

XVI. Verkehrswesen.

A. Eisenbahnen.

(Mit 1 Plane.)

Auch im Jahre 1883 förderte der Unternehmungsgeist auf dem Gebiete des Verkehrswesens verschiedene Projecte für den Bau von Eisenbahnen in und nächst Wien zutage, deren Prüfung und Beurtheilung nebst den Verhandlungen über einzelne bereits im Vorjahre vorgelegte Projecte die Thätigkeit der Gemeinde Wien in Anspruch nahmen.

1. Locomotiv-Eisenbahnen.

Der Bau von Locomotivbahnen im Weichbilde von Wien begegnet selbstverständlich vielen Schwierigkeiten, und es hat auch im Jahre 1883 keine nennenswerte Ausführung dieser Art stattgefunden.

Wiener Verbindungsbahn. Der im Jahre 1882 wiedereröffnete Personenverkehr auf der Wiener Verbindungsbahn wurde im Jahre 1883 von Meidling bis nach Hütteldorf ausgedehnt und hatte die Zunahme des Verkehrs die Eröffnung der Haltestellen im III. Bezirke bei der Radekystraße, am Rennweg bei dem k. k. Equitationsinstitute und beim k. k. Arsenal, ferner im X. Bezirke bei der Sonntwendgasse zur Folge. Die elektrische Ausstellung im Prater gab die Veranlassung zur Errichtung einer neuen Station, „Praterstern,“ und wurde der Personenverkehr auf die Strecke vom Hauptzollamte bis zu dieser Station ausgedehnt.

Localbahnen. Das Project der Locomotivfabrik Kraus & Comp. bezüglich des Baues einer Dampf-Tramway von Hiezing nach Perchtoldsdorf, über welches bereits im Vorjahre amtgehandelt worden war, kam im Jahre 1883 zur Ausführung und wurde diese Localbahn dem Betriebe übergeben.

Ferner stand ein Project derselben Unternehmung für den Bau folgender Dampf-Tramwaylinien in Verhandlung:

1. Von Wien (Station am Tabor) über die Kaiser Franz Josef-Brücke nach Floridsdorf und Stammersdorf;
2. von Wien (Station in der Kronprinz Rudolf-Straße) über die Kronprinz Rudolf-Brücke nach Groß-Enzersdorf;
3. von Floridsdorf über Leopoldau nach Ragnan.

Dem generellen Projecte der beiden erstgenannten Linien hat der Gemeinderath mit dem Beschlusse vom 18. December 1883 unter Vorbehalt der Erstattung seiner Äußerung über die Art und Weise der Einlegung der Geleise, insbesondere der Ausweichgeleise bei den Anfangsstationen, und unter der Bedingung zugestimmt, daß die Concessionenwerber noch vor Ertheilung der Concession bezüglich der Benützung der communalen Straßen die Vereinbarung mit der Gemeinde Wien treffen.

Weiters wurde ein Gesuch des Ludwig Allmayer Reichsritters von Allstern um Ertheilung der Bewilligung zu den Vorarbeiten für den Bau einer Dampf-Tramway von Wien nach mehreren Orten des Marchfeldes und ein gleiches von der Kahlenberger Eisenbahn-Gesellschaft gestelltes Ansuchen bezüglich der Errichtung einer Dampf-Tramway von Wien zur Bahnradbahn in Nußdorf der Amtshandlung unterzogen und von der Gemeinde befürwortet.

Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflußregulierung. Die Angelegenheit wegen Erbauung einer Stadtbahn machte sich im Jahre 1883 in hervorragender Weise geltend, es kamen mehrere Projecte in Verhandlung.

Mit Gemeinderathsbeschlusse vom 29. December 1882 war das vom Bauamte verfaßte Wienflußregulierungs-Project in Verbindung mit einer Wienthalbahn genehmigt und zugleich dem Bauamte der weitere Auftrag ertheilt worden, die Stadtbahnfrage in ihrem Zusammenhange mit den Interessen Wiens weiter zu studieren und ein Stadtbahnproject auszuarbeiten. Diesem Auftrage wurde in kurzer Zeit entsprochen und bereits am 28. Februar 1883 das Project einer Stadtbahnanlage zur Vorlage gebracht.

Bei der Befassung dieses Projectes, dessen nun folgende Beschreibung durch einen Situationsplan verständlicher gemacht wird, gieng das Stadtbauamt zunächst von der Ansicht aus, daß ein Bahnnetz zu schaffen sei, welches alle in Wien einmündenden Bahnen zusammenfaßt und so Wien zu einem Knotenpunkt des österreichischen Bahnnetzes gestaltet, und daß die Linien dieses Netzes so zu legen seien, daß einerseits dem localen Verkehre Rechnung getragen, anderseits für den möglichst leichten Übergang des internen (Local-) Verkehres zum externen Verkehre und umgekehrt ausgiebig gesorgt wird.

Überblickt man die örtliche Lage der Stadt Wien, so treten im großen und ganzen drei Complexe hervor, ein nördlicher zwischen dem Donaucanale und Donauströme, ein südlicher vom Wienflusse gegen den Wienerberg und ein mittlerer zwischen dem Wienflusse und dem Donaucanale. Im ersterwähnten Theile liegen die Bahnhöfe der Nord- und Nordwestbahn, im südlichen Theile jene der Staatsbahn und Südbahn dicht nebeneinander, im mittleren Theile befinden sich die Bahnhöfe der West- und Kaiser Franz Josef-Bahn.

Da die Westbahn dem Wienflusse, die Kaiser Franz Josef-Bahn aber dem Donaucanale entlang läuft, so lag die Idee nahe, diese beiden Staatsbahnen längs der Ufer dieser Gewässer bis zum k. k. Hauptzollamte zu verlängern, und ergab sich damit, wenn noch die Gürtelstraße in die Bahnanlage einbezogen gedacht wird, ein äußerer Ring, wie er schon im Projecte Fogerty erscheint.

Die Verbindung einer solchen Ringbahn mit den einzelnen Bahnhöfen könnte nur mit Radialästen geschehen, welche naturgemäß als bloß angefügte Theile an dem Betriebe der eigentlichen Ringbahn wenig Antheil hätten.

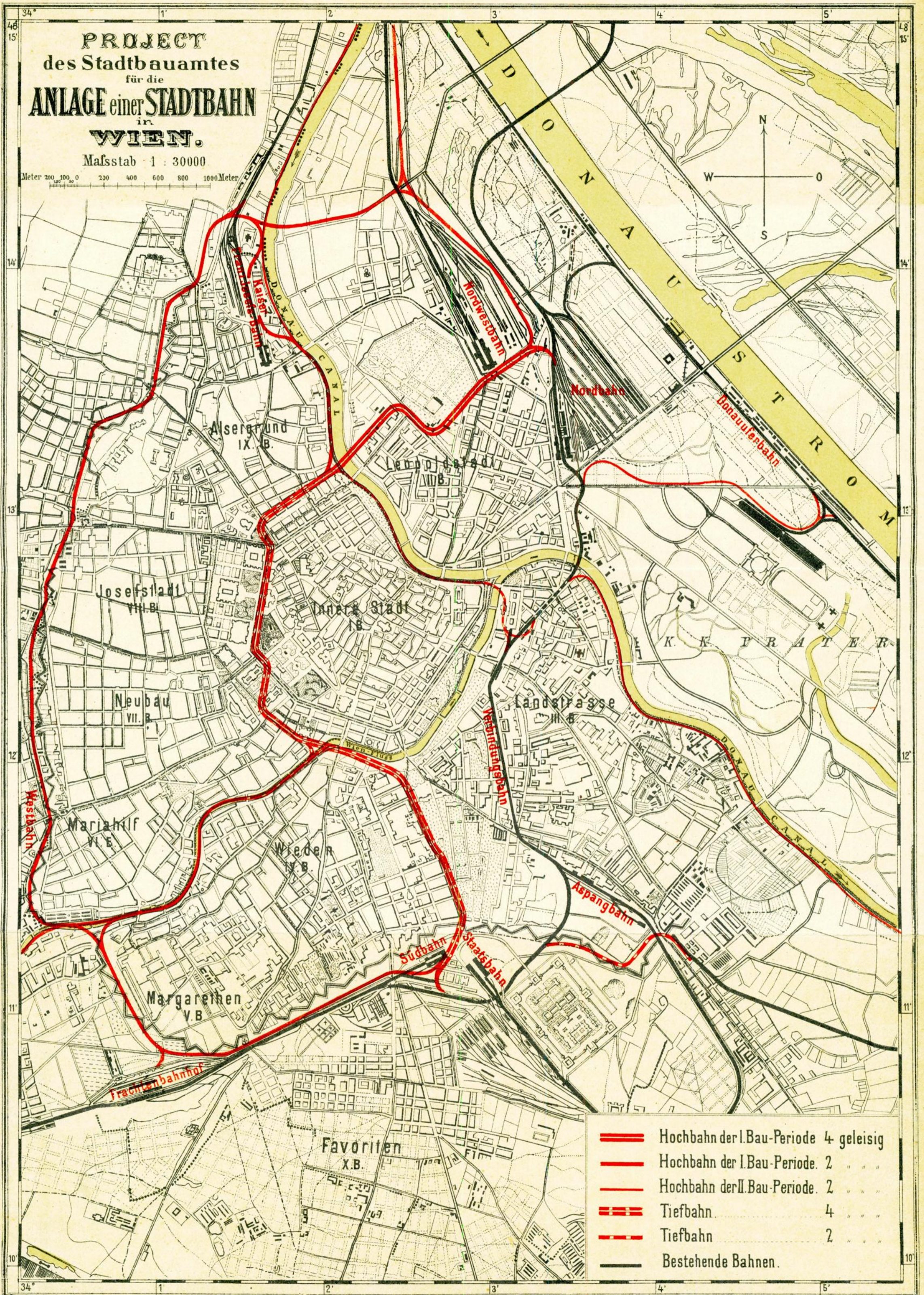
Damit aber das Publicum direct zu den Bahnhöfen gelange, muß die Trace einer Stadtbahn durch die bestehenden Bahnhöfe selbst gelegt werden und hat daher das Stadtbauamt auch einen inneren Bahngürtel in Aussicht genommen. Wird nämlich die Bahnlinie der Gürtelstraße einerseits bis zur Station Meidling der Südbahn, andererseits über die Nußdorferlinie und den Brigittenauer Gürtel an die Nordwestbahn angebunden, so ergibt sich ein innerer Bahngürtel, welcher durch die bereits bestehende Verbindungsbahn vom Nordbahnhofe bis zur Südbahn und zur Station Meidling seine Ergänzung erfährt. Die Vortheile einer solchen Bahnanlage sind evident, indem sämtliche Hauptbahnhöfe Stationen dieser continuierlich befahrenen Ringlinie wären und weil den Hauptbahnen die Möglichkeit geboten würde, von ihren Bahnhöfen aus die Stadtbahnlilien zu befahren.

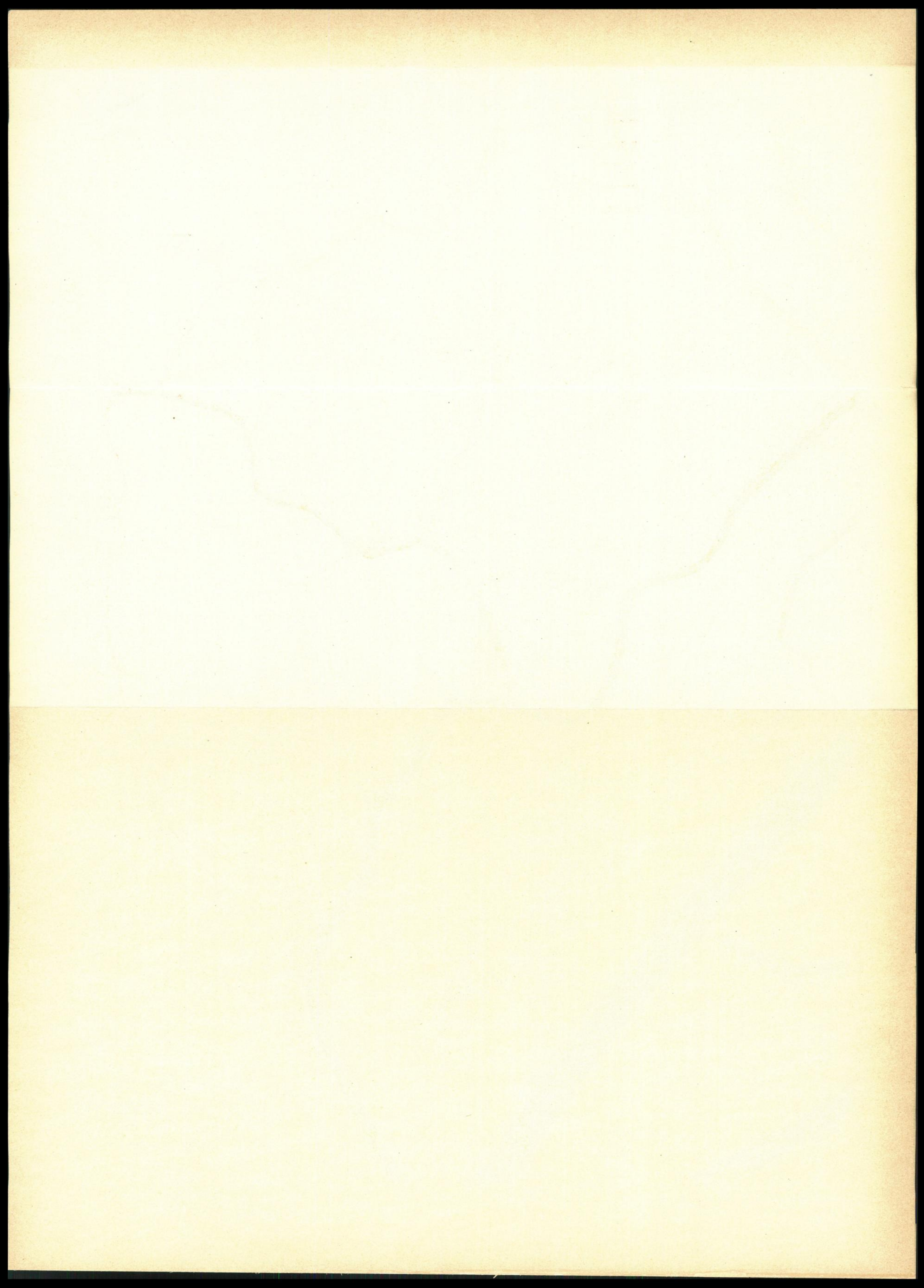
Es kommt hiebei noch in Betracht, daß Wien ohnehin bereits eine durch die Frachtenbahnhöfe der Bahnen laufende und daher größtentheils für den Frachtenverkehr bestimmte Bahnanlage besitzt, welche, sobald noch das Schlußstück Baumgarten—Nußdorf gebaut sein wird, sich als äußerer Gürtel: Donauuferbahn—Ebersdorferlinie der Westbahn—Hezendorf—Baumgarten darstellt.

Weil aber selbst mit diesen beiden Gürtellinien für den eigentlichen Localverkehr noch nicht genügend vorgesorgt sein würde, so hat das Stadtbauamt Radiallinien projectiert, deren Einbruchspunkte, da der Localverkehr in den Eisenbahnlilien seine Ergänzung findet, wieder die Bahnhöfe sein sollen. Bezüglich der Wahl dieser Radiallinien erschien als maßgebend, daß sie von den Hauptbahnhöfen aus in kürzester gerader Linie das Centrum Wiens zu berühren vermögen. Es wurden daher nebst der Bahntrace der Westbahn längs des Wienflusses und jener der Kaiser Franz Josef-Bahn längs des Donaucanales Verbindungen, welche von den großen Bahnhofcomplexen der Nord- und Südseite ausgehen, als solche Radiallinien von noch höherer Bedeutung in Vorschlag gebracht, so zwar, daß eine Verbindung der Nord- und Nordwestbahn in der Verlängerung des Schottenringes und der Staats- und Südbahn über die Heugasse zum Schwarzenbergplatz, respective Naschmarkt, mit der inneren Stadt geschaffen würde und die besagten Radiallinien sich in unmittelbarer Nähe der Stadt zusammenfinden würden.

In welcher Weise diese vier Linien sich zueinander rücksichtlich des Extern- und Internverkehrs verhalten, wird die folgende Auseinandersetzung zeigen.

Die Betriebsweise des Externverkehrs, d. h. des Verkehrs der von den Eisenbahngesellschaften eingeleiteten Züge, bedingt eine vollständige Unabhängigkeit von der Betriebsweise des localen Verkehrs, welcher in kurzen Intervallen stattfindet und wo die Einschaltung fremder Züge betriebstechnisch unzulässig ist. Das Gleiche gilt von den Fernzügen. Treffen die Geleise auf einem Punkte, wo von den Localzügen auf die Fernzüge umgestiegen werden kann, auf einem sogenannten Centralbahnhöfe zusammen, so ist der Vortheil nur auf diesem einzigen Punkte Wiens vorhanden, während im Interesse des Verkehrs die intensivste Berührung auf möglichst langer Linie erwünscht ist. Letzteres soll nun dadurch erreicht werden, daß die zwei Geleise des Fernverkehrs neben den Geleisen des Localverkehrs laufen. Hiedurch hätten alle Stationen dieser so viergeleisigen Linie den Vortheil, Centralbahnhöfe derart zu sein, daß das in jenen Stationen von dem Localverkehr stammende Publicum nur auf den betreffenden Fernzug, der in bestimmten Stationen hält, zu warten und umzusteigen braucht. Auf solche Weise würde in einfachster Weise die ganze Stadt der ganzen Bahnlilie entlang an den Vortheilen der Einrichtungen theilnehmen können.





Handelt es sich nun darum, diese Linie festzustellen, so muß die Bahn die großen Bahnhöfe auf dem kürzesten Wege verbinden; dies kann nur auf jener Verbindungslinie geschehen, die vom Nordwestbahnhofe aus in der Richtung des verlängerten Schottenringes zur Rudolfskaserne und von da über den Motivkirchenplatz auf den Franzensring, ferner zwischen den beiden Museen hindurch auf den Getreidemarkt, Naschmarkt, in die Lastenstraße und Heugasse zu den südlichen Bahnen führt. Eine solche Linie würde den inneren Gürtelkreis wie ein Durchmesser durchschneiden, auf welchem nicht bloß die Süd-, Nord-, Nordwest- und Staatsbahn gerne verkehren werden, sondern auch die West- und Kaiser Franz Josef-Bahn mittels der Wienfluß- und Donaucanallinie einfahren können. Wünscht die Westbahn eine weitere Berührung mit der Stadt, so kann sie in gleicher Weise wie gegenwärtig von Hütteldorf zum Südbahnhof statt zum Zollamte auf dem Durchmesser verkehren, ebenso ist dies der Franz Josef-Bahn ermöglicht.

Das Bauamtsproject enthält daher folgende Linien:

1. Äußerer Gürtel: Penzing—Hezendorfser Verbindungsbahn, Ebersdorferlinie, Donauuferbahn (bereits hergestellt); es fehlt noch die Bahnlinie Rusdorf—Penzing.

2. Innerer Gürtel: Verbindungsbahn vom Nordbahnhofe bis über die Südbahn zum Bahnhofe Meidling (bereits hergestellt); zu ergänzen durch den Zug der Gürtelstraßenlinie im Spiegel der Gürtelstraße von Meidling zur Rusdorferlinie, über den Brigittenauer Gürtel zur Nordwestbahn.

3. Durchmesserlinie, viergeleisig, für Extern- und Internverkehr; abzweigend von der Nord- und Nordwestbahn, über die Scherzergasse und den verlängerten Schottenring, hinter der Rembrandtgasse, zur Rudolfskaserne, in die Hörlgasse, zum Motivkirchenplatz, über den Franzensring, zwischen den Museen, auf den Getreidemarkt, Naschmarkt, die Lastenstraße und Heugasse zum Bahnhofe der Verbindungsbahn zwischen Süd- und Staatsbahn.

4. Radiallinien, nach Bedarf herzustellen: Wienflußlinie, Donaucanallinie.

5. Anschlüsse an die Viehmarktbahn, das Lagerhaus, an die Donauuferbahn etc.

Dem wäre noch beizufügen, daß der innere Gürtel sammt Durchmesser außer der Donaucanallinie und Wienflußlinie noch andere Radiallinien verträgt, sobald der Verkehr es wünschenswert erscheinen läßt. Diese eingefügten Radiallinien brauchen nicht bloß am Durchmesser zu enden, sondern können denselben auch bei Benützung der Terrainverhältnisse unterfahren, z. B. bei der Elisabethbrücke und in der Rossau. Es ist daher der Vortheil der Durchmesserlinie nicht, wie beispielsweise in Berlin, mit dem Nachtheile der Theilung der Stadt in zwei Betriebstheile erkauft, es sind im Gegentheile alle denkbaren Combinationen durchführbar.

Bezüglich der Constructionform der Bahn muß erwähnt werden, daß der innere Gürtel im Interesse der ungestörten Zusammenbindung der innerhalb und außerhalb des Linienwalles liegenden Straßen, mit Ausnahme eines kurzen Einschnittes vor der Irrenanstalt, im Interesse eines ungehinderten sonstigen Verkehrs durchwegs als Hochbahn gedacht wurde. In gleicher Weise kann der Spiegel der Gürtelstraße, wenn die Bahn Hochbahn ist, als Frachtendepot verwendet werden.

Die Durchmesserlinie wäre naturgemäß im II. Bezirke Hochbahn, würde als solche den Donaucanal übersehen und dann hinter der Rudolfskaserne, den natürlichen Terrainabfall in der Hörlgasse benützend, in eine Tiefbahn übergehen. Dazu nöthigen ebenso die Terrainverhältnisse, wie die Erwägung, daß die Bahn in der Ringstraße inmitten der großen Monumentalbauten nicht eine Hochbahn sein kann.

Die Durchmesserlinie bleibt Tiefbahn in ihrem ganzen weiteren Verlaufe bis zum Anschlusse an den ebenfalls tief gelegenen Bahnhof der Verbindungsbahn zwischen der Süd- und Staatsbahn.

Indem die Durchmesserlinie gestattet, die Donaucanallinie bei der Rudolfskaserne und die Wienflusslinie am Naschmarkte aufzunehmen, entfallen die im Fogerty'schen Projecte geplanten Fortsetzungen bis zum Zollamte und so alle Einwürfe bezüglich der Schädigung der Prospective einzelner Stadttheile von selbst. Da ferner die Durchmesserlinie trotz Übersehung der Wienflusseinwölbung überall, mit Ausnahme eines kleinen offenen Stückes, gedeckt hergestellt werden soll, entfällt ebenso die Schädigung des Prospectes vor der Karlskirche.

Bezüglich der Tiefbahn muß, wie ein Blick auf die Situation lehrt, hervorgehoben werden, daß durch die fortwährende Berührung mit Gärten die Tunnelseitenmauern gallerieartig der ganzen Länge nach aufgebrochen werden können, wodurch der Tunnel theilweise Licht erhält, und daß, was besonders wichtig ist, die Ventilation eine ebenso einfache als richtige Lösung erfahren kann. Die Tiefbahn liegt überall bloß 6 Meter unter dem Straßenterrain; die Überdeckung ist in Eisenconstruction gedacht, welche die Pflasterung, Asphaltierung, die Gitter etc. zu tragen hätte. Die Strecke der Durchmesserlinie würde daher durch offene Aufgrabung hergestellt werden.

Die Donaucanallinie kann als Vorgrundbahn, d. h. auf dem Vorgrunde der Quaimauern circa 2,5 Meter ober Null hergestellt werden. Die Wienflusslinie ist ihrem ganzen Verlaufe nach Hochbahn, direct basiert auf den Pfeilern der Wienflusseinwölbung, von der Magdalenenbrücke abwärts jedoch wird der Übergang zur Tiefbahn des Durchmessers vollzogen.

Was die Stationen der projectierten Stadtbahn betrifft, so ist darüber nicht viel zu sagen. Dieselben sind durchaus weit einfacher, als jene von Hauptbahnen, da ihnen die kurzen Trainlängen wie der Ausschluß von Frachten den Charakter bloßer Haltestellen ausprägen. Bloß die Stationen der Durchmesserlinie sollen auch Personen Gepäck aufnehmen, während die Stationen des Gürtels auch für Frachtgüter einzurichten sein werden.

Die Stationen der Tiefbahn würden bloß mittels je eines Kioskes für den Auf- und Abgang äußerlich zum Vorscheine kommen. Unten sind Perrons zum Einsteigen projectiert, welche untereinander durch Gänge verbunden sind.

Die Stationen der Hochbahn enthalten alle nöthigen Räumlichkeiten unter der Nivelette; von ihnen führen Stiegen auf einen zwischen den Geleisen gelegenen Perron, der einfach abgedeckt ist.

Die Hauptanlage für die Stadtbahn, d. h. der Rangier- und Werkstättenbahnhof sammt Reparaturanstalten, ist nach dem Projecte in ein Gebiet gelegt, welches einerseits bezüglich seiner Lage wichtig ist, anderseits voraussichtlich niemals in die Verbauung fallen wird. Es ist dies der schmale Streifen Land zwischen der Kaiser Franz Josef-Bahn und dem Donaucanale vom Bahnhofe aufwärts gegen Rußdorf.

Die Kosten der Stadtbahn sind folgender Art veranschlagt:

I. Bauperiode:

Durchmesserlinie, zweigeleisig	10	Millionen Gulden
Gürtelstraßenlinie, zweigeleisig	10,5	" "
zusammen westlicher Ring	20,5	Millionen Gulden

Anschlüsse für diesen Ring:

a) Wienflusslinie, zweigeleisig	13. ₅ Millionen Gulden
b) obere Donaucanallinie, zweigeleisig	3 " "
c) Viehmarktbahn, zweigeleisig	1. ₅ " "
zusammen	18 Millionen Gulden
I. Summe	38. ₅ Millionen Gulden

Vollständige Durchführung des östlichen Ringes, d. i. Herstellung des dritten und vierten Geleises des Durchmessers

	10 " "
II. Summe	48. ₅ Millionen Gulden

II. Bauperiode:

Untere Donaucanallinie, zweigeleisig	6. ₅ Millionen Gulden
Lagerhausanschluss, zweigeleisig	2 " "
zusammen	8. ₅ " "
Total-Summe	57 Millionen Gulden

Was die Ausführung der Stadtbahn anbelangt, so geht die Ansicht des Stadtbauamtes dahin, dass zunächst die Durchmesserlinie gebaut werden soll, welche in Verbindung mit der Verbindungsbahn einen Ring in der Länge von 12,7 Kilometer herstellt, der sämtliche Bahnen (ausgenommen die Kaiser Franz Josef-Bahn) verbindet. Die Länge dieser Linie würde allein schon jener der Fogerty'schen Ringbahn nahezu gleich sein. —

Der innige Zusammenhang der Anlage einer Stadtbahn mit der Regulierung des Wienflusses ließ es schon bei Verfassung des letzten Verwaltungsberichtes angezeigt erscheinen, beide Angelegenheiten vereint zu behandeln (S. 843—853). Das stadtbauamtliche Project wurde bereits damals unter Beifügung von Plänen kurz erklärt und der bezügliche Gemeinderathsbeschluss vom 29. December 1882 vollinhaltlich angeführt.

Im abgelaufenen Jahre wurde eifrig an der Verfassung des Detailprojectes gearbeitet, vom Stadtbauamte ein Bericht über die dazu nöthigen Voreinleitungen, wie Messung der Hochwassermassen im Wienflusse und Studium ähnlicher technischer Ausführungen anderer Städte (Brüssel und Nizza), erstattet und die Errichtung eines eigenen technischen Bureaus für diese Arbeiten beantragt. Die Bahndirection der Südbahn-Gesellschaft wurde ersucht, Wassermessungen an ihren Objecten am „Brenner“ vorzunehmen und das Resultat mitzutheilen. Den bezüglichen Wünschen der Gemeinde wurde allseits in der freundlichsten Weise entsprochen.

Behufs Feststellung der geologischen Formation wurde die Errichtung von Probefschächten angeregt. Am 5. October 1883 genehmigte der Gemeinderath die Aufnahme von drei technischen Hilfskräften für das technische Bureau mit je 100 fl. Monatsgehalt und die Eröffnung einer neuen Rubrik im Budget der folgenden Jahre für Auslagen anlässlich der Durchführung des Wienflussregulierungs-Projectes. Das neu creierte technische Bureau erstattete die Vorlage zur Durchführung der Probefschächte und ist mit den vielfachen Erhebungen, die zur Detaillierung eines so umfassenden Projectes nöthig sind, im vollen Maße beschäftigt. —

Die vorherigen Berathungen über das Project Fogerty hatten ergeben, daß dasselbe in vielfacher Beziehung den Interessen und Wünschen der Commune nicht entspricht, und war daher der Auftrag an das Bauamt, selbst ein Project zu verfassen, ein weiterer Schritt zur Klärung in dieser wichtigen Angelegenheit. Mitten in den Arbeiten erfolgte, ohne daß das Bauamtsproject abgewartet wurde, unerwartet die Concession einer Stadtbahn seitens der Regierung an Herrn Fogerty am 25. Jänner 1883. Diese Concessionsertheilung wurde mittels Schreibens Sr. Excellenz des Herrn k. k. Handelsministers an den Bürgermeister am 27. Jänner 1883 zur Kenntnis des Gemeinderathes gebracht.

Gemäß den Bestimmungen dieser Concession hatte der Unternehmer das gesammte Netz in drei Bauperioden auszubauen und sollte die Vorlage der Pläne für die erste in Angriff zu nehmende Theilstrecke längs des Donaucanals vom Kaiser Franz Joseph-Bahnhofe bis zur Verbindungsbahn bereits am 26. Juli 1883 erfolgen. Im Laufe des Sommers geschah nun wohl seitens des Concessionärs die Vornahme von Vermessungsarbeiten, doch war der Charakter dieser Arbeiten nicht derjenige, welcher sich bei einer so umfassenden großen Bauaction geltend zu machen pflegt, und drängte sich allgemein die Überzeugung auf, daß die Arbeiten zu dem concessionsmäßigen Termine nicht beginnen würden. Dieser Beunruhigung über den ungewissen Stand der Angelegenheit gaben mehrere Interpellationen im Gemeinderathe Ausdruck.

Seitens der Commune wurde mit Eifer in die Berathung des Bauamtsprojectes eingegangen und dasselbe nach umfassenden Verhandlungen im Schoße der Wienfluseregulierungs-Commission und nach dreitägiger Debatte im Gemeinderathe am 22. Juni genehmigt. Das Project wurde sodann mit einem Antwortschreiben an Se. Excellenz den Herrn k. k. Handelsminister als Ausdruck der Wünsche der Stadt Wien übermittelt. Am 3. August fand eine Unterredung des Bürgermeisters mit dem Herrn Handelsminister statt, aus welcher hervorgieng, daß die Unternehmung Fogerty die nöthigen Geldmittel bis zum Concessionstermine nicht aufzubringen vermochte und daß daher vorläufig bis Anfang des nächsten Jahres zuzuwarten wäre.

Während nun so nebst dem concessionierten Projecte das Stadtbauamtsproject als Ausdruck der Wünsche Wiens vorhanden war, gefellte sich hiezu, angeregt durch die elektrische Ausstellung, noch ein drittes, das Project einer elektrischen Bahn von Siemens und Halske.

Die letztgenannten Herren, welche auf dem Gebiete der Electricität einen bedeutenden Namen besitzen und die praktische Durchführung der Idee einer elektrischen Eisenbahn durch ihre vielfach benützte Bahn Schwimmschulallee—Rotunde bethätigten, ersuchten im Mai 1883 um die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten für ein ganzes Stadtbahnnetz, dessen einzelne Linien theils als Hoch-, theils als Tiefbahn (Tunnel) mit Schmalspur und elektrischem Betriebe (Zuleitung durch die Schienen) zur Durchführung kommen sollten. Die Stammlinie dieses Netzes bildet die Verbindung folgender Objecte: Westbahn, Mariahilferstraße, Wienfluss, Kärntnerstraße, Augustiner-gasse, Kohlmarkt, Tuchlauben, Stephaniestraße, Taborstraße, Kaiser Joseph-Straße, Praterstern. Seitens der Commune wurde gegen die Vorarbeiten unter Vorbehalt der Beachtung der im stadtbauamtlichen Berichte angeführten Momente kein Anstand erhoben. Eine Entwicklung über das Stadium der Vorlage von Plänen der obgenannten Stammlinie hat das Project im Jahre 1883 nicht genommen.

Während für den weiteren Verlauf im Jahre 1883 über die Projecte Fogerty und Siemens-Halske keine Action zu verzeichnen ist, ist bezüglich des Bauamtsprojectes die Bewerbung von Unternehmern um die Ausführung desselben zu constatieren. Am 5. October ersuchten Paget und Consorten bezüglich Erlangung einer Concession für ein Project, welches das bauamtliche Netz mit jenem des Projectes Paget amalgamiert, und am 13. December die Unternehmer Poston und Nickisson in London behufs Erlangung der Concession zur Durchführung des bauamtlichen Projectes um die Unterstützung der Gemeinde und der Gemeinderath beschloß, unter gewissen Cautelen in Verhandlungen mit den Unternehmern einzutreten. In der Gemeinderathssitzung vom 13. November 1883 wurde auch beschloßen, behufs endlicher Klärung der Stadtbahnfrage Se. Excellenz den Herrn Handelsminister um Löschung der Concession Fogerty zu ersuchen.

2. Pferde-Eisenbahnen.

Die Entwicklung der Pferde-Eisenbahnen in und um Wien hat im Jahre 1883 einen nennenswerten Aufschwung genommen, indem eine Anzahl neuer Linien zur Ausführung gelangte.

Wiener Tramway. Der bereits im Jahre 1882 begonnene Bau der mit dem Gemeinderathsbeschlusse vom 17. August 1882 genehmigten Pferdebahnlinie vom Schottenring über die Augartenbrücke durch die Untere und Obere Augartenstraße bis zum Anschluß an die Geleise in der Taborstraße wurde in einer Länge von 1.³⁷² Kilometer vollendet, so daß diese Linie am 2. Juni 1883 dem Betriebe übergeben werden konnte.

Im Laufe des Jahres wurde auch der Bau der Pferdebahn vom Bürgerverforgungshause in der Währingerstraße zur Währingerlinie mit der Fortsetzung zum Unionplaz in Weinhaus in einer Länge von 2.⁰⁷³ Kilometer ausgeführt; hievon ist jedoch nur der Theil bis zur Währingerlinie in einer Länge von 0.³⁹⁷ Kilometer vertragsmäßig festgesetzt. Der Betrieb dieser Linie wurde am 6. November eröffnet.

Anläßlich der im Jahre 1883 abgehaltenen elektrischen Ausstellung in der Rotunde wurde der Bau einer Pferdebahn vom Praterstern zur Rotunde allseitig gewünscht und nach mancherlei Verhandlungen, insbesondere mit dem k. k. Obersthofmeisteramte wegen Benützung der hofärarischen Gründe, in einer sehr kurzen Bauperiode durchgeführt, so daß die Betriebseröffnung dieser 1.⁵⁹⁸ Kilometer langen Linie schon am 1. September erfolgen konnte.

Für die Linie in der Lerchenfelderstraße, welche keine Vertraglinie bildet, erfolgte auf Grund der vom Gemeinderathe in der Sitzung vom 12. April ertheilten Genehmigung des von der Wiener Tramway vorgelegten Projectes für die provisorische Führung einer Tramwaylinie durch die genannte Straße am 4. Juli die Ertheilung der Concession seitens des k. k. Handelsministeriums, worauf am 15. September die politische Begehung dieser Linie stattfand.

Mit dem Erlasse der l. l. Statthalterei vom 9. October 1883 wurde die Baubewilligung für diese Anlage ertheilt, und nahm die Tramway-Gesellschaft die Arbeiten sofort in Angriff. Da jedoch seitens der Gesellschaft die schriftliche Erklärung, womit sie die vom Gemeinderathe zufolge Beschlusses vom 2. October 1883 gestellten Bedingungen wegen Straßenbenützung zc. anzunehmen sich verpflichten sollte, nicht abgegeben wurde,

so sah sich die Gemeinde veranlaßt, auf die Einstellung der Bauten zu dringen. Erst als am 22. October diese Erklärung abgegeben worden war, bewilligte der Gemeinderath die Wiederaufnahme der Bauarbeiten. Die Betriebseröffnung dieser Linie, welche von der Bellariastraße in die Amaliengasse abzweigt und durch die Lerchenfelderstraße bis zur Blindengasse führt, fand am 1. December statt. Die Länge der genannten Linie beträgt 1.⁵⁸³ Kilometer.

Von den Bewohnern des Bezirkes „Neubau“ wird der Bau einer Linie durch die Burggasse seit längerer Zeit angestrebt, die hierüber geführten Verhandlungen waren jedoch bei den bestehenden Schwierigkeiten, insbesondere bei der Nothwendigkeit umfangreicher Häuserdemolierungen, bisher resultatlos.

Infolge der Ausbreitung des Tramwaynetzes mußte die Tramway ihre Waggons und Pferde vermehren und für deren Unterbringung sorgen. Die Gesellschaft hat daher für den Betrieb der Linie nach Währing eine neue Betriebsanlage in der Kreuzgasse daselbst erbaut, welche Stallungen für 200 Pferde, Remisen für 60 Waggons, eine Schmiede und ein Wohnhaus enthält.

Das ganze Netz der Wiener Tramway-Gesellschaft hat sich durch die oben benannten im Jahre 1883 neu erbauten Linien wesentlich vergrößert, so zwar daß dasselbe am Schlusse des Jahres 1883 eine Streckenlänge von 55.⁰⁴⁰ Kilometer mit einer Geleislänge von 108.⁵⁵⁹ Kilometer umfaßte, wovon 40.⁵⁵¹ Kilometer Strecke mit 79.⁷³⁷ Kilometer Geleise innerhalb des Gemeindegebietes von Wien und 14.⁴⁸⁹ Kilometer Strecke mit 28.⁸²² Kilometer Geleise außerhalb desselben sich befanden.

Am Schlusse des Jahres 1883 hatte die Wiener Tramway-Gesellschaft zur Passagierbeförderung einen Wagenpark, welcher aus 514 Stück zweispännige und 63 Stück einspännige Waggons, zusammen also aus 577 Waggons mit 10.307 Sitzplätzen bestand und eine Vermehrung gegen das Vorjahr um 23 Waggons mit 384 Sitzplätzen auswies, während der Pferdebestand zur selben Zeit sich auf 2093 Stück Pferde belief, was gegen den Stand von 1821 Stück am Anfange des Jahres einen Zuwachs von 272 Stück ergibt.

Sehr intensiv gestalteten sich der Verkehr und die Frequenz der Wiener Tramway im Jahre 1883 und weisen beide einen sehr bedeutenden Fortschritt gegen das Jahr 1882 aus; denn während im Jahre 1882 8,032.903 Kilometer Fahrten gemacht und 26,919.066 Fahrkarten ausgegeben worden sind, wurden im Jahre 1883 8,976.191 Kilometer Fahrten bei einer Ausgabe von 29,845.596 Fahrkarten zurückgelegt, und haben sich die Betriebseinnahmen von 2,825.533 fl. im Jahre 1882 auf 3,143.922 fl. im Jahre 1883, sonach um 318.389 fl. vergrößert.

Die bereits in den Vorjahren eingehend ventilirte Frage der Einführung eines neuen Fahrtarifes, sowie von Maßregeln zur Hintanhaltung der Überfüllung der Tramwaywaggons bildete auch im Jahre 1883 den Gegenstand eingehender Verhandlungen und Berathungen.

Die Rücksicht auf die durch die finanzielle Krise des Jahres 1873 herbeigeführte prekäre Lage der Wiener Tramway-Gesellschaft hatte sowohl die k. k. Staatsbehörde, als auch die Gemeinde veranlaßt, der Gesellschaft im Jahre 1875 eine Erhöhung des vertragmäßigen Fahrpreises von 10 kr. auf 12 kr. (im Abonnement von 9 kr. auf 10 kr.) zu bewilligen. Theils durch diese Fahrpreiserhöhung, theils durch die stets zunehmende Frequenz trat bald eine äußerst günstige Wendung in der Finanzlage der genannten

Unternehmung ein; es waren somit die Momente, welche die Gemeinde zu einer Erhöhung des Fahrpreises veranlaßt hatten, entfallen.

Der Gemeinderath beschloß daher in seiner Sitzung vom 13. November 1883:

1. Der Gemeinderathsbeschluss vom 22. Juni 1875, womit der Gemeinderath einer provisorischen und widerruflichen Erhöhung des bestandenen, für das ganze Gemeindegebiet von Wien giltigen Fahrpreises von 10 kr., respective 5 kr. auf den einheitlichen Fahrpreis von 12 kr. für Erwachsene und respective 6 kr. für Kinder, jedoch mit Beibehaltung der um 10% ermäßigten Abonnementskarten, sowie des besonderen Tarifes für die Linie zum Centralfriedhofe und unter Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Vertrages zugestimmt hat, wird widerrufen und hat im Sinne des §. 27 des Vertrages vom 7. März 1868 vom 1. Jänner 1884 ab für das gesammte Gemeindegebiet wieder der einheitliche Fahrpreis von 10 kr. für Erwachsene und 5 kr. für Kinder, gleichfalls mit Beibehaltung der um 10% ermäßigten Abonnementskarten, sowie des besonderen Tarifes für die Linie zum Centralfriedhofe und unter Aufrechterhaltung der Bestimmungen des Vertrages in Wirksamkeit zu treten.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft ist aufzufordern, sofort die geeigneten Maßregeln zu treffen, damit der ermäßigte Fahrpreis mit 1. Jänner 1884 ins Leben treten kann.

2. An die k. k. n.-ö. Statthalterei ist ein Bericht zu erstatten, in welchem an dieselbe unter gleichzeitiger Motivierung der Fahrpreisherabsetzung die Bitte gerichtet wird, der Wiener Tramway-Gesellschaft auch ihrerseits die erwähnte Herabsetzung des Fahrpreises aufzutragen.

Gegen diese Verfügung ergriff die Wiener Tramway-Gesellschaft den Recurs. Die k. k. n.-ö. Statthalterei gab mit dem Erlasse von 13. December 1883 diesem Recurse Folge, indem sie die auf den vorcitierten Gemeinderathsbeschluss basirte Verfügung des Magistrates wegen Incompetenz behob, und zwar mit der Begründung, daß nach den Bestimmungen der Gewerbeordnung und der für Transportunternehmungen bestehenden Vorschriften, sowie nach den Bestimmungen der der Wiener Tramway-Gesellschaft erteilten Concession die Feststellung der Pferdebahnt racen, sowie die Fahrordnung und die Fahrpreise der Genehmigung der Staatsverwaltung vorbehalten sind, und daß der zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft bestehende Vertrag vom 7. März 1868 nur insoweit als rechtswirksam anerkannt werden kann, als derselbe mit den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und mit jenen Anordnungen und Verfügungen, welche von den zur Handhabung der bezüglichen Vorschriften berufenen Behörden getroffen werden, im Einklange steht.

Veranlaßt durch diese Entscheidung beschloß der Gemeinderath in der Plenarversammlung vom 28. December 1883 auf Grund eines von der I. Section ausgearbeiteten Rechtsgutachtens, der k. k. n.-ö. Statthalterei in einer neuerlichen als Recurs zu behandelnden Eingabe die rechtliche Natur des zwischen der Gemeinde Wien und der Wiener Tramway-Gesellschaft in Bezug auf die Fahrpreise bestehenden Uebereinkommens in eingehender Weise darzulegen und in dieser Eingabe das vorerwähnte Gutachten vollinhaltlich mitzutheilen.

Ein vielbeklagter Übelstand im Tramwaybetriebe in Wien besteht in der zur Gewohnheit gewordenen Überfüllung der Waggon's und wird dieser Gegenstand schon seit Jahren erörtert.

Im Jahre 1883 wurde diese Angelegenheit wieder aufgegriffen und faßte der Gemeinderath in seiner Plenarversammlung vom 24. Juli folgenden Beschluss:

1. Die k. k. n.-ö. Statthalterei ist zu ersuchen, die wegen Hintanhaltung der Überfüllung der Tramwaywaggon's in Aussicht genommenen commissionellen Verhandlungen ehemöglichst anzuberaumen;

2. es ist vorerst auf Vermehrung der Betriebsmittel und auf eine solche Construction der Wagen zu dringen, welche es den Begleitungsorganen der Tramway-Gesellschaft möglich macht, der

Überfüllung der Waggon's durch das Publicum und dem Aufspringen der Passagiere während des Fahrens zu steuern;

3. bei den commissionellen Verhandlungen ist die Anbringung von Schuzgittern auch an den rückwärtigen Trittbrettern der Tramwaywaggon's in Verhandlung zu ziehen.

Die Gemeinde Wien verschaffte sich vor allem die Zeichnungen der in anderen Großstädten, insbesondere Berlin und Paris, in Verwendung stehenden Pferdebahnwaggon's, um deren Einrichtung mit jener der Wiener Waggon's vergleichen zu können; sodann fanden commissionelle Besprechungen zwischen den Vertretern der k. k. Polizeidirection und des Magistrates statt, deren Resultat in einem Berichte des Magistrates an die k. k. n.-ö. Statthalterei niedergelegt wurde. Eine Entscheidung in dieser Angelegenheit ist im Jahre 1883 nicht erfolgt.

Die Versuche mit verschiedenen Schuzvorrichtungen an den Tramwaywaggon's gegen das Überfahrenwerden haben zu keinem günstigen Resultate geführt, weshalb der Gemeinderath in der Plenarversammlung vom 29. Mai 1883 genehmigte, daß von der Anbringung solcher Schuzvorrichtungen so lange Umgang zu nehmen ist, bis es gelingen wird, in diesem Fache eine zweckentsprechende Erfindung zu machen; dagegen wurde die Tramway-Gesellschaft beauftragt, auf mehreren Routen Waggon's sowohl mit der Lößl-Gaßebner'schen Schnellbremse, als auch mit der Weykum'schen Differential-Schraubenbremse zu versehen, durch drei Monate zu erproben und sodann zu berichten, welche von diesen beiden Bremsen sie für zweckmäßiger und besser halte. Dieser Bericht wurde bis zum Schlusse des Jahres 1883 nicht erstattet.

Endlich ist zu erwähnen, daß die k. k. n.-ö. Statthalterei das Ansuchen der Wiener Tramway-Gesellschaft um die Bewilligung zum Verkehre mit zweispännigen Tramwaywaggon's ohne Deichsel aus sicherheitspolizeilichen Rücksichten abweislich beschieden hat.

Neue Wiener Tramway. Zufolge Beschlusses des Gemeinderathe vom 9. Jänner 1883 wurden die Verhandlungen mit dem Herrn Wilhelm v. Lindheim und der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft über ihre Propositionen, betreffend den Bau von Pferdebahnlilien in Wien, abgebrochen.

In den Vororten führte diese Gesellschaft im Jahre 1883 den Bau der Strecken von der Währinger- zur Nußdorferlinie, von der Mariahilfer- zur Gumpendorferlinie und der Abzweigung von der Gürtelstraße durch die Sternwart- und Feldgasse zur Hirschengasse in Ober-Döbling aus.

Von besonderem Interesse waren die im Laufe des Jahres durch mehrere Monate auf der Strecke Mariahilferlinie—Döbling mit zwei Locomotiven angestellten Versuche wegen Einführung des Maschinenbetriebes, welche ergaben, daß für gewisse Tageszeiten und an Sonntagen der Maschinenbetrieb entschieden anzuempfehlen ist, weshalb auch die Absicht besteht, in der Folge einen gemischten Betrieb einzuführen.

Das Gesamtneß der Linien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft betrug zu Ende 1883 11.₂₁₄ Kilometer mit einer Geleislänge von 21.₄₆₈ Kilometer.

Der Umstand, daß sich die Gesamtzahl der Passagiere im Jahre 1883 auf 3,132.229 gegen 1,883.320 im Jahre 1882 stellte und die Gesamteinnahmen im Jahre 1883 268.809 fl. 93 kr. gegen 165.195 fl. 11 kr. im Jahre 1882 betragen, spricht für die Prosperität dieses Unternehmens.

B. Lohnfuhrwerk.

In Bezug auf das Lohnfuhrwerk sind im Jahre 1883 Verhandlungen von Bedeutung nicht zu verzeichnen; erwähnenswert sind aber immerhin die auch in diesem Jahre, obwohl in geringerer Zahl als in den Vorjahren, vorgekommenen Veränderungen in dem Besitze der Lohnfuhrwerkslicenzen, weil dieser Wechsel, sowie die zahlreichen Gesuche um Standplatzveränderungen entschieden auf einen Rückgang des Lohnfuhrwerkes schließen lassen. Zu dieser Annahme berechtigen auch die mit zahlreichen Verhandlungen verbundenen namhaften Lizenzgebühren- und Steuerrückstände.

Im Jahre 1883 wurden im I. Bezirke in dem zwischen dem Franzensring und der Lastenstraße respective Auerspergstraße einerseits und der Universitäts- und Volksgartenstraße anderseits gelegenen Stadttheile 2 Fiaker- und 2 Einspännerstandplätze für je 8 Wägen, ferner 2 Einspännerstandplätze in der Stephaniestraße im II. Bezirke und in der Reinprechtsdorferstraße im V. Bezirke geschaffen.

Zu einer längeren Verhandlung hat die mit mehreren tausend Unterschriften versehene Petition der Einwohnerschaft in Dornbach und das Ansuchen der Vienna General Omnibus Company um Bewilligung der Route: „Wien—Dornbach, respective Neuwaldegg,“ von der inneren Stadt und vom IV. Bezirke ausgehend, Anlaß gegeben.

Als wichtigere Amtshandlung ist auch die Fahrtagnormierung, betreffend die Fiaker und Einspänner, für die Dauer der elektrischen Ausstellung zu bezeichnen.

Weiters haben Verhandlungen wegen Verlegung des Weininger'schen Stellwagenstandplatzes für die von Neustift—Pöbleinsdorf—Weinhaus und Währing nach Wien verkehrenden Stellwägen von der Hohenstaufengasse in die verlängerte Wipplingerstraße, sowie wegen Herstellung einer Omnibusverbindung vom Praterstern durch den III. Bezirk zum Wien=Aspang=Bahnhofs, endlich wegen Routenveränderung für die von Ober=Döbling, respective vom Stefansplatz nach dem Wien=Aspang=Bahnhofs und zur St. Margerlinie verkehrenden Wägen der Vienna General Omnibus Company stattgefunden.

Im Jahre 1883 bestanden in Wien 954 Fiaker, 1220 Einspänner und 798 Stellwagen, nebstdem 144 Stadt=Lohnwagen (ohne Standplatz auf öffentlicher Straße und ohne Fahrtarif) und 6 Hotelwagen.