

XVIII. Verkehrswesen.

(Mit 2 Tabellen.)

Eisenbahnen. Nachdem die kaiserl. Regierung mit dem Gesetze vom 14. April 1877 die Ermächtigung zum Baue der Donau-Uferbahn auf Kosten des Staates erwirkt hatte, fand in der Zeit vom 9. bis 17. August 1876 die politische Begehung in Bezug auf die Trace der Donau-Ufer- und der Lagerhausbahn statt. Erstere zweigt bei der Stadlauerbrücke von der Staatsbahn ab, zieht sich in einer Entfernung von $25\frac{1}{2}$ Klafter parallel zur Donauquaigräte aufwärts des Stromes und überjetzt unterhalb des Sperrschiffes den Donaukanal, um in den Bahnhof der Franz-Josefsbahn einzumünden. Der Gemeinderath gab zur Anlage unter der Bedingung seine Zustimmung, daß die Bahn beim Uebergange keine Absperrung erhält und, wenn auch eingleisig angelegt, doch Sorge getragen werde, daß in Zukunft noch drei Geleise hergestellt werden können. Da das vierte Geleise in die unten parallel zum Quai projektire Quaistraße fällt, so richtete der Gemeinderath eine Vorstellung an das k. k. Handelsministerium und die Donau-regulirungs-Kommission, damit diese Quaistraße zur Vermeidung einer eventuellen späteren Schmälerung schon jetzt umgelegt werden wolle. — Bei der Tracirung der Verbindungsbahn zwischen der Nordbahn und der Donau-Uferbahn legte die Gemeinde Gewicht darauf, daß der eine erforderliche Durchlaß in einer Breite von sechs Klaftern hergestellt werde.

Im Jahre 1873 fand eine kommissionelle Verhandlung wegen Anlage eines Bahnhofes der Kaiserin-Elisabethbahn an der Lände in Kaiser-Ebersdorf statt. Der Gemeinderath hatte in Vertretung des dem Armenverorgungsfonde gehörigen Gutes Kaiser-Ebersdorf seine Zustimmung an mehrere Bedingungen geknüpft, welche eine Umarbeitung des Projektes von Seite der Direktion der Elisabeth-Westbahn zur Folge gehabt hatten. Am 10. April 1874 wurden hierauf die Verhandlungen wieder aufgenommen, wobei sich aber zeigte, daß die Ansprüche der Gemeinde nur theilweise Berücksichtigung fanden. Hierauf erklärte der Gemeinderath am 11. August 1874, zur projektirten Bahnhofsanlage nur dann seine Zustimmung geben zu können, wenn 1. der stromaufwärts gelegene Flügel des provisorischen Gebäudes nach Beendigung der Donauregulirungs-Arbeiten kassirt und der Grund der Gemeinde im planirten Zustande übergeben, 2. in der Mitte des Bahnhofstranges eine acht Klafter breite Straße angelegt, 3. die Bewilligung zur Durchführung der Kanäle durch den Bahnhofkörper ertheilt, 4. die Ufergeleise auf das Maß unbedingter Nothwendigkeit beschränkt und 5. das freie Eigenthumsrecht der Gemeinde an der Lände mit dem Vorbehalte der Verpachtung derselben an die Elisabeth-Westbahn aufrechterhalten, und 6. der Neubach geregelt werde.

Als es sich um die Anlage des Bahnhofes der Kaiser Franz Josefs-Bahn handelte, hatte die Gemeinde im Jahre 1868 das Zugeständniß einer Näherrückung desselben gegen die Stadt mit der eingegangenen Verpflichtung erwirkt, unter den für die Staatsgaranzie festgesetzten Bedingungen die Garanzie für das Erträgniß einer halben Million Gulden mit 25.000 fl. in Silber zu übernehmen, das ist in der Höhe jener Summe, um welche sich nach Angabe der Gesellschaft durch die Verlegung des Bahnhofes innerhalb der Verzehrungssteuerlinie die Kosten der Anlage vertheuerten. Ueber Aufforderung Sr. Erz des Herrn k. k. Handelsministers hatte die Gemeinde Wien für die Jahre 1872, 1873 und 1874 einen Garanziebeitrag in dem Gesamtbetrage von 64.375 fl. zu leisten.

Lokalbahnen. Die hohe Bedeutung von Lokalbahnen für den Aufschwung des Verkehrs bestimmte den Gemeinderath im Jahre 1874 zahlreiche ihm vorgelegte Projekte einer sehr eingehenden Beurtheilung zu unterziehen und darüber dem k. k. Handelsministerium ein Gutachten vorzulegen, jedoch mit der Erklärung, daß seine Anschauungen nur eine prinzipielle Bedeutung haben und seine Zustimmung zur Ausführung des einen oder anderen Projektes wesentlich davon abhängen werde, daß die Konzessionswerber genügende Bürgschaften für die Erfüllung aller jener Bedingungen bieten werden, welche der Gemeinderath in öffentlichem Interesse zu stellen Veranlassung haben werde.*) In einer am 28. Mai 1874 abgehaltenen Konferenz aller zur Mitwirkung bei derlei Angelegenheiten berufenen Organe hatte der Herr k. k. Handelsminister erklärt, daß er unter Berücksichtigung der verschiedenen Meinungen und des Gutachtens der Gemeinde Wien durch die Organe der Regierung ein neues Projekt ausarbeiten lasse. Wie weit die Arbeiten bisher gediehen, darüber gelangte die Gemeinde nicht in Kenntniß.

Inzwischen wurde die Gemeinde aufgefordert, sich über das Projekt einer Lokalbahn zu äußern, welches von Seite eines Herrn A. Vikot de Rimy in Vertretung des Herrn Geiger überreicht wurde. Mit demselben wird beabsichtigt, die Hochwässer des Wienflusses bei Hütteldorf in die Kiefing abzuleiten und im Wienbette eine normalspurige, doppelgleisige Bahn anzulegen, welche das Hauptzollamt berühren und von dort in der Fortsetzung nächst dem Franz Josefs-Quai zur Kaiser Franz Josefs-Bahn führen soll. Da dieses Projekt im Wesentlichen mit jenem übereinstimmt, welches im Jahre 1874 Baron Schwarz vorlegte, ja selbst erhebliche Verbesserungen enthielt, so sprach sich der Gemeinderath am 8. Februar 1876 zu dessen Gunsten aus, vorbehaltlich jener Abänderungen, welche sich bei den näheren Erhebungen als nothwendig herausstellen würden. Bei der am 30. April 1877 im k. k. Handelsministerium abgehaltenen kommissionellen Berathung über das Geiger'sche Projekt eines Wienfluß-Hochwasser-Ableitungskanals gaben die Vertreter der Gemeinde mit Ermächtigung des Gemeinderathes die Erklärung ab, daß dieser im Allgemeinen mit dem Projekte sich einverstanden erkläre, sich jedoch die Prüfung des Detailprojektes im Interesse der Hintanhaltung von Ueberfluthungen im Territorium Wiens und der Sicherung der Hochquellenleitung und des Fondsgutes Kaiser-Ebersdorf, welche von dem neuen Bette des Wienflusses berührt werden, vorbehalte.

*) Vergl. die Gemeindeverwaltung der Stadt Wien für die Jahre 1871—1873, S. 579.

Donau-Oder-Schiffahrtskanal. Die Herstellung eines direkten schiffbaren Wasserweges zwischen der Donau, March und Oder, eine Idee, welche schon vor mehr als 150 Jahren die fachmännischen Kreise beschäftigte, wurde von der kaiserlichen Regierung neuerdings angeregt. Diese ließ von anerkannten hidrotechnischen Kapazitäten ein Projekt ausarbeiten, welches die Verbindung der Donau und der Oder mittelst eines ganz selbstständigen, 36.4 Meilen langen, künstlichen Kanals bezweckt und erwirkte im Jahre 1872 vom Reichsrathe die Ermächtigung, bei Ertheilung der Konzession zum Baue und zum Betriebe eines für den öffentlichen Fahr- und Frachtenverkehr bestimmten Schiffahrtskanals von einem nächst Wien gelegenen Punkt der Donau bis Oberberg beziehungsweise bis an die Reichsgrenze der betreffenden Unternehmung rücksichtlich dieses Schiffahrtskanals und der zu demselben gehörigen Anlagen wie Zu- und Ableitungskanäle, Sammelbassins, Hafenplätze sammt Zufahrtsstraßen, Lagerplätzen und Magazinen die auch bei Eisenbahnen üblichen Begünstigungen zu gewähren. Da sich ungeachtet der eingeräumten Begünstigungen keine Unternehmung um die Konzession zum Baue und Betriebe dieses Kanals bewarb, so berief der Herr Handelsminister im Jahre 1874 eine Enquête, durch welche vorzugsweise die Bedingungen der voraussichtlichen Rentabilität des Wiener-Donau-Oder-Kanals eingehend erörtert werden sollten, um darauf gestützt Aenderungen in den Begünstigungen der Konzession herbeiführen zu können. Der Gemeinderath der Stadt Wien, aufgefordert, in dieser Enquête sich vertreten zu lassen, erörterte die für Wien wichtige Angelegenheit sehr eingehend in der Sitzung vom 11. August 1874 und ermächtigte seine Vertreter in der Enquête des k. k. Handelsministeriums zur Abgabe folgender Erklärungen: Der Gemeinderath anerkennt die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung des projektirten Donau-Oder-Kanals, insbesondere aber die großen Vortheile, welche derselbe dem Handel und der Industrie Wiens bieten würde. Er hegt die Ueberzeugung, daß namentlich in Folge der Verringerung der Frachtsätze, welche theils direkte, theils durch die niederen Maximaltarife des Kanals, theils indirekt durch den Einfluß des Kanals auf die Bahntarife herbeigeführt werden wird, sowohl die Konsumtion von Kohle und anderen wichtigen Approvisionierungs-Artikeln als auch die industrielle Produktion in Wien einen bedeutenden Aufschwung nehmen werde. Er ist ferner der Ansicht, daß die durch die Herstellung des Donau-Oder-Kanals gebotene Möglichkeit einer entsprechenden Bewässerung eines großen Theils des Marchfeldes, abgesehen von dem unmittelbaren Vortheile für diesen Landestheil auch insbesondere auf die Approvisionierung Wiens einen sehr günstigen Einfluß nehme und das fragliche Unternehmen in Folge der anzuhoffenden bedeutenden Steigerung der Verkehrsthätigkeit die günstigsten Chancen für sich habe. Zugleich richtete er an den Herrn Handelsminister die dringende Bitte, alle ihm zu Gebote stehenden Mittel in Anwendung bringen zu wollen, um das Zustandekommen des Donau-Oder-Schiffahrtskanales ehebaldigst zu ermöglichen und zu sichern.

Pneumatischer Telegraph. Im Jahre 1874 setzte die k. k. Telegraphen-Direktion die Gemeinde in die Kenntniß, daß das k. k. Handelsministerium in Wien zur Errichtung des Brief- und Depeschen-Verkehres den pneumatischen Telegraphen einzuführen beabsichtige; gleichzeitig stellte sie das Ersuchen, ihr zu diesem Zwecke die

Legung des dazu erforderlichen Rohres in der kommissionell festzustellenden Trace zu gestatten. Am 29. Mai 1874 erteilte der Gemeinderath die Konzession und stellte dabei die Bedingung, daß durch das pneumatische Rohrnetz die städtischen Unrathskanäle und Wasserläufe nicht durchbrochen, allfällige Beschädigungen hintanzuhalten, die Behebung derselben sowie die Straßenaufgrabungen und die Wiederherstellung der Straßen auf Rechnung des Staates vorzunehmen und zur Anerkennung des Eigenthumsrechtes der Gemeinde für die Benützung der öffentlichen Straßen ein jährlicher Platzzins von einem Kreuzer ö. W. per Kurrentmeter des eingelegten Rohrstranges zu bezahlen sei. Als das k. k. Handelsministerium gegen die Entrichtung eines Platzzinses und gegen die Ertheilung einer förmlichen Konzession Einsprache erhob, hielt der Gemeinderath am 24. Juli 1874 aus prinzipiellen Gründen an der Entrichtung eines Platzzinses fest, konstatarie dagegen, daß es sich hier nicht um eine Konzession im gesetzlichen Sinne des Wortes, sondern um die in vertragsmäßiger Form zu ertheilende Zustimmung von Seite der Gemeinde zu den von der Staatsverwaltung beabsichtigten Anlagen handelt. Mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 27. August 1875 wurde der Gemeinde das Recht zur Einhebung eines Platzzinses für die Benützung der kommunalen Straßen zur Legung des Kabels vom Telegraphengebäude bis zum Kabelpavillon am Franz Josefs-Quai sowie für die Benützung des kommunalen Grundes, auf welchem der Kabelpavillon selbst errichtet wurde, bestritten, mit der Motivirung, daß die Gemeinde ein Eigenthumsrecht auf die städtischen Straßen, Plätze und Gärten nicht in Anspruch nehmen könne, weil nach der Anschauung der Regierung diese Objekte ein öffentliches Gut, d. i. nach §. 286 und 287 des a. b. Gesetzbuches als Staatseigenthum anzusehen seien. Gegen diese Entscheidung richtete der Gemeinderath in Folge Beschlusses vom 29. März 1876 eine Vorstellung an das k. k. Handelsministerium, worin ausführlich nachgewiesen wurde, daß dasselbe bei den früheren Verhandlungen über die Anlage eines pneumatischen Rohrnetzes diese Anschauung nicht getheilt und das Eigenthumsrecht der Gemeinde auf die städtischen Straßen anerkannt habe, und daß die Behauptung, daß Straßen und Plätze öffentliches Gut seien, im Sinne des a. b. Gesetzbuches auf Landstraßen, welche Staatsgut sind, keineswegs aber auf Gemeindestraßen Anwendung finde. Auf Grund dieser Vorstellung hatte der Herr k. k. Handelsminister mit dem Erlasse vom 15. Jänner 1877 den Vorschlag gemacht, die Feststellung des Rechtsverhältnisses zwischen der k. Regierung und der Gemeinde zum Gegenstande kommissioneller Berathungen zu machen, welche noch nicht zum Abschlusse gelangt sind.

Pneumatische Uhren. Der Ingenieur Herr Albert Mayerhofer ersuchte im Jahre 1876 die Gemeinde, ihm zur probeweisen Einführung pneumatischer Uhren die Legung eines Rohrnetzes und die Aufstellung von drei Uhren auf öffentlichen Plätzen auf eigene Kosten zu gestatten und er verpflichtete sich in dem Falle, wenn der Gemeinderath nach Ablauf eines Jahres diese Uhren nicht übernimmt, das Rohrnetz auszuheben und die Straßen wieder in ihren früheren Zustand zu bringen. Diesem Ansuchen hatte der Gemeinderath am 25. August 1876 entsprochen und zugleich die Einleitung der Rohre in Privathäuser oder öffentliche Gebäude, jedoch mit dem Vorbehalte gestattet, daß gegen die eventuelle Einstellung des Betriebes und der Forderung der Herausnahme des Rohrnetzes nach Ablauf des Probejahres keine

Einwendungen erhoben werden dürfen. Solche Uhren wurden probeweise am Hof, am Schottenring und im Landhause, dann vor dem Unternehmungskafale in der verlängerten Wipplingerstraße aufgestellt und im Februar 1877 in Betrieb gesetzt.

Pferde-Eisenbahnen. Von den Pferdebahnlilien, welche die Wiener Tramway-Gesellschaft auf Grund des Vertrages vom 7. März 1868 zu bauen verpflichtet ist, kamen in den Jahren 1874—1876 die Linie Wollzeile-Landstraßer-Hauptstraße-St. Marxer-Linie und im Jahre 1877 die Linie Rärntnerring-Elisabethbrücke-Margarethnerstraße und Hundsthurmer-Linie zur Ausführung. Von besonderer Wichtigkeit für den Verkehr war die erstere Linie wegen der Eröffnung des Zentralfriedhofes, weshalb die Gemeinde auf deren raschen Ausbau drang. Der Ausbau der Linie, welche für die Gesellschaft wegen der geringen Breite des unteren Theiles der Landstraßer-Hauptstraße und der dadurch nothwendig gewordenen Häuser-Einlösungen mit erheblichen finanziellen Opfern verbunden war, begann im Frühjahr 1874 und war Anfangs November desselben Jahres bis zur St. Marxer Linie vollendet. Der Ausbau der zweiten Linie (Rärntnerring-Hundsthurmerlinie) verzögerte sich wegen der außerordentlichen lokalen Schwierigkeiten, indem keine der den Bezirk Margarethen durchziehenden Hauptstraßen die zur Anbringung der Bahngeleise erforderliche Breite darbot. Nach vielfachen Erörterungen entschied sich der Gemeinderath mit dem Beschlusse vom 27. April 1875 für eine Theilung der Geleise dieser Strecke in der Art, daß die Linie von der Ringstraße nächst dem Opernhause abzweigend über die Elisabethbrücke, Wienstraße bis zur Preßgasse doppelgeleisig, dann eingleisig durch die Preßgasse, Margarethenstraße, Griesgasse, obere Bräuhausgasse für die Hinausfahrt und durch die Einsiedlergasse, Hundsthurmerstraße und Wienstraße für die Rückfahrt zu führen sei. Ungeachtet der wärmsten Befürwortung von Seite des Gemeinderathes wurde das Gesuch der Tramway-Gesellschaft mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 25. November 1875 aus dem Grunde abgewiesen, weil die Uebersezung der Elisabethbrücke mit Rücksicht auf den überaus frequenten Wagenverkehr aus öffentlichen Verkehrsrücksichten nicht zulässig erschien. Erst über die wiederholten Einschreitungen der Gemeinde gelang es, die Bedenken der Staatsverwaltung über die Verkehrsverhältnisse auf der Elisabethbrücke zu zerstreuen, und es erfolgte mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 22. Dezember 1876 die Konzessionirung dieser Pferdebahnlilie, jedoch nur mit einem Geleise über die Elisabethbrücke. Der Bau derselben kam im Laufe des Jahres 1877 zur Ausführung, welchen der Gemeinderath auch dadurch förderte, daß er der Tramway-Gesellschaft einen Theilbetrag von der in Gemäßheit des Vertrages erlegten Kauzion per 300.000 fl. auszufolgen beschloß. — Zu den nicht vertragmäßigen Linien, welche in dieser Periode erbaut wurden, gehört die Linie St. Marxer-Linie-Zentralfriedhof im Anschlusse an die Linien Stubenring-Landstraßer-Hauptstraße und Schwarzenbergplatz-Kennweg. Dieselbe führte die Gesellschaft im Sommer 1874 aus und eröffnete sie am 1. November desselben Jahres, dem Tage der Eröffnung des Zentralfriedhofes. — Im Jahre 1875 erwirkte die Gesellschaft die Bewilligung zur Einlegung eines Doppelgeleises in der Alserstraße und die Führung desselben durch den Linienwall

rückwärts des Amtsgebäudes bei der Hernalsferlinie bis zum Hause Nr. 3 in der Ottakringerstraße, wodurch eine wesentliche Erleichterung des Verkehrs auf dem Linienamtsplatze, und, was hier zum ersten Male eintrat, eine zwar nicht direkte, aber leicht erreichbare Verbindung mit der von der Neuen Wr. Tramway-Gesellschaft hergestellten Tramway Lerchenfelderlinie-Hernalsferlinie ermöglicht wurde. Eine weitere Verbindung dieser beiden Unternehmungen wurde durch mit dem Handelsministerial-Erlasse vom 31. Juli 1874 der Wr. Tramway-Gesellschaft ertheilte Konzession zum Baue der vertragsmäßigen Pferdebahnlinie von der Alserstraße durch die Reiter-, Floriani-, Albertgasse, Josefstädterstraße, Blindengasse bis zum Anschlusse an die Neulerchenfelderlinie der Neuen Wr. Tramway-Gesellschaft angestrebt, konnte jedoch bei den finanziellen Verhältnissen der Wr. Tramway-Gesellschaft nicht ausgeführt werden. — Die im Jahre 1876 erfolgte Eröffnung des städtischen Bades nächst der Kronprinz Rudolfs-Brücke machte die Wiederherstellung der zeitweise außer Betrieb gestandenen Pferdebahnlinie Praterstern zu diesem Bade nothwendig, deren Ausbau auch im Sommer des Jahres 1876 bewerkstelliget wurde.

Was die oberwähnten neuen zugewachsenen Linien der Wr. Tramway-Gesellschaft betrifft, so enthält die beifolgende Tabelle I. die näheren Daten über den Zeitpunkt der Eröffnung und deren Ausdehnung:

Tabelle I.

Bezeichnung der Linien	Eröffnungstag	Geleisestänge
		Kilometer
St. Margerlinie — Zentral-Friedhof.		
St. Margerlinie — Etablissement Simmering	13. Juni 1874	} 9.413
Etablissement Simmering — Felbergasse	18. Juli 1874	
Felbergasse — Ende Simmering	12. August 1874	
Ende Simmering bis Zentral-Friedhof	1. November 1874	
Wollzeile — Landstraßer Hauptstraße — St. Margerlinie.		
Wollzeile — Landstraßer Kirchenplatz	24. August 1874	} 5.302
Landstraßer Kirchenplatz — Rudolfs-gasse	18. September 1874	
Rudolfs-gasse — St. Margerlinie	8. November 1874	
Zweites Geleise in Hernals durch die Rosensteingasse bis zu den Hernalsfer Tramway-Remisen.		
Hernalsfer Delfabrik — Rosensteingasse — Dornbacherstraße	20. Oktober 1874	} 0.941
Sodawasser-Fabrik — Hernalsfer Tramway-Remisen . .	1. November 1874	
Doppelgeleise Alserstraße durch die Hernalsferlinie . .	20. Juni 1875	0.256
Verbindung der Landstraßergeleise mit den Geleisen am Rennweg	1. September 1875	0.066
Praterstern — Kommunal-Bäder	23. Mai 1876	1.715

Wird die Länge der Geleise der Gesellschaft, welche im Jahre 1873 in Wien 55.172 Kilometer, außer Wien 18.820 Kilometer, daher zusammen 72,992 Kilometer betrug, mit der Länge der Geleise im Jahre 1874 in Wien pr. 58.497 Kilometer, außer Wien pr. 24.072 Kilometer, zusammen 82.569 Kilometer, im Jahre 1875 in Wien 57.793 Kilometer, außer Wien 24.740 Kilometer, zusammen 83.031 Kilometer, im Jahre 1876 in Wien 59.502 Kilometer, außer Wien 24.238 Kilometer, zusammen 83.740 Kilometer betrug, verglichen, so zeigt sich im Jahre 1875 eine geringe Abnahme der Länge gegen jene des Jahres 1874, welche auf die Auflassung der zweiten Weltausstellungstrecke zum Westportale und eines Theiles der Weltausstellungstrecke zum Südportale zurückzuführen ist. Im Jahre 1876 hatte das Gesamtnetz wieder an Ausdehnung gewonnen, wovon aber die größere Strecke auf die Vororte entfällt.

Ueber die Betriebsverhältnisse der Wiener Tramway-Gesellschaft liefert die folgende Tabelle II. ziffernmäßige Nachweise:

Tabelle II.

Betriebsjahr	Anzahl der Wägen			Anzahl						Länge der Bahn in Kilometern	
	im Betriebe	im Betriebe		der Kutscher, Vorreiter ohne Stallungen		der Expeditoren und Kondukteurs		der Pferde			der beförderten Personen
		größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste		
1874	525	274	74	357	291	335	269	1862	1548	22,598.027	82.569
1875	525	279	94	322	246	309	226	1650	1496	20,986.714	82.031
1876	525	290	93	330	252	293	231	1612	1494	18,699.524	83.740

Im Jahre 1873 waren im Besitze der Gesellschaft 554 Wägen, hievon 320 im größten und 120 im geringsten Betriebe. Die Zahl der Kutscher schwankte zwischen 334—585, der Expeditoren und Kondukteure zwischen 276—475 und der Pferde zwischen 1147—2200. Mit diesem Betriebsapparate wurden 31,115.130 Personen befördert. Bei einem ziemlich gleichen Stande des Betriebs-Personales und Materiales und ungeachtet der stattgehabten Ausdehnung des Geleisenetzes wurde im Jahre 1874 um fast ein Drittel Personen weniger befördert und auch in den Jahren 1875 und 1876 zeigte sich eine stetige Abnahme des Personen-Verkehres, was wohl vorzüglich den mißlichen Erwerbsverhältnissen im Allgemeinen zum Theile aber auch der im Jahre 1875 eingetretenen, wenn auch geringen Erhöhung der Fahrpreise zugeschrieben werden muß.

In Würdigung dieser Verhältnisse und der Wichtigkeit dieses Transportmittels für den allgemeinen Verkehr hat sich der Gemeinderath dem wiederholten Ansuchen der Gesellschaft um Erleichterungen der ihr aus dem mit der Gemeinde Wien unterm 7. März 1868 abgeschlossenen Vertrage obliegenden Verpflichtungen

nicht entzogen, und mit dem Beschlusse vom 22. Juni 1875 der proponirten Erhöhung der Fahrpreise für das ganze Gemeindegebiet von 10 kr. respektive 5 kr. auf den einheitlichen Fahrpreis von 12 kr. für Erwachsene und von 6 kr. für Kinder an Wochentagen, dann von 15 kr. für Erwachsene und von 10 kr. für Kinder an Sonn- und Feiertagen für das ganze Tramwaygebiet, jedoch in beiden Fällen mit Beibehaltung der um 10% ermäßigten Abonnementsarten und des besonderen Tarifes für die Linie zum Zentralfriedhofe unter Vorbehalt des jedesmaligen Widerrufs zugesimmt, welches Zugeständniß auch die Genehmigung der k. k. Statthalterei vom 15. Juli 1875 ab erhielt. Diese Erhöhung der Fahrpreise an Sonn- und Feiertagen auf 15 kr., respektive 10 kr. stieß jedoch auf den heftigsten Widerstand des Publikums, welcher sich im auffallenden Fernhalten desselben von der Benützung der Tramwaywägen äußerte, so daß sich die Gesellschaft schon nach vierzehntägiger Erfahrung veranlaßt sah, diese Erhöhung freiwillig fallen zu lassen und den Fahrpreis für Wochentage auch an Sonn- und Feiertagen festzuhalten. Außerdem dehnte die Gesellschaft die bisher bloß in Wien üblichen Umsteigarten auch auf die Vororte aus.

Durch die ungünstigen Zeitverhältnisse war die Gesellschaft in bedeutende Rückstände gerathen mit jenen Zahlungen, die sie nach dem Vertrage von Jahre 1868 für Regulirung und Pflasterungen in jenen Straßen, in welchen die Pferdebahngleise eingelegt wurden, dann als Beitrag für die von der Kommune besorgte Erhaltung, Reinigung und Besprikung solcher Straßen an die Gemeinde zu leisten verpflichtet erscheint. Sie erreichten bis Ende 1874 die Summe von 175.202 fl. 84 kr., welcher eine Gegenforderung der Gesellschaft im Betrage von 34.298 fl. 5 kr. gegenüberstand, so daß die Forderung der Gemeinde sich auf die Summe von 140.904 fl. 79 kr. reduzirte. Alle Anstrengungen zur Einbringung dieser Rückstände scheiterten an der ungünstigen finanziellen Lage der Unternehmung, welche unzweifelhaft dem gänzlichen Ruin preisgegeben worden wäre, wenn die Gemeinde auf der strengen Durchführung ihrer Ansprüche bestanden hätte. Der Gemeinderath entschloß sich deshalb in einen Ausgleich mit der Gesellschaft einzutreten, dessen Resultat mit dem Beschlusse des Gemeinderathes vom 19. Jänner 1877 dahin genehmiget wurde, daß nach Kompensirung erwähnter Ansprüche der Gesellschaft die Restforderung der Gemeinde an die Gesellschaft auf den Betrag von 115.278 fl. 85 kr. herabgemindert wurde, zu dessen Berichtigung der Gesellschaft drei vierteljährige Raten vom 1. Februar 1877 an bewilliget worden sind, welchem Abkommen die Gesellschaft auch vorbehaltlos beistimmte. Diese Verhandlungen hatten aber auch noch weitere Begünstigungen der Gesellschaft zur Folge, indem sich der Gemeinderath der Ueberzeugung nicht verschließen konnte, daß die strenge Auslegung des Vertrages der Gesellschaft manche drückende Last auferlegte, welche eine Prosperität des Unternehmens auch für die Folge in Frage zu stellen geeignet wäre. Der Gemeinderath entschied daher in seiner Plenarsitzung vom 28. März 1877 daß: 1. der an die Stelle der 5prozentigen Abgabe von der Brutto-Einnahme getretene jährliche Pauschalbetrag von 70.000 fl. für das Triennium 1878, 1879, 1880 auf jährlich 50.000 fl. herabgesetzt, 2. der nach §. 21 des Vertrages zu leistende Beitrag für Reinigung, Besprikung der Straßen und Entfernung des Schnees auf denselben vom 1. Mai 1877 an gegen dem ganz nachgelassen werde, daß die Gesellschaft die Schneefänberung auf den von ihr befahrenen Straßen (jedoch ohne Verföhrung des Schnees) auf ihre alleinige Kosten zu besorgen hat und 3. daß bei allen Neu- und Umpflasterungen, vom 1. Jänner 1877 angefangen,

bei der nach §. 11 des Vertrages von der Gesellschaft zu leistenden Vergütung auf die Breite der Geleise derart Rücksicht genommen werde, daß der Gesellschaft bei einem einfachen Geleise das Steinmaterial für eine Pflasterfläche von 7 Schuh 6 Zoll Breite und bei einem Doppelgeleise von 15 Schuh Breite aufgerechnet werde.

Die Neue Wr. Tramway-Gesellschaft hatte schon im Jahre 1873 die Konzessionen zum Baue und Betriebe des Pferdebahnnetzes für die Donaustadt, u. z.:

- a. für die Strecke Rußdorf-Stadelauerbrücke;
- b. Donau-Regulirungsbrücke-Karlskettensteg;
- c. " " " bis zur Nordbahnstraße;
- d. von einem der Punkte b oder c bis zum Maschinenhause der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung; ferner
- e. für die Strecke vom Magleinsdorfer-Südbahnviadukt nach Inzersdorf bis zum Ende der Donauländebahn;
- f. von der Rußdorferlinie nach Rußdorf und

g. für die Strecke Favoritenlinie-Paarberg erwirkt, jedoch von diesen Konzessionen nach keiner Richtung Gebrauch gemacht. Auch die schon im Jahre 1874 konzessionirte Pferdebahnlinie Mariahilferlinie-Hundsthurmerlinie und von da bis zum Meidlinger-Bahnhofe blieb bisher unbenützt; nur die Strecke von der Mariahilferlinie bis zur Lerchenfelderlinie zum Anschlusse an die bereits früher in Betrieb gesetzte Linie Westbahnlinie-Breitensee einer- und Lerchenfelderlinie-Ottakring andererseits, sowie die Fortsetzung von der Lerchenfelderlinie zur Hernalsferlinie wurden in den Jahren 1874 und 1875 ausgebaut und dem Verkehr übergeben. Wiederholt hatte die Gesellschaft auch um die Konzession zur Herstellung von Pferdebahnlinsen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien petitionirt; dieß war insbesondere der Fall bezüglich des Ansuchens um die Bewilligung zur Führung einer Pferdebahn von der Westbahnlinie bis in die Neubaugasse, welches Ansuchen der Gemeinderath jedoch, wie in früheren Fällen, mit dem Beschlusse vom 4. Juni 1875 abgelehnt hat.

Lohnfuhrwerk. Ebenso ungünstig wie die finanziellen Verhältnisse der Pferdebahnen-Gesellschaften hatten sich jene des Lohnfuhrwerkes gestaltet. Schon zu Anfang des Jahres 1875 schritt die neue Wiener Omnibus-Gesellschaft wegen der bei dem Fuhrwerksbetriebe erlittenen beträchtlichen Verluste zum Verkaufe ihrer Fahrbetriebsmittel und zur sukzessiven Zurücklegung ihrer 500 Lizenzen zu Gunsten neuer Bewerber. Durch diese Zerspaltung des früheren einheitlichen Betriebes an 20 Privatunternehmer ging die für den Verkehr so wichtige Einführung des Korrespondenzdienstes gänzlich verloren, da bei den Sonderinteressen der einzelnen Unternehmer eine Vereinbarung nicht zu erzielen war und dieselbe zwangsweise nicht durchgeführt werden konnte.

Die Fiaker und Einspänner, deren Stand im Jahre 1873 auf die beiläufig doppelte Anzahl der früher bestandenen Lizenzen vermehrt wurde, suchten die Herabsetzung der Lizenzgebühren und die Aufhebung des seit dem Jahre 1810 bestandenen Zwangsmittels der sogenannten Wagen Sperre behufs exekutiver Eintreibung der Lizenzgebührenrückstände zu erwirken. Mit Rücksicht auf den mit der Herabsetzung der Lizenzgebühren für den städtischen Versorgungsfond verbundenen Ausfall wurden dieselben zwar mit hohem Ministerial-Erlasse vom 22. April 1876 unter neuerlicher Anerkennung des Rechtes der Kommune zu deren Einhebung mit diesem Ansuchen zurückgewiesen, dagegen aber genehmigte die Regierung die von dem Gemeinderathe am 7. Jänner 1876 beantragte Aufhebung der Wagen Sperre. Die Folge der letzteren Maßregel war, daß im Jahre 1876 8565 fl. 84 1/2 kr. an uneinbringlich gewordenen Lizenzgebühren abgeschrieben werden mußten, während die Summe dieser Abschreibungen im Jahre 1875 mit 2807 fl. 64 kr. und im Jahre 1874 mit 1803 fl. 77 kr. betrug. — Unter Berücksichtigung der geänderten Verkehrsverhältnisse wurde übrigens die Verleihung neuer Konzessionen für Fiaker und Einspänner möglichst beschränkt und unter strenger Anwendung des §. 60 der Gewerbeordnung durch Entziehung solcher Konzessionen, welche länger als sechs Monate nicht betrieben wurden, auf die möglichste Verminderung dieser Lohnfuhrwerke Einfluß genommen, anderseits aber die Uebertragung von Lizenzen an hierzu geeignete Individuen, in soweit es gesetzlich gestattet war, begünstigt. Der Stand des für den Personen- und Frachtransport in Wien bestimmten Lohnfuhrwerkes war:

Im Jahre	Fiaker	Einspänner	Stellwägen	Stadt-Pohnwägen	Klein-fuhrwägen	Bierwägen	Fleischerwägen
1874	1194	1404	1007	174	587	818	946
1875	1149	1352	996	175	568	818	998
1876	1080	1277	884	143	561	921	1042

Gegen die von der k. k. Statthalterei mit dem Erlasse vom 25. Oktober 1873 aufgehobene äußerliche Nummerirung der sogenannten Stadtlohn- und Landkutschewägen hatte der Magistrat den Rekurs an das k. k. Ministerium des Innern ergriffen, welchem mit dem Ministerial-Erlasse vom 13. Juli 1874 wohl keine Folge gegeben wurde, jedoch hatte die k. k. n. ö. Statthalterei bei der Intimazion dieser Entscheidung Verfügungen getroffen, welche auf eine bessere Ueberwachung dieses Fuhrwerkes abzielten. Die Stadtlohn- und Landkutscher wurden verpflichtet, jeden Wagen mit einer auf dem Kutschbocke unter der Decke oder dem Sitzpolster dauernd angebrachten Nummer zu versehen, welche auf jedesmaliges Verlangen der öffentlichen Sicherheitsorgane vorgewiesen werden muß, ferner nur solche Kutscher zu verwenden, welche von der Polizei als tauglich anerkannt sind, und ein Register über ihre Kutscher, in welchem das Nazonale, der Ein- und Austritt und die tägliche Verwendung eingetragen ist, zu führen. Die k. k. Polizei-Direktion erhielt die Weisung, über die Eigenthümer dieses Fuhrwerkes und über deren Kutscher in Fällen der Ausschreitung gegen das Publikum, von Trunkenheit, exzessiven Benehmens gegen die Wache zc., das Fahrverbot entweder selbstständig oder als Strafverschärfung in der Dauer von 8 Tagen bis zu 2 Jahren oder für immer zu verhängen.

Dienstmann-Institute. Aus Anlaß der Wiener Weltausstellung wurde den Inhabern der vier Dienstmann-Institute mit dem Statthaltereie-Erlasse vom 12. Oktober 1872 die Erhöhung ihres Gesamt-Mannschaftsstandes bis auf 3200 zugestanden, wovon auf das Follmann'sche Institut der „Kommissionäre“ 1000, das Falk'sche Institut der „Expresß“ 400, das Institut der „Stadt-Kuriere“ 400 und die Stadträger 1400 entfielen, ohne daß jedoch jemals dieser Stand erreicht wurde, weil thatsächlich das Bedürfniß zu einer so großen Zahl von Dienstmännern nicht eingetreten war. Durch die geänderten Zeitverhältnisse zeigte sich die Nothwendigkeit, eine Reduktion der öffentlichen Platzdiener eintreten zu lassen, welche aber aus dem Grunde Schwierigkeiten bot, weil sie ohne Verletzung der Rechte der Besitzer von Dienstmann-KonzeSSIONen und ohne Schädigung der Interessen der übrigen Dienstmann-Institute nicht leicht durchgeführt werden sollte. Unter thunlichster Berücksichtigung dieser Momente wurde vom Magistrate am 2. Dezember 1875 die Reduktion der Dienstmänner und zwar vorläufig für den I. Bezirk, Innere Stadt, in der Art beantragt, daß der Stand der Kommissionäre auf 350, der Expresß auf 140 und der Stadt-Kuriere auf 140 verringert und eine Herabsetzung des Standes der Stadträger auf 490 in Aussicht genommen wurde. Mit dem Erlasse der k. k. n. ö. Statthaltereie vom 12. Februar 1876 wurde dieser Antrag genehmigt. Unzukömmlichkeiten, welche sich aus einer nicht strengen Sonderung der Dienstkleider der verschiedenen Platzdiener ergaben, bestimmten den Magistrat im Jahre 1874 eine Vereinbarung zwischen den einzelnen Dienstmann-Instituten zu treffen und die Dienstkleidung jedes einzelnen genau festzustellen.