Lokomotiv-Eisenbahn Wien-Blumenau gutachtlich zu äußern. Diese Eisenbahn soll vom Bezirke Landstraße ausgehen und schmalspurig längs des Wiener-Neustädter Schifffahrtskanales, über Lagenburg, Guntramsdorf, Baden und Dornau geführt, von dort bis Pitten eventuell bis Graz, und nach dem neuesten Projekte der genannten Schifffahrtskanal-Akziengesellschaft mit normaler Spurweite bis Novi zum Anschlusse an die kroatisch-türkischen Bahnen fortgesetzt werden. Die Anlage des Wiener Bahnhofes wurde an der Stelle des gegenwärtigen Kanalhafens des Wiener-Neustädter Schifffahrts-Kanales projektirt.

Da es sich um die Durchführung verschiedener, theilweise schon hergestellter, großer Straßenzüge auf dem, zwischen dem bezeichneten Schifffahrts-Kanale, dem Linienwalle beziehungsweise der Gürtelstraße und der Wiener Verbindungsbahn gelegenen wüsten Terrain, und um die zweckmäßige Verbaumung desselben handelte, hat der Gemeinderath in der Sitzung vom 4. September 1872 sich gegen die Anlage des Bahnhofes auf jener Stelle ausgesprochen und gegen den Magistratsantrag weiters beschlossen, daß der Bau des künftigen Bahnhofes in der Nähe der Stadlauer Verbindungseisenbahn, sowie die gänzliche Verlegung des Schifffahrts-Kanales außerhalb der St. Margerlinie anzustreben sei. Der diesfällige Gegenstand ist übrigens noch nicht definitiv ausgetragen, indem wie oben berührt, dem k. k. Handels-Ministerium gegenwärtig ein

neues Bahnprojekt der genannten Gesellschaft vorliegt, worüber sich auszusprechen, dem Gemeinderathe erst Gelegenheit geboten werden wird.

Die Gesuche des Ingenieurs Gustav v. Dreyhausen und der Wiener Bau-gesellschaft um Verleihung einer Konzession zum Baue und Betriebe einer Pferde-Eisenbahn auf der Gürtelstraße, dann die Vorlagen der Industrie-, Forst- und Montaneisenbahn-Gesellschaft für eine schmalspurige Lokomotiv-Eisenbahn im Niveau der Gürtelstraße boten den Anlaß, sich für die Wahl eines Eisenbahn-Systemes auf der genannten Straße zu äußern. Mit dieser Vorlage gelangte zugleich ein Schreiben des k. k. Handels-Ministeriums an den Bürgermeister mit dem Ersuchen, die Schlußfassung des Gemeinderathes über folgende Fragen zu veranlassen: 1. ob die Anlage einer Pferde- oder Lokomotiv-Eisenbahn auf der Gürtelstraße den lokalen Bedürfnissen entsprechender erachtet werde; 2. ob im letzteren Falle die Bahn mit normaler oder schmaler Spur herzustellen wäre, und 3. ob die Führung der Trace und die Uebersetzung der Linien und sonstigen Radialstraßen im Niveau der Gürtelstraße zulässig erscheine. Während der Magistrat nur die Anlage einer Pferde-Eisenbahn für zulässig hielt, sprach sich der Gemeinderath in der Sitzung vom 23. Februar 1872 dahin aus, daß die Anlage einer, mit schmaler Spurweite auszuführenden Lokomotiv-Eisenbahn im Niveau der künftigen Gürtelstraße zweckentsprechend sei, er sich jedoch seine Ingerenz auf die weitere Entwicklung dieser Bahnangelegenheiten wahren müsse. Hiezu muß indeß bemerkt werden, daß die Anschauungen über die Zulässigkeit der Anlage einer Lokomotiv-Eisenbahn im Niveau einer auch vom gewöhnlichen Fuhrwerk benützten Hauptstraße sich seither durch die in anderen Großstädten Deutschlands, namentlich in Berlin gemachten Erfahrungen wesentlich geklärt haben, so daß der Entscheidung des k. k. Handels-Ministeriums, welches aus Verkehrs- und Sicherheitsrücksichten die Anlage von Lokomotivbahnen im Niveau bestehender Straßen für unzulässig erklärt, Berechtigung nicht abzusprechen ist.

Pferde-Eisenbahnen. Diese erlangten in der Verwaltungsperiode 1871—1873 in Wien eine neue bedeutende Ausdehnung. In den Jahren 1871 und 1872 war wohl ein Stillstand in dem Baue neuer Pferdebahnlinien eingetreten; doch schon damals richtete sich das Augenmerk des Gemeinderathes auf die Herstellung solcher Linien, welche zur Förderung des Personenverkehrs im Weltausstellungsjahre sich als nothwendig herausstellten, da die bisher gemachten Erfahrungen gezeigt haben, daß die Pferdebahnen ohne wesentliche Störung der übrigen Kommunikationsmittel die größtmöglichste Anzahl von Personen in der kürzesten Zeit zu befördern im Stande seien.

Bereits in der Sitzung des Gemeinderathes vom 3. November 1871 wurde das erste Projekt der Pferdebahnlinie Ringstraße-Kadeckhybrücke-Löwengasse-Sofienbrücke genehmiget, worauf diese und die Linie Rusdorferstraße-Wallensteinstraße-Nordwestbahn-Praterstern in der Sitzung vom 22. März 1872 als Weltausstellungslinien erklärt und in die sogleich auszubauenden Linien einbezogen wurden. Nachdem der Gemeinderath die Detailprojekte für diese beiden Linien in der Sitzung am 16. Juli 1872 genehmigt hatte, ertheilte die k. k. n.-ö. Statthalterei am 5. September 1872 die Konzession zum Baue dieser Linien der Tramway-Gesellschaft. Bezüglich des Fahrpreises auf diesen Linien entschied sich hierauf der Gemeinderath in seiner Sitzung vom 13. September 1872 dahin, daß derselbe nicht erhöht werden dürfe.

Bedeutende Schwierigkeiten bot die Ausführung der Pferdebahnlinie zum Südbahnhofe. Da die Linie durch die Fasangasse (über den Rennweg) als unpraktisch und jene durch die Heugasse als unausführbar fallen gelassen werden mußte, handelte es sich um die Führung der Trace über die Favoritenstraße, welche ursprünglich von der Ringstraße durch die verlängerte Kärntnerstraße, über die Elisabethbrücke und Wiedner Hauptstraße projektirt war. Es wurde jedoch in Erwägung gezogen, daß die Wiedner Hauptstraße in der, von der Tramway zu befahrenden Strecke gerade am engsten, sowohl der Personen- als der Fuhrwerksverkehr einer der lebhaftesten in Wien sei. Um die Anlage dieser Linie möglich zu machen, hätten 12 Häuser mit einem Gesamtzins-erträgnisse von 80.000 fl. eingelöst und demolirt werden müssen, was aber bis zum Beginne der Weltausstellung nicht ausführbar war, weil der Tramway-Gesellschaft kein Expropriationsrecht zusteht, und zahlreiche Familien und Geschäftsinhaber bei der herrschenden Wohnungsnoth in arge Verlegenheit gerathen sein würden. Nach langen eingehenden Verhandlungen wurde daher mit dem Gemeinderaths-Beschlusse vom 10. September 1872 die Linie vom Kolowratring über die Schwarzenbergbrücke, Lastenstraße, Karls-gasse, Gußhausgasse, Favoritenstraße zur Favoritenlinie mit der Abzweigung durch die Mayerhofgasse über die Wiedner Hauptstraße und Maxleinsdorferstraße zur Maxleinsdorferlinie genehmiget, durch die Karls-gasse provisorisch nur ein Geleise zu legen gestattet, und die Tramway-Gesellschaft verpflichtet, binnen drei Jahren das Definitivum in der Wiedner Hauptstraße im Sinne des Gemeinderaths-Beschlusses vom 1. Oktober 1869 oder in anderer vom Gemeinderathe geeignet erkannter Weise auszuführen.

In dieser Periode bildete sich aus der Wiener Handelsbank und der Wiener Baugesellschaft ein Konsozium mit Herrn Gustav v. Dreyhausen, die sogenannte Bororte-Tramway-Gesellschaft, welche sich zum Zwecke setzte, Pferdebahnlinien in den Bororten Wiens zu errichten, um dieselben theils untereinander theils mit Wien in Verbindung zu setzen und auch die Konzession zu mehreren dieser Linien erhielt. Dieses Konsozium, dessen Rechte später auf die „Neue Wiener Tramway-Gesellschaft“ übergingen, erklärte sich bereit, in Wien alle jene Pferdebahnlinien zu errichten, welche die Wiener Tramway-Gesellschaft nach dem Vertrage vom 7. März 1868 in Wien herzustellen verpflichtet ist, bis dahin aber noch nicht errichtet hatte. Außerdem wollte sie auch auf der Lastenstraße und Gürtelstraße Pferdebahnen anlegen. Der Gemeinderath ging zwar auf diese Anerbieten in dem vorliegenden Umfange, insoweit sie das Gemeindegebiet berührten, nicht ein; sie bestimmten ihn aber in seiner Sitzung vom 22. Oktober 1872 zur Aufforderung an die Wiener Tramway-Gesellschaft, binnen 14 Tagen die bindende Erklärung abzugeben, ob sie in der Lage sei, die Linie zur Verbindung der Alserstraße mit der Lerchenfelderlinie und weiters durch die Kaiserstraße bis zur Mariahilferlinie, dann eine der Linien Stubenring-Stubenthorbrücke-Landstraße Hauptstraße-St. Marzgerlinie oder Kolowratring, Schwarzenberg-Brücke, Rennweg, St. Marzgerlinie mit der Verpflichtung, letztere seinerzeit bis zum Zentralfriedhofe zu verlängern, auszubauen und bis zum 1. Juli 1873 dem Verkehre zu übergeben. Auch wurden die für den Fall einer verneinenden oder nicht entsprechenden Erklärung zu ergreifenden Maßregeln festgesetzt. Die Wiener Tramway-Gesellschaft beeilte sich, die geforderten Erklärungen abzugeben und die

betreffenden Projekte vorzulegen, von denen jenes für die Linie über den Rennweg am 3. Jänner 1873 definitiv genehmigt wurde, worauf die k. k. n.-ö. Statthalterei für diese, sowie für die genehmigte Südbahnlinie am 7. Februar 1873 die Baubewilligung erteilte.

Endlich befürwortete der Gemeinderath in seiner Sitzung vom 27. Dezember 1872 bei dem k. k. Handelsministerium die Konzessionsertheilung an die Wiener Tramway-Gesellschaft für die Linien Favoriten-Biadukt-Himbergerstraße bis an die Grenze des Gemeindegebietes am Wienerberge mit einer Abzweigung in die Berthagasse zu ihren dort befindlichen Stallungen und Remisen, welche sodann im März 1873 erteilt wurden.

Dagegen haben sich die Verhandlungen über die Festsetzung der Linien Alserbachstraße-Perchenfelderlinie bis zur Mariahilferlinie und Stubenring-Landstraßer Hauptstraße, St. Marzgerlinie wegen der sich darbietenden lokalen Schwierigkeiten in die Länge gezogen und werden noch im Jahre 1874 fortgesetzt. Auch die Pferdebahnlinie von der St. Marzgerlinie über die Simmeringer Hauptstraße nach Schwechat, deren Konzessionsertheilung an die Wiener Tramway-Gesellschaft der Gemeinderath in seiner Sitzung am 18. Jänner 1873 beim k. k. Handelsministerium zu befürworten beschloß und für welche nach erteilter Konzession in der Sitzung vom 27. November 1873 das Projekt genehmigt wurde, dürfte im Laufe des Jahres 1874 zur Ausführung gelangen.

Erwähnenswerth ist übrigens hier noch der Versuch, die Pserdeisenbahn zum Lastentransport zu verwenden, welcher sich aufs Vollkommenste bewährte. Es wurde nämlich im Frühjahr 1872 das gesammte Erdreich der Bastei, auf welchem sich das Paradiesgärtchen befand, und welches wegen Erbauung des neuen Hof-Schauspielhauses zu demoliren war, in einer Menge von 5—6000 Kubiklastern bis hinter den Nordbahnhof in den Prater verführt, zu welchem Zwecke die Anlage provisorischer Geleise bei jener Bastei zur Ringstraße, sowie vom Praterstern durch die Forstmeisterallee zum Nordbahnhofe vom Gemeinderathe genehmigt wurde. Die Verführung geschah mittelst Lowries, welche $\frac{3}{4}$ Kubiklastern faßten. Die Arbeit wurde binnen kurzer Zeit ohne irgend welchen Unfall oder einer Verkehrsstörung vollendet.

Zu welchem Zeitpunkte diese neu zugewachsenen Linien eröffnet wurden, darüber enthält die Tabelle I die näheren Daten.

Tabelle I.

Bezeichnung der Linien	Eröffnungstag	Geleiselänge
Nadelgylbrücke-Löwengasse-Sofienbrücke	4. März 1873	1709 Wiener Klafter
Sofienbrücke-Rondeau	1. Mai 1873	1506 " "
Biadukt-Westportal	1. " "	1009 " "
Wallensteinstraße	2. " "	4064 " "
Südbahn	30. " "	3961 " "
Rennweg	21. Juli 1873	2316 " "
Matsleinsdorferstraße	31. Oktober 1873	1522 " "
Zweites Geleise in der Ottakringer Hauptstraße . .		451 " "

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Länge der Geleise der Wiener Tramway

	in Wien	außer Wien
1871	14.259	8223 Wiener Kloster
1872	14.859	8223 " "
1873	29.091	9929 " "

war, hatte sich daher unter dem Einflusse der Weltausstellung die Ausbreitung der Pferdebahn in Wien im Jahre 1873 verdoppelt, wobei noch in Betracht zu ziehen ist, daß von der Geleiselänge per 29.091^o nur 2515^o auf die beiden zum Weltausstellungsplatz gebauten und nur für die Dauer der Ausstellung bewilligten Strecken im Prater entfallen. Nach deren Schluß wurde überdies die Linie von der Sofienbrücke bis zum Rondeau vollständig aufgelassen und blos die Linie vom Praterstern bis zur Maschinenhalle bis auf Weiteres belassen.

Durch diese Vermehrung der Linien war es möglich, daß auch der Betrieb, wie die hier nach Daten der Gesellschaft gebotene Uebersicht zeigt (Tabelle II), so bedeutende Dimensionen annehmen konnte.

Tabelle II.

Betriebsjahr	Anzahl der Wägen			A n z a h l						Länge der Bahnen in Meilen	
	im Bestige	im Betriebe		der Kutscher, Vorreiter, ohne Stallungen		der Expeditoren und Kondukteure		der Pferde			der beförderten Personen
		geringste	größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste	größte		
1871	340	88	155	206	238	181	234	899	1082	12,547.676	2.88
1872	413	94	157	267	301	199	271	956	1197	15,135.909	2.88
1873	554	120	320	334	585	276	475	1147	2200	31,115.130	4.61725

Die Gesellschaft hatte sich übrigens auf eine weit größere Leistungsfähigkeit eingerichtet. Man hatte bei Anschaffung der Betriebsmittel auf eine tägliche Beförderung von 300.000 Personen gerechnet, während die Höhe der beförderten Personen nur an einem Sonntag die Ziffer von 220.000 erreichte und die tägliche durchschnittliche Personenzahl 120.000 betrug.

Dem Wunsche der Wiener Tramway-Gesellschaft um Revision des zwischen ihr und der Gemeinde bestehenden Vertrages vom 7. März 1868 — eine Angelegenheit, welche seit dem Jahre 1869 Gegenstand eingehender Verhandlungen war — entsprach der Gemeinderath am 16. Februar 1872 in mehreren Punkten. So verzichtete er im Interesse der Förderung des Ausbaues der Linien auf die jährliche fünfprozentige Abgabe von dem Brutto-Erträgnisse und setzte an diese Stelle eine von fünf zu fünf Jahren veränderliche Pauschalsumme. Für die nächsten fünf Jahre wurde dieselbe auf jährliche 70.000 fl. festgestellt. Eine Erhöhung des Fahrpreises auf den vertragsmäßig zum Baue übernommenen Linien wurde entschieden verweigert. Jedoch behielt er sich vor, mit der Gesellschaft wegen Bestimmung des Fahrpreises auf den nicht vertragsmäßigen, aus Anlaß der Weltausstellung zu erbauenden Linien eine Vereinbarung über den Fahrpreis

während der Dauer der Weltausstellung zu treffen. Für den Fall, daß die Gesellschaft binnen sechs Wochen diese neuen Linien nicht bauen und in Betrieb setzen würde, erklärte der Gemeinderath, hiefür eine Offertverhandlung auszuschreiben. Zu diesen Abänderungen des Vertrages gab auch die Gesellschaft ihre Zustimmung und auf Grundlage späterer Vereinbarung sollte die Erhöhung des Fahrpreises nur auf den ausschließlich von den Besuchern der Weltausstellung zu benützenden Strecken eintreten, nämlich: a) auf der Strecke von der Prater-Gürtelstraße bei der Sofienbrücke bis zum Weltausstellungsplatz beim Rondeau und b) auf der hinter dem Verbindungsbahn- Viadukte von der Schwimmschul-Allee abzweigenden Linie bis zur Maschinenhalle.

Wenige Wochen vor Eröffnung der Weltausstellung — am 8. April 1873 — war die Wiener Tramway-Gesellschaft bei der Gemeinde um nachstehende Begünstigungen während der Weltausstellung eingeschritten und zwar: 1. um die Einlegung von Wechsellern an mehreren Stellen der Ringstraße und des Praters; 2. um die Aufhebung der bisher üblichen Umsteigekarten für die Zeit vom 1. Mai bis Ende Oktober 1873; 3. um Abänderung der Fahrordnung. Während dieses Gesuch dem Magistrate zur Berichterstattung vorlag, hatte die k. k. nieder-österreich. Statthalterei die Wiener Tramway-Gesellschaft aufmerksam gemacht, daß ihr die Entscheidung, beziehungsweise Genehmigung der beabsichtigten Vorkehrungen, als im Interesse des öffentlichen Verkehrs gelegen, zukomme. Als die Gesellschaft, dieser Aufforderung Folge leistend, das gleiche Gesuch bei der k. k. n.-ö. Statthalterei überreicht hatte, wurde ihr von der letzteren, ohne weiteres Einvernehmen mit der Gemeinde, die Bewilligung zur Einlegung von Wechsellern an mehreren Punkten der Ringstraßen- und Pratertracen, die Aufhebung der Umsteigekarten und die Abänderung der Fahrordnung ertheilt.

Obwohl sich der Gemeinderath der Ueberzeugung nicht verschließen konnte, daß Angesichts der Anforderungen, welche zur Zeit der Weltausstellung an das wichtigste Transportmittel — die Wiener Tramway — gestellt werden, dieser Unternehmung besondere Zugeständnisse gemacht werden müßten, so glaubte er doch, im Einklange mit der Ansicht des Magistrates, in diesem Vorgehen der k. k. Statthalterei einen Eingriff in seine vertragsmäßig erworbenen Rechte zu erblicken. Ueber Antrag des Magistrates beschloß daher der Gemeinderath, gegen diesen Erlaß der k. k. nieder-österreich. Statthalterei den Rekurs an das k. k. Handelsministerium zu ergreifen. Er wurde jedoch am 25. April 1873 zurückgewiesen. Auch eine neuerliche, dagegen gerichtete Vorstellung hatte keinen Erfolg; es wurde ihr gleichfalls mit dem Erlasse vom Juni 1874 keine Folge gegeben.

Nach Eröffnung der Weltausstellung forderte der Gemeinderath (Sitzung vom 2. Mai 1873) die Wiener Tramway-Gesellschaft auf, nach allen Richtungen des Gemeindegebietes direkte Fahrten (ohne Wagenwechsel) einzuführen, wozu sich diese auch bereit erklärte; am 15. Mai 1873 wurden solche Fahrten von 15 zu 15 Minuten auf jeder Trace eingeführt, wozu die k. k. nieder-österreich. Statthalterei nachträglich die Bewilligung ertheilt hatte.

Die Erfahrungen bei der Anlage und beim Betriebe der Pferde-Eisenbahnen wurden nicht unbeachtet gelassen und riefen mehrere Bestimmungen hervor, welche nach beiden Richtungen hin Verbesserungen herbeizuführen zum Zwecke hatten. So

wurde zur Behebung der nicht ungerechtfertigten Beschwerden über die durch die Anlage der Pferdebahnen herbeigeführte Verschlechterung des Straßenpflasters vom Gemeinderathe in der Sitzung vom 3. Oktober 1871 beschlossen, die Wiener Tramway-Gesellschaft aufzufordern: 1. bei Neupflasterungen, sowie bei Pflasterreparaturen darauf zu sehen, daß die Oberfläche der Steine genau mit der Schienenoberfläche zusammentreffe; 2. die auffallend gewölbte Ueberhöhung der Auspflasterungen zwischen den Schienensträngen zu vermeiden und 3. die sogenannten Zungen an den Kreuzungspunkten, insoweit dieselben wegen zu geringer Breite zu einer soliden Auspflasterung nicht geeignet sind, aus geripptem Gußeisen herzustellen.

Aus demselben Grunde hatte auch der Gemeinderath am 2. Jänner 1873 das Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft in den Straßen, wo Pferdebahngeleise bestehen, die geradlinige Pflasterung einzuführen, abgewiesen und angeordnet, daß es in der Regel bei der, eine bessere Spannung bewirkenden fischgrätenförmigen Pflasterung zu verbleiben habe, die geradlinige Pflasterung aber nur an dazu geeigneten Stellen angebracht werden dürfte, wozu von Fall zu Fall die Bewilligung anzusuchen sei.

Zur Verhütung der Ueberfüllung der Tramway-Waggons und von Unfällen beim Auf- und Absteigen wurden zahlreiche Verhandlungen gepflogen und Aufträge an die Unternehmung erlassen, ohne daß es bisher gelingen konnte, diesem Uebelstande wirksam abzuhelfen, wobei sich der Gemeinderath der Ueberzeugung nicht verschließen konnte, daß, insolange das Publikum nicht selbst zur Handhabung der Fahrordnung mitwirkt, in dieser Beziehung ein Erfolg wohl nicht erzielt werden wird.

Ueber wiederholtes Einsprechen erwarb die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft mit Zustimmung des Gemeinderathes im Gemeindegebiete der Stadt Wien für folgende Pferdebahnlinien die Konzession: 1. vom Südbahn-Viadukte außer der Magleinsdorferlinie bis zur Wienergrenze bei der Spinnerin am Kreuz mit der Fortsetzung bis Inzersdorf (Gemeinderaths-Beschluß vom 28. Jänner 1873) und 2. in der neuen Donaustadt (Beschluß vom 18. März 1873), von welchen Linien aber noch keine in Angriff genommen wurde. Die Thätigkeit dieser Gesellschaft hatte sich bisher auf den Bau und die Inbetriebsetzung von Pferdebahnen in den Vororten konzentriert.

Lohnfuhrwerk. Der Stand des für den Personen- und Frachttransport in Wien bestimmten Lohnfuhrwerkes war:

Tabelle III.

Im Jahre	Diaker	Einspanner	Stellwägen	Stadt-Lohnwägen	Kleinfuhrwägen	Bierwägen	Fleischerwägen
1870	732	765	909	147	569	581	789
1871	739	766	875	150	768	583	826
1872	1124	1358	963	233	860	705	850
1873	1260	1463	1121	197	866	705	908

woraus sich ergibt, daß in den Jahren 1871—1873 eine Vermehrung des Personenzuhrwerkes und zwar:

bei den Fiakern um	521
„ „ Einspännern um . . .	697
„ „ Stellwägen um . . .	246
„ „ Stadtlohnwägen um . .	47

eintrat. Für den Aufschwung des Geschäftsverkehrs ist es übrigens bezeichnend, daß sich auch bei dem Frachtenlohnwerke (Kleinfuhrleute, Bierwägen und Fleischerwägen) das Bedürfnis einer beträchtlichen Vermehrung und zwar:

bei den Kleinfuhrleuten um	197
„ „ Bierwägen um	124
und „ Fleischerwägen um	119

gezeigt hat.

In ganz besonderem Zusammenhange mit den sozialen Verhältnissen der Jahre 1871—1873 steht der Zuwachs an Stadtlohnwägen, der sogenannten unnummerirten Fiaker, die ein beliebtes Fahrmittel für solche Personen wurden, welche an die Haltung eigener Equipagen nicht gebunden sein wollten.

Die außerordentliche Vermehrung des eigentlichen, an eine Konzession gebundenen Platzfuhrwerkes (Fiaker, Einspänner, Omnibus und Stellwagen) wurde dadurch herbeigeführt, daß es in Folge des Aufschwunges des Verkehrs und der sich Angesichts der Weltausstellung noch mehr steigenden Bedürfnisse nothwendig geworden war, von der früheren, über ausdrückliche Anordnung des Ministeriums des Innern eingeführten Beschränkung bei der Ertheilung von Konzessionen abzugehen und überhaupt eine Reform des Platzfuhrwerkes in Angriff zu nehmen. Nach welchen Gesichtspunkten diese Reform durchzuführen wäre, äußerte sich der Gemeinderath durch mehrere, am 15. März 1872 gefaßte Beschlüsse.

Die Mehrzahl der Vorschläge erhielten, insoweit sie den Betrieb der Fiaker und Einspänner-Wägen betrifft, in der mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 10. November 1872 publizirten neuen Fiaker- und Einspänner-Ordnung Anwendung, welcher, was bisher nicht der Fall war, auch die sogenannten (ein- und zweispännigen) Linienfuhrwerke unterstellt wurden. Im Hinblick auf die außerordentlichen Verhältnisse während der Weltausstellung wurde diese Ordnung über Vorstellung der Genossenschaft mit dem Statthalterei-Erlasse vom 15. März 1873 in der Richtung abgeändert, daß eine Erhöhung der Fahrpreise für die Dauer der Ausstellung eintrat, wogegen den Besitzern dieser Lohnfuhrwerksgattung die Verpflichtung auferlegt wurde, den Betrieb ihres Geschäftes auf die Zeit von 5 Uhr Morgens bis 11 Uhr Nachts auszudehnen. Zur Aufstellung der neu zugewachsenen Fiaker und Einspänner hatte der Magistrat im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion nicht nur die Zahl der auf den bestehenden Standplätzen aufgestellten Fuhrwerke, sondern auch die Zahl der Standplätze selbst in der Stadt und den Vorstadtbezirken vermehrt. Die wesentlichen Aenderungen der neuen Fiaker- und Einspännerordnung erstreckten sich auf Freigebung der Konzessionen für das Platzfuhrwerk, die Einführung von Doppelnummern für die Zeit der Weltausstellung mit Rücksicht aller Kommunalgebühren und von Metallmarken zur Sicherung von Wägen für das reisende Publikum bei Ankunft auf den Eisenbahnen und Bestellung

eigener Kommissäre hiefür auf den Perrons der Bahnhöfe, mit deutlicher Kennzeichnung derselben und ihrer Amtskafale; ferner auf die Einführung von, einen Auszug der Taxbestimmungen enthaltenen Fahrbillets, welche auf der Rückseite mit einem Formulare zur Bezeichnung der Nummer des Wagens, des Namens des Beschwerdeführers, der Ursache der Beschwerde und der Adresse der Polizei-Direktion versehen war, um im Falle eines Anstandes sogleich mittelst Post an die Polizeibehörde übersendet werden zu können, auf die Aufnahme der Bestimmung in die Fahrtaxe, daß jeder gemietete Lohnwagen den Aufstellungsplatz sofort verlassen muß, um der so häufigen Fahrtverweigerung unter dem Vorwande angenommener Bestellung vorzubeugen, — und auf die Einführung strenger Maßregeln bei jeder Art von Taxüberschreitungen.

Durch die Auflassung der Beschränkungen bei der Verleihung von Lizenzen wurde die Eingangs ausgewiesene Vermehrung der Fiaker und Einspänner erzielt. Dieser Erfolg entsprach aber bei weitem nicht den daran geknüpften Erwartungen und weil vor Eröffnung der Ausstellung die Besorgniß vorhanden war, daß ein Mangel an Verkehrsmitteln eintreten könnte, so forderte der Magistrat am 15. März 1873 mittelst Kundmachung die Fuhrwerksunternehmer der bedeutenderen inländischen Städte, wie in Prag, Graz, Linz u. s. w. auf, sich um Konzessionen zu bewerben — ein Schritt, welcher jedoch ebenfalls von keiner Wirkung war. Wie groß der Personentransport dieser Fuhrwerksgattungen war, darüber fehlt jeder verläßliche Anhaltspunkt.

Bezüglich des Omnibusdienstes wurde der Beschluß gefaßt, dahin zu streben, daß ausschließlich Gesellschaftswägen, welche nur von rückwärts bestiegen werden können, und in denen nicht geraucht werden darf, neu eingeführt werden. Auch legte die Ministerial-Kommission bezüglich der Regelung des Fuhrwerkswesens ein besonderes Gewicht darauf, aus Passagerrückichten nur den achtstizigen Stellwägen die Fahrt in und durch die innere Stadt zu gestatten und den Stellfuhr-Inhabern, welche besondere Ausstellungswägen neben ihren Lizenznummern in Verkehr bringen — konform mit der Bestimmung für die Fiaker und Einspänner — für diese keine Gebühren (Stempel, Platzzins, Platzreinigungs-Gebühren) aufzuerlegen. Die magistratische Kundmachung vom 13. März 1873, womit die Fuhrwerksbesitzer fremder Städte zur Aufstellung von Wägen während der Dauer der Weltausstellung aufgefordert wurden, bezog sich auch auf die Omnibusse. Es war aber nur eine ausländische Unternehmung, die Pariser Omnibusgesellschaft, diesem Rufe gefolgt und hatte 20 Omnibusse nach Pariser Muster nach Wien gebracht. Wiewohl die Unternehmung von Seite der Behörden kräftig unterstützt wurde, stellte sie den Betrieb mit einem beträchtlichen finanziellen Verlust noch vor Schluß der Ausstellung ein.

Das Omnibuswesen war größentheils in den Händen der neuen Wiener Omnibusgesellschaft, welche sich im Juni 1872 mit der bestandenen Wiener allgemeinen Omnibus-Aktiengesellschaft fusionirt und in ihrer neuen Gestaltung mit dem Statthaltereie-Erlasse vom 10. Juni 1872 die erforderliche Gewerbskonzession unter gleichzeitiger Zugestehung einer Fahrpreis-Aufbesserung und mit der Bedingung erworben hatte, daß die im Betriebe stehenden Lizenzen des alten Unternehmens bis längstens 1. September 1872 auf 400 Wägen erhöht und bis 1. April 1873 weitere 300 Wägen, somit im Ganzen

700 Wägen in Betrieb gesetzt werden. Diesen Bedingungen entsprach auch die Gesellschaft. Am 1. Mai 1873 trat der neue, von der k. k. nieder-österreich. Statthalterei am 3. April 1873 genehmigte Fahrplan in's Leben. Die übrigen Stellfuhr-Inhaber, im Ganzen mit 265 Wägen, welche zumeist den Verkehr in die Vororte vermitteln, konnten zu einer wesentlichen Vermehrung dieser Fahrmittel nicht vermocht werden.

Ueber die Einrichtung der Omnibusse ist noch zu erwähnen, daß die neue Gesellschaft von der früheren Form der Wägen, bestehend aus zwei Koupés für 12 Personen zum Einsteigen von der Seite, ganz abkam und eintheilige Wägen, mit der Eingangsthüre an der Rückseite einführte, welche für 10 und 12 Personen eingerichtet und am Dache mit Imperiale's für 8 Sitze versehen sind. Ebenso wurde von der Gesellschaft die Anzahl der sogenannten Schnellfahrer für Bahnhoffahrten auf 200 vermehrt. Das von ihrer Vorgängerin vorgelegte und von dem Gemeinderathe sowie von der k. k. nieder-österreich. Statthalterei im Prinzipie angenommene Projekt eines Korrespondenzdienstes wurde von der neuen Gesellschaft bei der Unmöglichkeit der Auffindung eines geeigneten Zentral-Knotenpunktes zurückgezogen und diese Angelegenheit mit Rücksicht auf den Massenverkehr während der Weltausstellung von behördlicher Seite für diese Ausnahmszeit vertagt.

In den Tabellen IV und V folgt die Zahl der in Betrieb gestandenen Omnibusse und Stellwägen, der in den einzelnen Monaten jedes Jahres beförderten Personen und des verwendeten Betriebspersonales. Es geht daraus hervor, daß während der Weltausstellung weit weniger Omnibusse und Stellwägen im Betriebe waren, als Lizenzen hiefür bestanden.

Ausweis über den Betrieb der Omnibusse in den Jahren 1871, 1872 und 1873.

Tabelle IV.

Gemeinde-Verwaltung Börsen.

1871 Monat	Omnibusse waren täglich im Betriebe	Personen wurden durch- schnittlich täglich be- fördert	Personal wurde hiezu täglich verwendet	1872 Monat	Omnibusse waren täglich im Betriebe	Personen wurden durch- schnittlich täglich be- fördert	Personal wurde hiezu täglich verwendet	1873 Monat	Omnibusse waren täglich im Betriebe	Personen wurden durch- schnittlich täglich be- fördert	Personal wurde hiezu täglich verwendet
Jänner	265	31.898	886	Jänner	276	28.322	891	Jänner	336	44.609	1552
Februar	265	37.036	893	Februar	276	30.288	891	Februar	345	43.621	1600
März	267	36.270	893	März	300	44.407	899	März	391	49.680	1635
April	292	45.200	888	April	324	50.758	901	April	451	60.680	1845
Mai	293	58.838	889	Mai	337	62.762	922	Mai	548	62.761	2274
Juni	306	51.944	910	Juni	340	55.521	953	Juni	634	77.120	2360
Juli	325	53.773	920	Juli	334	49.290	927	Juli	639	73.860	2183
August	320	48.385	900	August	333	49.567	925	August	616	67.487	2334
September	310	52.111	900	September	354	53.944	1092	September	604	76.297	2010
Oktober	292	41.333	876	Oktober	351	45.044	1083	Oktober	588	74.328	2079
November	283	38.325	864	November	345	49.251	1059	November	557	71.408	1602
Dezember	268	28.586	863	Dezember	331	42.524	929	Dezember	348	41.281	1427

38

Ausweis über den Betrieb der Stellfuhrwägen in den Jahren 1871, 1872 und 1873.

Tabelle V.

Post-Nr.	Jahrgang 1871			Post-Nr.	Jahrgang 1872			Post-Nr.	Jahrgang 1873					
	Anzahl der Wägen	Betriebs-Personal	Beförderte Personen-zahl per Monat		Anzahl der Wägen	Betriebs-Personal	Beförderte Personen-zahl per Monat		Anzahl der Wägen	Betriebs-Personal	Beförderte Personen-zahl per Monat			
1	Monat Jänner .	113	315	202.659	1	Monat Jänner .	113	315	214.304	1	Monat Jänner .	127	350	247.617
2	„ Februar .	113	315	200.064	2	„ Februar .	113	315	213.043	2	„ Februar .	129	354	245.476
3	„ März . .	114	318	214.939	3	„ März . .	114	318	220.611	3	„ März . .	138	382	278.981
4	„ April . .	114	318	219.663	4	„ April . .	114	318	223.771	4	„ April . .	139	384	295.655
5	„ Mai . .	172	460	426.937	5	„ Mai . .	179	478	467.641	5	„ Mai . .	217	575	558.484
6	„ Juni . .	172	460	441.871	6	„ Juni . .	182	482	484.267	6	„ Juni . .	225	590	597.592
7	„ Juli . .	172	460	446.477	7	„ Juli . .	183	483	483.177	7	„ Juli . .	243	638	671.990
8	„ August .	172	460	444.802	8	„ August .	183	483	475.414	8	„ August .	246	646	697.027
9	„ September	172	460	430.953	9	„ September	185	488	475.291	9	„ September	247	646	702.508
10	„ Oktober .	114	318	227.258	10	„ Oktober .	122	340	253.868	10	„ Oktober .	195	513	563.593
11	„ November	114	318	213.340	11	„ November	122	240	245.777	11	„ November .	167	447	331.219
12	„ Dezember .	114	318	208.831	12	„ Dezember .	122	340	244.320	12	„ Dezember .	167	447	320.333
Summe . . .		1656	4520	3,677.794			1732	4600	4,001.484			2240	5972	5,510.475

Nach den von der Neuen Omnibus-Gesellschaft gelieferten Daten beförderte diese im Jahre 1871: 15,710.970, 1872: 16,850.340 und 1873: 22,293.960 Personen. Nach Angabe der Genossenschaft der Stellfuhr-Inhaber wurden mittelst Stellwägen befördert im Jahre 1871: 3,677.794, 1872: 4,001.484, 1873: 4,510.475 Personen. Der Transport mit Omnibussen und Stellwägen belief sich daher im Jahre 1871: 19,388.764, 1872: 20,851.824, 1873: 26,804.435 Personen und mittelst Pferdebahnen, Omnibussen und Stellwägen im Jahre 1871: 31,936.44, 1872: 35,987.733, 1873: 57,919.565 Personen. Im Jahre 1873 hatte daher der Personen-transport der Pferdebahnen, jene der Omnibusse und Stellwägen weit überflügelt. Die Einbringung älterer Rückstände, welche sich zu Ende 1871 auf 45.962 fl. 26 1/2 fr. beliefen, wurde durch die Einflußnahme bei Verleihung neuer Lizenzen wesentlich erleichtert. Diese Rückstände, welche mit Ende 1872 nur mehr 22.147 fl. 13 1/2 fr. betrugten, dürften mit Ende 1873 den Betrag von 15.000 fl. kaum mehr überschritten haben.

Mit der erwähnten Vermehrung des Lohnfuhrwerkes war aber auch ein nicht unbedeutendes Mehrerträgniß an Lizenzgebühren für den Armen-Versorgungsfonds verbunden. Diese Finanzquelle ergab im Jahre 1871 den Betrag von 81.477 fl. 39 fr., im Jahre 1872 hingegen den Betrag von 105.411 fl. 38 1/2 fr. und im Jahre 1873 die Summe von 108.656 fl. 3 fr.; es zeigt sich daher während dieser dreijährigen Periode eine stetige Zunahme dieser Gebühren.

Dienstmänner und Dienstmanns-Institute. Um eine, künftigen Streitigkeiten zwischen den drei bestehenden Dienstmanns-Instituten nach Möglichkeit vorbeugende und die Interessen des Publikums thunlichst fördernde Regelung des öffentlichen Platzdienstes anzubahnen, wurde mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 31. Dezember 1866 die Maximal-Zahl der öffentlichen Platzdiener auf 1400 festgesetzt, wovon auf das Dienstmanns-Institut des Dr. Folkmann 500, auf jenes des William Falk 200 und auf jenes der Stadtträger 700 entfielen.

Im Jahre 1872 zog der Magistrat über Anregung der Dienstmanns-Instituts-Inhaber im Hinblick auf die vermehrte Bevölkerung, den frequenteren Verkehr und die bevorstehende Weltausstellung eine Vermehrung dieser Institute in Erwägung und hatte sich im Ganzen für eine Vermehrung um 600 Mann ausgesprochen. Allein die k. k. n.-ö. Statthalterei entschied sich mit Erlaß vom 12. Oktober 1872 im Einklang mit dem Ansuchen der Dienstmanns-Instituts-Inhaber und des Garantie-Institutes der Stadtträger für eine Verdoppelung der bestehenden Zahl von Dienstmännern und bewilligte die Erhöhung des Mannschaftsstandes des Dr. Folkmann von 500 auf 1000, jene des W. Falk von 200 auf 400 und jene der Stadtträger von 700 auf 1400 Köpfe unter der Bedingung, daß die Vermehrung des Mannschaftsstandes allmählig und jedenfalls bis zum Beginne der Weltausstellung zu erfolgen habe, worauf die k. k. Polizeidirektion im Einvernehmen mit dem Magistrate die Verteilung der Mannschaft auf die Aufstellungsplätze vornahm.

Am 3. Oktober 1872 hatte der Magistrat im eigenen Wirkungskreise dem Herrn Jakob Fronz die Konzession zur Errichtung eines Dienstmanns-Institutes für den

Wiener Gemeindebezirk unter der Bezeichnung: „Stadt-Kourier“ mit einem Mannschafftsstande von 200 Köpfen verliehen und mit dem Beschlusse vom 11. April 1873 den Stand über Ersuchen des Instituts-Inhabers gleichfalls von 200 auf 400 Köpfe erhöht, so daß sich die Gesamtanzahl der Wiener Dienstmänner auf 3200 Köpfe belaufen sollte.

Die Vermehrung der Dienstmänner hatte übrigens für die Instituts-Inhaber nicht den gehofften Erfolg. Ein Theil der Mannschaff der Dienstmänners-Institute verließ ihr Dienstverhältniß und bewarb sich um eine Konzession zum Betriebe des Dienstmännergewerbes als Stadträger, welche ihr in den Fällen gesetzlicher Eignung nicht verweigert wurde. Durch die in Folge dieser Verhältnisse seit Jänner 1872 bis August 1873 erteilten neuen Konzessionen — in der Zahl von 622 — erreichten die Stadträger nahezu die normirte Zahl von 1400 Köpfen, während im Folkmann'schen Institute bis jetzt gar keine und in den zwei anderen Instituten eine kaum nennenswerthe Vermehrung erfolgt ist.
