

XVII. Verkehrswesen.

1. Verkehrsmittel.

(Mit 3 Plänen.)

Das Bedürfniß nach Schaffung neuer, den gegenwärtigen Anforderungen entsprechenden Verkehrsmittel, sowie der gerade auf dem Gebiete des Verkehrswesens wiedererwachte Unternehmungsgeist haben den Impuls zu einer Menge von Projekten für den Bau von Eisenbahnen, speziell auch im Reichthum von Wien gegeben, welche Projekte sich theils auf den Bau eigentlicher Lokomotivbahnen, theils auf den Bau von Stadtbahnen in Verbindung mit der Regulirung des Wienflusses, theils auf den Bau sogenannter Lokalbahnen mit Benützung der bestehenden Straßen zur Anlage der Bahn für den Lokomotivbetrieb (Dampf-Tramways), theils endlich auf den Bau von Pferdeisenbahnen bezogen. Die Prüfung und Beurtheilung dieser Projekte nahmen die Thätigkeit der Gemeinde in außerordentlichem Maße in Anspruch.

a) Lokomotiv-Eisenbahnen.

Wie bereits im letzten Verwaltungsberichte auf Seite 765 angeführt worden ist, hat der Gemeinderath seine Zustimmung zur Anlage der Wien-Aspang-Bahn zunächst von der Bedingung abhängig gemacht, daß die Verbindung dieser Bahnanlage mit der bestehenden Verbindungsbahn gesichert werde und daß innerhalb des Linienwalles Straßenkreuzungen mit der Aspang-Bahn oder mit ihren Verbindungsgeleisen zur Wiener Verbindungsbahn nicht in demselben Niveau stattfinden, sondern für den gewöhnlichen Verkehr eine Ueberbrückung der Verbindungsgeleise auf Kosten der Bahnunternehmung hergestellt werden solle.

Da der Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 2. Juni 1880 diese Bedingungen aufrecht hielt, scheiterten die zwischen der Eisenbahngesellschaft und der Gemeinde wegen Erzielung einer Vereinbarung überhaupt gepflogenen Verhandlungen, und als sodann das k. k. Handelsministerium der Gesellschaft die angesuchte Bewilligung zum Baue und zum Betriebe der Geleiseverbindung zwischen dem Wiener Bahnhofe der Wien-Aspang-Bahn und der Wiener Verbindungsbahn mit der projektirten

Kreuzung der verlängerten Meistgasse im bestehenden Niveau ertheilt hatte, beschloß der Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 4. Jänner 1881, gegen diese Entscheidung die Beschwerde beim k. k. Verwaltungsgerichtshofe zu führen. Dieser Schritt blieb jedoch ohne Erfolg für die Gemeinde, weshalb die genannte Eisenbahngesellschaft jene Geleiseverbindung nach dem genehmigten Projekte mit der Niveaukreuzung in der verlängerten Meistgasse in Ausführung gebracht hat. Die 85 Kilometer lange Eisenbahn von Wien nach Aspang wurde im Herbst des Jahres 1881 eröffnet und dem Betriebe übergeben.

Die genannte Gesellschaft hat in den Jahren 1881—1882 auch eine Verbindungsbahn, abzweigend von der Station Zentral-Friedhof zu dem Bahnhofe „Schwechat“ der Kaiserin Elisabeth-Bahn erbaut. Der Bau dieser Eisenbahn gab wegen Abtretung der zu demselben erforderlichen, zum Zentral-Friedhofe gehörigen Grundtheile Anlaß zu langwierigen und komplizirten Verhandlungen zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft.

Von sonstigen Eisenbahnbauten in Wien ist zu erwähnen: die Fortsetzung der Donau-Uferbahn von der Stadlauerbrücke bis zur Uferstation der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Kaiser-Ebersdorf; ferner die Herstellung eines Verbindungsgeleises der Staatsbahn zur Donau-Uferbahn nächst der Stadlauerbrücke und die Herstellung eines sogenannten Abstellgeleises zwischen der Uferbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der Donau-Uferbahn nächst dem städtischen Bade. Ferner wurde von der Uferbahn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn eine Schleppbahn zur Walzmühle Bonwiller & Komp. und weiters eine Schleppbahn vom k. k. Arsenal zur Staatsbahn hergestellt.

Von besonderer Wichtigkeit für den Verkehr ist die im Jahre 1882 erfolgte Wiedereröffnung der Wiener Verbindungsbahn für den regelmäßigen Personenverkehr, zu welchem Behufe eine provisorische Station nächst dem Hauptzollamte errichtet wurde.

Die Personenzüge verkehren von hier im Anschlusse an mehrere Züge der Südbahn zum Meidlinger Bahnhofe und zurück und es sind bereits Verhandlungen wegen Errichtung neuer Stationen an der Wiener Verbindungsbahn eingeleitet worden.

Lokalbahnen (Dampf-Tramways). Wie schon bemerkt, tauchte in dem abgelaufenen Triennium eine große Menge von Projekten für den Bau von Lokalbahnen auf, welche sich zumeist zur Aufgabe stellten, Bahnverbindungen zwischen Wien und den verschiedenen Sommerfrischen des Wienerwaldes oder mit dem Marchfelde oder aber mit größeren Industrie-Etablissements in der Umgebung von Wien mit Benützung der bestehenden Straßen zur Einlegung der Geleise in Ausführung zu bringen.

Da die Erfahrungen über die bauliche Anlage und über die Zweckmäßigkeit, sowie über die Betriebsweise von Dampf-Tramways aus eigener Anschauung gänzlich fehlten und da in Italien, namentlich in den Provinzen Mailand und Florenz, der Dampf-Tramway-Verkehr einen ganz besonderen Aufschwung genommen hat, so wurde über Anregung der Lokomotivfabrik Kraus & Komp. eine Kommission, bestehend aus Delegirten des k. k. Handelsministeriums, der k. k. General-Inspektion der österreichischen Eisenbahnen, des n.-ö. Landesauschusses, der Kommune Wien und

des Bezirksstraßen-Ausschusses Hiezing nach Italien zum Studium der dort und speziell in den Provinzen Mailand und Florenz bestehenden Dampf-Tramways entsendet. Der von der Gemeinde Wien hiezu entsendete Stadtbauamts-Ingenieur erstattete über diese Studienreise einen eingehenden Bericht und sprach darin die Ueberzeugung aus, daß die Einführung von Dampf-Tramways für die Vermittlung des Verkehrs von Wien auf das flache Land, sowie aus Approvisionierungsrücksichten von großem Nutzen sein werde, daß jedoch die Verwendung solcher Bahnen für den internen Verkehr in Wien, wenn die Geleise im Niveau der Straßen liegen, der vielen Verkehrsstörungen und anderweitigen Belästigungen wegen, nicht angerathen werden könne.

Von den Projektanten für den Bau derartiger Dampf-Tramways sind besonders hervorzuheben: die Lokomotivfabrik Kraus & Comp. bezüglich des Baues einer Dampf-Tramway von Hiezing über Speising, Lainz, Mauer und Rodaun nach Perchtoldsdorf; der Zivilingenieur Oskar Baron Lazzarini bezüglich des Baues einer derartigen Bahn, ausgehend von der Kaiserin Elisabeth-Bahn in Kaiser-Ebersdorf über Schwachat, Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf und Gökendorf nach Mannersdorf, und der Zivilingenieur Adalbert Mathausch bezüglich des Baues einer solchen Lokalbahn von Wien am Tabor über Floridsdorf, Stammersdorf, Ebersbrunn nach Pöchlendorfer. Diese Projektanten überreichten vollkommen ausgearbeitete Projekte für den Bau der angeführten Lokalbahnen und es wurden diese Projekte bereits der Amtshandlung unterzogen.

Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflußregulirung. In Folge der zunehmenden Ausdehnung der Stadt hat sich das Bedürfniß nach Verbesserung und Vermehrung der Verkehrsmittel schon vor Jahren als ein dringendes herausgestellt und es sind bereits vor einem Dezennium zahlreiche Projekte dem Gemeinderathe vorgelegt worden, welche diesem Bedürfniße durch Erbauung von Lokalbahnen und Schiffahrtskanälen gerecht zu werden versuchten.

Die im Jahre 1873 dem Gemeinderathe überreichten 23 Projekte theilten sich in solche, welche lediglich die Errichtung von Lokalbahnen bezweckten, weiters in solche, welche die Regulirung und Schiffbarmachung des Wienflusses anstrebten, und endlich in solche, welche die Erbauung einer Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflußregulirung beabsichtigten.

Schon damals erkannte man, daß die Lösung dieser Fragen gemeinsam erfolgen müsse und dem entsprechend sprach sich der Gemeinderath auch für das von einem Konsorzium unter Führung des Barons Karl Schwarz eingereichte Projekt aus, welches als das weitgehendste erkannt wurde. Die übrigen Projekte wurden, als dem anzustrebenden Ziele fernliegend, nicht zur Ausführung empfohlen.

Auch das k. k. Handelsministerium beschäftigte sich damals mit dieser Angelegenheit und berief eine Enquête, welche die vorliegenden Projekte einer Prüfung unterzog, aber keines derselben für die Ausführung geeignet erkannte.

Als in Folge der Krise des Jahres 1873 das Kapital sich derlei Unternehmungen wenig geneigt zeigte, zogen die meisten der Projektanten ihre Vorlagen zurück und es blieb nur das von dem Zivilingenieur Geiger im Jahre 1874 überreichte Projekt, welches sich als eine Verbesserung des Schwarz'schen Projektes darstellte, in Verhandlung.

Der Gemeinderath sprach sich im Jahre 1876 zu Gunsten dieses Projektes aus und es fanden noch im darauffolgenden Jahre kommissionelle Berathungen und Tracebegehungen statt; in ein weiteres Stadium trat jedoch dasselbe nicht.

Erst das Jahr 1881 brachte wieder neue Projekte; es richteten nämlich in diesem Jahre die englischen Ingenieure E. Bunten und J. Fogerty und bald darauf auch der Wiener Bauverein in Verbindung mit der Wiener Baugesellschaft Eingaben an das k. k. Handelsministerium um Ertheilung der Konzession für den Bau und Betrieb einer „Wiener Gürtelbahn“, respektive einer „Wiener Stadtbahn“, und überreichten gleichzeitig dem Wiener Gemeinderathe die bezüglichen Vorprojekte.

Mit dem Präsidialerlasse vom 21. September 1881 beauftragte der Gemeinderath das Stadtbauamt mit der Aufstellung allgemeiner Gesichtspunkte für die Lösung der Frage wegen Herstellung einer Stadtbahn in Wien.

Die sonach unter Berücksichtigung der hiesigen Lokalverhältnisse zusammengestellten allgemeinen Gesichtspunkte gipfeln in folgenden auch von der Eisenbahnkommission des Gemeinderathes in ihren Anträgen vom 25. Februar 1882 dem Wesen nach angenommenen Thesen:

Die Anlage der Stadtbahn hat nach einem einheitlichen Plane für die ganze Stadt zu erfolgen, diese Bahn hat hauptsächlich den Personenverkehr, den Frachtenverkehr aber nur insoferne zu berücksichtigen, als er für die Approvisionnement der Stadt zu dienen hat.

Als den Verkehrsverhältnissen am besten Rechnung tragend wird die Anlage einer Ringlinie, welche die dichtbevölkerten Bezirke und Vororte berührt, und von Radiallinien, die sich dem Centrum der Stadt nähern, bezeichnet; gleichzeitig soll die Verbindung dieser Bahn mit den in Wien einmündenden Hauptbahnen gesichert werden.

Es wird ferner zur Bedingung gestellt, daß durch die Anlage der Stadtbahn weder einer Regulirung des Wienflusses präjudizirt, noch das Hochwasserprofil desselben verringert werde.

Die Bahn soll normalspurig und mindestens doppelgleisig sein und den Verkehr der auf den Hauptbahnen üblichen Verkehrsmittel ermöglichen.

Bezüglich der Konstruktion der Bahn, ob Tunnel-, Einschnitt- oder Hochbahn, wurde keine Beschränkung stipulirt, doch wurden für jede dieser Konstruktionsarten gewisse Normen festgesetzt.

Für die Stationen wurden gedeckte Perrons verlangt, die in gleicher Höhe mit den Fußböden der Personenwagen anzulegen wären.

Schließlich wurde noch gefordert, daß die Konstruktion der Bahn und der Zugförderungsmittel derart zu wählen sei, daß das Geräusch und die Rauchentwicklung auf das erreichbare Minimum reduziert werden.

Gleichzeitig hatte die k. k. n.-ö. Statthalterei mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und Neuheit des zuerst eingereichten Fogerty'schen Projektes noch vor der Tracerevision eine Besprechung der Interessenten zum Zwecke der Vereinbarung über den bei der kommissionellen Verhandlung einzuschlagenden Vorgang anberaunt, bei welcher auch Vertreter der Gemeinde intervenirten.

Am 5. Juli und 9. September 1881 fand unter Intervention der sämtlichen Interessenten die Tracenebegehung bezüglich des Fogerty'schen, am 19. Dezember desselben Jahres jene bezüglich des Projektes der Wiener Baugesellschaft statt.

Um auch die Ansichten anderer Großstädte und der heimischen Künstlerkreise über die Anlage einer Stadtbahn nach den vorliegenden Projekten zu erfahren, wurden an die Municipien derjenigen Hauptstädte Europas, in denen bereits derartige Bahnen

errichtet sind, sowie an hervorragende Wiener Architekten Schreiben gerichtet, in welchen um Mittheilung der gemachten Erfahrungen, beziehungsweise um Abgabe eines Gutachtens bezüglich der ästhetischen Gesichtspunkte ersucht wurde.

Gleichzeitig wurde auch, um den Einwohnern der Stadt die Anlage einer Hochbahn nach dem Fogerty'schen Projekte zu veranschaulichen, an zwei Punkten der Stadt, nämlich auf der Ringstraße nächst der Aspernbrücke und auf der Lastenstraße vor dem Fürst Schwarzenberg'schem Palais, Schablonen der Wegüberbrückungen in natürlicher Größe aufgestellt und eine Ausstellung der älteren und neueren Stadtbahnprojekte im Rathhause veranstaltet.

Während von den auswärtigen Städten nur spärliche und ungenügende Antworten einliefen, mehrten sich im Reichsbilde unserer Stadt die an den Gemeinderath langenden Kundgebungen und es lief außer dem Gutachten der Herren Architekten über das Fogerty'sche Projekt, in welchem sich dieselben der Ausführung desselben nach einigen Abänderungen geneigt zeigten, ein Schreiben der Wiener Künstlergenossenschaft ein, in welchem sich dieselbe in entschiedener Weise gegen die Führung einer Hochbahn nach dem Projekte Buntens und Fogerty aussprach.

Die Zahl der eingereichten Projekte blieb jedoch nicht auf die zwei angeführten beschränkt; es wurden immer neue Projekte sowohl beim k. k. Handelsministerium, als auch beim Gemeinderathe theils in Aussicht gestellt, theils wirklich eingereicht, und sei hievon nur der Vorschlag des Herrn Pollaczek, sowie das neuerdings vorgelegte Projekt des Herrn Geiger erwähnt, welche vom Magistrate und Stadtbaurechte in Verhandlung genommen wurden.

Nach vielen Sitzungen und eingehenden Berathungen sowohl in der Eisenbahnkommission, als auch in der Rechtssektion des Gemeinderathes und nach einer lebhaften Debatte in der Plenarversammlung am 17. März 1882 wurde vom Gemeinderathe nachfolgender Beschluß gefaßt:

„Da der Gemeinderath die Anlage einer Wiener Stadtbahn nur dann gutheißen kann, wenn zugleich mit derselben auch die Regulirung des Wienflusses und die Auflassung der Linienwälle erfolgt, und da die bezüglich der Konzessionirung von Eisenbahnen dermalen geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere bezüglich der Expropriation und der Bauführungen auf oder an Eisenbahnen, die Interessen der Gemeinde nicht in hinreichendem Maße wahren, erklärt der Gemeinderath, derzeit keinem der vorliegenden Projekte einer Wiener Stadtbahn seine Zustimmung ertheilen zu können.“

Noch während diese Angelegenheit in den Sektionen und Kommissionen des Gemeinderathes in Berathung stand, wurde in der Plenarsitzung vom 14. Februar 1882 ein Antrag auf Einberufung einer Expertise angenommen, die mit der Aufgabe zu betrauen sei, den Wienfluß in seiner ganzen Ausdehnung, von der Quelle bis zur Einmündung in den Donaukanal mit Rücksicht auf eine Regulirung oder Verwerthung desselben zu studiren, alle einschlägigen Verhältnisse in Erwägung zu ziehen und mit Rücksicht auf den gegenwärtigen Zustand des Wienflusses ein Gutachten abzugeben, welches als Grundlage für die Aufstellung eines Programmes zur Verfassung von einschlägigen Projekten dienen könne.

Zu Mitgliedern der Expertise wurden ernannt die Herren: k. k. Ministerialrath Robert Miklig, k. k. Bergvater Karl Maria Paul, k. k. Professor Dr. Julius

Hann, k. k. Professor Dr. Josef Nowak, Ingenieur Josef Riedel, k. k. Oberingenieur Gottlieb Fänner, behördlich autorisirter Zivilingenieur Josef Andreas Knobloch und Bauinspektor L. Arthur Delwein.

Außerdem nahmen an den Berathungen der Expertise noch Theil die Herren: Gemeinderäthe Streit und Weissenberger, Stadtbauamtsleiter Franz Berger und Ingenieur-Assistent Franz Rindermann.

Am 1. Mai 1882 fand die konstituierende Sitzung statt, welche von dem Bürgermeister eröffnet wurde.

Nach mehrmonatlicher Thätigkeit und eingehenden Studien der einschlägigen Verhältnisse hat die Expertise im August desselben Jahres dem Gemeinderathe einen umfangreichen und alle Fragen eingehend behandelnden Bericht vorgelegt, welcher in Form einer Broschüre veröffentlicht wurde und der in folgenden Schlufsanträgen gipfelt, welche gleichzeitig die Grundlage eines Projektes bilden sollten:

1. Es ist das System der Thalsperren im Zulaufgebiete des Wienflusses anzuwenden, um gleichzeitig die Abflüsse im Niederschlagsgebiete reguliren zu können.

2. Das Durchflusprofil ist für zwei Drittel der Maximalabflußmenge festzustellen.

3. Innerhalb des Reichbildes der Stadt ist das Durchflusprofil der Wien einzuwölben und sind die Vororte einzuladen, diese Einwölbung über Schönbrunn-Penzing fortzusetzen.

4. Die beiden seitlichen Gerinne der Einwölbung sollen die bestehenden Cholerakanäle als Sammelkanäle ersetzen und haben alle gegen die Wien fallenden Haus- und Straßenkanäle in diese Seitenwölbungen einzumünden.

5. Die Cholerakanäle werden sonach aufgelassen.

6. Für die zeitweise Durchspülung der Sammelkanäle ist ein Wasserquantum von mindestens 20.000 Kubikmeter (zirka 340.000 Eimer) per Woche in den Thalsperren aufzuspeichern, was bei Ermittlung der Kapazität der Reservoirs zu berücksichtigen ist.

7. Die Sohle der seitlichen Gerinne in der Einwölbung ist um 10 bis 15 Centimeter tiefer zu legen als das Hauptgerinne. Die Sohle der Sammelkanäle in den Vororten ist am Anfange so tief zu legen, daß die Einmündung bei einer allfälligen Vertiefung der Flußsohle nicht höher als die Flußsohle zu liegen kommt, und daß dann durch eine einfache Leitschwelle, die von Fall zu Fall eingelegt wird, die Niederwässer der Wien zur Spülung benützt werden können.

Im Interesse einer rationellen Durchführung und im Interesse der Sicherstellung eines günstigen Effektes der ganzen Wienflußregulirung stellten die Experten noch folgende Anträge:

- a) Die Regulirung der Wien hat sich nicht bloß auf die Verbesserung der sanitären Verhältnisse im Reichbilde der Stadt, sondern auch auf die Hintanhaltung aller und jeder Ueberschwemmungsgefahr im ganzen Flußgebiete auszudehnen.
- b) Sämmtliche Vorarbeiten und Projekte sind unter einheitlicher Leitung auszuführen.
- c) Vor allem ist das Projekt für eine Regulirung des Flußlaufes der Wien vom Quellengebiete bis zur Mündung auszuarbeiten; die Verfassung der Regulirungsprojekte für die Zuläufe ist Sache der betreffenden Gemeinden, doch ist jedes derartige Projekt mit dem Projekte der Regulirung des Hauptgerinnes in Einklang zu bringen und von der mit der Ausführung und Ueberwachung betrauten technischen Stelle zu begutachten, zu verwerfen oder abzuändern.
- d) Der behördlich genehmigte Regulirungsplan ist als obligatorisch an die Gemeinden hinauszugeben; auf Grund desselben ist für die Regulirung der Flußrinne eine Wassergenossenschaft zu bilden und derselben auch in der Folge die flußpolizeiliche Aufsicht zu übertragen. Die Arbeiten sind auf ungefähr drei Jahre zu vertheilen.
- e) Den Ortschaften an der Wien und an der Einmündung der Seitenzuflüsse ist im Wege der politischen Behörde jede Verunreinigung des Wienflusses durch Ableitung der Fäkalstoffe, durch Ablagerung von Schutt und Unrath mit aller Strenge zu verbieten, Farb-

und Schmutzwässer sind, wenn sie organische und überhaupt der Gesundheit schädliche Substanzen mit sich führen, vorher von diesen zu reinigen.

- f) Sollten die Vororte die Einwölbung der Wien nicht fortsetzen, so sind sie im Wege der politischen Behörde zu verhalten, Sammelkanäle in einem der zukünftigen Dichte der Bevölkerung entsprechenden Querschnitte oberhalb Schönbrunn-Penzing angefangen bis zur eingewölbten Wien herzustellen, und haben dann diese Sammelkanäle in die seitlichen Wölbungen einzumünden.
- g) Die Projektanten für die Stadtbahn wären nach erfolgter Beschlussfassung über die sub 1, 2, 3, 4, 5, 6 und 7 genannten Anträge einzuladen, ihre Projekte mit dem Projekte der Wienerflußregulirung in Einklang zu bringen, die erforderlichen Typen für das Kunstprofil auszuarbeiten und vorzulegen, das Ausmaß des für ihre Bahnanlage und deren Betrieb beanspruchten Arealen anzugeben, endlich über die Beitragsleistung zu den geplanten Regulirungsarbeiten, eventuell bezüglich des zu entrichtenden Pachtbetrages für den dauernd zu okkupirenden Grund die diesbezüglichen Anträge zu stellen.
- h) Erst nach Maßgabe des Erfolges der Verhandlungen mit den Projektanten der Stadtbahn wären über die weitere Verwendung des verfügbaren Grundes, der zu schaffenden oder umzugestaltenden Straßenzüge, der zu Bauzwecken oder öffentlichen Gartenanlagen bestimmten Flächen Vorschläge auszuarbeiten.
- i) Die wirtschaftlichen Vortheile einer intensiven Ausnützung des im Wienerflußgebiete verfügbaren Wasserquantums wurden bereits im Berichte eingehend besprochen und empfohlen wir, das sonst nutzlos abfließende Wasser in den Thalsperren zu magaziniren und zu Zwecken der Industrie, des Gewerbes, der Landwirthschaft und zur Beschaffung von Trink- und Nutzwasser zu verwenden.

Ist dieses Ziel auch nicht in den ersten Jahren zu erreichen, so soll dasselbe wenigstens in späterer Zeit angestrebt werden.

Inzwischen langte das nachstehende an den Bürgermeister gerichtete, vom 1. Juli 1882 datirte Schreiben Sr. Excellenz des Herrn Handelsministers ein:

„Das Bedürfniß nach Verbesserung der Kommunikationsverhältnisse der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien und ihrer Vororte durch Anlage einer vornehmlich dem städtischen Personenverkehre dienenden Stadtbahn, auf deren Nützlichkeit die nunmehr seit einem Dezennium wiederkehrenden Kundgebungen und Verhandlungen der zuständigen Vertretungskörper übereinstimmend hinweisen, ist auch nach dem Erachten der Regierung derzeit nicht mehr in Abrede zu stellen und das Zustandekommen eines derartigen Unternehmens namentlich im Interesse des Handels- und Gewerbestandes, sowie der großstädtischen Entwicklung Wiens eben so wünschenswerth als dringlich geworden.

Die Nothwendigkeit und Zweckdienlichkeit einer Stadtbahn ist am allerwenigsten von Seite der Gemeindevertretung der Reichshauptstadt zu verkennen gewesen und in der That in wiederholten Verhandlungen und Beschlüssen des Wiener Gemeinderathes das Bestreben zum Ausdruck gelangt, diese wichtige Angelegenheit ihrer Lösung näher zu bringen.

Der Gemeinderath der Stadt Wien hat sich denn auch im Principe für die Anlage der Stadtbahn ausgesprochen, und zwar zuletzt zufolge Gemeinderathsbeschlusses vom 17. März d. J., Z. 6115 aus Anlaß der über das Projekt der englischen Zivilingenieure James C. Bunten und Josef Fogerty, welche sich um die Konzessionsertheilung für eine Wiener Gürtelbahn nebst Abzweigungen zu sämtlichen Wiener Bahnhöfen bewerben, mit h. a. Verfügung vom 4. August 1881, Z. 16.990 angeordneten Tracenrevision, in welche — dem Wunsche des Gemeinde-

rathes entsprechend — nachträglich auch das Wiener Stadtbahnprojekt der Wiener Baugesellschaft und des Wiener Bankvereines einbezogen wurde.

Nur das erstgenannte Projekt konnte, sofern die Stadtbahnfrage in absehbarer Zukunft eine praktische Lösung finden soll, zu diesem Zwecke ernstlich in Betracht gezogen werden, weil es unter allen überhaupt vorgebrachten Projekten das einzige ist, zu dessen Ausführung keinerlei finanzielle Unterstützung des Staates oder der Gemeinde, an deren Gewährung unter den obwaltenden Verhältnissen wohl nicht zu denken ist, in Anspruch genommen wird, und den Konzessionswerbern nach den von der Regierung gepflogenen Erhebungen in der That die technische Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit zur Seite steht, um ein so großartiges Unternehmen in einer den öffentlichen Rücksichten entsprechenden Weise zur Ausführung zu bringen.

Wenn es ferner keineswegs sicher ist, ob in dem Falle, als zu neuen Projektarbeiten der Anstoß gegeben werden sollte, im Gefolge der hiedurch im weitesten Umfange angeregten Projektirungsthätigkeit wirklich zweckmäßige Projekte zu Stande gebracht würden, so wäre es andererseits — ganz abgesehen von der hiedurch eintretenden Verzögerung — sehr zu bezweifeln, daß für etwaig neu angefertigte Projekte, welche in Berücksichtigung aller nach und nach auftauchenden Wünsche gewiß immer kostspieliger ausfallen müßten, die zu ihrer Ausführung erforderlichen Kapitalsummen ohne Inanspruchnahme öffentlicher Mittel aufgebracht werden könnten.

Wie Euer Hochwohlgeboren aus dem in der Abschrift anverwahrten Protokolle über die in der Zeit vom 10. September 1881 bis 31. März 1882 durchgeführte und nach dem Einlangen der Aeußerung der Großkommune Wien durch Erstattung des Kommissionsgutachtens ddo. 5. April 1882 zum Abschlusse gelangte Tracenrevision gefälligst entnehmen wollen, hat die Kommission das Wiener Gürtelbahnprojekt von Bunten und Fogerty als den allgemeinen Grundsätzen, welche für eine rationelle Lösung der Wiener Stadtbahnfrage im Auge zu behalten sind, im großen und ganzen entsprechend erkannt und dieses Projekt unter gleichzeitiger Feststellung der aus öffentlichen Rücksichten, insbesondere über Verlangen der Vertreter der Gemeinde Wien und den sonstigen Interessenten erforderlichen Projektänderungen zur Annahme empfohlen, wie auch eine Reihe von Bedingungen gestellt, welche den Ausschluß einer Störung bestehender oder künftiger Kommunikationen, insbesondere die unbedingte Vermeidung von Niveaufrenzungen, dann die Hintanhaltung einer Belästigung des Publikums in der Umgebung der Bahn durch Rauch, Funkenflug und Geräusch zc. bezwecken.

Die Regierung hat sich auf Grund des vorerwähnten von der k. k. n.-ö. Statthalterei unter Befürwortung der Kommissionsanträge vorgelegten Ergebnisses der Tracenrevision in geeigneter Weise die Ueberzeugung verschafft, daß die Konzessionswerber der Wiener Gürtelbahn gewillt und in der Lage sind, das Unternehmen mit den von der Revisionskommission festgestellten Projektänderungen und unter Beachtung der sonstigen aus öffentlichen Rücksichten zu stellenden Anforderungen zur Ausführung zu bringen, und würde hienach kein Anstand obwalten, ohne weiters von der im §. 6 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, N. G. B. Nr. 238 vorgesehenen Einholung der A. h. Entschlußfassung, beziehungsweise mit der vorbehaltlich derselben nach §. 4 der hierämtlichen Verordnung vom 24. Jänner 1879 N. G. B. Nr. 19 zu treffenden Entscheidung vorzugehen.

Die Regierung, welche es als ihre ernste Pflicht betrachtet, die in der vorliegenden Konzessionswerbung eröffnete Gelegenheit der Realisirung eines für die wirtschaftliche Entwicklung Wiens überaus wichtigen Unternehmens nicht unbenützt zu lassen, ist zugleich angelegentlich bestrebt, die Möglichkeit zu schaffen, daß bei diesem Anlasse den von der Gemeindevertretung in legaler Form zum Ausdruck gebrachten Wünschen Rechnung getragen werde.

Ein solcher Wunsch besteht — abgesehen von den schon bei der Tracenrevision berücksichtigten Projektänderungen und der durch die Anlage der Gürtelbahn in keiner Weise präjudizirten Auffassung der Linienwälle — in Bezug auf die Regulirung des Wienflusses.

Die Regierung erkennt ihrerseits die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Lösung dieser Frage in vollem Umfange an und erachtet es als ein für diese letztere glückliches Zusammentreffen, daß dieselbe durch die Aktualität des Gürtelbahnprojektes nunmehr ehestens in Fluß gebracht werden wird.

Die Regierung ist demgemäß geneigt, den Konzessionswerbern die Verpflichtung aufzuerlegen, daß dieselben in dem Falle, als noch vor Ablauf des Jahres 1882 ein von den zuständigen Faktoren gebilligtes Projekt für die Regulirung des Wienflusses endgiltig festgestellt werden sollte, ihr Projekt rücksichtlich der im Bereiche des Wienflusses auszuführenden Strecke der Eisenbahn mit dem Wienflußregulirungsprojekte in volle Uebereinstimmung bringen, beziehungsweise die nach dem Ergebnisse der Tracenrevision in Aussicht genommene Bahntrasse derart verlegen, daß dieselbe der wann immer erfolgenden Durchführung des festgestellten Wienflußregulirungsprojektes in keiner Weise präjudizirt.

Die Regierung geht dabei von der Voraussetzung aus, daß auf Seite der an der Regulirung des Wienflusses in erster Reihe interessirten Kommune Wien die Bereitwilligkeit besteht, sich sofort und zwar binnen 14 Tagen über die binnen längstens einem halben Jahre durchzuführende Anfertigung eines Projektes für die bezeichnete Flußregulirung schlüssig zu machen.

Behufs Förderung dieser Angelegenheit stelle ich zu dem bezeichneten Zwecke die etwa gewünschte Mitwirkung der technischen Organe meines Ressorts zur Verfügung und bin ich bereit, von jeder Vergütung der hieraus erwachsenden Kosten abzusehen.

Ich beehre mich sohin Euer Hochwohlgeboren zu eruchen, mir den diesfalls gefälligst einzuholenden Beschluß des Gemeinderathes ehestens, jedenfalls aber binnen 14 Tagen, bekanntzugeben.

Zur Festsetzung dieses Termines sehe ich mich aus dem Grunde bemüßigt, weil es aus geschäftlichem Grunde unthunlich ist, ein mit so bedeutendem Kostenaufwande verbundenes Unternehmen wie die Wiener Gürtelbahn auf lange Zeit hinaus in der Schwebe zu halten.

Was ferner den bei den Verhandlungen im Gemeinderathe und auch sonst mehrfach zur Sprache gebrachten Wunsch wegen Beseitigung der ästhetischen Bedenken anlangt, zu denen die nach dem Ergebnisse der Tracenrevision als Hochbahn auszuführende Bahnstrecke zwischen der Tegetthoff- und Elisabethbrücke Anlaß gegeben hat, so habe ich bereits die Vornahme neuerlicher eingehender Studien, sowie die Anfertigung eines vollständigen Projektes durch die Organe der k. k. Generalinspektion

der österreichischen Eisenbahnen angeordnet und werde ich dafür Sorge tragen, daß in dem Falle, als hienach eine auch jenen Bedenken vorbeugende bessere Lösung dieser schwierigen Aufgabe sich als praktisch durchführbar erweist, ohne den unabhängigen Betrieb und die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn in Frage zu stellen, die dem entsprechend ausgearbeiteten Projektpläne der seinerzeit abzuhaltenden politischen Begehung zu Grunde gelegt werden, deren Ergebnisse sich die eventuellen Konzeßionäre zu unterwerfen haben werden.

Auch hievon beehre ich mich Euer Hochwohlgeboren zur gefälligen eigenen Kenntnißnahme und behufs Informatioz des Wiener Gemeinderathes Mittheilung zu machen.“

Dieses Schreiben wurde dem Gemeinderathe in der Plenarsitzung vom 7. Juli 1882 zur Kenntniß gebracht und faßte derselbe hierüber folgenden Beschluß:

1. Der Gemeinderath nimmt die Zuschrift des Herrn Handelsministers vom 1. d. M., Z. 1030, betreffend die Abgabe einer Erklärung in Bezug auf die Verfassung eines Wienflußregulirungs-Projektes unter Aufrechthaltung seines Beschlusses vom 17. März 1882 zur Kenntniß.

2. Die Aufforderung des Herrn Handelsministers mitzutheilen, ob die Gemeinde geneigt sei, ein Wienflußregulirungs-Projekt ausarbeiten zu lassen, sei in dem Sinne bejahend zu beantworten, daß dasselbe in Verbindung mit der Stadtbahnfrage gebracht wird.

3. Das Stadtbauamt wird beauftragt, unter Benützung der Resultate der jetzt tagenden Wienflußexpertise und insbesondere in Verbindung mit der Stadtbahnfrage ein Projekt über die Wienflußregulirung mit aller Beschleunigung vorzulegen.

4. Nachfolgende Anträge werden der Rechtssektion zugewiesen:

I. Der Gemeinderath von Wien legt Verwahrung ein dagegen, daß das Gesetz über Lokalbahnen auf die Haupt- und Residenzstadt Wien bei Verleihung der Konzeßion einer Stadtbahn angewendet werde.

II. Der Gemeinderath legt Verwahrung ein dagegen, daß eine Konzeßion für eine Stadtbahn überhaupt ertheilt werde, bevor ein von allen beteiligten Faktoren als geeignet befundenes Projekt vorliegt. —

In Ausführung des Punktes 3 obigen Beschlusses verfaßte das Stadtbauamt in der kurzen Zeit von etwa acht Wochen ein in allen Details ausgeführtes Projekt für die Wienflußregulirung in Verbindung mit der Stadtbahnfrage.

Dieses Elaborat wurde im September 1882 dem Gemeinderathe vorgelegt und behufs möglichster Instruirung der Mitglieder desselben in einem Auszuge in Druck gelegt.

Das Projekt, welches nur theilweise auf der von der Expertise geschaffenen Grundlage basiert, behandelt die Wienflußregulirung bis weit über die Grenzen des Weichbildes der Stadt Wien und die Stadtbahnfrage nur insoweit, als sie mit derselben in direkter Berührung steht.

Das Projekt des Stadtbauamtes wird in seinen Grundzügen im Nachstehenden erläutert und durch drei beigeheftete Pläne versinnlicht.

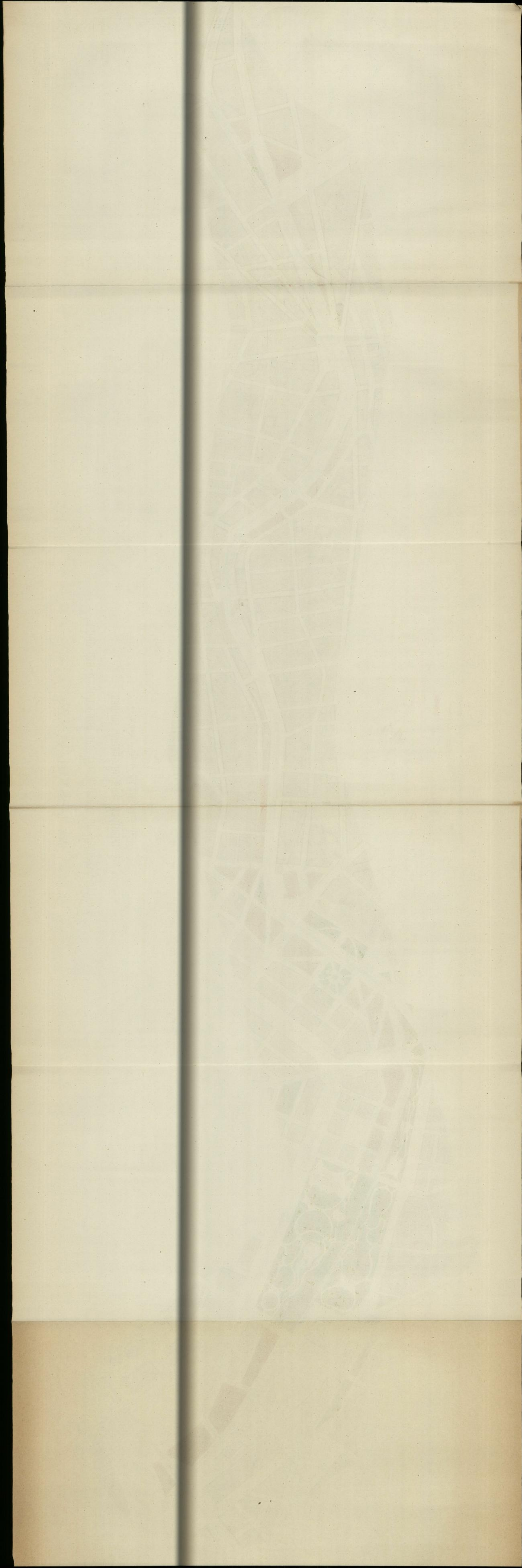
Nach demselben soll bei Baumgarten an der Westbahn ein großes Bassin mit einem Fassungsraum von 1,800.000 Kubikmeter angelegt werden, welches die Hochwässer des Wienflusses aufzunehmen und auf kurze Zeit zurückzuhalten hätte, damit eine gleichmäßige Ableitung derselben ermöglicht werde.

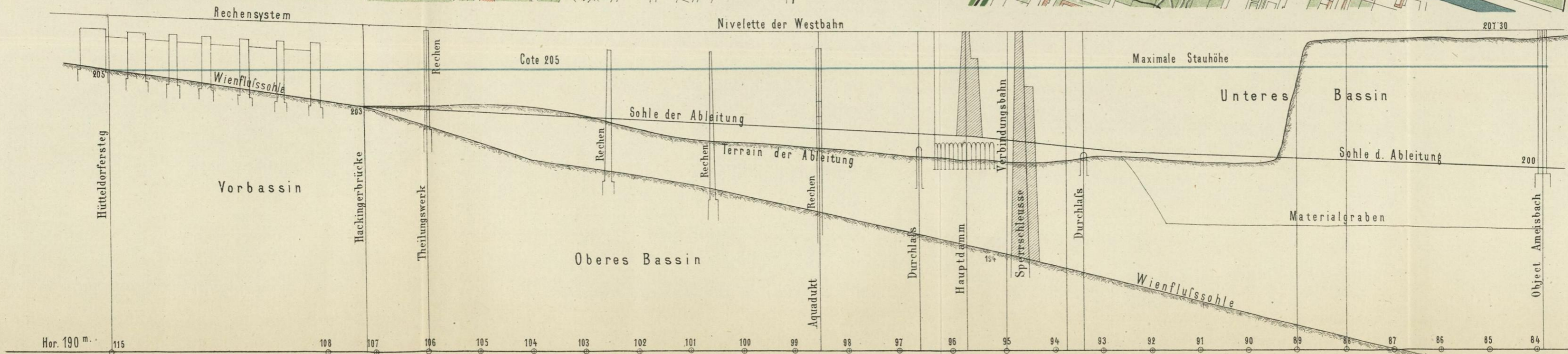
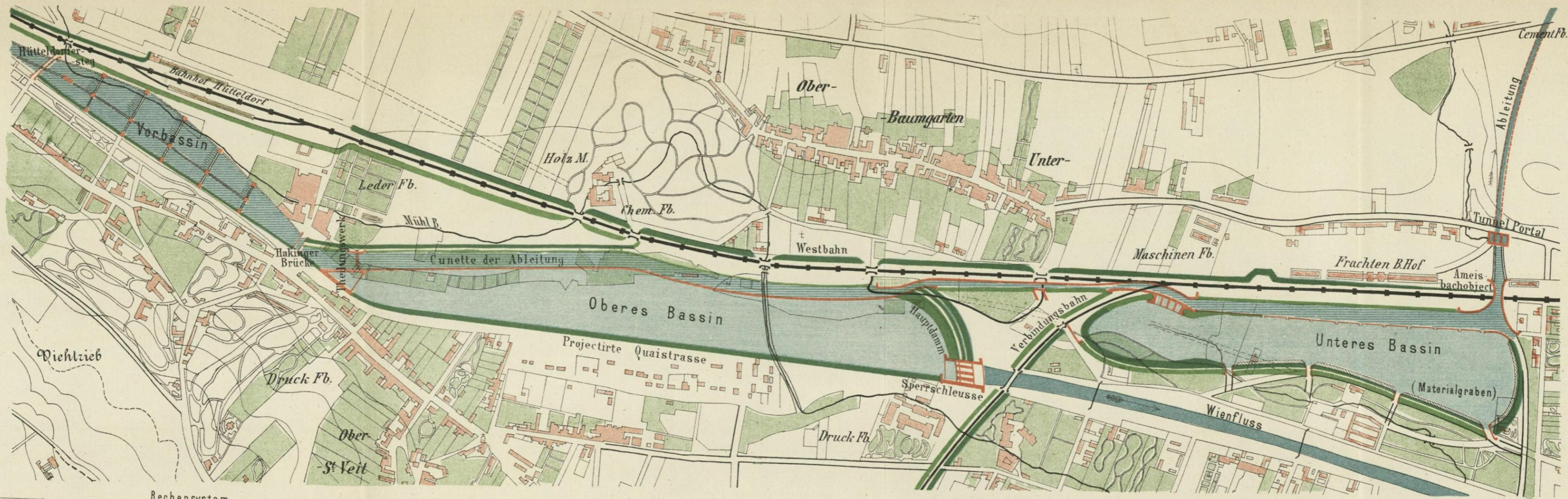
I.
SITUATIONS-PLAN
über die Regulierung des Wienflusses im Gebiete von Wien
samt Anlage für eine Stadtbahn,
nach dem Projecte des Stadtbauamtes.

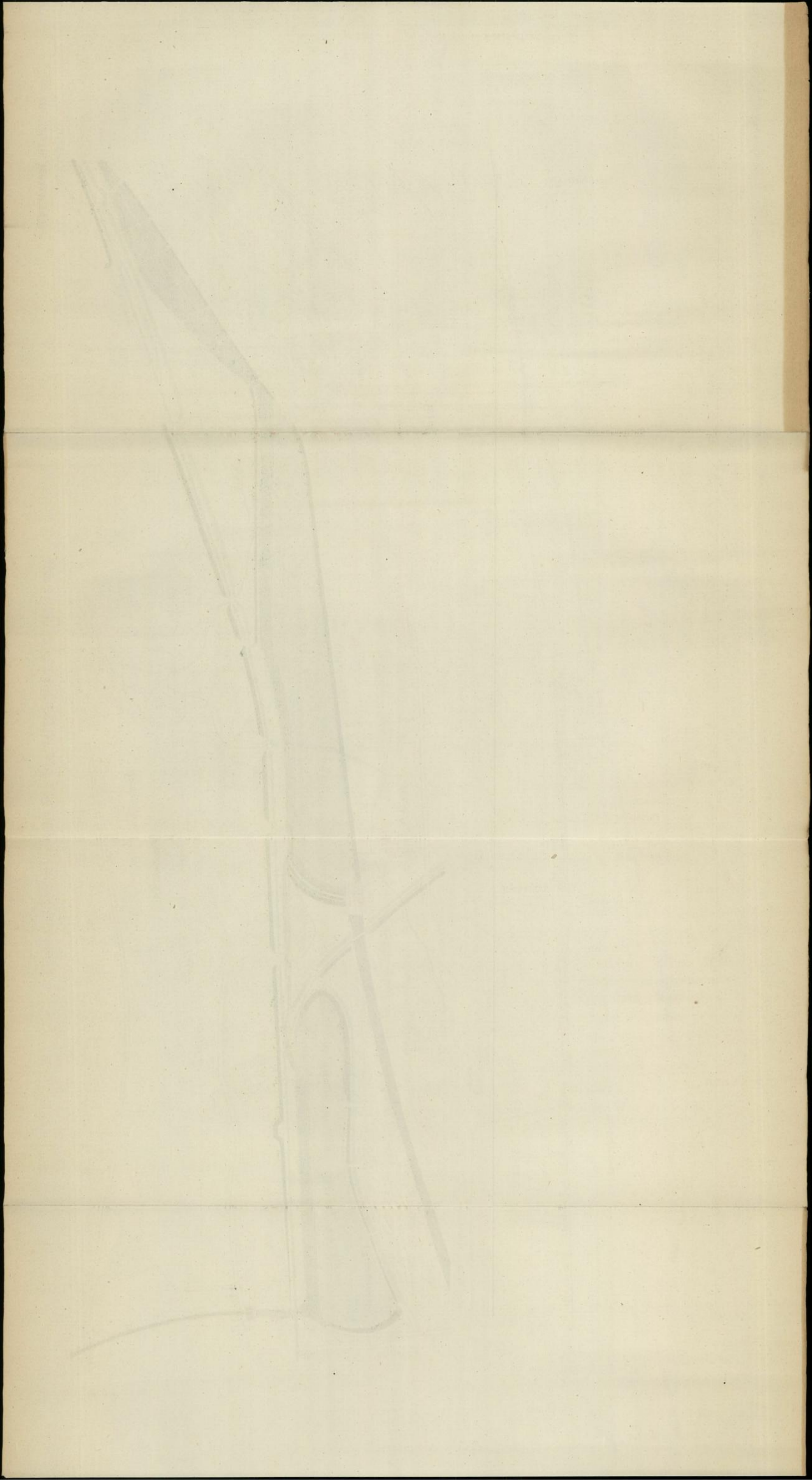


100 0 100 200 300 400 500 600 M.
50

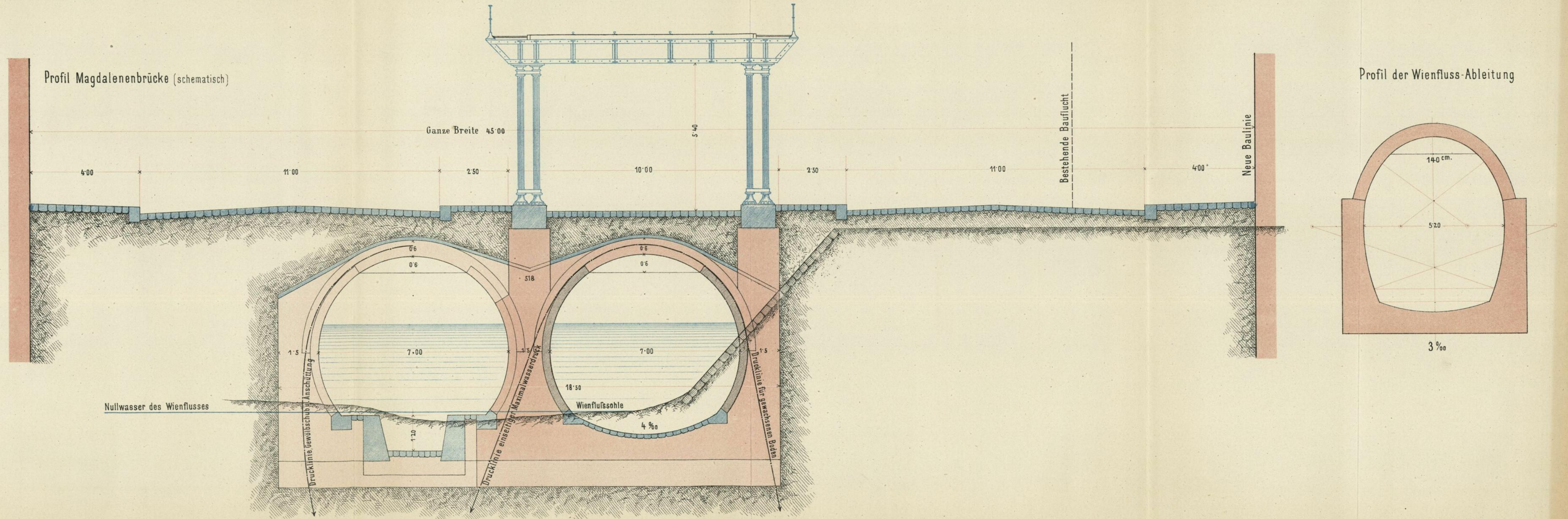
— Gewonnene Bauflächen.
— Neue Baulinien.
■ Innerhalb d. letzten 10 Jahre errichtete Bauten.

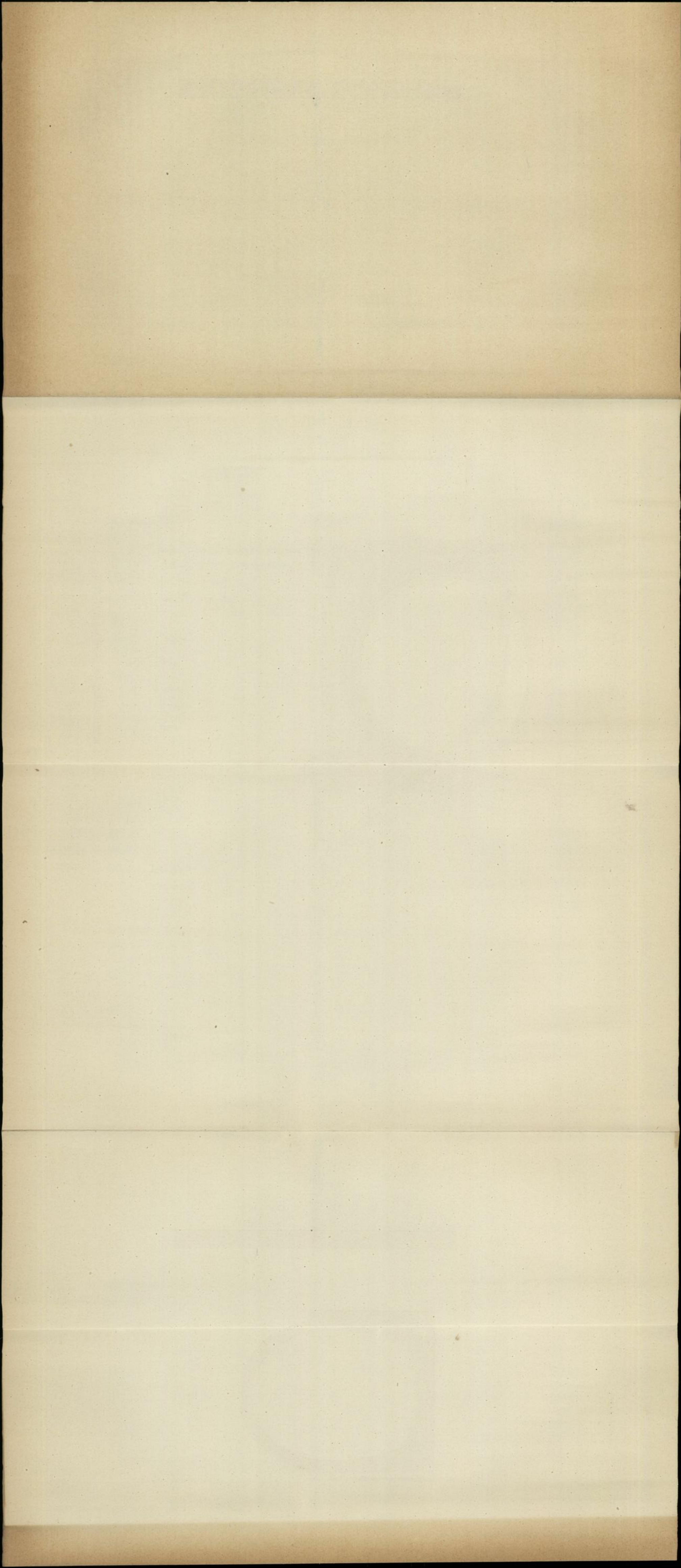






III.
Profile der Wienflusseinwölbung sammt Stadtbahn u. Wienthalstrasse,
nach dem Projecte des Stadtbauamtes.





Für die Ableitung der angesammelten Wässer in den Donaukanal sind zwei Wege vorgeschlagen, welche bei Hochwässern gleichzeitig zu funktionieren hätten.

Der eine dieser Wege benützt das bestehende Wienflußbett, welches bis an die Stadtgrenze zu reguliren, von dort an aber bis an die Ausmündung in den Donaukanal in der Art zu überwölben wäre, daß die zweitheilig herzustellende Einwölbung im Stande wäre, bei normaler Ausnützung zwei Drittel der Maximalhochwässer abzuführen.

Für den zweiten Weg wird die Herstellung einer tunnelartigen Ableitung in der Richtung der Ortschaften Breitensee, Ottakring, Hernals, Weinhaus und Döbling bis in den Donaukanal vorgeschlagen, welche eine Länge von zirka 7000 Meter erhielte und im Stande sein würde, 140 Kubikmeter Wasser per Sekunde abzuleiten.

Diese Ableitung soll aber gleichzeitig zur Entlastung der längs ihrer Linie liegenden Bachkanäle dienen, welche heute schon überlastet sind und die dann als Ueberfallkanäle benützt werden könnten, und von ihr aus sollen auch die Kanäle der westlichen Bezirke geschwenmt werden.

Außerdem soll durch Einlegung eines Druckrohres in die Sohle der Ableitung die Verwerthung des Wassers zu industriellen Zwecken ermöglicht werden.

Um für die Verwerthung des Wassers ein nennenswerthes Quantum zur Verfügung zu haben, wird ferner beantragt, die Zuflüsse der nördlichen Abhänge, nämlich den Ameisenbach, Ottakringsbach, Alsbach, Währinger- und Krottenbach, einzubeziehen.

Die drei Faktoren, aus denen das Projekt besteht, nämlich das Bassin, die Einwölbung und die Ableitung, sind in solchen Dimensionen projektirt, daß im Falle eines Gebrechens an einem der Ableitungswege die beiden anderen Theile noch immer im Stande wären, die Maximalabflußmenge, welche von dem Bauamte mit 600 Kubikmeter per Sekunde angenommen wird, zu konsumiren.

Das Profil der zweitheiligen Einwölbung ist so gewählt, daß die Widerlager einer Doffnung gleichzeitig als Fundamente für eine zweigeleisige Hochbahn dienen können, und ist auch darauf Rücksicht genommen, daß diese Doffnung mit der Bahn ausgeführt werden könne, ohne das Abflußprofil des Flusses wesentlich zu verringern.

Die Trace der Einwölbung ist von der Elisabethbrücke aufwärts so gewählt, daß die für die Anlage der Bahn nöthigen Häufereinsparungen auf ein Minimum reduziert werden, und ist für diese Strecke die Anlage einer 45 Meter breiten Straße bis Schönbrunn projektirt, deren Mitte die Hochbahn einnehmen soll.

Von der Elisabethbrücke abwärts bis zum Donaukanale ist die Einwölbungstrace gegen die Lastenstraße zu verlegt, wodurch es ermöglicht wird, die werthvollen Gründe, welche der Wienfluß in dieser Strecke der Verbauung bisher entzogen hat, für die Errichtung von Häuserblöcken bis zur Tegetthoffbrücke und von der Stubenbrücke abwärts zu gewinnen, welche als Fortsetzung der zwischen dem Getreidemarkte und der Nibelungengasse liegenden zu gelten hätten.

Aus dem Erlös dieser Baugründe, welcher vom Bauamte auf 14 Millionen Gulden veranschlagt wird, soll ein Theil der Kosten der Regulirung gedeckt werden, welche mit rund 18 Millionen Gulden beziffert sind. Der noch verbleibende Rest soll durch die Beitragsleistung der Stadtbahnunternehmung, welche durch die Einwölbung die Fundamentirung der Hochbahn in der Strecke von der Elisabethbrücke aufwärts erspart, aufgebracht werden, so daß der Kommune Wien aus der Ausführung dieses Projektes keine oder nur geringe finanzielle Opfer erwachsen würden.

In der Plenarfigung des Gemeinderathes vom 20. Oktober 1882 wurde dieses Projekt einer aus je vier Mitgliedern der I., VI. und VII. Sektion zu bildenden Wienflußregulirungs-Kommission zur Berathung und sohin unmittelbaren Berichterstattung an den Gemeinderath zugewiesen.

Diese Kommission beschloß, die Drucklegung des bauämtlichen Projektes zu beantragen, und wählte je einen Referenten für den technischen und für den juridischen Theil der Anträge.

In der Plenarsitzung vom 29. Dezember 1882 wurden die Referate erstattet und die Kommissionsanträge in theilweiser Abänderung, wie folgt, zum Beschlusse erhoben:

1. Der Gemeinderath spricht sich für die Einwölbung des Wienflusses im Wiener Gemeindegebiete aus und genehmigt das vom Stadtbauamte vorgelegte Wienflußregulierungs-Projekt in seinen Grundzügen und speziell bezüglich der getheilten Einwölbung des Wienflusses, sowie der Anlage von Staubassins und eines Ableitungskanales.

2. Es ist die Wienflußregulierung im ganzen Quellgebiete der Wien durch das System der Thalsperren zur Regelung der Abflußverhältnisse anzustreben.

3. Der Gemeinderath erklärt sich bereit, auf Grundlage des vom Stadtbauamte ausgearbeiteten und im Prinzipie genehmigten Projektes die Regulierung der Wien bis inklusive der Staubassins und des Ableitungskanales zu übernehmen.

4. Insoferne es das Gebiet außerhalb des Gemeindegebietes der Stadt Wien betrifft, ist ein Konkurrenzgesetz im Wege der Landesgesetzgebung zu erwirken.

5. Die Gemeinde Wien ersucht den Herrn Handelsminister, eine Steuerbefreiung von mindestens 30 Jahren für die durch die Wienflußregulierung zu schaffenden Baugründe, sowie die Befreiung von der Entrichtung von Stempeln und Gebühren für die auf diese Gründe sich beziehenden Rechtsgeschäfte im Wege der Gesetzgebung zu erwirken.

6. Der Gemeinderath erklärt, daß er der Führung der Stadtbahn zwischen dem Gumpendorfer Schlachthause und der Aspernbrücke nach der vom Stadtbauamte vorgeschlagenen Trace zustimme.

7. Der Gemeinderath erklärt die Anlage einer viergleisigen Bahn längs des Donaukanales, wovon zwei Geleise dem Lokalverkehre und zwei Geleise dem Externverkehre dienen, ausgehend vom Franz Josefs-Bahnhofe und anschließend an die Verbindungsbahn, für wünschenswerth.

8. Die Gemeinde Wien behält sich vor, die Konzession für die Stadtbahn selbst zu erwerben und die hiezu erforderlichen Schritte binnen sechs Monaten einzuleiten.

9. Der Gemeinderath hält an seinen mit dem Beschlusse vom 17. März 1882 ausgesprochenen Anschauungen und insbesondere daran fest, daß die bezüglich der Konzessionirung von Eisenbahnen dermal geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere bezüglich der Expropriation und der Bauführung auf oder an Eisenbahnen, die Interessen der Gemeinde nicht in hinreichendem Maße wahren.

Es wären demnach vor der Ertheilung der Konzession an einen Dritten die Rechte und Pflichten des betreffenden Konzessionärs gegenüber der Gemeinde Wien hinsichtlich des zu erwerbenden Terrains, der Trace, der Art des Betriebes, der Höhe des Fahrpreises, der Tarife und der Regelung des Verkehrs überhaupt durch ein Spezialgesetz festzustellen, welches auch die Rechtsverhältnisse bezüglich der Bauführungen auf oder an der Stadtbahn, sowie das Heimfallsrecht zu regeln haben wird.

10. Sollte jedoch die Regierung mit der Ertheilung der Konzession vor Erlassung eines solchen Spezialgesetzes vorzugehen sich berechtigt glauben, so behält sich die Gemeinde Wien selbstverständlich alle aus ihrem Eigenthume fließenden, sowie alle

derselben nach der bestehenden Gesetzgebung zustehenden wie immer gearteten Rechte sowohl bezüglich der Regulirung des Wienflusses, als des Baues der Stadtbahn ausdrücklich vor.

11. Jedenfalls stellt die Gemeinde Wien an den Herrn Handelsminister hiermit das Ersuchen, bis zum Einlangen des Konzessionsgesuches der Gemeinde zum Baue einer Stadtbahn mit der Ertheilung der Konzession an eine Privatunternehmung nicht vorzugehen.

12. Das Stadtbauamt ist mit der Vorlage eines Stadtbahnnetzes auf Grund der in der Kommission geäußerten Grundsätze zu beauftragen.

13. Zu diesem Projekte sollen Kostenanschläge und Rentabilitätsberechnungen ausgearbeitet werden.

14. Es sei dem Stadtbauamte und insbesondere dem dermaligen Amtsleiter desselben, Oberingenieur Franz Berger, für die vorzüglichen Leistungen in dieser Frage die Anerkennung des Gemeinderathes auszusprechen.

15. Der Bürgermeister wird ersucht, die sub 1—12 angeführten Beschlüsse dem Herrn Handelsminister in Erledigung seiner Zuschrift vom 1. Juli 1882 mitzutheilen.

b) Pferdeeisenbahnen.

Wiener Tramway. Auch die Frage des Ausbaues des Wiener Tramwaynetzes hat die Gemeindeverwaltung vielfach beschäftigt.

Das gesteigerte Bedürfniß nach Vermehrung und Verbesserung der Kommunikationsmittel, wie nicht minder der vollständige Stillstand, welchen die Wiener Tramwaygesellschaft seit dem Baue der Pferdebahnlinie in der Margarethen- und Hundsthurmerstraße in dem Ausbaue des Pferdebahnnetzes hatte eintreten lassen, gaben den Ausschüssen einzelner Bezirke, sowie verschiedenen Vereinen die Veranlassung zur Einleitung einer sehr lebhaften Agitation für den endlichen Ausbau des Wiener Pferdebahnnetzes und es fanden diese Bemühungen ein gleich lebhaftes Entgegenkommen und die kräftigste Unterstützung im Wiener Gemeinderathe.

Wenn dessenungeachtet nicht die gewünschten Erfolge erreicht worden sind, so ist dies dem Einflusse der sehr schwierigen und äußerst komplizirten Verhältnisse zuzuschreiben, unter welchen die Verhandlungen mit der Wiener Tramwaygesellschaft bezüglich des Ausbaues der Pferdebahnlinien geführt worden sind; denn außerdem, daß der Gemeinderath auf dem Ausbaue der im Tramwayvertrage vom 7. März 1868 enthaltenen, noch nicht ausgebauten Linien bestand, sollte auch ein Modus gefunden werden, die Tramwaygesellschaft zum Ausbaue der in diesem Vertrage nicht enthaltenen, für die Entwicklung der beiden westlichen Bezirke Neubau und Josefstadt so wichtigen Pferdebahnlinien in der Lerchenfelder- und Josefstädterstraße zu bestimmen.

Die Wiener Tramwaygesellschaft hat hingegen den Ausbau der sogenannten Vertragslinien, sowie der beiden vorbezeichneten im Vertrage nicht vorgesehenen Linien von der Zugestehung verschiedener Begünstigungen, und zwar von der Auflassung mehrerer Vertragslinien, von der Zugestehung mehrfacher Erleichterungen bezüglich des Baues der Linien im Hinblick auf die Straßenbreite und Häuser-

einzulösen, ferner von der Verlängerung der Vertragsdauer bis Ende Dezember 1925 und endlich von der Abänderung des Modus der an die Kommune zu entrichtenden Abgabe, welche an Stelle der 5%igen Abgabe von der Brutto-Einnahme getreten ist, abhängig gemacht.

Noch komplizirter wurden diese Verhandlungen durch die Bewerbungen des Herrn Wilhelm v. Lindheim und der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft um die Bewilligung zum Baue eines Tramwaynetzes in Wien.

Die mit der Wiener Tramwaygesellschaft und mit den beiden vorgenannten Bewerbern vom Gemeinderathe geführten Verhandlungen wegen Ausbaues des Tramwaynetzes sind zwar mit Ende des Jahres 1882 noch nicht zum Abschlusse gebracht worden, doch sind die Bemühungen der Gemeinde, das bestehende Tramwaynetz durch neue Linien zu ergänzen und zu erweitern, nicht ganz ohne Erfolg geblieben.

Im September 1881 wurde nämlich der Bau der Pferdebahnlinie, abzweigend am Schottenringe durch die Wipplingerstraße, Peregringasse, Kolingasse, Schlickgasse und Porzellangasse zum Althanplaz, beziehungsweise zum Kaiser Franz Josefs-Bahnhofe, in Angriff genommen und diese mit Ausnahme der Theilstrecke längs des Hauses Nr. 24 in der Porzellangasse doppelgleisige, 1.³⁹² Kilometer lange Pferdebahnlinie am 5. Juni 1882 dem Verkehre übergeben.

Nach dem Gemeinderathsbeschlusse vom 21. Oktober 1881 wurde die eingleisige Bahn längs des Hauses Nr. 24 in der Porzellangasse nur als Provisorium gestattet und die Wiener Tramwaygesellschaft verpflichtet, dieses Haus einzulösen und nach Demolirung desselben das zweite Geleise daselbst einzulegen. Weiters wurde nach Fertigstellung dieser Linie der Bau der Pferdebahnlinie, abzweigend am Franz Josefs-Quai über die Ferdinandsbrücke durch die Taborstraße zum Nordwestbahnhofe, in Angriff genommen und am 23. August 1882 dem Verkehre übergeben.

Auch diese 1.⁶³² Kilometer lange Pferdebahnlinie ist mit Ausnahme der Theilstrecke vor den Häusern D.-Nr. 48 und 50 in der Taborstraße doppelgleisig hergestellt und die Wiener Tramwaygesellschaft desgleichen mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 21. Oktober 1881 verpflichtet worden, diese beiden Häuser einzulösen und nach Demolirung derselben das zweite Geleise zu legen.

Endlich wurde der Bau der mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 17. August 1882 genehmigten Pferdebahnlinie, abzweigend am Schottenringe über die Augartenbrücke durch die untere und obere Augartenstraße zum Anschlusse an die Geleise in der Taborstraße, im Spätherbste 1882 in Angriff genommen.

Auch hat der Gemeinderath laut Beschlusses vom 16. Dezember 1881 das Projekt für den Bau der Pferdebahn vom Bürgerversorgungshause in der Währingerstraße zur Währingerlinie mit der Fortsetzung zum Unionplaz in Weinhaus genehmigt und wird der Bau dieser Linie im Jahre 1883 in Ausführung gebracht werden.

Außer dem Baue der vorerwähnten neuen Linien hat die Wiener Tramwaygesellschaft aus Anlaß der Regulirung der Schwimmschulstraße die Pferdebahngeleise daselbst gänzlich umgelegt und auf größeren Strecken des bestehenden Pferde-

bahnnetzes die Erneuerung der Geleise durch Einlegung neuer Schienen mit dem breiten Profile durchgeführt.

Endlich sind auch nach längeren Verhandlungen die Geleise in der Gußhaus-, Karls- und auf der Lastenstraße im IV. Bezirke kassirt worden.

Nebst den Verhandlungen wegen Ausbaues des Pferdebahnnetzes hat auch die Gemeindeverwaltung wiederholt Gelegenheit genommen, sich mit den zahlreichen auf die Verbesserung und Sicherheit des Tramwayverkehrs bezugnehmenden Anträgen zu beschäftigen.

Der Wiener Tramwaygesellschaft wurde gestattet, zum Schutze des Publikums Wartehallen (eiserne Pavillons) auf der Ringstraße vor dem ehemaligen Schottenthore, ferner nächst der Bellariastraße, der verlängerten Kärntnerstraße, der Wollzeile und der Aspernbrücke zu errichten und mehrere neue Haltestellen zu aktivieren.

Um dem Publikum die Möglichkeit zu bieten, auch an der Rückseite der Tramwaywaggons sofort zu erkennen, wohin dieselben verkehren, wurde die Signalisirung des Fahrtzieles durch Anbringung von farbigen Scheiben bei Tag und von farbigen Laternen während der Nachtzeit sowohl an der Vorderseite, als auch an der Rückseite der Waggons beschlossen und auch von der k. k. n.-ö. Statthalterei angeordnet; diese Maßregel wurde jedoch bisher nicht durchgeführt, sondern von der Wiener Tramwaygesellschaft eine Vorstellung gegen diese Anordnung überreicht.

Das Ansuchen der Gesellschaft um die Bewilligung zum Fahren ohne Stange wurde nach Ablauf der halbjährigen Probezeit als sicherheitsgefährlich abgelehnt, dagegen zur Inbetriebsetzung der einspannigen Waggons auf bestimmten von Fall zu Fall zu bezeichnenden Linien die Zustimmung ertheilt.

Die Verhandlungen wegen Anbringung von zweckentsprechenden Schutzvorrichtungen an den Tramwaywaggons gegen das Ueberfahrenwerden wurden fortgesetzt und ist auch eine kommissionelle Probefahrt mit der an einem Tramwaywaggon angebrachten Göß'schen Schutzvorrichtung vorgenommen worden, wobei sich jedoch diese Schutzvorrichtung als ganz unzureichend erwiesen hat.

Weiters wurden, da sich der Effekt der derzeit an den Tramwaywaggons angebrachten eisernen Spindelbremsen als unzureichend erwiesen hat, mit der Löbl-Gasbner'schen Schnellbremse und mit der Weykum'schen Differenzschraubenbremse im kommissionellen Wege Versuche gemacht.

Endlich wurde auch die Frage der Einführung eines neuen Fahrtarifes (Zonentarifes), sowie wegen Einführung von Maßregeln zur Hintanhaltung der Ueberfüllung der Tramwaywaggons wiederholt und sehr eingehend ventilirt und hat der Gemeinderath in Bezug auf die letztere Angelegenheit in seiner Plenarversammlung vom 29. Mai 1882 seine Ansicht dahin ausgesprochen, daß es bei der gegenwärtigen Gestalt der Tramwaywaggons nicht möglich sei, die Ueberfüllung derselben hintanzuhalten, daß daher ein Musterwagen hergestellt werden solle, in welchem keine Stehplätze sich befinden, und daß weiters dem Uebelstande der Ueberfüllung der Tramwaywaggons durch die Trennung des Ring- und Radialverkehrs, insbesondere aber durch eine entsprechende Vermehrung der Fahrbetriebsmittel abgeholfen werden dürfte.

Um ein klares Bild über den Betrieb, die Frequenz und das Erträgniß dieses Unternehmens zu geben, werden fünf dem Jahresberichte des Verwaltungsrathes der Wiener Tramwaygesellschaft vom Jahre 1883 entnommene Tabellen beigezschlossen.

Aus diesen Tabellen ist zu entnehmen, welchen bedeutenden Aufschwung dieses Unternehmen gerade in dem abgelaufenen Triennium genommen hat.

Obwohl die Länge des Bahnnetzes gegen das Jahr 1879 nur um zirka drei Kilometer zugenommen hat, so haben sich doch die Anzahl der Passagiere von 22,587.910 Personen im Jahre 1879 auf 26,919.066 Personen im Jahre 1882 und die Einnahmen von 2,408.261 fl. 46 kr. im Jahre 1879 auf 2,825.533 fl. 9 kr. im Jahre 1882 gehoben, wogegen die Gesamtbetriebsauslagen von 1,849.554 fl. im Jahre 1879 nur auf 2,138.279 fl. 63 kr. im Jahre 1882 gestiegen sind.

Diese so günstigen finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft haben auch den Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 7. Dezember 1880 bestimmt, die an Stelle der 5%igen Abgabe von der Brutto-Einnahme getretene und für das Triennium 1878—1880 mit jährlich 50.000 fl. bemessene Pauschalabgabe für die Jahre 1881 bis inklusive 1885 mit dem jährlichen Betrage von 90.000 fl. festzusetzen.

Neue Wiener Tramway. Die neue Wiener Tramwaygesellschaft war während der abgelaufenen Verwaltungsperiode eifrigt bemüht, alle dem Ausbaue dieses Tramwaynetzes entgegenstehenden Hindernisse zu beheben.

Es haben wiederholt kommissionelle Verhandlungen, insbesondere wegen des Ausbaues der Strecken von der Hernals- zur Währingerlinie und von dieser zur Rußdorferlinie, ferner von der Mariahilfer- zur Gumpendorferlinie und zum Meidlinger Bahnhofs, sowie wegen des Baues der Linie abzweigend von der Gürtelstraße durch die Sternwart- und Feldgasse zur Hirschengasse in Ober-Döbling stattgefunden.

Von diesen Linien wurde nur die Theilstrecke von der Hernalslinie bis zur Währingerlinie noch im Jahre 1882 dem Verkehre übergeben, während die Verhandlungen wegen des Baues der übrigen Strecken von der Währinger- zur Rußdorferlinie, von der Mariahilfer- zur Gumpendorferlinie und der Abzweigung von der Gürtelstraße durch die Sternwart- und Feldgasse zur Hirschengasse in Ober-Döbling so weit gediehen sind, daß zum Schlusse des Jahres 1882 gegen die Inangriffnahme des Baues derselben kein Anstand mehr obwaltete.

Längen der Strecken und Geleise der Wiener Tramway

mit Ende des Jahres 1882.

Tabelle I.

Benennung der Linien und Objekte	Längen der						Tag der Eröffnung
	Strecken		Geleise		Manipu-	Re-	
	einzeln	zusam-	einzeln	zusam-	lazi- ons-	mi- sen-	
	Geleise						
Kilometer							
I. Schottenring-Kolowratring-Aspernbüchse.							
1. Schottenring-Bellaria . . .	0.873	—	1.745	—	—	—	
2. Bellaria-Kärntnerstraße . .	0.861	—	1.723	—	—	—	
3. Kärntnerstr. = Schwarzenbergplatz	0.365	—	0.731	—	—	—	
4. Schwarzenbergplatz-Wollzeile	0.758	—	1.516	—	—	—	
5. Wollzeile-Radekybrücke . .	0.498	—	0.996	—	—	—	
6. Radekybr. = Aspernbrücke . .	0.017	3.372	0.033	6.744	—	—	30. Juni 1868
II. Schottenring-Franz Josefs-Quai-Aspernbrücke							
	—	2.003	—	4.005	0.037	—	8. Juni 1869
III. Schottenring-Döbling.							
1. Schottenring = Rußdorferlinie	2.243	—	4.486	—	—	—	19. Oktob. 1869
2. Rußdorferlinie = Zögernitz .	1.156	3.399	2.313	6.799	0.122	0.332	27. Mai 1870
IV. Schottenring-Dornbach.							
1. Schottenring = Hernalserlinie	1.546	—	3.091	—	—	—	} 4. Oktob. 1865
2. Hernalserlinie = Hernalser Remisen	2.402	—	4.805	—	—	—	
3. Hernalser Remisen-Dornbach	1.619	5.667	3.238	11.134	1.199	0.981	24. April 1866
V. Bellaria-Penzing.							
1. Bellaria = Wechsel Hôtel Englischer Hof	1.580	—	3.159	—	—	—	2. Juni 1870
2. Wechsel Hôtel Englischer Hof-Mariahilferlinie . . .	0.694	—	1.388	—	—	—	25. Nov. 1869
3. Mariahilferlinie = Etablissement Rudolfsheim . . .	1.565	—	3.131	—	—	—	18. August 1869

Benennung der Linien und Objekte	Längen der						Tag der Eröffnung
	Strecken		Geleise		Manipu-	Re-	
	einzel-	zusam-	einzel-	zusam-	lations-	mis-	
	einzel-	men	einzel-	men	Geleise		
Kilometer							
4. Etablissement Rudolfshaim- Etablissement Penzing . .	0.964	—	1.929	—	—	—	18. August 1869
5. Etablissement Penzing- Penzingerbrücke	0.535	5.338	1.069	10.676	0.631	1.986	
VI. Kärntnerstraße-Margarethen- straße-Hundstürmerstraße							
1. Kärntnerstraße = Zweite Spitzschiene Preßgasse . .	0.990	—	1.927	—	—	—	17. Juni 1877
2. Zweite Spitzschiene Preß- gasse-Margarethenstraße- Margarethenplatz	0.366	—	0.732	—	—	—	6. Juli 1877
3. Zweite Spitzschiene Preß- gasse-Hundstürmerstraße- Wildenmanngasse	0.247	—	0.495	—	—	—	12. Juli 1877
4. Margarethenpl. Am Hund- sturm-Wildenmanngasse . .	1.063	2.666	2.126	5.280	0.088	—	5. Oktob. 1877
VII. Elisabethbrücke- Simmeringerstraße.							
1. Elisabethbrücke-Paulaner- kirche	0.425	—	0.789	—	—	—	30. Mai 1873 4. Nov. 1877 22. Juni 1880
2. Paulanerkirche = Etablisse- ment Simmeringerstraße . .	2.572	2.997	5.100	5.889	0.156	0.440	
VIII. Abzweigung zur Südbahn	—	0.348	—	0.620	0.038	—	30. Mai 1873
IX. Paulanerkirche-Mahleins- dorferlinie	—	1.603	—	3.186	—	—	31. Oktob. 1873 4. Nov. 1877 u. 22. Juni 1880
X. Schwarzenbergplatz-Zentral- friedhof.							
1. Schwarzenbergplatz = St. Marxerlinie	2.657	—	5.313	—	—	—	21. Juli 1873
2. St. Marxerlinie-Etablisse- ment Simmering	0.826	—	1.652	—	—	—	14. Juni 1874
3. Etablissement Simmering- Felbergasse	1.096	—	2.191	—	—	—	18. Juli 1874

Benennung der Linien und Objekte	Längen der						Tag der Eröffnung
	Strecken		Geleise		Manipu- lations-	Re- misen-	
	einzel-	zusam- men	einzel-	zusam- men	Geleise		
	Kilometer						
4. Felbergasse-Ende Simmering	0.911	—	1.823	—	—	—	9. August 1874
5. Ende Simmering-Zentralfriedhof	1.902	7.392	3.804	14.783	0.353	0.314	1. Nov. 1874
XI. Wollzeile-Landstraße-St. Marxerlinie.							
1. Wollzeile-Kirchenplatz	0.976	—	1.903	—	—	—	24. August 1874
2. Kirchenplatz-Apostelgasse	0.775	—	1.550	—	—	—	18. Sept. 1874
3. Apostelgasse-St. Marxerlinie	0.955	2.706	1.910	5.363	0.067	—	8. Nov. 1874
XII. Radekybrücke-Sofienbrücke							
	—	1.197	—	2.223	0.019	—	4. März 1873
XIII. Aspernbrücke-Kommunalbäder.							
1. Aspernbrücke-Praterstern	1.077	—	2.154	—	—	—	} 30. Juni 1868
2. Praterstern-Etablissement Prater	0.946	—	1.893	—	—	—	
3. Etablissement-Prater-Kommunalbäder	0.633	2.656	1.240	5.287	0.262	0.246	23. Mai 1876
XIV. Caborstraße.							
1. Franz Josefs-Quai-Abzweigung Augartenstraße	0.845	—	1.690	—	—	—	} 23. August 1882
2. Abzweigung Augartenstraße-Nordwestbahn	0.787	1.632	1.364	3.054	0.034	—	
XV. Porzellangasse	—	1.392	—	2.750	—	—	5. Juni 1882
XVI. Praterstern-Wallensteinstraße-Sechshimmelgasse	—	4.017	—	8.028	0.041	—	1. Mai 1873
	—	*) 48.285	—	**) 95.821	3.047	4.299	

*) Hievon befinden sich innerhalb des Gemeindegebietes von Wien 35.441 Kilometer, außerhalb desselben 12.044 Kilometer.
 **) Hievon befinden sich innerhalb des Gemeindegebietes von Wien 70.530 Kilometer, außerhalb desselben 25.291 Kilometer

Ausweis über die Frequenz der Wiener Tramway

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1882.

Tabelle II.

Datum			Pl.-Sch.	Pl.-Ydkt.	E.-f.	E.-f.	E.-f.	f.-f.	f.-f.	kd.-f.	A.-f.	Ext.-Wg.	J.-f.	Totale
			20 fr.	10 fr.	15 fr.	12 fr.	6 fr.	12 fr.	10 fr.	6 fr.	10 fr.	angenommen mit	angenommen mit	
Jänner	1	31	1.631	4.851	11.231	479.719	113.071	391.913	1.590	78.097	599.620	—	62.400	1,744.123
Februar	1	28	1.516	5.075	12.120	455.138	118.053	369.854	1.735	68.052	619.110	—	—	1,650.653
März	1	31	3.202	10.402	19.717	546.940	170.499	437.494	4.009	91.864	723.430	50	300	2,007.907
April	1	30	3.193	11.197	22.517	629.238	199.724	478.181	5.721	103.001	959.030	—	—	2,411.802
Mai	1	31	4.274	15.503	33.166	741.190	289.110	550.890	11.029	131.758	862.320	370	—	2,639.610
Juni	1	30	4.107	15.324	34.415	602.935	277.530	506.457	10.584	116.107	1,050.350	230	—	2,618.039
Juli	1	31	3.571	14.831	29.744	614.173	271.135	546.788	8.581	99.644	828.370	165	66.000	2,483.002
August	1	31	3.178	12.673	25.768	562.092	233.695	496.254	6.185	73.635	731.680	50	1.800	2,147.010
September	1	30	3.821	14.723	25.853	632.541	224.086	535.305	6.934	95.125	994.580	—	600	2,533.568
Oktober	1	31	8.436	33.892	20.758	543.948	169.354	597.872	5.651	111.821	820.110	—	—	2,311.842
November	1	30	13.332	64.875	21.836	480.344	144.635	549.442	7.314	101.458	793.340	—	400	2,176.976
Dezember	1	31	2.254	9.309	12.296	537.082	130.687	459.744	1.792	90.190	951.180	—	—	2,194.534
Summe			52.515	212.655	269.421	6,825.340	2,341.579	5,920.194	71.125	1,160.752	9,933.120	865	131.500	26,919.066
in Prozenten			0.195	0.790	1.001	25.355	8.699	21.993	0.264	4.312	36.900	0.003	0.488	100

Pl.-Sch. = Zentralfriedhof—Schwarzenbergplatz, Pl.-Ydkt. = Zentralfriedhof—Viadukt, E.-f. = Einheitskarten, f.-f. = Korrespondenzkarten, kd.-f. = Kinderkarten, A.-f. = Abonnementskarten, Ext.-Wg. = Extrawagen, J.-f. = Jahreskarten.

Ausweis über das durch den Personenverkehr der Wiener Tramway erzielte Erträgniß

vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1882.

Tabelle III.

D a t u m			Fl.-Sch.		Fl.-Vdkt.		C.-f.		C.-f.		C.-f.		f.-f.		f.-f.		fd.-f.		A.-f.		Ext.-Wg.		J.-f.		Totale			
			20 fr.		10 fr.		15 fr.		12 fr.		6 fr.		12 fr.		10 fr.		6 fr.		10 fr.									
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
Jänner	1	31	326	20	485	10	1.684	65	57.566	28	6.784	26	47.029	56	159	—	4.685	82	59.962	—	—	—	—	—	6.240	—	184.922	87
Februar	1	28	303	20	507	50	1.818	—	54.616	56	7.083	18	44.382	48	173	50	4.083	12	61.911	—	—	—	—	—	—	—	174.878	54
März	1	31	640	40	1.040	20	2.957	55	65.632	80	10.229	94	52.499	28	400	90	5.311	84	72.343	—	10	—	—	—	30	—	211.295	91
April	1	30	638	60	1.119	70	3.377	55	75.508	56	11.983	44	57.381	72	572	10	6.180	6	95.903	—	—	—	—	—	—	—	252.664	73
Mai	1	31	854	80	1.550	30	4.974	90	88.942	80	17.346	60	66.106	80	1.102	90	7.905	48	86.232	—	74	—	—	—	—	—	275.090	58
Juni	1	30	821	40	1.532	40	5.162	25	72.352	20	16.651	80	60.774	84	1.058	40	6.966	42	105.035	—	46	—	—	—	—	—	270.400	71
Juli	1	31	714	20	1.483	10	4.461	60	73.700	76	16.268	10	65.614	56	858	10	5.978	64	82.837	—	33	—	—	—	6.600	—	258.549	6
August	1	31	635	60	1.267	30	3.865	20	67.451	4	14.021	70	59.550	48	618	50	4.418	10	73.168	—	10	—	—	—	180	—	225.185	92
September	1	30	764	20	1.472	30	3.877	95	75.904	92	13.445	16	64.236	60	693	40	5.707	50	99.458	—	—	—	—	—	60	—	265.620	3
Oktober	1	31	1.687	20	3.389	20	3.113	70	65.273	76	10.161	24	71.744	64	565	10	6.709	26	82.011	—	—	—	—	—	—	—	244.655	10
November	1	30	2.666	40	6.487	50	3.275	40	57.641	28	8.678	10	65.933	4	731	40	6.087	48	79.334	—	—	—	—	—	40	—	230.874	60
Dezember	1	31	450	80	930	90	1.844	40	64.449	84	7.841	22	55.169	28	179	20	5.411	40	95.118	—	—	—	—	—	—	—	231.395	4
Summe			10.503	—	21.265	50	40.413	15	819.040	80	140.494	74	710.423	28	7.112	50	69.645	12	993.312	—	173	—	—	—	13.150	—	2.825.533	9
in Prozenten			0.372		0.752		1.430		28.987		4.972		25.143		0.252		2.465		35.155		0.006		0.466				100	

Uebersichtliche

des von der Wiener Tramway-Gesellschaft in den fünfzehn Verwaltungsjahren von 1868 bis
Ausgaben, der Personenfrequenz, der Einnahmen, Ausgaben und Personenfrequenz per gefahrenen
Futterpreise

Jahr	Aktien- kapital	Strecken- länge in Kilo- metern	Fahrt- kilometer	Gesamt- einnahmen		Ein- nahme pr. Fahrt- kilometer	Gesamt- ausgaben		Ausgabe pr. Fahrt- kilometer	Gesamt- perjonen- frequenz
	fl.			fl.	fr.	fl.	fr.	fr.		
1868	1,800.000	11. ₆₁₁	1,042.793	355.395	25	34. ₀₈	282.497	68	27. ₀₉	3,329.303
1869	3,600.000	19. ₃₅₆	1,967.200	773.347	55	39. ₃₁	693.477	51	35. ₂₅	7,363.277
1870	5,026.300	21. ₈₀₄	3,801.236	1,314.847	40	34. ₅₉	1,232.946	70	32. ₄₃	12,547.676
1871	5,296.275	21. ₈₀₄	4,101.397	1,380.275	—	38. ₅₃	1,435.843	94	35. ₀₁	15,135.909
1872	5,598.875	21. ₈₀₄	4,292.980	1,943.010	85	45. ₂₆	1,595.381	56	37. ₁₆	18,811.761
1873	5,547.075	37. ₁₇₃	7,081.137	3,302.374	85	46. ₆₄	2,688.964	69	37. ₉₇	31,119.110
1874	5,510.450	42. ₁₉₇	6,441.044	2,266.050	10	35. ₁₈	2,425.913	82	37. ₆₆	22,598.027
1875	7,810.870	41. ₉₃₀	6,086.872	2,199.150	28	36. ₁₃	2,018.535	22	33. ₁₆	20,986.714
1876	7,793.445	42. ₅₈₂	6,122.177	2,096.105	50	34. ₂₄	1,934.736	89	31. ₆₀	18,699.524
1877	7,789.025	45. ₁₉₇	6,441.021	2,055.989	93	31. ₉₂	1,783.948	35	27. ₇₀	18,788.358
1878	7,783.840	45. ₁₄₉	6,845.900	2,247.781	38	32. ₈₃	1,788.692	15	26. ₁₃	20,950.527
1879	7,778.605	45. ₃₃₇	7,056.021	2,408.261	46	34. ₁₃	1,849.554	—	26. ₃₅	22,587.910
1880	7,773.335	45. ₂₄₄	7,173.225	2,527.666	36	35. ₂₄	2,054.675	37	28. ₆₄	23,844.064
1881	7,767.215	45. ₂₄₃	7,499.880	2,604.300	79	34. ₇₂	2,167.872	7	28. ₉₁	24,707.290
1882	7,756.335	48. ₂₈₅	8,032.903	2,825.533	9	35. ₁₇	2,138.279	63	26. ₆₂	26,919.066

Die Gesamteinnahmen beziehen sich ausschließlich auf das aus dem Personenverkehre erzielte
Die Gesamtausgaben beziehen sich ausschließlich auf die reinen Betriebskosten der betreffenden

Zusammenstellung

1882 investirten Kapitals, der Bahnlängen, der Fahrtkilometer, der Gesamteinnahmen und Kilometer, der durchschnittlichen Fütterungskosten per Pferd und Tag und der durchschnittlichen per Meterzentner.

Tabelle IV.

Personen- frequenz per Fahrt- kilometer	Durchschnittliche							Anmerkung
	Futter- kosten per Pferd und Tag	Hafer=		Heu=		Stroh=		
		Preise per Meterzentner						
	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
3.19	78.6	7	29	2	34	1	34	In Betriebe waren die Linien: Dornbach, Ring- straße und Prater.
3.74	81.2	7	77	2	20	1	89	In Betrieb kamen die Linien: Franz Josefs-Linai, Fenzing Hotel Nummer, Schottentring-Rußdorfer- Linie.
3.30	92.2	9	30	3	5	3	36	In Betrieb kamen die Linien: Rußdorfer Linie- Döbling, Hotel Nummer-Bellaria.
3.69	99.5	8	78	2	87	2	80	
4.38	89.0	7	73	2	62	2	39	
4.39	99.0	7	76	3	14	3	14	In Betrieb kamen die Linien: Aspernbrücke, Sofien- brücke-Weltausstellung, Schwimmschulallee-Weltaus- stellung-Wallensteinstraße, Südbahn-Mahleinsdorf und Rennweg.
3.51	94.0	9	32	3	19	2	53	In Betrieb kamen die Linien: St. Margerlinie-Zen- tralfriedhof, Wollzeile-Landstraße, St. Margerlinie.
3.45	90.0	8	50	3	39	3	—	
3.05	101.0	9	34	3	59	3	99	In Betrieb kam die Linie: Praterstern-Kommunal- bäder.
2.92	78.0	7	40	2	76	2	12	In Betrieb kam die Linie: Körntnering-Hundsturm.
3.06	72.5	7	35	2	29	1	45	
3.20	69.0	6	84	2	18	1	74	
3.32	71.6	7	16	2	20	1	76	
3.29	76.0	7	63	2	45	1	74	
3.35	79.0	7	50	2	80	1	74	In Betrieb kamen die Linien: Porzellangasse-Franz- Josef-Bahnhof, Taborstraße-Nordwestbahnhof.

Erträgniß.

Jahre, exklusive der Verzinsung des Kapitals.

Fahrbetriebsmittel und Personale der Wiener Tramway-Gesellschaft

in den Jahren 1880, 1881 und 1882.

Tabelle V.

Betriebsjahr	Anzahl der Wagen			Anzahl der					
	im Besitze	im Betriebe		Kutscher und Vorreiber ohne Stallungen		Expeditoren und Kondukteurs		Pferde	
		größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste
1880	528	340	154	390	302	342	239	1846	1690
1881	538	340	166	391	303	327	243	1836	1702
1882	560	358	181	432	316	359	249	1900	1730

c) Lohnfuhrwerke.

Indem auf die Darstellung jener besonderen Vorkommnisse im Stellwagenwesen hingewiesen wird, welche bereits in dem Abschnitte „Gewerbe“ besprochen worden sind, kommt hier nur zu erwähnen, daß sich die Zahl der Fiaker und Einspanner seit dem Jahre 1879 nicht geändert hat, daß aber in den Jahren 1880 bis 1882 zahlreiche Umschreibungen, respektive Lizenzübertragungen stattfanden, welche darin ihren Grund haben, daß das Fuhrwerksgeschäft der Fiaker und Einspanner in Folge der im Jahre 1873 geschaffenen, den normalen Bedarf an Personenuhrwerk weitaus überschreitenden Konkurrenz um so weniger lohnend ist, als das Tramwaynetz von Jahr zu Jahr an Ausdehnung gewinnt und das Publikum sich gerne dieses Verkehrsmittels bedient.

Beim Frachtenfuhrwerk sind erwähnenswerthe Aenderungen nicht eingetreten und es kann nur bemerkt werden, daß sich dieses Geschäft größtentheils in den Händen der allgemeinen österreichischen Transportgesellschaft befindet.

2. Sonstige auf den Verkehr bezughabende Institute und Einrichtungen.

Staatstelegraphenleitungen. Am 22. November 1882 ist zwischen dem k. k. Handelsministerium im Namen der Staatsverwaltung einerseits und der Gemeinde Wien anderseits in Betreff der Benützung der öffentlichen Straßen und Plätze zur Herstellung von Staatstelegraphenleitungen und pneumatischen Röhrenzügen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien ein spezielles Uebereinkommen abgeschlossen worden, aus welchem folgende Bestimmungen hervorzuheben sind:

Der k. k. Staatsverwaltung wird von der Gemeinde Wien unter den nachstehenden Bedingungen und für die Dauer dieses Vertrages das Recht eingeräumt, für die Zwecke des öffentlichen Verkehrs ober- und unterirdische Telegraphenleitungen oder pneumatische Röhrenzüge sammt den für die gegenseitige Verbindung derselben erforderlichen Einrichtungen ober-, beziehungsweise unterhalb der im Gemeindegebiete von Wien gelegenen öffentlichen Straßen und Plätze anzulegen und den Straßenkörper hiezu zu benützen. Das hiermit der Staatsverwaltung eingeräumte Recht darf von derselben nur mit Zustimmung der Gemeinde an eine dritte Person übertragen werden. (Artikel I.)

Die k. k. u.-ö. Postdirektion hat die Herstellung einer neuen Telegraphenleitung oder eines pneumatischen Röhrenzuges jedesmal vor Beginn der Arbeiten dem Stadtbauamte im kurzen Wege unter Darlegung der erforderlichen Details des Bauprojektes anzuzeigen. Diese Anzeige hat auch jedesmal zu erfolgen, so oft eine der bestehenden telegraphischen oder pneumatischen Einrichtungen einer wesentlichen Umänderung unterzogen werden soll.

Wird vom Stadtbauamte binnen 14 Tagen gegen die Anlage keine Einwendung erhoben, so gilt dieselbe als zur Ausführung geeignet. Findet aber das Stadtbauamt eine Einwendung zu machen, so ist für die Anlage die Genehmigung des Gemeinderathes einzuholen. Die wirkliche Ausführung der Arbeiten erfolgt unter Intervention des Stadtbauamtes, welche sich jedoch auf die Handhabung der Baupolizei und auf die Konstatirung zu beschränken hat, ob die Anlage dem Projekte gemäß ausgeführt werde. (Artikel II.)

Der k. k. Telegrafenanstalt soll aus der Benützung der für die Anlage von Telegrafeneleitungen und pneumatischen Röhrenzügen in Anspruch genommenen öffentlichen Straßen und Plätze (Artikel I) kein mehreres Recht erwachsen, als ihr durch Artikel I des gegenwärtigen Uebereinkommens seitens der Gemeinde Wien eingeräumt wird, und dies auch in dem Falle nicht, wenn die fragliche Benützung durch die nach dem allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuche zur Erfüllung erforderliche Zeit fortgesetzt wurde. (Artikel X.)

Dieses Uebereinkommen wird für die Dauer von 25 Jahren abgeschlossen.

Wenn das Uebereinkommen nicht mindestens ein Jahr vor Ablauf der vorbenannten Frist von einem der beiden kontrahirenden Theile schriftlich gekündigt wird, so soll dasselbe auf weitere fünf Jahre und auf gleiche Weise auch nach Ablauf dieser eventuellen Verlängerung durch beiderseitige Nichtkündigung je auf weitere fünf Jahre verlängert sein.

Uebrigens soll auf Antrag eines Theiles von fünf zu fünf Jahren während der ganzen Dauer des Vertrages eine Revision dieses Uebereinkommens vorgenommen werden können. (Artikel XII.)

Telefonleitungen. Mit Erlass vom 4. Juni 1881 hat das k. k. Handelsministerium der Wiener Privat-Telefongesellschaft die Bewilligung zur Herstellung von Telefonleitungen in den Straßen Wiens erteilt.

Wegen Benützung des Straßengrundes zu diesem Zwecke sind zwischen der genannten Gesellschaft und der Gemeinde Wien Verhandlungen gepflogen worden, welche jedoch bis zum Schlusse des Jahres 1882 nicht zum Abschlusse gelangt sind.

Mouches. Am 19. Juni 1882 fand eine Versuchsfahrt mit den von der Wiener Lokal-Dampfschiffahrts-Unternehmung „Mouches“ beigestellten Fahrzeugen im Wiener Donaukanale unter behördlicher Intervention in der Absicht statt, die Fahrten, welche bisher auf die Strecke von der Augartenbrücke stromabwärts beschränkt waren, auf die Strecke zwischen der Augartenbrücke und Nußdorf auszudehnen; jedoch ist eine Genehmigung für diese Fahrten bis zum Schlusse des abgelaufenen Trienniums nicht erteilt worden.