

XVI. Verkehrswesen.

A. Eisenbahnen.

1. Locomotiv-Eisenbahnen.

Im verflossenen Jahre ist eine große Anzahl von Projecten für den Bau von Locomotiv-Eisenbahnen der Prüfung und Beschlussfassung des Gemeinderathes unterzogen worden.

Folgende drei Bahnanlagen haben unter Aufstellung gewisser Bedingungen die Zustimmung des Gemeinderathes erhalten:

Staatseisenbahn: Die Herstellung einer Flügelbahn in die Freudenau zu dem dortigen Wettrennplatze, abzweigend von der Staatsbahn.

Nordwestbahn: Die Anlage eines Verbindungsgeleises zwischen den Wiener Bahnhöfen der Nordwestbahn und der Nordbahn.

Nordbahn: Verbindung der Donauufer-Verbindungsbahn mit der Donauuferbahn.

Ferner ist noch zu erwähnen, dass mit Zustimmung des Gemeinderathes die Südbahn zur Erleichterung des Verkehrs und der besseren Rangierung zwischen den Stationen Wien und Matzleinsdorf ihre Geleise vermehrt und zu diesem Behufe den Bahndamm verbreitert hat.

Localbahnen. Die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft (System Rigi) ist um die Concessionierung einer Trambahn, und zwar vom Schottenringe abzweigend durch die Liechtensteinstraße bis zur Ruzsdorferlinie mit Pferdebetrieb und weiter bis Ruzsdorf mit Dampfbetrieb, eingeschritten.

Die Gemeinde Wien hat ihre Zustimmung zu dieser Bahnherstellung von der Erfüllung von in 24 Punkten aufgestellten Bedingungen abhängig gemacht und sich vorbehalten, über die Benützung der städtischen Straßen einen besonderen Vertrag mit der Gesellschaft abzuschließen, wodurch die Rechte und Interessen der Gemeinde allseits gewahrt erscheinen.

Das von der Locomotivfabrik-Firma Kraus & Comp. im Vorjahre eingebrachte Project über den Bau von Dampf-Tramwaylinien vom Tabor nach Floridsdorf und

Stammersdorf und von Wien nach Großenzersdorf und Ragnan wurde nicht zur Ausführung gebracht, sondern es hat die genannte Firma im Jahre 1884 ein neues Project zur Genehmigung überreicht.

Nach diesem soll die Dampf-Tramwaylinie am linken Donaucanalufer nächst der im Bau begriffenen Stephaniebrücke beginnen, den Treppelweg entlang gehend die Augartenbrücke unterfahren, die ehemaligen Holzplätze oberhalb der besagten Brücke traversieren, weiter die Obere Donaustraße, die Jägerstraße, die Stromstraße und Marchfeldstraße durchziehen und nach Übersehung der Kaiser Franz Josef-Donaubrücke sich nach Stammersdorf mit einer Abzweigung nach Großenzersdorf fortsetzen. Haltstellen sollen an dieser Bahn an der Stephaniebrücke, oberhalb der Augartenbrücke, an der Wallensteinstraße und an der Taborlinie errichtet werden.

Auch dieser Bahnanlage hat der Gemeinderath unter Aufstellung gewisser Bedingungen und namentlich unter Vorbehalt eines besonderen Vertragsabschlusses über die Art und Weise der Benützung der städtischen Straßen zugestimmt. Die Dauer des Vertrages wurde von der Gemeinde mit 90 Jahren festgesetzt.

Josef Marešch hat ein Project für den Bau einer Localbahn von Wien nach Neudorf zur Genehmigung überreicht. Diese Bahn soll an der Margarethner Gürtelstraße beginnen und im Wiener Gebiete die Steinbauergasse, dann in weiterer Fortsetzung die Ortschaften Untermeidling, Altmannsdorf, Inzersdorf, Bösendorf bis Neudorf durchziehen.

Endlich wurde seitens der Firma C. Ph. Schmidt und Consorten um die Bewilligung zur Vornahme technischer Arbeiten für die Anlage mehrerer Localbahnen, und zwar:

- a) von der Favoritenlinie zur Makleinsdorferlinie über Inzersdorf bis Baden;
- b) von der Makleinsdorferlinie zum Meidlinger Bahnhofe nach Altmannsdorf, Liesing und Siebenhirten und
- c) von der Favoritenlinie zur Belvederelinie, St-Margyrlinie, am Donaucanale über die Erdbergerlände, Franzensbrücke zum Praterstern und weiters zur Kronprinz Rudolf-Brücke bis Ragnan angesucht.

Die von Josef Marešch und C. Ph. Schmidt projectierten Unternehmungen haben ebenfalls die principielle Genehmigung des Gemeinderathes erhalten.

Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflussregulierung. Aus dem Jahre 1884 sind zahlreiche Verhandlungen über die Stadtbahn zu verzeichnen; zu einer Verwirklichung der verschiedenen Projecte ist es jedoch nicht gekommen. Im Februar wurde die Commune von der k. k. Statthaltereie benachrichtigt, daß am 17. März die politische Begehung der Donaucanallinie des Projectes Fogerty stattfinden werde und daß im Sinne des Gesetzes die übersendeten Detailpläne öffentlich aufzulegen seien. Die Donaucanallinie sollte nach diesem Projecte sich längs des Donaucanales von der Franz Josef-Bahn bis zur Verbindungsbahn längs des Donaucanales als viergeleisige Hochbahn erstrecken und eine größere Bahnhofsanlage für den Rangier- und Werkstätten dienst in Heiligenstadt, sowie einen Centralbahnhof am Franz Josef-Quai erhalten. Der Anschluß an die Verbindungsbahn sollte mit Bögen sowohl zur Nordbahn, als zur Südbahn inmitten des Stadttheiles Weißgärber erfolgen, wodurch die Demolierung einer großen Anzahl Häuser nothwendig geworden wäre.

Der Gemeinderath sprach sich nach eingehender Prüfung der seitens des Stadtbauamtes, des Magistrates und der Wienflußregulierungs-Commission erstatteten Vorlagen (am 14. März) gegen die Durchführung der geplanten Anlage aus Verkehrs- und ästhetischen Rücksichten aus. Indem er in einer Umgestaltung des Donaucanals in einen Schiffahrts canal und in der Herstellung einer Vorgrundbahn die allein richtige Lösung erblickte, wurde für den Fall, als die Regierung die Wünsche der Gemeinde Wien nicht beachten würde, eine Reihe von Verbesserungen namhaft gemacht.

Die politische Begehung dieser Strecke wurde in der Zeit vom 17. bis 20. März durchgeführt. Seit dieser Zeit ist in Hinsicht des Fogerty'schen Projectes nichts geschehen, es wurde aber auch die Concession für dasselbe nicht als erloschen erklärt, so daß die Angelegenheit in der Schwebe blieb.

Mittlerweile wurden die Unterhandlungen der Commune mit den Herren Poston und Rickisson auf Grund des bereits im letzten Verwaltungsberichte (S. 163) erwähnten Gemeinderathsbeschlusses vom 13. December 1883 fortgeführt und gestattet, daß Herr Ingenieur Dawson als Vertrauensmann der Firma die Originalpläne der Stadtbauamtsprojectes studiere, damit die Unternehmer auf Grund dieses Studiums imstande seien, der Commune bestimmte Propositionen zu machen. Im Monate April wurden mit vorgenannten Herren im Bauamte eingehende Besprechungen vorgenommen, als deren Resultat die Entscheidung der Unternehmer dahin erfolgte, die Commune zu ersuchen, sie bei ihrem Ansuchen um die Concession für die Durchmesserlinie: Südbahn—Heugasse—Ringstraße—Nordwestbahn zu unterstützen. Mit Schreiben vom 16. Mai wurden dieselben von dem betreffenden Gemeinderathsbeschlusse dahin verständigt, daß die Bedingungen behufs Erlangung der Concession auf mündlichem Wege festzusetzen seien. Anfangs Juli trafen die Herren Poston und Rickisson in Wien ein und wurden seitens der Wienflußregulierungs-Commission die Verhandlungen in bestimmte Anträge zusammengefaßt, welche jedoch die Genehmigung des Gemeinderathes nicht erhielten. (Sitzung vom 19. August.) Damit entfielen alle weiteren Verhandlungen.

Rücksichtlich des Projectes einer elektrischen Bahn der Firma Siemens wurde vom Magistrate ein Bericht an die k. k. Statthalterei erstattet und mit Erlaß vom 20. September die Tracenrevision der Strecke Elisabethbrücke—Praterstern angeordnet. Im Monate November zog jedoch die Firma Siemens ihr Project mit dem Bemerkten zurück, dasselbe in späterer Zeit in modificirter Form erneuert zur Vorlage bringen zu wollen.

Bezüglich der Wienfluß-Regulierungsarbeiten ist zu bemerken, daß mit Gemeinderathsbeschlusse vom 12. Februar die Durchführung von Probebeschächten in der Trace der Wienflußableitung zur Erforschung des geologischen Untergrundes im Betrage von 23.626 fl. genehmigt wurde.

Mit Gemeinderathsbeschlusse vom 16. August erhielt das Stadtbauamt den Auftrag, den Baulinienplan der neuen Wienthalstraße von der Elisabethbrücke zur Magdalenenbrücke vorzulegen.

Von größerer Bedeutung waren auch folgende auf das Eisenbahnwesen bezug-habende Angelegenheiten.

Am 4. Jänner 1884 hatte der Gemeinderath beschlossen, daß von dem Zeitpunkte anfangen, in welchem das Übereinkommen wegen Einlösung der Kaiser Franz Josef-Bahn durch den Staat in Wirksamkeit tritt, die Zahlung des von der

Gemeinde Wien am 26. October 1868 zugesicherten Garantiebeitrages von jährlich 25.313 fl. eingestellt werde und die von der Gemeinde bisher bezahlten Garantiebeiträge vom Staate zurückzuverlangen seien.

Der hierüber ergangene Erlaß Sr. Excellenz des Herrn k. k. Handelsministers vom 21. Jänner, mit welchem keiner dieser Beschlüsse als in den bestehenden Rechtsverhältnissen begründet angesehen wurde, gelangte in der Gemeinderathssitzung vom 29. Februar zur Berathung; der Gemeinderath nahm denselben unter Festhaltung des im obigen Beschlusse eingenommenen Standpunktes zur Kenntniß.

In drei Plenarsitzungen (am 21., 24 und 25. April) behandelte der Gemeinderath die Frage der Verlängerung des Nordbahn-Privilegiums, respective der Verstaatlichung dieser Bahn, worüber schon im letzten Berichte einige das Essentielle der Frage betreffende Bemerkungen auf S. 135 zu finden sind. Mit Recht bezeichnete der Referent dieser Angelegenheit dieselbe als eine der bedeutungsvollsten, welche in den letzten Jahren den Gemeinderath beschäftigt haben. Die im allgemeinen einzuhaltende Kürze des Verwaltungsberichtes läßt es nicht angezeigt erscheinen, daß diesem Gegenstande eine ausführlichere Behandlung zutheil werde, es muß daher auf die bezüglichen Sitzungsberichte verwiesen werden. Hier mag nur speciell hervorgehoben werden, daß namentlich die Höhe der Personentarife und einer Anzahl Frachttarife, wie für Kohle, die Nichtberücksichtigung der Tarifoberhoheit des Staates und verschiedener Bedürfnisse der Gemeinde Wien in dem zwischen dem k. k. Finanzministerium und Handelsministerium einerseits und der k. k. aussch. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits geschlossenen Übereinkommen den Gemeinderath bewogen haben, in der letzten jener drei Sitzungen den Beschluß zu fassen, es sei ohne Verzug eine Petition an beide Häuser des Reichsrathes zu richten, in welcher um Ablehnung dieses Übereinkommens angefragt und dieses Ansuchen eindringlich motiviert wird, es möge ferner in dieser Petition sowohl für den Fall, als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach Ablauf ihres Privilegiums verstaatlicht würde, wie für den Fall, als die Verstaatlichung nicht einträte, an beide Häuser des Reichsrathes das dringende Ersuchen gestellt werden, den in der Petition ausgesprochenen Wünschen in Rücksicht auf die Herabsetzung und Vereinfachung der Tarife, Änderung der Classification, auf das Verhältnis der Auslands- und Verbandstarife zu den Inlandstarifen, der Transittarife durch Wien zu den Tarifen ab und nach Wien, den Wünschen in Bezug auf die Refaction, die Cartelle, die Nebengebühren, die Reexpedition, auf gewisse Bestimmungen des Betriebsreglements etc., volle Berücksichtigung angedeihen zu lassen.

Die Wahrnehmung, daß der von der Regierung dem Abgeordnetenhause vorgelegte Gesetzentwurf, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen, in einer das Recht der autonomen Verwaltung der Gemeinden beeinträchtigenden Weise den Standpunkt des Localbahngesetzes vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. Nr. 56, verrücke, indem bei nicht ärarischen Straßen (also auch bei Gemeindestraßen) die Bewilligung zur Benützung der Straßen zur Anlage und zum Betriebe von Localbahnen und die Feststellung der der Bahnunternehmung aus straßenpolizeilichen Rücksichten vorzuschreibenden Bedingungen dem Landesauschusse im Einvernehmen mit der politischen Landesstelle zustehen soll und für die Benützung der Straßen ein besonderes Entgelt nicht zu entrichten sei, veranlaßte den Gemeinderath in der Sitzung vom 6. Mai 1884, den Beschluß zu fassen, daß an beide Häuser des Reichsrathes eine Petition gerichtet werde, in welcher gebeten wird, diesem Gesetzentwurfe nach der

gedachten Richtung die Zustimmung zu versagen. Mit dem Gesetze vom 28. December 1884, R.-G.-Bl. Nr. 203 wurde die Wirksamkeit des obcitirten Localbahngesetzes neuerlich, und zwar bis 1. Juli 1886 verlängert.

2. Pferde-Eisenbahnen.

Im Jahre 1884 hat sich durch die Eröffnung neuer Pferdebahnlinsen die Gesamtlänge derselben in und um Wien von 66.₂₅₄ Kilometer auf 70.₀₂₀ Kilometer erhöht. Davon befinden sich innerhalb des Wiener Gemeindegebietes 40.₄₀₂ und außerhalb des letzteren 29.₆₁₈ Kilometer.

Wiener Tramway. An neuen Anlagen wurde im Jahre 1884 nur die Strecke Rufsborferstraße—Währingerlinie—Währinger Hauptstraße—Weinhaus zur Ausführung gebracht.

Der Bau der Linie Babenbergerstraße wurde zwar gleichfalls im Jahre 1884 in Angriff genommen, jedoch über Einsprache der Commune Wien eingestellt. Diese Baueinstellung wurde durch den Umstand veranlaßt, daß staatlischerseits die Concessionsdauer für diese Bahn, welche keine Vertraglinie ist, bis zum Jahre 1925 bewilligt wurde, während seitens der Gemeinde die diesfällige Benützung der städtischen Straßen nur bis zum Jahre 1903 zugestanden wurde. Die Gemeinde Wien hat gegen diese Concessionsertheilung den Recurs an das k. k. Handelsministerium und weiters an den k. k. Verwaltungsgerichtshof ergriffen; das Resultat wird im Verwaltungsberichte pro 1885 ausführlich behandelt werden.

Für den weiteren Ausbau des Tramwaynetzes hat die Gesellschaft mehrere Projecte ausgearbeitet und zur Genehmigung vorgelegt, und zwar für nachstehende Linien:

a) von der Bahnlinie in der Rufsborferstraße abzweigend durch die Spitalgasse, Alserstraße, Skoda-, Floriani-, Albertgasse, Josefstädterstraße, Blindengasse, Kaiserstraße, durch die Wallgasse bis zur Gumpendorferstraße;

b) von den Geleisen in der Alserstraße abzweigend durch die Kinderhospitalgasse bis zu den bestehenden Geleisen in der Hernalscher Hauptstraße;

c) vom Burgring durch die Josefstädterstraße bis zur Blindengasse;

d) vom Burgring durch die Babenbergerstraße bis zur Stiftgasse;

e) vom Opernring durch die Eichenbachgasse und Gumpendorferstraße bis zur Wallgasse;

f) Fortsetzung der Tramwaylinie in der Hundsthurmerstraße durch die Gaudenzdorfer Hauptstraße in Meidling bis Schönbrunn.

Allen diesen Projecten hat der Gemeinderath unter Wahrung der Vertragsrechte und unter Aufstellung specieller Bedingungen, welche aus Verkehrsrücksichten geboten erschienen, seine Zustimmung ertheilt.

Das Project einer Tramwaylinie, abzweigend von der Landstraße-Hauptstraße, durch die Sechskrügel- und Rochusgasse, die Ungar- und Fasangasse zur Belvedere- linie, wurde abgelehnt, beziehungsweise dahin modificiert, daß die Abzweigung von der Tramwaylinie in der Radekystraße zu erfolgen hätte und die Bahn sodann durch die Hintere Zollamtsgasse, die Invalidengasse, Ungar- und Fasangasse zur Belvederelinie zu führen wäre. Vorerst soll nur die Strecke von der Landstraße-Hauptstraße durch die Ungar- und Fasangasse und später, bei eintretendem Bedürfnisse, der Theil Radeky-

straße—Hauptstraße ausgeführt werden. Durch diese Projectsmodification wird die im Vertrage vom Jahre 1868 diesfalls stipulierte Bahntrace aufrecht gehalten.

Die bereits in den früheren Jahren gepflogenen Verhandlungen betreffs der Führung einer Tramwaylinie durch die Burggasse wurden zwar fortgesetzt, fanden jedoch in diesem Jahre noch keinen Abschluss.

Die Tramway-Gesellschaft hat diesfalls neue Propositionen gestellt, wonach die Bahn theilweise eingeleisig angelegt und die für eine zweigeleisige Bahn erforderliche umfangreiche Häusereinlösung erheblich reduciert werden sollte. Der Gemeinderath hat jedoch aus Verkehrsrücksichten die Anlage einer durchaus zweigeleisigen Bahn zur Bedingung gemacht und wurde die Gesellschaft seitens der k. k. Statthalterei angewiesen, betreffs der vorzunehmenden Häusereinlösungen sich mit der Gemeinde ins Einvernehmen zu setzen.

Das gesammte Netz der Wiener Tramway-Gesellschaft hat sich im Jahre 1884, wie bereits erwähnt, nur durch den Bau der Strecke Nußdorferstraße—Währingerlinie—Währinger Hauptstraße—Weinhaus mit einer Länge von 1.₁₃₈ Kilometer vergrößert; dasselbe besitzt nunmehr eine Ausdehnung von 56.₀₂ Kilometer, wovon sich 40.₄₀₂ Kilometer innerhalb des Gemeindegebietes von Wien und 15.₆₁₈ Kilometer außerhalb desselben befinden. Die Geleiselänge beträgt zusammen 110.₅₄₆ Kilometer, wovon 79.₅₃₃ Kilometer im Wiener Gemeindegebiete und 31.₀₁₃ Kilometer außerhalb desselben liegen.

Der Wagenpark der Wiener Tramway-Gesellschaft bestand Ende des Jahres 1884 aus 441 zweispännigen Waggonen mit je 18 Sitzplätzen, 91 einspännigen Waggonen mit je 14 Sitzplätzen und 71 einspännigen Waggonen mit je 12 Sitzplätzen; zusammen 603 Waggonen mit 10.064 Sitzplätzen. Der Pferdebestand belief sich auf 2240 Stück. Die Anzahl der Waggonen hat sich sonach gegen das Vorjahr 1883 um 26 Waggonen, der Pferdebestand um 147 Stück Pferde erhöht.

Der Verkehr und die Frequenz der Wiener Tramway haben sich im Jahre 1884 erheblich gesteigert. Es wurden 10,540.806 Kilometer Fahrten zurückgelegt, 36,245.689 Fahrkarten ausgegeben und wurde eine Betriebseinnahme von 3,394.439 fl. erzielt. Gegen das Vorjahr haben sich sonach die Fahrten um 1,564.615 Kilometer, die Fahrkartenausgabe um 6,400.093 Stück und die Betriebseinnahmen um 250.517 fl. erhöht.

Die in den früheren Jahren bereits ventilirte Frage betreffs der Einführung eines neuen Fahrpreistarifes hat durch die Erlässe der k. k. Statthalterei vom 2 April 1884 und vom 29. October 1884 einen vorläufigen Abschluss erhalten. Mit dem ersteren Erlasse wurde ein neuer Fahrpreistarif, gültig vom 1. Mai 1884 an, eingeführt, wonach für jede Fahrt innerhalb der Linien Wiens ein Fahrpreis von 9 kr., im Abonnement per 8 kr. und für Kinder mit 6 kr., dann für Fahrten zur Rotunde im k. k. Prater und zurück mit 12 kr., für Kinder mit 6 kr., vom Praterstern an aber dahin und zurück mit 6 kr. zu entrichten war. Durch den letzteren Statthalterei-Erlass wurde dieser Tarif, mit Ausnahme der vorangegebenen Fahrpreise für die Praterfahrten, modificiert und vom 1. Jänner 1885 an für jede Fahrt innerhalb der Linien Wiens ein Fahrpreis von 8 kr. für Erwachsene und von 6 kr. für Kinder bestimmt.

Betreffs der im Vorjahre seitens der k. k. Statthalterei angeordneten Proben mit der Bössl-Gassebner'schen Schnellbremse und der Weylum'schen Differential-

Schraubenbremse wurde mit dem Erlasse vom 29. Mai 1884 verfügt, daß diese Proben sowie jene mit inzwischen allfällig neu erfundenen Bremsapparaten fortzusetzen, beziehungsweise vorzunehmen sind und daß über die diesfälligen Wahrnehmungen binnen sechs Monaten seitens der Wiener Tramway-Gesellschaft Bericht zu erstatten ist.

Der Magistrat hat mit dem Auftrage vom 12. Juli 1884 verfügt, daß bei der Reinigung der Tramway-Schienen das Einsammeln des Koths und Kehrlichtes künftighin in allen Vorstadtbezirken in gleicher Weise wie im I. Bezirke zu veranlassen ist, daß daher dieser Koth und Kehrlicht nicht liegen gelassen, sondern durch die Bediensteten der Wiener Tramway-Gesellschaft sofort eingesammelt und an geeigneten Stellen deponiert werde.

Endlich hat der Gemeinderath mit dem Beschlusse vom 24. November 1884 die probeweise Einführung eines eisernen Bahn-Oberbaues nach dem Systeme Haarmann auf der Tramwaylinie „Praterstern—Wallensteinstraße—Rufsdorferstraße“ genehmigt.

Überfüllung der Tramway-Wägen. Zur Hintanhaltung der Überfüllung der Tramway-Wägen hat sich die k. k. n.-ö. Statthalterei laut Erlasses vom 15. Jänner 1884 veranlaßt gesehen, die Zahl der Sitz- und Stehplätze in den Wägen der Pferde-Eisenbahnen auf allen Linien der Tramway-Gesellschaft für die einzelnen Gattungen der im Verkehre befindlichen Wägen festzusetzen, um dem diese Wägen benützenden Publicum die Handhabe zu bieten, zur Abhilfe gegen eine allfällige Überfüllung das Einschreiten der berufenen Fachorgane in Anspruch zu nehmen.

Der Gemeinderath hat jedoch laut Beschlusses vom 22. Februar 1884 die Frage der Beseitigung der Überfüllung der Tramway-Waggons durch diese Anordnung der k. k. n.-ö. Statthalterei nicht gelöst erkannt und den Auftrag ertheilt, diesen Standpunkt in einer Eingabe an die k. k. n.-ö. Statthalterei auszuführen und daran das Ersuchen zu knüpfen, eine mündliche Berathung der beteiligten Organe unter Zuziehung von Vertretern des Gemeinderathes zu veranlassen oder, falls dies nicht beliebt werden sollte, die Ansicht des Gemeinderathes im schriftlichen Wege einzuholen.

Neue Wiener Tramway. Die Gesellschaft hat in diesem Jahre ein reges Streben bethätigt, ihr Tramwaynetz entsprechend zu erweitern, dasselbe mit dem Centrum der Stadt Wien in Verbindung zu bringen und dem Verkehre einen erhöhten Aufschwung zu geben.

An neuen Anlagen ist die Herstellung der Bahnlinie „Gumpendorferlinie—Meiblinger Bahnhof“ in einer Ausdehnung von 2,773 Kilometer zu verzeichnen; diese Linie wurde am 31. Mai 1884 dem Verkehre übergeben.

Die bestehende Bahnanlage „Westbahnlinie—Breitensee“ wurde reconstruiert und mit einem eisernen Oberbaue nach dem Systeme Haarmann versehen; auch hat die Gesellschaft die Bewilligung erwirkt, diese Bahnlinie bis Baumgarten verlängern und probeweise mit Dampfkraft betreiben zu dürfen.

An Projecten für die Herstellung neuer Tramwaylinien zur Erweiterung ihres Netzes hat die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft folgende verfaßt und zur Genehmigung vorgelegt:

a) von der Westbahnlinie, abzweigend von der dortigen Gürtelbahn, durch die Westbahnstraße und Siebensterngasse bis zur Stiftgasse;

b) vom Franzensring durch die Grillparzergasse, Florianigasse, mit dem Anschlusse an die Gürtelbahn;

c) vom Währinger Gürtel durch die Sechschimmelgasse, Alserbachstraße bis zur Liechtensteinstraße;

d) vom Meidlinger Bahnhofe durch die Rudolf- und Steinbauergasse über die Margarethner Gürtelstraße bis zum Schönbrunner Linienplatze;

e) die Fortsetzung der vorgenannten Linie vom Schönbrunner Linienplatze durch die Jacobsgasse mit Überführung des Wienflusses über die Gürtelstraße bis zur Mühlbachgasse.

Alle diese Projecte haben die Zustimmung des Gemeinderathes erhalten.

f) Abzweigend von der Margarethener Gürtelstraße durch die Arbeitergasse, Kohl- und Siebenbrunnengasse, Mittersteig, Kleine Neugasse, Schäffer- und Pressgasse bis in die Margarethnerstraße;

g) von der Pfeifergasse in Sechshaus abzweigend durch die Wienflusgasse, die Mollard-, Eßterházygasse, Magdalenenstraße bis zur Operngasse.

Diese beiden Projecte konnten wegen der engen Straßen, welche die Bahnlilien durchziehen sollten, zur Genehmigung nicht empfohlen werden. Die Gesellschaft wurde aufgefordert, eine theilweise Modification vorzunehmen und demgemäß neue Elaborate zu verfassen.

h) Vom Franzensring abzweigend durch die Stadiongasse, die Josefstädterstraße, Blindengasse mit dem Anschlusse an die Lerchenfelder Gürtelbahn.

Diesem Projecte konnte die Gemeinde aus dem Grunde nicht zustimmen, weil betreffs der Führung einer Pferdebahn durch die Josefstädterstraße Verhandlungen mit der Wiener Tramway-Gesellschaft im Zuge waren.

Von den vorbezeichneten Projecten ist bisher noch keines zur Durchführung gelangt.

Durch die im Jahre 1884 bewirkte Erweiterung hat das Bahnnetz der Neuen Wiener Tramway außerhalb Wiens eine Ausdehnung von 14.₀₇₂ Kilometer erhalten und beträgt die Geleislänge derzeit 27.₀₁₇ Kilometer. Der Wagenpark besteht aus 58 zweispännigen und 39 einspännigen, zusammen aus 97 Waggonen, um 25 Waggonen mehr als im Vorjahre; der Pferdebestand beträgt 315 Stück, er hat sich in diesem Jahre um 82 Stück vermehrt. Die Frequenz hat sich erheblich gesteigert; es wurden 4,355.823 Passagiere gegen 3,132.229 im Vorjahre befördert. Die Betriebseinnahmen betragen im Jahre 1884 zusammen 383.970 fl., daher gegen das Vorjahr mit einer Einnahme von 268.809 fl. ein Mehrertragnis von 115.161 fl. erzielt wurde.

B. Lohnfuhrwerk.

Hinsichtlich des Fiaker- und Einspänner-Lohnfuhrwerkes sind im Jahre 1884 keine wesentlichen Änderungen zu verzeichnen, die Anzahl der bestehenden Lizenzen blieb stationär wie im Vorjahre.

Anders verhält es sich mit dem Omnibuswesen, bei welchem sich mehrfache Änderungen ergaben. Dafs der Omnibusverkehr zurückgegangen ist, erhellt wohl am deutlichsten daraus, dafs im Jahre 1884 eine größere Anzahl von Stellfuhrlicenzen wegen Unrentabilität der bezüglichen Routen zurückgelegt wurden. So wurden seitens

der Wiener General-Omnibus-Compagnie 9 Stellfuhrlicenzen der Route Wieden—Verchenfelderlinie, ferner 4 Licenzen der Strecke Unter-Döbling—Hof und 10 Licenzen für die Linie Speising—Wien zurückgelegt. Die k. k. priv. Südbahngesellschaft legte von ihren den Verkehr zum Südbahnhofe vermittelnden Stellfuhrlicenzen 18 zurück. Ebenso wurde die Omnibus-Linie Westbahnlinie—Praterstern, welche mit 13 Wagen befahren wurde, aufgelassen. Dasselbe ist der Fall mit der Route Meidlinger Bahnhof—Verchenfelderlinie.

Gingegen wurde im Jahre 1884 nur eine neue Route, nämlich: „Gumpendorf—Meidlinger Bahnhof“ mit 4 Licenzen activiert.

Die Correspondenzverbindung der Wiener General-Omnibus-Compagnie mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft erfuhr eine wesentliche Erweiterung. Die Correspondenzkarten haben eine 1½stündige Gültigkeitsdauer und werden im Sommer bis ½9 Uhr, im Winter bis ½8 Uhr abends ausgegeben.

Ersterer Gesellschaft wurde zwar von der k. k. Statthalterei die Bewilligung erteilt, 50 (ein- und zweitheilige) Imperial-Omnibusse in Verkehr zu setzen, sie hat jedoch von dieser Bewilligung nur ganz geringen Gebrauch gemacht.

Infolge der Herabsetzung der Fahrpreise der Tramway sahen sich die Stellfuhrinhaber gezwungen, auch ihrerseits Preisermäßigungen eintreten zu lassen, und zwar auf 6 kr. für die einfache und auf 9 kr. für die Doppelzone.

Zu einer längeren Verhandlung hat die von verschiedener Seite angeregte Frage einer Regulierung der Fahrtaxen der Fiaker und Einspänner Anlaß gegeben, diese Verhandlung ist aber noch nicht zum Abschlusse gelangt.

C. Passageordnung.

Die bereits im vorjährigen Verwaltungsberichte angeführte Verordnung des Magistrates, wonach die bei dem Gebrauche ein Getöse verursachenden Kollbalken derart umzugestalten sind, daß dieselben geräuschlos functionieren, ist nunmehr durchgeführt und hiedurch ein wesentlicher Übelstand bei der sonst sehr zweckmäßigen Verschlußart von Verkaufsgewölben beseitigt worden.

Die k. k. Polizeidirection hat mit Note vom 4. Mai 1884 das bei der k. k. n.-ö. Statthalterei überreichte Gesuch der in Wien bestehenden Bicycle- und Tricycle-Clubs um Erlassung einer Bicycle- und Tricycle-Fahrordnung für Wien mit dem Ersuchen dem Magistrate übermittelt, seine Meinung hierüber mitzutheilen.

Dieser hat zufolge Rathsbeschlusses vom 30. October 1884 sein Gutachten dahin abgegeben, daß das Befahren der öffentlichen Straßen und Plätze Wiens mit Velocipeds unter gewissen Beschränkungen und Bedingungen, welche sich aus Rücksichten für den öffentlichen Verkehr und die öffentliche Sicherheit als nothwendig herausstellen, principiell zu gestatten wäre. Da es sich im vorliegenden Falle nur um ein Gutachten handelte, so wird von der Ausführung dieser Bedingungen vorläufig abgesehen.

Hier mag auch erwähnt werden, daß nach dem Landesgesetze vom 17. December 1884 (L.-G.-Bl. Nr. 36) alle zum Transporte von Lasten und Frachten bestimmten Fuhrwerke mit dem Namen und Wohnorte des Fuhrwerksbesizers bezeichnet sein müssen, so lange sie sich auf einem öffentlichen Wege befinden. Die Durchführung der bezüglichen Strafbestimmungen kommt in Wien dem Magistrate und der k. k. Polizeidirection zu.

Die Zahl der im Jahre 1884 bewilligten Gewölbsportale mit Sonnenschutzplachen betrug 66; ohne solche 38; Sonnenschutzplachen ohne Portal wurden nur 2 ausgeführt, während die Zahl der bei den bestehenden oder neu hergestellten Portalen zur Beleuchtung von außen angebrachten sogenannten Portallaternen 52 betrug.

Wegen Übertretung der straßenpolizeilichen Gesetze und Verordnungen kamen 2159 Fälle zur Anzeige, worüber die Strafamtshandlung durchgeführt wurde, und zwar:

wegen Trottoir- und Straßenverunreinigung	329 Fälle
„ Passagestörung	567 „
„ schmaler Radfelgen	229 „
„ unterlassener Wagennumerierung	197 „
„ unterlassener Trottoirreinigung und Schneefäuberung	345 „
„ Nichteinhaltung der Fahrordnung	165 „
„ verspäteter Bier-, Kohlenzufuhr und verspäteter Düngerausfuhr	203 „
„ vorschriftswidriger Eisenverladung	124 „