

XVI. Verkehrs-Angelegenheiten.

(Mit 1 Tabelle.)

Bei den Bestrebungen zur Hebung Wiens als Handelsplatz und dem sich täglich bedeutender entwickelnden Straßenverkehr traten an den Gemeinderath in dieser Periode mehrere wichtige darauf Bezug nehmende Fragen heran, deren Lösung einerseits für die künftige Gestaltung der Verkehrs- und Handelsverhältnisse des ganzen Stadtgebietes und einzelner Bezirke, andererseits für die Sicherheit und Bequemlichkeit des Straßenverkehrs theilweise von großem Belange waren. Sie bezogen sich vorzugsweise auf die Anlage neuer und die Umgestaltung der bestehenden Lokomotivbahnen und die weitere Entwicklung der Pferdebahnen. Einige wesentliche Veränderungen traten auch in der Einrichtung des Lohnfuhrwerkes und den Passagervorschriften ein.

Lokomotiv-Eisenbahnen. Bei der Anlage der neuen und der Umänderung der bestehenden Bahnen mußte der Gemeinderath wiederholt die traurige Erfahrung machen, daß von Seite der Staatsbehörden das Interesse der Reichshauptstadt gegenüber den Bahngesellschaften nicht immer gewahrt wird, daß, wiewohl der §. 6 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, Nr. 238 R. G. Bl., die ausdrückliche Bestimmung enthält, bei der Ertheilung der Konzession zum Baue einer Eisenbahn sorgfältig zu prüfen, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten nichts enthalte, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten und mit bereits früher erworbenen Privatrechten nicht im Einklange sei, den begründetsten im öffentlichen Interesse gelegenen Wünschen der Kommune nur in den seltensten Fällen, nie aber dann entsprochen wurde, wenn damit eine Erhöhung der Baukosten verbunden war und trotz der Bestimmungen des §. 10 sub a, b, c und d des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes und der §§. 18, 19, 20, 87 und 88 der Wiener Bauordnung jede baupolizeiliche Ingerenz der Gemeinde bei Eisenbahnbauten ignoriert wurde.

In diese Periode fallen der Bau der Stadlauerlinie der k. k. priv. Staatseisenbahn, die Anlage der Hauptbahnhöfe der k. k. priv. Kaiser Franz Josefsbahn und der k. k. priv. österr. Nordwestbahn, der beiden letzteren beiden Bahnen innerhalb des Wiener Gemeindegebietes, und Aenderungen sowie Zubauten am Bahn- und Bahnhofkörper der k. k. priv. Südbahn, Staatseisenbahn und Nordbahn.

Nachdem durch die k. Entschliezung vom 1. Dezember 1866 der k. k. priv. Staatseisenbahn-Gesellschaft die Konzession zur Verlängerung der südöstlichen Staatsbahn von Marchegg über Stadlau nach Wien zur Ein-

mündung in den Wien=Raaber Bahnhof erteilt worden war und am 26. und 27. August 1867 eine Begehung der Trace stattgefunden hatte, verwahrte sich der Gemeinderath gegen die projektierte Trace wegen der damit verbundenen namhaften Vermehrung der Ueberschwemmungsgefahr und genehmigte, um den Bau des neuen Bahnhofes nicht zu hindern, nur den geraden Theil der Trace bis vor die Station Simmering (Sitzung am 8. Oktober 1867). Auch das von der Gesellschaft vorgelegte, vollständig umgearbeitete Projekt, worüber am 13. und 14. Februar 1868 Begehungskommissionen stattgefunden hatten, beseitigte, obwohl den Wünschen der Kommune möglichst Rechnung getragen war, ohne gleichzeitige Durchführung der Donauregulirung, nicht die Ueberschwemmungsgefahr; der Gemeinderath sprach sich daher in der Sitzung vom 13. März 1868 in diesem Sinne aus, wies jede Verantwortung für die Folgen einer Verzögerung der Donauregulirung von sich, erklärte jedoch, sich jeder weiteren Einsprache gegen den Bau der projektierten Bahnstrecke enthalten zu wollen, wenn diese Linie genau nach den Vorlagen ausgeführt und dabei insbesondere alle von den Wiener Gemeindevertretern bei den kommissionellen Begehungen dto. 26. und 27. August 1867 und 13. sowie 14. Februar 1868 hinsichtlich der Ableitung der Hochwässer vorgebrachten Begehren ihrem vollen Umfange nach Genüge geleistet wird. Diese Bedingungen wurden auch mit Ausnahme einer kleinen Aenderung in Betreff der Richtabgrabung u. der zwei Inseln nächst der Brücke in dem Terrainstreifen zwischen dem seinerzeit regulirten linken Ufer und dem Inundationsdamme, wozu der Gemeinderath (Sitzung vom 13. Oktober 1868) seine Einwilligung gab, eingehalten.

Die von dem k. k. Reichskriegsministerium und dem n. ö. Landesauschusse angeregte Erweiterung der Stadlauer Eisenbahnbrücke über den Donaustrom auch für den Straßenverkehr gelangte (in Folge Zuschrift des Herrn Statthalters vom 25. April 1868) an den Gemeinderath zur Aeußerung über die Nothwendigkeit eines derlei Donauüberganges und über die Betheilung der Gemeinde an den Kosten. Der Gemeinderath beschloß (Sitzung am 14. Juli 1868), da das Objekt zum Theile außerhalb des Gemeindegebietes von Wien liegt, die Kommune zu einer Ueberbrückung des Donaustromes nicht verpflichtet ist und die Gesellschaft durch die Baubewilligung für diese Strecke gegenüber der Strecke Lobau=Enzersdorf bedeutende Kosten ersparte, keinen Beitrag zu leisten, sondern an das Ministerium die Bitte zu richten, es wolle die Staatseisenbahn-Gesellschaft zur Verbreiterung der Brücke auf ihre Kosten, etwa gegen Ertheilung eines Mauthprivilegiums verhalten. Daß diese Bitte nicht gewährt wurde, lehrt die vollzogene Thatfache des Brückenbaues. Ferners wurden Verhandlungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Errichtung einer Viehabladestation an der Stadlauer Verbindungsbahn nächst dem sogenannten neuen Wirthshause und wegen des Baues einer Flügelbahn von dort zum St. Marxer Schlachtviehmarkte gepflogen, welche in der Abtheilung „Markt- und Approvisionirungswesen“ näher beleuchtet werden.

Eingehende Verhandlungen fanden wegen der Anlage des Wiener Bahnhofes der k. k. privil. Kaiser Franz Josefsbahn statt, welcher Gesellschaft mit der Konzeptionsurkunde vom 11. November 1866 von der Staatsverwaltung ein Reinerträgniß von jährlich 4,130.000 fl. in Silber garantirt worden war. Die Wichtigkeit dieser Bahn erkennend (Sitzung am 29. Juli 1867) erklärte der Gemeinde-

rath dem k. k. Handelsministerium, daß er die Ausführung derselben auf dem rechten Donauufer nach der mit dem Reichsgesetze vom 9. August 1865, Nr. 67 R. G. Bl., genehmigten Ausmündung in Wien und die Anlage des Bahnhofes an einer geeigneten Stelle des IX. Bezirkes als im Interesse der Kommune gelegen erachte, daß dazu kein dringendes Bedürfniß vorhanden sei, nach dem Projekte der Gesellschaft den Personenbahnhof von dem Frachtenbahnhofe getrennt, an die Stelle des heutigen Kaiserbades zu verlegen und wies zugleich auf die Gegend der Puthon'schen Realität oder ähnliche Punkte des IX. Bezirkes, wo eine leichte Verbindung nach allen Richtungen eröffnet, der Bahnhof in weit größeren Dimensionen angelegt werden könnte und alle Unzukömmlichkeiten entfallen, welche mit dem Projekte der Gesellschaft verbunden wären. Bezüglich des Frachtenbahnhofes wurde gleichzeitig der Wunsch ausgesprochen, daß bei dessen Anlage auf die bei der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung bestehenden Saugkanäle und auf die unmittelbare Verbindung der Bahn mit der Dampfschiffahrt Rücksicht genommen werde. Das Handelsministerium gab hierauf mit Erlaß vom 13. August 1867 bekannt (Sizung am 6. September 1867), daß die Franz Josefsbahn im Einklange mit dem geäußerten Wunsche am rechten Ufer des Donaukanales geführt und ein für die Anlage des konzentrirten Personen- und Waarenbahnhofes in Wien geeigneter Platz im kommissionellen Wege mit billiger Rücksichtnahme auf die Kosten der Grundeinlösung werde ermittelt werden.

Trotz dieser, allerdings nur bedingten, Zusicherung wurde, nachdem das von der Gesellschaft zu Anfang des Jahres 1868 vorgelegte Projekt, nur einen kleinen Theil des Bahnhofes im Gemeindegebiete von Wien, den größten Theil aber über der projektirten Gürtelstraße vor der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung zu erbauen, von den Regierungsvertretern bekämpft worden war, die Besorgniß rege, daß der ganze Bahnhof außerhalb Wien nächst der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung werde zu stehen kommen. Der Gemeinderath richtete daher (4. Februar 1868) eine Eingabe an das k. k. Handelsministerium, worin das Begehren um Erbauung des ganzen Bahnhofes im IX. Gemeindebezirke gestellt und gegen jede andere Verfügung Protest erhoben wurde. Um der Einwendung, daß der Bahnhofbau im IX. Bezirke unmöglich sei, zu begegnen, wurde vom Bauamte mit Rücksichtnahme auf die Raumverhältnisse der hier bestehenden Bahnhöfe ein Projekt angefertigt, aus welchem der Gemeinderath die Ueberzeugung gewann und dieselbe auch dem h. Ministerium gegenüber aussprach, daß ein Bahnhof, wie er auf der Puthon'schen Realität projektirt wurde, nicht nur möglich, sondern vom Standpunkte des Eisenbahnbetriebes sogar ganz zweckmäßig sei. (Beschluß vom 21. Februar 1868.)

Dieser Ueberzeugung gaben die Vertreter der Kommune auch gegenüber dem neuerlichen Projekte der Gesellschaft, den Bahnhof mit Rücksicht auf die mittlere Trace der Gürtelstraße von der Außdorferline zum Donaukanale und auf die höheren Kosten vor der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung zu verlegen (Vokalkommission vom 10. März 1868), vollen Ausdruck; sie legten gegen dieses Projekt Verwahrung ein und gaben zu Protokoll, die Kommune erwarte, daß die Regierung unparteiisch ihr Amt walten, und das, was im öffentlichen Interesse geboten sei, der Stadt Wien zu Gute kommen lassen werde. Da die Vertreter der Eisenbahngesellschaft bei dieser Kommission auch ein bedeutendes Gewicht auf die Kostenfrage gelegt hatten, diese der Regierung mit Rücksicht auf die gewährte Staatsgarantie nicht gleichgiltig sein konnte, so forderte der Hr. Statthalter am 13. März 1868 den

Gemeinderath auf, zu erklären, ob und welche Beitragssumme die Kommune Wien im Falle, als ihrem Wunsche rücksichtlich der Bahnhofsanlage entsprochen werden würde, zu leisten bereit wäre.

So zweifellos das Recht der Kommune war, darauf zu beharren, daß das öffentliche Interesse, welches bei Bahnanlagen im Auge zu behalten ist, auch ihr gegenüber gewahrt werde, so unglaublich der Bau des Bahnhofes vor der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung war, da derselbe durch das ältere Expropriationsrecht der Kommune für die Wasserleitung bedeutend eingeengt worden wäre, und so auffallend es war, daß, obwohl nach dem ersten Plane die Anlage des Personenbahnhofes noch näher dem Centrum Wiens ohne weitere Bedingung projektirt war, nun für die Anlage des Bahnhofes entfernt vom Centrum fast an der Peripherie des Gemeindegebietes ein Beitrag von der Kommune gefordert wurde, so war es doch anderseits nicht minder zweifellos, daß aus der Anlage des Bahnhofes innerhalb Wien für dieses Vortheile entstehen und daß ohne eine Beitragsleistung trotz allem Vorhergegangenen der Wunsch der Kommune nicht in Erfüllung gehen werde.

Der Gemeinderath gab daher dem Herrn Statthalter Folgendes bekannt (Sitzung am 7. April 1868): „Indem der Gemeinderath die gegen die Anlage des Bahnhofes auf dem von ihm bezeichneten Plage im IX. Bezirke von der Gesellschaft erhobenen technischen Einwendungen für durchaus unbegründet erklärt, seine Verwahrung gegen die Verlegung des Bahnhofes vor die Linien Wiens und insbesondere vor die Kaiser Ferdinands-Wasserleitung vollkommen aufrecht hält und wiederholt ausspricht, daß die Anlegung des Bahnhofes in dem Wiener Gemeindegebiete nicht nur durch die öffentlichen Rücksichten und allgemeinen Gesetze, sondern speziell durch die Konzessionsurkunde und durch die auf Grund derselben und laut der darin dem Handels-Ministerium ertheilten Berechtigung erlassene ministerielle Entscheidung vollinhaltlich gerechtfertigt ist, und daß darnach die Unternehmung verbunden ist, den mit der Erfüllung ihrer Obliegenheiten verbundenen Aufwand allein zu tragen, so erklärt der Gemeinderath dennoch, einerseits um seine Bereitwilligkeit zu zeigen, die Angelegenheit zu einem dem öffentlichen Interesse förderlichen Abschlusse rasch zu bringen, andererseits in Anbetracht der allenfalls vorhandenen Beschränktheit der Mittel der Gesellschaft — freiwillig einen Beitrag für die Anlage des Wiener Bahnhofes dann zu leisten, wenn die Errichtung desselben auf dem vom Gemeinderathe bezeichneten Plage im IX. Bezirke erfolgt.“

Wiewohl bei der am 12. August 1868 beim k. k. Handelsministerium stattgefundenen kommissionellen Verhandlung die Vertreter der Gesellschaft nochmals Bedenken gegen das Projekt der Kommune erhoben und erklärt hatten, daß dasselbe selbst bei einer Beitragsleistung der Kommune von zwei Millionen Gulden nicht ausgeführt werden könne, so forderte doch das erwähnte Ministerium (8. Oktober 1868) den Gemeinderath auf, den mit Beschluß vom 28. August 1868 zugesicherten Beitrag für den Bau des Bahnhofes in Wien nach einer der beiden Modalitäten zu übernehmen und zwar entweder, daß der Gemeinderath 500.000 fl. auf einmal oder doch in kurzen Fristen, längstens in 1½ Jahren während des Baues des Bahnhofes à fond perdu für die Kosten dieses Bahnhofes beitrage — oder daß der Gemeinderath die Garantie für den Zinsbetrag von 25.000 fl. und für den Tilgungsbetrag von 313 fl. — zusammen 25.313 fl. jährlich übernehme und zwar unter den für die Staatsgarantie festgesetzten Bedingungen.

Die hierauf über Anfrage des Gemeinderathes von Seite des Handelsministeriums mit dem Erlasse vom 22. Oktober 1868 gegebene Aufklärung bezüglich der zweiten Modalität, daß sich die Garantie nach Eröffnung sämtlicher konzessionirter Linien auf die Gesamteinnahme der ganzen Bahn erstrecke, daß die Leistung des von der Kommune zu übernehmenden jährlichen Garantiebetrages als eine Prioritätsleistung aufzufassen sei, daß aber bei Zurückerstattung der von der Kommune geleisteten Vorschüsse derselben die Präferenz vor der Deckung der Staatsvorschüsse zugestanden werde — veranlaßte den Gemeinderath, in der Sitzung am 26. Oktober 1868 mit 76 gegen 18 Stimmen auszusprechen, daß er den ersten der beiden Vorschläge ablehne, dagegen den zweiten Vorschlag unter den in der Zuschrift des k. k. Handelsministeriums vom 22. Oktober 1868 näher präzisirten Modalitäten annehme, jedoch als Gegenforderung von der Eisenbahngesellschaft die Errichtung von geräumigen, zweckentsprechenden Kohlendepots am Bahnhofe innerhalb der Linien Wiens beanpreise. Bei der am 14. September 1868 stattgefundenen kommissionellen Verhandlung wurde gegen die von der Kommune beantragte Anlage des Bahnhofes keine Einwendung mehr erhoben und die Errichtung der Kohlenmagazine innerhalb der Linien Wiens von Seite der Gesellschaft zugestanden. In der Sitzung am 17. Dezember 1869 erfolgte sodin die Baulinienbestimmung für den Bahnhof und zwar für die Alserbachstraße, Althan- und Spittelauer gasse.

Ähnliche weitwendige Verhandlungen wurden bezüglich der Anlage des Bahnhofes der k. k. priv. österr. Nordwestbahn gepflogen. Kurze Zeit, nachdem im Reichsrathe die Bedingungen und Zugeständnisse für die k. k. priv. österr. Nordwestbahn (Gesetz vom 1. Juni 1868, Nr. 56 R. G. Bl.) berathen worden waren, hatten die Bewohner des II. Bezirkes eine Eingabe an das k. k. Handelsministerium um Anlage des Nordwestbahnhofes innerhalb des II. Bezirkes gebeten. Das Ministerium erklärte die Motive dieser vom Gemeinderathe unterstützten Eingabe zu würdigen und seiner Zeit sowohl den Gemeinderath als den II. Bezirk allen diesfälligen Verhandlungen beiziehen zu wollen. (Sitzung am 7. August und 22. Dezember 1868.)

Noch im Dezember 1868 fanden bei der k. k. n. ö. Statthalterei Verhandlungen über die Anlage des Nordwestbahnhofes statt und es wurde das eine Projekt der Gesellschaft, den Personenbahnhof vom Frachtenbahnhofe vollständig getrennt im sogenannten Volkert anzulegen und den Frachtenbahnhof in die Brigittenau zu verlegen, abgelehnt, da hiezu eine Uebersetzung der Taborstraße nothwendig gewesen wäre, und die Gesellschaft die Ausführung nicht in jener Niveauhöhe für möglich erklärte, welche bei den dortigen Lokalverhältnissen unbedingt nothwendig ist. Da die Begehungskommission über das von der Gesellschaft vorgelegte Projekt für einen vereinigten Personen- und Frachtenbahnhof in der Brigittenau resultatlos blieb, weil die projektirten Niveauperhältnisse den berechtigten Anforderungen der Donauregulirungskommission und des Gemeinderathes nicht genügten, fanden am 2. und 22. Juni 1869 beim k. k. Handelsministerium neuerlich Besprechungen des Gegenstandes statt, bei welchen nach heftigen Debatten von der Gesellschaft Zugeständnisse dahin gemacht wurden, daß der erste Durchlaß, welcher 600 Klafter vom Ende des Bahnhofes zu liegen kommt, in einer lichten Höhe von 12 Fuß und Breite von 8 Klafter, und der zweite Durchlaß, 200 Klafter stromaufwärts gelegen, in einer lichten Höhe von 14 Fuß und Breite von 12 Klafter, beide mit einer Sohlenhöhe von 10 Fuß über dem örtlichen Nullpunkte der regulirten

Donau hergestellt werden sollte. Die Bauakzession beantragte mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit dieses Gegenstandes, sowie auf die besonderen Schwierigkeiten, mit welchen die Erfüllung weiter gehender Anforderungen verbunden wäre, den am 22. Juni 1869 kommissionell getroffenen Vereinbarungen über die Anlage des Bahnhofes unter der Bedingung zuzustimmen, daß anstatt des zur Bestimmung der Sohlenhöhe der Durchlässe gewählten künftigen Nullwassers der regulirten Donau der derzeit allgemein und ausschließlich im Gemeindegebiete von Wien gültige Fixpunkt, nämlich der Nullpunkt des Pegels der Ferdinandsbrücke, substituirt wird, so daß die Sohlenhöhe bei dem obern Durchlasse 14 Fuß, bei dem untern 13 Fuß 6 Zoll über dem letztbezeichneten Nullpunkte beträgt, daß die Durchlässe nach den Detailbestimmungen des Gemeinderathes ausgeführt, die Durchführung von Umrathskanälen durch den Bahnkörper mit Ausschluß aller Einwendungen oder Entschädigungsansprüche gestattet, die durch die Anlage des Bahnhofes nothwendige Umlegung der Taborstraße ausschließlich auf Kosten der Gesellschaft erfolgt und längs des Bahnkörpers außer der Einfriedung 10 und 12 Klafter breite Straßen auf Kosten der Gesellschaft hergestellt und weitere Durchlässe in der Bahnstrecke bis zur Donaubrücke nachträglichen kommissionellen Verhandlungen vorbehalten bleiben. Der Gemeinderath nahm aber (in der Plenarsitzung am 3. August 1869) an diesen Anträgen die Aenderung vor, daß die lichte Höhe der ersten Durchfahrt mit 13 Fuß und jene der zweiten mit 15 Fuß herzustellen sei und diese Vereinbarungen erst dann ihre wahre Gültigkeit erhalten, wenn die Anzahl und Größe der übrigen Durchlässe vom Bahnhofende bis zur Donaubrücke der Nordwestbahn kommissionell festgesetzt und vom Gemeinderathe genehmigt sein wird.

Da das Handelsministerium die Reduktion des Fixpunktes auf den Nullpunkt des Pegels der Ferdinandsbrücke ablehnte, die lichte Höhe von 12 Fuß für die Durchlässe als genügend erklärte, gegen die Art der Umlegung der Taborstraße (in einer Breite von 15 Klafter statt 10 Klafter) und gegen die bedingene Erhaltung dieser Objekte durch ein Jahr, sowie gegen die Anlage der beiden Parallelstraßen und die Bedingung, daß vor Feststellung der übrigen Durchlässe diese Bestimmungen keine Gültigkeit erhalten, Einwendungen erhob, erklärte der Gemeinderath (in der Plenarsitzung am 22. Februar 1870) an seine in Beschlusse festzuhalten, da dem Gemeinderathe nach der Wiener Bauordnung die Niveaubestimmung in den Straßen Wiens zusteht, und der Nullpunkt des Pegels der Ferdinandsbrücke allgemein als Fixpunkt angenommen wird, da eine lichte Höhe von 12 Fuß nicht genügt, wie der Durchlaß durch die Verbindungsbahn bei der Ungargasse zeigt, da nach §. 10 des Konzessionsgesetzes vom Jahre 1854 und nach der Wiener Bauordnung die Nordwestbahn den Anordnungen der Gemeinde in Betreff der Umlegung der Taborstraße zu entsprechen verpflichtet ist und sowohl nach diesem Paragraph des Konz.-Gesetzes als nach den §§. 20 und 25 der Wiener Bauordnung verhalten werden kann, Parallelwege herzustellen und im gehörigen Niveau der Kommune zu übergeben, und da endlich durch die Bedingung der früheren Festsetzung der übrigen Durchlässe die Bauhätigkeit der Nordwestbahn nicht beschränkt wird, sondern die Konzessionäre verhalten sind, mit ihrem Projekte rascher vorzuschreiten. Der Gemeinderath betonte schließlich in seiner Vorstellung an das k. k. Handelsministerium, daß er nur die allgemeinen öffentlichen Rücksichten zu wahren habe und sich nicht bestimmen lassen könne, für private Interessen der Konzessionäre, welche den allgemeinen Anforderungen nicht entsprechen, einzutreten.

Nach erfolgter Genehmigung des Alternativ-Planes für den obern Donau-stadttheil (Sitzung am 7. Juli 1871) konnte der Gemeinderath an die Bestimmung der Durchlässe durch den Bahnhof und den Bahndamm der Nordwestbahn schreiten (Sitzung am 28. Juli 1871), welche zum größern Theile mit den Resultaten der diesfalls am 24. November 1870 vom Handelsministerium abgehaltenen Begehungs-Kommission übereinstimmt.

Da die Anlage der Nordwestbahn mit einer sehr großen Materialanschüttung verbunden ist, wozu sich das erforderliche Materiale in der Brigittenau nicht vorfindet, war die Anlage einer provisorischen Bahn für die Materialzufuhren mit theilweiser Benützung des Ueberschwemmungsdammes längs des Kaiserwassers bis zur Lehne von Heiligenstadt nothwendig, wozu der Gemeinderath (Sitzung am 27. August 1869) seine Einwilligung unter Bedingungen ertheilte, welche sich insbesondere auf die Benützung des Ueberschwemmungsdammes, die Wahrung seiner Stabilität und Festigkeit und seine Verwendung als Rettungsdamm bei etwaigen Ueberschwemmungen bezogen.

Von den übrigen in diese Periode fallenden Beschlüssen des Gemeinderathes in Eisenbahn-Angelegenheiten sind erwähnenswerth: das Projekt einer Gürtelbahn um Wien auf der Gürtelstraße in Verbindung mit einem im Prater nächst dem Lusthause anzulegenden Hafen. Dasselbe wurde mit Rücksicht auf die Erhaltung eines ungehinderten Verkehrs auf der Gürtelstraße und auf die Donauregulirung, mit welcher die Anlage des Hafens im Zusammenhange steht, abgelehnt (Sitzung am 12. Juli 1867). Ein ähnliches (Georg Sigl'sches) Projekt wegen Herstellung einer Gürtelbahn außer den Vorstädten Wiens und einer Verzweigung durch die südwestlichen Bezirke zum Hauptzollamte, wozu vom h. Handelsministerium die Bewilligung zur Vornahme der Vorarbeiten gegeben wurde, ist in ein weiteres Stadium bis nun nicht getreten (Sitzung am 1. Juli 1868.)

Die Verbaunng der zum IV. und V. Bezirke gehörigen Gründe vor der Favoritenlinie ließ die Eröffnung neuer Kommunikationen mit den übrigen Theilen Wien's und den Vororten als wünschenswerth erscheinen. Die Verhandlungen mit der Staatseisenbahn-Gesellschaft wegen Belassung des Durchlasses der Bahnhofstraße durch den Bahnkörper nächst dem Arsenale anlässlich des Baues des Centralbahnhofes (Sitzung am 17. November 1868), und die im Jahre 1870 wegen der Ermittlung neuer Durchlässe durch die Südbahn — da die bestehenden dem regen Verkehre nicht mehr genügen — eingeleiteten Verhandlungen hatten nicht den gewünschten Erfolg, denn das Resultat der diesfalls von der k. k. n. ö. Statthalterei veranlaßten Kommission wurde von dem k. k. Handelsministerium nicht genehmigt, da der §. 10, lit. c des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes auf bereits vollendete Bahnen nicht angewendet werden kann (Sitzung am 13. September 1870).

Die sich stets erneuernden wohlbegründeten Klagen der Bewohner der längs der Verbindungsbahn gelegenen Häuser des II. und III. Bezirks über Rauchbelästigung haben zu wiederholten Verhandlungen mit der a. priv. Kaiser Ferdinand-Nordbahn, der k. k. priv. Südbahngesellschaft und dem h. k. k. Finanzministerium, da diese Bahn dazumal Eigenthum des Avaras war, Anlaß gegeben (Sitzung vom 15. De-

zember 1868), welche dahin zielten, daß die die Verbindungsbahn befahrenden Lokomotive auf Koaksheizung eingerichtet werden. Nachdem die Verbindungsbahn zu Folge des Uebereinkommens vom 25. Jänner 1870, Nr. 21 R. G. Bl., an das Konföorzium der k. k. priv. Südbahn, österr. Staatseisenbahn, Nordbahn, Kaiserin Elisabethbahn, k. k. priv. österr. Nordwestbahn und Kaiser Franz Josefsbahn übergegangen war, wendete sich der Magistrat am 3. September 1870 mit der Bitte an die n. ö. Statthalterei, beim Konföorzium dahin zu wirken, daß neben den bereits in Anwendung stehenden rauchverzehrenden Apparaten auf der Verbindungsbahn die Feuerung von Koaks durchgeführt werde, wozu dieses auch aufgefordert wurde, so daß (nach dem Erlasse vom 11. Oktober 1870) die endliche Abhilfe zu hoffen ist.

Pferde-Eisenbahnen. Bald sechs Jahre sind nun verflossen, seit in Wien Pferde-Eisenbahnen bestehen, ein Institut, dessen Einführung durch das Anwachsen Wien's und die mangelhaften Verkehrsmittel im Innern desselben hervorgerufen wurden. In Oesterreich waren zur Zeit der Errichtung der Pferde-Eisenbahnen in Wien noch geringe Erfahrungen über solche Unternehmungen, insbesondere im Innern einer Stadt, gemacht worden. An den Gemeinderath trat daher die Nothwendigkeit heran, die Frage, ob ein solches Unternehmen in Wien wünschenswerth und durchführbar ist und unter welchen Vorrichtungen es eingeführt werden kann, eingehenden Erörterungen zu unterziehen (Sitzung am 21. Oktober 1864), in Folge deren er in dem über mehrere Offerte der k. k. n. ö. Statthalterei erstatteten Gutachten vorerst die Genehmigung von Probelinien empfahl. Die Staatsverwaltung erteilte der Firma C. Schäck-Zaquet u. Komp. die Genehmigung zur Eröffnung von Probelinien und machte die Konzessionirung des ganzen Eisenbahnnetzes von der Bedingung abhängig, daß die durch den Betrieb der Probelinien gewonnenen Erfahrungen die anstandslose Durchführbarkeit des Unternehmens, sowie dessen Gemeinnützigkeit für die Förderung des öffentlichen Verkehrs erweisen. (Statth. Erlaß vom 9. März 1865.) Wenn auch diese Genehmigung nicht ganz im Sinne des Gemeinderathes lag, da er nicht bloß mit dem s. g. kontinentalen Systeme, das die genannte Firma zur Anwendung brachte, sondern auch mit dem rein amerikanischen Systeme, das von einem zweiten Offerten (Moller) projektirt war, Proben anstellen wollte, so genehmigte er doch die Probelinie Schottenring-Hernals (Beschluß vom 30. Mai 1865), welche am 4. Oktober 1865 bis Ende Hernals eröffnet wurde. Die Resultate, welche das Unternehmen mit dieser dann bis Dornbach verlängerten Probelinie erzielte, veranlaßte dieselbe bald, die in Aussicht gestellte Konzessionirung des ganzen Eisenbahnnetzes in Wien anzustreben.

Langwierigen Verhandlungen mußte sich nun der Gemeinderath theils zur Wahrung seines Einflusses auf die Verleihung der Bewilligung zum Betriebe von Pferde-Eisenbahnen in den Straßen Wiens gegenüber der Regierung, theils zur Feststellung der Bedingungen, unter welchen einer Unternehmung die Errichtung von Pferde-Eisenbahnen in den Straßen Wiens zu gestatten ist, unterziehen.

Mit Uebergehung der Gemeinde war der Firma Schäck-Zaquet u. Comp. die definitive Konzession für die im Betriebe befindliche Probelinie Schottenring-Dornbach und für die Linien Ringstraße-Praterstraße (mit Verlängerungen bis zum Nordbahnhofe und den Kaisermühlen) und Mariahilferstraße-Diezing auf die Dauer von

30 Jahren über Antrag des k. k. Handels-Ministeriums mit A. h. Entschliessung vom 8. März 1867 erteilt worden.

Gegen diese Beeinträchtigung seiner autonomen Rechte und seines Eigenthums auf die Straßengründe in Wien erklärte der Gemeinderath in öffentlicher Sitzung (28. Mai 1867), daß er an seinen in Pferde-Eisenbahn-Angelegenheiten gefaßten Beschlüssen (Sitzungen am 16., 20. und 23. Juni 1865 und 5. April 1866), ferner an den der Gemeinde aus dem Protokolle vom 24. Februar 1866 gegen die Tramway-Gesellschaft erwachsenen Vertragsrechte, insbesondere aber gegenüber allen Unternehmungen an dem Grundsätze, daß keine Pferdebahnlinie in Wien ohne Genehmigung der Gemeinde Wien errichtet werden dürfe, festhalte und daß die behördlichen Konzessionen zum Gewerbsbetriebe solcher Unternehmungen, deren Ertheilung durch die k. k. Staatsbehörden der Gemeinderath nicht bestritt, die Genehmigung von Seite der Gemeinde Wien nicht entbehrlich mache. Der Gemeinderath richtete an die Statthalterei eine Rechtsverwahrung gegen jeden Bau einer Pferdebahn in Wien ohne seine Genehmigung und erklärte unter den gegebenen Verhältnissen an den kommissionellen Verhandlungen über die Prüfung der Detailpläne nicht theilnehmen zu können.

Der über diese Rechtsverwahrung erlassene Erlaß der k. k. n. ö. Statthalterei (vom 2. Juni 1867) anerkannte unter Betonung des Standpunktes, daß nach den bestehenden Normen der Staatsverwaltung allein das Recht zur Ertheilung der Konzession zur Anlage von Pferde-Eisenbahnen zustehe, das Recht der Gemeinde, als Eigenthümerin des Straßengrundes bei der kommissionellen Feststellung der Bahnanlage mitzuwirken und jene Bedingungen zu formuliren, unter welchen dieselbe die Benützung des Straßengrundes zur Bahnanlage zuzugestehen findet. Der Gemeinderath erklärte hierauf (Sitzung am 14. Juni 1867), das Recht der Staatsverwaltung zur Ertheilung der gewerblichen Konzession zur Anlage von Pferde-Eisenbahnen niemals bestritten zu haben, hob jedoch zur Vermeidung von Mißverständnissen hervor, daß mit dem Rechte der Gemeinde als Eigenthümerin des Straßengrundes logischer Weise auch das Recht verbunden sein müsse, sowohl einzelne Unternehmungen, von welchen die Erfüllung der von der Gemeinde aufgestellten Bedingungen nicht zu erwarten steht, von dem Betriebe einer Pferdebahn in Wien auszuschließen, als auch an einzelnen Strecken ihres Straßengrundes die Anlage von Pferdebahnen selbst im Falle der bereits erteilten gewerblichen Konzession gar nicht zu gestatten und bemerkte schließlich, daß die Vorname der kommissionellen Verhandlung durch die k. k. Staatsbehörden weder durch die Natur der Angelegenheit noch durch die bestehenden gesetzlichen Vorschriften gerechtfertigt sei, da die Errichtung einer Pferde-Eisenbahn in Wien, sobald die behördliche Konzession erteilt wurde, nach §. 61 des Gem. Statutes in den natürlichen Wirkungsbereich der Gemeinde gehört, weil diese Angelegenheit nicht bloß zunächst, sondern beinahe ausschließlich die Interessen der Gemeinde berührt und innerhalb ihrer Grenzen vollständig durchführbar ist und da nach dem Baugesetze die Gemeinde (resp. der Magistrat) bei Bauten in Wien im Allgemeinen, umsomehr aber bei Anlagen auf städtischem Grunde die kompetente Behörde ist; die Pferde-Eisenbahn-Angelegenheiten würden daher viel schneller und förderlicher erledigt werden können, wenn zuerst bei der Gemeinde allein die Verhandlungen mit den Unternehmungen und sonach erst die Kommissionen bei der k. k. Statthalterei wegen allseitiger Genehmigung des mit der Gemeinde erzielten Abkommens stattfinden würden. — In dem hierauf erlassenen Erlasse (vom 18. Juni 1867) erklärte die k. k. Statthalterei keinen Anstand zu nehmen, daß die direkten Verhandlungen zwischen der Kommune und der Tramway-

Gesellschaft wegen Feststellung des Uebereinkommens rücksichtlich der Bedingungen der Ueberlassung der benötigten Straßengründe noch vor Abhaltung der bezüglichen Statthalterei-Kommission gepflogen werden. (Sitzung am 9. Juli 1867.)

Mittlerweile war die Tramway-Gesellschaft ohne Berufung auf die A. h. Konzeßion bei dem Gemeinderathe am 27. Mai 1867 um die Bewilligung zum Baue und Betriebe der Tracen: Schottenring-Ringstraße-Aspernbrücke-Praterstern und Ringstraße-Burggasse-Breitegasse-Siebensterngasse-Stiftgasse-Mariahilferstraße bis zur Linie mit Verlängerungen einerseits zum Nordbahnhofe und zu den Kaiserermühlen und andererseits nach Penzing und gleichzeitig das Konsorzium Johann Freiherr von Mayr, Karl Gundakar Freiherr v. Suttner und Heinrich Granichstätten um die Bewilligung zur Errichtung von 4 Haupt- und 4 Nebenlinien — nämlich Ringstraße in ihrer ganzen Ausdehnung, Burgring-Hiezing, Schwarzenbergbrücke-Südbahn, Stubenring-Nordbahn, Schottenring-Währing-Weinhaus-Döbling, Burgring-Alt- und Neulerchenfeld, Dpernring-Wiednerhauptstraße-Margarethen-Meidling und Stubenring-Landstraße-Simmering eingeschritten.

Im Sinne seines Berichtes vom 14. Juni und des Statthalterei-Erlasses vom 18. Juni 1867 nahm der Gemeinderath eingehende Verhandlungen vor, prüfte vor Allem die Zulässigkeit der Trace auf der Ringstraße und Mariahilferstraße, erkaunte die vom Bauamte vorgeschlagenen Modifikationen als zweckmäßig, vertagte jedoch eine Beschlußfassung über die Uebertragung des Baues einzelner Linien an eine der beiden Gesellschaften bis zur Feststellung des Bahnnetzes für Wien und zur Entscheidung über die Bedingungen der Konzeßionsertheilung (Sitzung am 19. Juli 1867).

Der Gemeinderath hat sohin am 3. September 1867 über das Bahnnetz, am 6. September 1867 über die Bau- und Betriebsordnung und die Bedingungen der Konzeßionsverleihung Beschlüsse gefaßt, auf Grund deren eine Offertverhandlung ausgeschrieben wurde. Da von den drei Offerenten, nämlich den beiden genannten Gesellschaften und der Anglo-Bank, keiner auf die gestellten Bedingungen unbedingt einging, sondern jeder Bedenken gegen die Konzeßions-Bedingungen, die Betriebsordnung, die Konzeßionsdauer, das von der Kommune geforderte Entgelt und die Baufrist erhob, so wurden zur Beseitigung dieser Bedenken neuerliche Berathungen gepflogen, während deren eine Fusion der drei Offerenten zu Einer Gesellschaft unter dem Titel „Wiener Tramway-Gesellschaft“ (Eingabe vom 17. und vom 27. November 1867) erfolgte.

Nach weiteren langen Verhandlungen, einer neuerlichen Revision der Bestimmungen für Pferde-Eisenbahnen (Sitzungen am 28. und 30. Jänner 1868) und Ausschreibung einer neuen Offertverhandlung übertrug der Gemeinderath das Recht zum Baue von Pferdebahnen in Wien der fusionirten Gesellschaft, welche alle vom Gemeinderathe gestellten Bedingungen anzunehmen erklärt hatte (Sitzung am 21. Februar 1868), und schloß mit ihr am 7. März 1868 den Vertrag ab, der heute noch die Rechtsverhältnisse zwischen Gemeinde und Wiener Tramway-Gesellschaft regelt.

Die im Vertrage genehmigten Pferdebahnlinien, welche in drei Bauperioden getheilt sind, wovon die der ersten Bauperiode eine beiläufige Länge von 18.606 Klafter, die der zweiten Bauperiode eine solche von 8534 Klafter und die der dritten eine Länge von zirka 6177 Klafter enthalten, sollten eine entsprechende Verbindung im Innern des Gemeindegebietes und nach den Vororten herstellen.

Diese Linien sind folgende:

I. Linien der ersten Bauperiode.

1. Ringstraße Franz Josefs-Quai	} in der beiläufigen Länge von.....	2900	Klafter.
2. Aspernbrücke, Asperngasse, Praterstraße, Praterstern und Nordbahnhof, Schwimmschul-Allee zu den Bädern und Feuerwerks-Allee zu den Kaisermühlen in der beiläufigen Länge von.....		2364	"
3. Radekybrücke, Radekystraße, Pragerstraße, Franzenskettenbrücke und Franzenskettenbrückenstraße zum Praterstern in der beiläufigen Länge von.....	623	"	
4. Stubenring, Stubenthorbrücke, Landstraßer Hauptstraße, St. Marxerlinie in der beiläufigen Länge von.....	1360	"	
5. Kolowratring, Schwarzenberggasse, Schwarzenbergbrücke, Kennweg nach St. Marx und Fasangasse zur Südbahn in der beiläufigen Länge von.....	2096	"	
6. Kärnthnering, Kärnthnerstraße, Elisabethbrücke, Wiedner Hauptstraße, Favoritenstraße zum Südbahnhof in der beiläufigen Länge von.....	1953	"	
7. Wiedner Hauptstraße von der Paulanerkirche über die Matzleinsdorferstraße zur Matzleinsdorferlinie in der beiläufigen Länge von.....	997	"	
8. Ringstraße, Hundsthurmer-Linie. Erste Alternative: Elisabethbrücke, Wienstraße, Schulhaus, Hundsthurmerstraße in der beiläufigen Länge von.....	1310	Klafter.	
Zweite Alternative: Asperngasse, Magdalenenstraße, Rudolfsbrücke, Kettenbrückgasse, Margarethenerstraße, Hundsthurmerstraße in der beiläufigen Länge von.....	1018	"	
9. Burgring, Burggasse, Breitengasse, Siebensterngasse, Stiftgasse, Mariabilderstraße zur Mariabilderlinie in der beiläufigen Länge von.....	1117	"	
10. Schottenring-Hernalsferlinie.....	800	"	
11. Alferstraße, Schlüsselgasse, Laubongasse, Reitergasse, Floriangasse, Alberggasse, Josefstädterstraße, Blindengasse zur Lerchenfelderlinie.....	804	"	
12. Schottenring-Währingerstraße zur Linie in beiläufiger Länge von.....	700	"	
13. Währingerstraße, Rußdorferstraße in der beiläufigen Länge von.....	564	"	

II. Linien der zweiten Bauperiode.

1. Fastenstraße von der Radekybrücke zum Donaukanal in der beiläufigen Länge von.....	2950	Klafter.
2. Radekystraße, hintere Zollamtsstraße, Invalidenstraße, Ungargasse zum Rennweg in der beiläufigen Länge von.....	495	"
3. Kolowratring, Schwarzenberggasse und -Brücke, Heugasse zum Südbahnhof in der beiläufigen Länge von.....	680	"
4. Wallgasse, Kaiserstraße, Blindengasse zur Lerchenfelderlinie in der beiläufigen Länge von.....	1360	"
5. Spitalgasse, Währinger- und Alferstraße verbindend in der beiläufigen Länge von.....	435	"
6. Augartenbrücke, untere und obere Augartenstraße, Ladorstraße, große Stadtgutgasse zum Praterstern in beiläufiger Länge von.....	1084	"
7. Karmeliterplatz, Ladorstraße nach Zwischenbrücken in der beiläufigen Länge von.....	1080	"

III. Linien der dritten Bauperiode.

1. Alferbachstraße in die Brigittenau, einerseits mit Anschluß an die Augartenlinie (II. 6), andererseits bis zur Jakobstraße in der beiläufigen Länge von..	1502	Klafter.
2. Porzellangasse, Berggasse, einerseits mit Anschluß an die Augartenbrücke und Franz Josefs-Quai, andererseits über die Hofbauerlände zum Stroheck in der beiläufigen Länge von.....	1240	"
3. Franzensbrücke, Weißgärberlände, Kasumofskygasse, Erdbergerstraße zur Erdbergerlinie in der beiläufigen Länge von.....	1590	"

Die obigen Bestimmungen gelten auch in dem Falle, wenn die Pflasterung bei Anlage der Bahn nicht gepflasterter Straßen späterhin vom Gemeinderathe beschlossen wird, oder wenn der Gemeinderath die Umpflasterung einer ganz oder theilweise schon gepflasterten Straße verfügt. (§. 11.)

Das Profil sowie das Niveau einer Straße sollen bei dem Baue der Bahn in der Regel nicht verändert werden. Ist zur Anlage der Bahn deren Veränderung nothwendig, so ist die Erlaubniß dazu vorher bei dem Gemeinderathe einzuholen. Die Arbeiten sind genau nach seiner Anordnung unter der Aufsicht der Gemeinde auf Kosten der Unternehmung auszuführen. Die Schienen müssen ohne Vorsprung oder Vertiefung in die Ebene der Straße gelegt werden. (§. 12.)

Durch den Bau einer Bahn darf der Verkehr auf der Straße keine Unterbrechung erleiden. Die Arbeiten sind mit möglichster Beschleunigung zu betreiben, und stets an demselben Tage, an dem eine Abtheilung begonnen wurde, für diese auch zu beenden. (§. 13.)

Für alle Beschädigungen, welche durch den Bau einer Bahn oder in Folge desselben an öffentlichem oder Privat-Eigenthum entstehen, haftet die Unternehmung und ist den Berechtigten zur vollen Schadloshaltung verpflichtet. Für unabwendbare Beschädigungen, die sie selbst in Folge von Arbeiten im kommunalen Interesse, wie Arbeiten zur Herstellung und Verbesserung der Straßen und Kanäle, Wasserleitungen, Gasröhren u. dgl., an ihrem Eigenthume erfährt, ist die Unternehmung dagegen zu einem Ersatzanspruch nicht berechtigt. Desgleichen kann sie rückichtlich der Zeit, wann dergleichen Arbeiten vorgenommen werden sollen, einen Einspruch nicht erheben. Doch ist die Unternehmung von der Bornahme dieser Arbeiten durch die städtischen Behörden rechtzeitig zu verständigen. (§. 14.)

An Stellen, wo bei Anlage der Bahn oder zufolge des Betriebes derselben der Gemeinderath eine Verbreiterung der Straße für nothwendig erkennt, hat die Unternehmung dieselbe auf eigene Kosten zu bewirken. Sie löst entweder die hiezu vom Gemeinderathe bezeichneten Terraingründe und Demolirungsobjekte ein, oder trifft behufs Errichtung von Arkaden mit den Hausbesitzern ein Uebereinkommen.

Hierbei wird der ihr gemäß den allgemeinen Vorschriften an die Kommune abzutretende Grund von dieser nach den diesfalls geltenden Normen entschädigt, dagegen ist sie verbunden, die grundbücherliche Abtretungsurkunde kostenfrei auszustellen, und die allfällige Uebertragungsgebühr zu entrichten.

Wenn in Folge einer stattgefundenen Straßenverbreiterung die Geleise der Bahn nicht mehr regelrecht gelegt erscheinen, ist die Unternehmung verbunden, dieselben vorschriftsmäßig umzulegen, und kommen hierbei dieselben Bestimmungen, wie bei der Anlage einer neuen Bahn, zur Anwendung.

Die Pläne aller Platz- und Passage-Veränderungen, sowie die Art und Weise ihrer Ausführung unterliegen der Genehmigung des Gemeinderathes. (§. 15.)

Vorhandene Brücken, welche zur Anlage einer Bahn zu schmal sind, hat die Unternehmung (durch Konsols, Anbau neuer Fußwege oder in anderer Weise) ohne Ersatz oder Entschädigungsanspruch zu verbreitern. Neue Brücken, welche die Führung einer Bahn erfordert, errichtet die Unternehmung ausschließlich auf ihre Kosten, sofern nicht der Gemeinderath, im Falle die Brücke zugleich für den allgemeinen Verkehr bestimmt wird, einen Kostenantheil übernimmt. Die Pläne sowohl der Verbreiterung, als des Neubaus einer Brücke bedürfen der Genehmigung des Gemeinderathes. (§. 16.)

Keine Bahnlinie oder Strecke einer solchen darf eröffnet und in Betrieb gezogen werden, wenn dieselbe nicht durch die dazu autorisirten Gemeindeorgane untersucht und über deren Bericht von dem Gemeinderathe approbirt wurde. (§. 17.)

Jede von dem Gemeinderathe approbirte und in Betrieb gesetzte Bahn ist während der vollen Dauer der Vertragszeit in gutem Zustande zu erhalten. (§. 18.)

Gegen das Durchkreuzen ihrer Geleise durch andere Bahnanlagen ist die Unternehmung nicht berechtigt eine Einsprache zu erheben. Bei Entstehung eines Streites in diesem Falle steht die Entscheidung dem Gemeinderathe zu. (§. 19.)

Wofern der Gemeinderath den Betrieb einer Bahn für eine bestimmte Straße oder Strecke als verkehrshindernd erklärt, oder demzufolge die ganze oder theilweise Auflassung der betreffenden Linie anordnet, hat die Unternehmung, ohne Anspruch auf Entschädigung, in der von dem Ge-

meinderathe gestellten Frist das Geleise zu entfernen und die Straße wieder in den früheren Stand zu versetzen. Die Vornahme und Ausführung der betreffenden Arbeiten hat in derselben Weise wie bei Anlage einer Bahn (siehe §. 13) zu erfolgen. (§. 20.)

Die Instandhaltung des Straßenpflasters, die Reinigung und Bespritzung der Straßen, ferner die Entfernung des Schnees wird, nach der Wahl der Gemeinde, entweder allein die Kommune oder gemäß einem zu treffenden Uebereinkommen, allein die Unternehmung besorgen. In beiden Fällen fällt der Unternehmung ein Kostenantheil im Ausmaße von 8 Fuß Breite per Geleise zur Last.

Die Reinigung ihre Geleise hat die Unternehmung auf ihre Kosten selbst zu besorgen. (§. 21.)

Die Wartehäuser für das Publikum sind in den an die Bahn angrenzenden Häusern unterzubringen. Besondere Wartehallen können nur an hierzu geeigneten Stellen, wo die Verhältnisse es erlauben, mit Bewilligung des Gemeinderathes errichtet werden. Stand und Aufstellungsplätze für Wagen, sowie Relaisplätze zum Umspannen der Pferde, werden innerhalb des Gemeindebezirkes von Wien nicht geduldet. (§. 22.)

Die Modelle der für die Pferdebahn bestimmten Wagen sind der Genehmigung des Gemeinderathes zu unterziehen. (§. 23.)

Zur Sicherheit des Publikums und Beaufsichtigung der Bahn unterhält die Unternehmung eine hinreichende Zahl von Bahnwächtern. Die Instruktion derselben, so wie die Instruktion der Kutscher und Kondukteure ist dem Gemeinderathe zur Einsicht mitzutheilen. (§. 24.)

Der Fahrpreis darf von einem Punkte zu jedem anderen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien den Betrag von 10 Kreuzer ö. W. für eine Person und eine ganze Fahrt nicht übersteigen. Doch ist es der Unternehmung gestattet, innerhalb dieses Maximum nach Verschiedenheit der Plätze und Entfernungen verhältnißmäßig geringere Fahrätze einzuführen. Kinder, die am Schoße gehalten werden, sind frei, Kinder unter 10 Jahren zahlen die Hälfte. Abonnementskarten, welche die Unternehmung einzuführen hat, gewähren mindestens einen zehnprozentigen Nachlaß. Die Verbindungsfahrt von der Ringstraße in die innere Stadt erfolgt unentgeltlich.

Der Fahrpreis, sowie jede Veränderung desselben ist dem Gemeinderathe zur Genehmigung vorzulegen. (§. 27.)

Bezüglich der Fahrordnung, welche vom Gemeinderathe zu genehmigen ist, dienen folgende Bestimmungen als Richtschnur:

1. Die Wagen der Pferdebahn verkehren sowohl im Sommer als im Winter nach allen Richtungen von Früh 6 Uhr bis Abends 11 Uhr. Auf den Hauptlinien wird ein Wagen wenigstens alle 10, auf den Nebenlinien wenigstens alle 15 Minuten vom Stationsplatze ablaufen. Im Falle sich das Bedürfniß zeigt, ist ein besonderer Nachtdienst einzurichten.
2. Jeder Wagen verkehrt in der ihm zugewiesenen Linie ohne Unterbrechung, und findet während der Fahrt kein längerer Aufenthalt statt, als das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erfordert. Am Endpunkte seiner Route angelangt, begibt sich der Wagen auf seinen Standplatz außerhalb der Linie oder kehrt unmittelbar zu seinem Abfahrtspunkte zurück.
3. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt inklusive des zum Ein- und Aussteigen nöthigen Aufenthaltes durchschnittlich $1\frac{1}{4}$ Stunde per Meile.
4. Zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste ist in der Regel die rückwärtige Plattform zu benutzen. Das Betreten der Stufen ist, so lange der Wagen in Bewegung ist, nicht gestattet. Nachdem der Wagen zum Behufe des Ein- oder Aussteigens gehalten hat, setzt er seine Fahrt erst wieder fort, wenn der Kondukteur das Zeichen gibt.
5. Sowohl im Innern als auf dem Dachraume eines Wagens dürfen nicht mehr Personen sich befinden als Sitzplätze vorhanden sind.
6. Das Stehen auf der Plattform oder auf dem Dache ist auf das Strengste untersagt, und die Unternehmung für die Ausführung dieser Anordnung verantwortlich. (§. 28.)

Der Fahrplan ist von der Unternehmung zu entwerfen und von dem Gemeinderathe zu genehmigen.

Bei Feststellung desselben gilt als Grundsatz, daß man ohne Wagenwechsel von einem Punkte Wiens zu einem anderen muß gelangen können, wenn diese zwei Punkte in Hauptrichtungen,

die keine spitzen Winkel bilden, gelegen sind. Alle andern Linien, auf denen ein Wagenwechsel unvermeidlich ist, sind durch ein genaues Korrespondenzsystem miteinander zu verbinden. Die Wägen sind in Bezug auf ihre Fahrrihtung durch Zeichen, welche bei Tag und Nacht leicht für das Publikum erkennbar sind, zu bezeichnen. (§. 21.)

Da die Unternehmung kein ausschließliches Recht zur Benützung der Straßen besitzt, so kann sie gegen das Befahren ihrer Geleise durch gewöhnliche Fuhrwerke nichts einwenden. Der Zusammenstoß mit diesen ist sorgsam zu vermeiden, und haftet die Unternehmung für jeden hieraus durch sie verursachten Schaden. (§. 30.)

Die Unternehmung ist verpflichtet, während der ganzen Dauer des Vertrages sämtliche Linien in ununterbrochenem und ordnungsmäßigem Betriebe zu erhalten. (§. 31.)

Neue Erfindungen und Verbesserungen, welche auf dem Gebiete des Pferdebahnwesens gemacht werden, ist die Unternehmung verpflichtet, auf Verlangen des Gemeinderathes auf ihren Bahnen einzuführen. (§. 32.)

Dem Gemeinderathe steht es frei, Abänderungen dieser Bau- und Betriebs-Ordnung, so weit dadurch nicht die vertragsmäßig stipulirten Bedingungen alterirt werden, jederzeit zu beschließen. Andererseits hat auch die Unternehmung das Recht, Modifikationen und Verbesserungen derselben bei dem Gemeinderathe zu beantragen. (§. 33.)

Die der Gesellschaft E. Schaeck-Jaquet & Komp. ertheilte Berechtigung kann ohne Einwilligung des Gemeinderathes weder auf andere Personen noch Gesellschaften übertragen werden. Der zur Vertretung der Gesellschaft Berechtigte, dessen unbeschränkte Vollmacht bei dem Gemeinderathe zu hinterlegen ist, muß in Wien seinen ordentlichen Wohnsitz haben. (§. 34.)

Die Dauer der Zeit, auf welche vom Gemeinderathe die Berechtigung ertheilt wird, beträgt für das ganze im §. 2 enthaltene Pferdebahnetz, einschließlich die Linie vom Schottenthore bis zur Hernalsfer Linie, vom Tage der Eröffnung der ersten der neu errichteten Linien an, fünf und dreißig Jahre. (§. 35.)

Sämmtliche Bahnlirien sind den in §. 6 bis 33 enthaltenen Vorschriften der Bau- und Betriebs-Ordnung gemäß auszubauen und in Betrieb zu setzen.

Der Bau ist bis längstens sechs Monate nach Unterzeichnung dieses Vertrages zu beginnen und innerhalb eines Zeitraumes von vier Jahren zu vollenden.

Im Falle außerordentlicher, ohne Verschulden der Unternehmung eingetretener Umstände, welche die Einhaltung des Termines verhindern, wird der Gemeinderath eine angemessene Verlängerung der Frist bewilligen.

Der Gemeinderath behält sich vor, diejenigen Objekte zu bezeichnen, welche nach Maßgabe der Bauordnung (§. 15) zur Demolirung gelangen sollen. (§. 36.)

Für die Bewilligung der Ausübung des Pferdebahn-Betriebes im Gemeindegebiete von Wien hat die Unternehmung an die Kommune volle fünf Prozent der ganzen, von der Unternehmung aus ihrem Pferdebahn-Betriebe in und um Wien erzielten Brutto-Einnahme vom heutigen Tage angefangen, vierteljährig verfallen, binnen Einem Monat nach Ablauf eines jeden Vierteljahres zu entrichten. Zu diesem Ende steht es der Kommune frei, durch ihre Organe die Bücher der Unternehmung jederzeit einzusehen. (§. 37.)

An Gehlir zum Armeufonde hat die Unternehmung jährlich im Vorhinein von jedem in Betrieb gesetzten Wagen, per Sitzplatz, die Dachsitze eingerechnet, Einen Gulden öst. W. an die Stadtkassa zu bezahlen. (§. 38.)

Die Unternehmung übernimmt die Errichtung der Bahn auf ihre eigene Gefahr und Kosten, ohne irgend eine Bürgschaft der Gemeinde. (§. 39.)

Nach Ablauf der Vertragsdauer steht es der Gemeinde frei, entweder die Bahn zu übernehmen, oder die Unternehmung zu verhalten, daß sie auf ihre Kosten die Bahn entferne und die Straßen wieder in vollkommen guten Stand versetze.

Im ersteren Falle geht das Geleise sammt dem Unterbaue sogleich ohne Entgelt und unmittelbar in das Eigenthum der Gemeinde über, und die Unternehmung hat die Bahn in brauchbarem Zustande zu übergeben. Die Remisen und Betriebsgebäude sind der Gemeinde, wenn sie

dieselben übernehmen will, zum Schätzungswerte zu überlassen. Dagegen ist die Gemeinde weder berechtigt die Ueberlassung der Transportmittel zu fordern, noch dieselben zu übernehmen.

Die Unternehmung ist verpflichtet, die Verhandlungen wegen Ueberlassung der Remisen und Betriebsgebäude rücksichtlich der Transportmittel mindestens 6 Monate vor Ablauf der Vertragsdauer einzuleiten. (§. 41.)

Die Gesellschaft C. Schaeck-Jaquet & Komp. hat als Sicherstellung rücksichtlich als Pfand für die Erfüllung aller ihr gegen die Gemeinde Wien obliegenden Verbindlichkeiten, und für den Ersatz allfälliger Beschädigungen oder der in einzelnen Fällen von der Gemeinde für die Unternehmung anzulegenden Kosten eine Kaution in der Werthshöhe von dreimalhunderttausend Gulden österr. Währ. bei der städtischen Kasse geleistet, und sie verpflichtet sich hiemit, die Kaution während der ganzen Dauer des Vertrages stets in der Werthshöhe von dreimalhunderttausend Gulden österr. Währung zu erhalten. (§. 42.)

Wenn die Unternehmung eine der ihr nach den vorstehenden Bedingnissen obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllt, oder den Vorschriften der Bau- und Betriebsordnung trotz wiederholter Mahnung nicht nachkommt, so hat der Gemeinderath das Recht, selbstständig und ohne Erwirkung eines Erkenntnisses der Gerichte oder Verwaltungs-Behörden, sowohl die Kaution ganz oder theilweise für verfallen zu erklären, und zu Gunsten der städtischen Kasse einzuziehen, als auch die der Unternehmung ertheilte Berechtigung des Pferdebahnbetriebes bezüglich einzelner oder aller Linien für erloschen zu erklären.

Im letzteren Falle ist die Unternehmung verpflichtet, die Bahngelise der aufgehobenen Linien zu entfernen und die Straße in guten Zustand zu versetzen, widrigens dies auf ihre Gefahr und Kosten durch die Gemeinde geschieht.

Die Unternehmung wird weder bei einer theilweisen oder gänzlichen Kautionseinziehung von ihrer Verpflichtung zur Erhaltung der Kaution in ihrer vollen Höhe, noch bei Entziehung der Berechtigung für einzelne Linien von ihrer Verbindlichkeit zum Ausbaue und ordentlichen Betriebe aller übrigen Linien befreit. (§. 43.)

In der ersten Zeit ihrer Wirksamkeit entwickelte die Gesellschaft eine große Thätigkeit und hatte in verhältnißmäßig kurzer Zeit von dem projektirten Bahnege der ersten Bauperiode per 18.606 Klafter Länge Bahnlilien in einer Länge von beiläufig 7858 Klafter (Geleiselänge von 14.304 Klafter) in Wien und die Fortsetzungen außer dem Gemeinbegebiete von Wien mitgerechnet, Bahnlilien in einer Länge von 11.500 Klafter (Geleiselänge von 22.527 Klafter und Ausweichgeleise von 1416 Klafter Länge) eröffnet und außerdem zu Bahnlilien in einer Länge von beiläufig 4570 Klafter den Baukonsens erhalten.

Nachdem der Gemeinderath in den Sitzungen am 21., 24. und 30. April 1868 nach vorhergegangener kommissioneller Begehung die Bewilligung zum Baue der Trace Schottenring-Ringstraße-Praterstern (Länge der Geleise 4716 Klafter) und das k. k. Obersthofmeisteramt die Fortführung dieser Trace bis zu den Freibädern (8693 Klafter lang) im Prater genehmigt hatte, schritt die Gesellschaft Anfangs Mai 1868 zur Ausführung und es konnte bereits am 30. Juni 1868 die Eröffnung der ganzen Trace erfolgen.

Die Erfahrungen, welche der Gemeinderath bei der Linie Schottenring-Hernalserlinie gemacht hatte, veranlaßten ihn, bei den in der Folge genehmigten Tracen mit Rücksicht auf die Bestimmung des §. 15 des Vertrages vom 7. März 1868 ausnahmslos die Legung von Doppelgeleisen anzuordnen, wodurch die Gesellschaft verhalten wurde, an jenen Stellen, wo die Fahrbahn die zur Legung eines Doppelgeleises erforderliche Breite von 36 Schuh nicht besaß, dieselbe durch Einlösung und Demolirung von Häusern und durch Einlösung von Grundstücken auf diese

Breite zu bringen. So kam es, daß die Gesellschaft für den Ankauf und die Demosirung von Objekten bei der später genehmigten Trace Schottenring-Rußdorferlinie den Betrag von 159.819 fl. 87 kr. und bei der Trace Burgring-Mariahilferlinie den Betrag von 1.075.437 fl. 74 kr. verausgabte.

Von den weiteren im Laufe des Jahres 1868 zur Genehmigung vorgelegten Projekten zum Baue der Tracen:

1. Ringstraße-Favoritenstraße-Südbahnhof (1953 Klafter lang);
2. Ringstraße-Döbling (1733 Klafter lang);
3. Ringstraße-Hundsthurmerlinie (1310 event. 1018 Klafter lang);
4. Alserstraße = Reitergasse = Kaiserstraße = Mariahilferlinie (1314 Klafter lang);
5. Schottenring = Franz Josefs-Quai = Aspernbrücke (1077 Klafter lang);

6. Burgring-Mariahilferstraße-Hiezing (2804 Klfr. lang), wovon die sub 4 genannte ein im genehmigten Eisenbahnecke nicht vorgedachtes Projekt ist und auch wegen der großen der Ausführung entgegenstehenden Hindernisse am 27. April 1869 abgelehnt wurde, ist die sub 2 genannte Strecke bis zur Linie am 19. Februar 1869 genehmigt und am 19. Oktober 1869 eröffnet, die sub 5 genannte Trace am 2. April 1869 genehmigt und am 8. Juni 1869 eröffnet, die Trace sub 1 am 1. Oktober 1869 in Berathung gezogen, die Herstellung der Strecke zwischen der Panigl- und Paulanergasse von der Verbreiterung der Fahrbahn durch die Einköpfung der Häuser Nr. 9 Wiedner-Hauptstraße, bis Nr. 5, Favoritenstraße, abhängig gemacht, und von der Trace 6 die Strecke Hôtel Kreuz-Mariahilferlinie am 5. Oktober 1869 genehmigt und 26. November 1869 eröffnet und die Strecke Burgring-Hôtel Kreuz am 25. Februar und 29. April 1870 genehmigt und am 3. Juni 1870 eröffnet worden.

Am 15. Oktober 1869 genehmigte der Gemeinderath sodin die Tracen Ringstraße-Schwarzenbergbrücke-Kennweg-St. Margerlinie und Stubenring-Landstraße Hauptstraße = St. Margerlinie, am 6. April und 4. Mai 1869 die Legung von Doppelgleisen in der Strecke Schottenring bis zum Hause Nr. 49 Alserstraße und am 13. Juli 1869 die Herstellung von Verbindungsgleisen zwischen den vom Schottenring ausgehenden Tracen.

Die durch den Pferdebahnbetrieb hervorgerufenen Unfälle und die verschiedensten Unzukömmlichkeiten, welche sich nach und nach im Betriebe eingeschlichen hatten, haben zu den mannigfachsten Anträgen Anlaß gegeben, welche theils die körperliche Sicherheit der Passanten und Fahrgäste, theils die Benachtheiligung der letzteren durch ungebührliches Einheben von Fahrpreisen betrafen. Bemerkenswerth ist diesfalls der Versuch der Gesellschaft, die vom Staate (Dekret der k. k. Finanz-Bezirksdirektion Wien vom 30. August 1868, Z. 41.152 IV, auf Grund des Erlasses des k. k. Finanzministeriums vom 2. Jänner 1867, Z. 52.979) mit Rücksicht auf die Tarifpost 47 e des Gesetzes vom 13. Dezember 1862, Nr. 82 R. G. Bl. geforderte Fahrkartengebühr von den Fahrgästen einzuheben und der Beschluß des Gemeinderathes, welcher die Einhebung dieser Gebühr von den Fahrgästen, wodurch der Fahrpreis um 1 kr. erhöht wurde, untersagte und die Abfuhr

des ganzen, ohne Genehmigung des Gemeinderathes eingehobenen Zuschlages zum Armenfond anordnete (vertr. Sitzung am 25. August 1868, vide öffentliche Sitzung am 28. August 1868); bemerkenswerth sind ferner die in der Sitzung am 9. Februar 1869 gefaßten Beschlüsse gegen die mehrmalige Abnahme des Fahrpreises für eine Fahrt, rücksichtlich der Genehmigung der Fahrordnung und Tarife, der Absperrungsweise der vorderen Plattform, der Warnungssignale, der Einrichtung eines besseren Expeditionsdienstes, der Herstellung von Vorrichtungen an den Tramwaywägen gegen das Ueberfahrenwerden, der Bestellung von Bahnwächtern, ferner die wegen Hintanhaltung der Thierquälerei und Ueberfüllung der Tramwaywägen in den Sitzungen vom 8. und 28. Juni 1870 gestellten Anträge und die hierüber in den Sitzungen vom 5. Juli und 22. November 1870 gepflogenen eingehenden Beratungen.

Zur Erleichterung des Pferdebahnbetriebes und im Interesse einer größeren Bequemlichkeit des Publikums wurde die Einführung neu konstruirter Tramwaywägen von geringerem Gewichte und mit einer andern Sitzeintheilung und von Sommerwägen in den Sitzungen am 28. August 1868, 9. März, 2. April und 24. September 1869 genehmigt und endlich wegen der Pflasterung, Bespritzung und Reinigung derjenigen Straßen, in welchen Pferdebahnen bestehen oder errichtet werden, in den Sitzungen am 3. Juli und 20. November 1868 und 19. Mai 1869 (vide Sitzungsprotokoll vom 21. Mai 1869 und 29. März 1870) Beschlüsse gefaßt, wonach gegenwärtig die Gesellschaft innerhalb ihrer Geleise die Instandhaltung des Pflasters auf ihre Kosten bis auf Widerruf besorgt, während die Bespritzung und Reinigung der von der Pferdebahn benützten Kommunalstraßen von Seite der Gemeinde bis auf Widerruf und ohne Alterirung des Vertrages besorgt wird und die Gesellschaft den auf sie entfallenden Betrag dieser Kosten ersetzt.

Die Thatkraft der Wiener Tramway-Gesellschaft war aber bald zu Ende; denn sie hat selbst von den genehmigten Tracen den Bau der Linien bis zum Südbahnhof und zur St. Margerlinie über die Landstraßer-Hauptstraße, welche mit bedeutenden Grund- und Häusereinklösungen verbunden wäre, nicht begonnen, ja in einer am 22. Oktober 1869 an den Gemeinderath gerichteten Eingabe um Abänderung des §. 37 des Vertrages vom 7. März 1868, welcher die Bestimmung über die 5% Abgabe vom Bruttoertrage enthält, und in einer am 8. April 1870 überreichten Eingabe um theilweise Revision des ganzen Vertrages, insbesondere aber um Erhöhung des Fahrpreises auf 12 kr. gebeten und ausdrücklich erklärt, daß die Wiener Tramway-Gesellschaft in ihrer gegenwärtigen Ueberbürdung mit Lasten aller Art nicht mehr als lebensfähig betrachtet werden könne, ja daß man auch keine weitere Entwicklung derselben durch Ausbau neuer Linien erwarten dürfe, ins solange der dormalige Zustand nicht einer wesentlichen Reform unterzogen wird.

Es läßt sich nicht leugnen, daß die Wiener Tramway-Gesellschaft mit bedeutenden Hindernissen zu kämpfen hatte, und daß sie große, früher vielleicht kaum in Rechnung gezogene Opfer bringen mußte, um die Linien eröffnen und im Betriebe erhalten zu können. Von besonderem Gewichte ist diesfalls die vom k. k. Finanzministerium ausgesprochene Verpflichtung der Gesellschaft zur Entrichtung der Personenkartengebühr nach T. P. 47 e des Gebührengesetzes, welche 10 Prozent des Bruttoertrages allein schon absorbiert, und die bei der Genehmigung der einzelnen Linien ausgesprochene Verpflichtung der Gesellschaft zur Legung von Doppelgleisen, welche den Ankauf und die Demolirung der die Breite der Fahrbahn beengenden Häuser zur Folge hatte.

Andererseits muß aber auch zugegeben werden, daß die Gesellschaft gerade nur die gewinnbringendsten Linien vorerst eröffnete, trotzdem aber — und daran tragen wohl die eben hervorgehobenen Momente allein nicht die Schuld — heute nicht im Stande ist, selbst von den genehmigten Tracen solche zu bauen, die voraussichtlich lukrativ wären.

Die bemerkten beiden Eingaben wurden in den Sitzungen am 18. und 25. Oktober 1870 eingehend berathen, der Antrag der Pferdebahn-Kommission, den Fahrpreis unter gewissen Bedingungen auf 12 fr. zu erhöhen, aber nicht angenommen, sondern die genannte Kommission beauftragt, bezüglich der Revision des Vertrages vom 7. März 1868 dem Gemeinderathe Anträge zu stellen und beschließen, bezüglich der Fahrkartensteuer eine neuerliche Eingabe an das h. k. k. Finanzministerium zu richten, in welcher die harte Ungerechtigkeit dieser Belastung einer Lokal-Transportunternehmung nachgewiesen wurde. Daß diese Eingabe von einem besseren Erfolge begleitet war, als die im gleichen Sinne im Jahre 1867 an das h. k. k. Finanzministerium und im Jahre 1868 an das h. Haus der Abgeordneten gerichtete Eingabe, zeigt das Gesetz vom 11. Mai 1871, Nr. 39 R. G. Bl., welches im §. 1 folgende Bestimmungen enthält :

„Personen-Fahrkarten von Unternehmungen, welche blos den Lokalverkehr vermitteln, das ist solchen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf das Gebiet einer Gemeinde und den Umkreis einer Meile von der Grenze dieses Gebietes beschränken, sind, wenn der höchste für die Beförderung einer Person von der Unternehmung eingehobene Fahrpreis 20 fr. ö. W. nicht übersteigt, bedingt gebührenfrei. (T. P. 48, lit. b.)“

Ob und in welchen Bestimmungen eine Revision des Vertrages erfolgen wird, wird wohl die nächste Zukunft lehren, denn die Pferdebahn-Kommission hat die von der Wiener Tramway-Gesellschaft am 30. Dezember bekannt gegebenen Wünsche bezüglich der Revision des Vertrages in wiederholten Sitzungen eingehenden Erörterungen unterzogen und wird wohl bald in der Lage sein, hierüber dem Gemeinderathe Anträge zu stellen.

Aus der dieser Darstellung beigelegten Tabelle I. sind die in den einzelnen Jahren dieses Administrationsberichtes eröffneten Bahnlängen, die Frequenz auf denselben, die Zahlungen der Gesellschaft an die Kommune und der Betrag der Fahrkartensteuer ersichtlich.

Tab. I.

J a h r	Länge der Geleise		Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten	Fahr- kartenstempel		5prozentige Abgabe an die Kommune		Lizenz- Gebühr		Beitrag zur Besprißung und Reinigung der Straßen		Beitrag zur Pflasterung der Straßen		Städtischer Zuschlag zur			
	in Wien	außer Wien		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	Erwerbsteuer		Einkom- mensteuer	
	in Wiener Klaftern													fl.	kr.	fl.	kr.
1867	2.097	3617	1,331.373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53	56	190	22
1868	7.682	3617	3,329.303	33.293	3	18.855	74½	2011	30	6613	47½	26.889	18	53	55	512	38
1869	12.804	6885	7,363.531	73.635	31	37.737	37	2376	—	6955	37	21.496	75	53	55	944	58
1870	*) 14.304	8223	12,578.515	125.785	15	65.742	37	6897	46	**) —	—	32.967	35	53	55	1941	60

*) Nach Abzug der anlässlich der Donauregulierungsarbeiten im Prater herausgenommenen Geleise eine Länge von 14.259 Wiener Klaftern, oder in und außer Wien zusammen 22.482 Wiener Klaftern oder 5 Meilen 2482 Wiener Klaftern.

**) Liegt noch kein Nachweis des Bauamtes und der Buchhaltung vor.

Lohnfuhrwerk. Für den Personentransport bestehen in Wien vier Gattungen von Lohnfuhrwerk: Omnibus, Einspänner, Fiaker und Stadtlohnwägen. Von diesen sind die ersten drei Gattungen mit Nummern versehen und haben bestimmte Standplätze in der Stadt und den Vorstädten. Die letzteren, ohne Nummern, werden von den Lohnfuhr-Inhabern nur von Fall zu Fall und zwar entweder für einzelne Fahrten oder auch für eine längere Zeitdauer (Monate und Jahre) in Miete gegeben. — Das Frachten-Fuhrwerk richtet sich in seiner Einrichtung nach den Gegenständen des Transportes und den Bedürfnissen des Verkehrs. Nur aus polizeilichen Gründen werden die Bier- und Fleischwägen abgesondert nummerirt und in Evidenz gehalten. Die Fuhrwerke für den Personentransport gehören in die Reihe der konzessionirten Gewerbe, jene für den Frachttransport zu den freien Gewerben, und erfolgt die Verleihung der Konzession, respektive Entgegennahme der Anmeldung im übertragenen Wirkungskreise vom Magistrate als Gewerksbehörde. Die Organisation des Lohnfuhrwerkes insbesondere für den Personentransport, wie die Bestimmung der Standplätze oder der Verkehrslinien, die Einrichtung der Wägen u. s. w. liegt in der Kompetenz der k. k. Polizeibehörde und der Einfluß der Gemeinde beschränkt sich in dieser Richtung auf die Erstattung von Gutachten, die Ermittlung des Lokalbedarfes u. s. w.

Wie aus der folgenden tabellarischen Darstellung hervorgeht, ergab sich in dem Stande der Omnibus, Einspänner und Fiaker in den letztverfloffenen vier Jahren keine nennenswerthe Veränderung. Es hat dies in dem Umstande seinen Grund, daß in Folge Anordnung des Ministeriums des Innern im Jahre 1865, „in der Vermehrung des Fuhrwerkes Maß und Ziel zu halten, die Verleihung neuer Lizenzen sistirt wurde.

Jahre	Fiaker	Ein- spänner	Stell- wägen	Klein- oder Frachten- fuhrwerk	Stadt- Lohnwägen	Bier- wägen	Fleischhauer- wägen
1867	730	759	920	502	79	541	640
1868	729	760	899	558	87	541	719
1869	734	764	904	551	107	544	760
1870	732	765	909	569	147	581	789

Unmittelbar vor den Linien stehen noch ein- und zweispännige Fuhrwerke für den Personentransport, welche in diese Darstellung nicht einbezogen sind. Die Zahl beider Gattungen dieser Fuhrwerke war: 1867 130, 1868 140, 1869 148 und 1870 169.

Die Vermehrung des Standes des Stadtlohnfuhrwerkes, welches übrigens ein stetes Schwanken zeigt, dürfte wohl in dem regeren Fremdenverkehre und in dem Entstehen so vieler Geldinstitute und sonstiger großer Unternehmungen, deren Vorstände und erstere Beamten sich nicht nummerirter Mietwagen zu bedienen pflegen, seinen Grund haben.

Was die Omnibusse betrifft, so hat sich wohl eine besondere Aenderung in der Anzahl der Lizenzen, der ausgewiesenen Ziffer nach, nicht ergeben. In der That ging aber eine Reduktion der in Aktivität befindlichen Stellwägen vor sich, indem die

Omnibus=Kziengesellschaft, welche im Besitze von 555 eigenen und 32 gepachteten Lizenzen ist, im Ganzen nur 320 Lizenzen im Betriebe hat. Erst in neuester Zeit hat diese Gesellschaft angezeigt, daß sie sämtliche Lizenzen in Betrieb zu setzen im Begriffe stehe.

In Ansehung des Fiaker- und Einspänner-Geschäftsbetriebes ist im Allgemeinen noch bemerkenswerth, daß unterm 31. März 1871 eine neue Fiaker- und Einspänner-Ordnung für Wien und die nächste Umgebung erlassen wurde, und daß, wie dies der so rasch zunehmende Verkehr in Wien, die Eröffnung und Schaffung neuer Straßen und Passagen mit sich bringt, fortwährend Gesuche um Verleihung neuer Lizenzen einlaufen und zahlreiche Verhandlungen bezüglich Kreirung neuer Standplätze und Standplatzveränderungen stattfinden. Insbesondere in Bezug auf das Einspännerfuhrwerk wurde mit Rücksicht auf den gesteigerten Verkehr in jüngster Zeit (1871) mit der Verleihung einer auf 50 Lizenzen lautenden Kollektiv-Konzession zum Betriebe von sogenannten Einspänner-Equipagen an zwei Fachmänner vorgegangen.

Im Omnibuswesen sind mannigfache Aenderungen und Verbesserungen eingetreten, welche theils die lokalen Verhältnisse mit sich bringen, theils von der Wiener allgemeinen Omnibus-Kziengesellschaft in Anregung gebracht wurden.

Diese Gesellschaft, welche sich am 15. April 1868 konstituirte und aus der im Jahre 1865 gegründeten Wiener Omnibus-Gesellschaft hervorging, hat auch, obwohl nicht zu leugnen ist, daß die jetzigen Zustände des Omnibusbetriebes noch vieles zu wünschen übrig lassen, dazu beigetragen, daß das Omnibuswesen sich jetzt in einem geregelteren Zustande befindet; sie kann namentlich das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, durch Anschaffung neuer und zweckmäßig konstruirter Wägen, sowie guter und schöner Pferde und durch Bedienung von in der Regel anständigeren Kondukteuren und Kutschern den Wünschen des Publikums und Anordnungen der Behörden möglichst entsprochen zu haben.

So hat auch die Wiener Omnibus-Kziengesellschaft in Absicht auf eine durchgreifende, den Verkehrsverhältnissen in Wien entsprechende Neugestaltung des Omnibuswesens und unter Hinblick auf die Reformen, welche sich in diesem Geschäftszweige in neuerer Zeit in Paris, London und Berlin vollzogen, die Einführung eines sogenannten Korrespondenzdienstes angestrebt und die Zustimmung hiezu seitens des Gemeinderathes (Sitzung vom 23. Februar 1869), sowie die Bewilligung der n. ö. Statthalterei erhalten. Die Korrespondenzfahrten kamen jedoch bis jetzt nicht zu Stande, weil die Gesellschaft in Folge Mangels eines Lokales die ihr gestellte Bedingung, ein Korrespondenzbureau in einem hinter der Stefanskirche befindlichen Gebäude herzustellen, zu erfüllen nicht in der Lage war. (Sitzung vom 26. September 1871.)

Unter den vielen auf den Betrieb des Omnibusgeschäftes Bezug habenden behördlichen Verfügungen werden hervorgehoben: die Bestimmungen rücksichtlich der Dimensionen der Wägen, deren Konstruktion und Einrichtung, und über die Anzahl der in und auf den Wägen aufzunehmenden Passagiere; die äußere Bezeichnung der Wägen nach Maßgabe der Fahrroule durch verschiedenen Anstrich; das Verbot des Rauchens in einer anderen, als der als Rauch-Coupe bezeichneten Abtheilung, dann die Anordnung, daß alle Omnibus- und Stellwägen, welche innerhalb der Linie Wiens, sowie zwischen Wien und der innerhalb einer Meile vor den Linien Wiens gelegenen Ortschaften von Kondukteuren zu begleiten sind, und endlich die Anordnung der Beleuchtung der Wägen.

Passage-Vorschriften. Nebst den bereits in den Abschnitten: „Stadt-erweiterung“ und „Öffentliche Arbeiten“ erwähnten Vorkehrungen zur Beseitigung der empfindlichsten Passage-Störungen durch Erwerbung und Demolirung von Realitäten schenkte der Gemeinderath und Magistrat auch der Regelung des bestehenden Straßenverkehrs große Aufmerksamkeit.

Zur Entlastung der inneren Stadt von Fuhrwerk wurde schon im Jahre 1867 angeordnet, daß das von der Ladorlinie und dem Nordbahnhof kommende Lastenfuhrwerk mit Vermeidung der Praterstraße und der Ringstraße den Weg über die Lastenstraße zu nehmen habe; daß alle Stellwägen, welche zumeist durch die Stadt zum Praterstern verkehren, nur über die Aspernbrücke, jene Stellwägen, welche zu den Badeanstalten fahren, nur über die Ferdinandsbrücke zu fahren haben, und daß endlich alle Düngerwägen und das Transituofuhrwerk nicht auf der Ringstraße, sondern auf der Lastenstraße zu verkehren haben.

Zu demselben Zwecke traf man bereits im Jahre 1868 die Verfügung, daß alles schweres Fuhrwerk, wie auch Stellwägen die Kärntnerstraße nur in einer Richtung, und zwar von der inneren Stadt aus gegen die äußeren Gemeindebezirke passiren; daß ferner alle Fracht-, Bier- und Leiterwägen, welche in der inneren Stadt nichts ab- oder aufzuladen haben, in die Stadt gar nicht einzufahren, und Bierwägen, Wägen mit Baumaterialien und Kohlenwägen nur bis 10 Uhr Vormittags in der Stadt verkehren dürfen. Diese Verfügung über den Wagenverkehr in der Kärnthnerstraße erfuhr außerdem nach der Demolirung des Lommer'schen Hauses am Graben die weitere Ausdehnung auf die Spiegelgasse.

Durch Abfindung mit den Eigenthümern der aus sechs Hütten bestehenden Hüttengruppe der Geflügelhändlerinnen am Wildpretmarke ist es gelungen, die Beseitigung dieser Hütten zu ermöglichen und hiedurch auch auf dem Wildpretmarke eine freiere Passage zu schaffen.

Da die Bestimmungen über die Art und Weise der Zufuhr und der Verkleinerung des Brennholzes in der inneren Stadt mit Rücksicht auf die total geänderten Passageverhältnisse sich als nicht mehr genügend erwiesen, so hat der Magistrat unterm 14. Dezember 1869 das bestehende Verbot republicirt und dahin erweitert, daß die Verkleinerung des Brennholzes auf den Straßen und Plätzen der inneren Stadt durchaus untersagt, die Zufuhr des Holzes aber in den Straßen zu den Häusern je nach den Orientirungsnummern nur an bestimmten Wochentagen gestattet und die möglichst schnelle Hinwegschaffung des Holzes von der Straße angeordnet wurde.

Uebrigens erfolgte im Jahre 1869 auch eine Ergänzung der übrigen auf die Regelung der öffentlichen Passage Bezug habenden Vorschriften durch mehrere, den Zeitverhältnissen entsprechende Zusätze. Diese neue Passageordnung wurde mit der Kundmachung vom 25. Mai 1870 verlautbart und enthält im Wesentlichen folgende Bestimmungen:

1. Das Aushängen der Waare vor den Auslagen wird nur unter der Bedingung gestattet, daß die ausgehängten Waaren die Sicherheit und Bequemlichkeit des Publikums in keiner Weise gefährden. Dieselben dürfen daher vom Erdboden bis zur Höhe von 7 Fuß nicht mehr als 6 Zoll, und über diese Höhe nicht mehr als 1 Schuh über das Portal hervorragen und müssen stets entsprechend befestigt sein.

2. Die Reinigung der Portals, das Ordnen der Waare muß bis 9 Uhr Morgens zu jeder Jahreszeit beendet sein.

3. Das Aufstellen der Waaren, sowie das Abwägen und Liegenlassen der Kisten und Kollis auf der Straße ist verboten.

4. Das Verbot des Befahrens des Trottoirs mit Handkarren bleibt aufrecht.

5. Das Aufladen der Waaren auf die Fracht- und Streifwägen und das Abladen von denselben hat, wo es thunlich, in den Hofräumen zu geschehen; sonst aber ist die Verrichtung möglichst zu beschleunigen. Die gleichzeitige Aufstellung von mehr als Einem Fracht- oder Lastwagen ist nur dort gestattet, wo es unvermeidlich ist und ohne alle Beirung der Passage geschehen kann.

6. Die in Wien zu verwendenden Streifwägen dürfen keine größere Länge als von 18 Schuh, die Räder nur eine Geleisbreite von höchstens 4 Schuh, die Deichsel eine Länge von 12 Schuh und die Axen von 5 Schuh und 4 Zoll erhalten.

7. Die Verwendung der sogenannten geflügelten Streifwägen ist in der inneren Stadt nur dann gestattet, wenn die Axenlänge derselben und die Breite des Wagens mit Einschluß der äußeren Räder, so wie der aufgelegten Ladung das Maß von 5 Schuh 4 Zoll nicht überschreiten.

8. Alle Streifwägen dürfen nur der Höhe nach mit einfacher Ladung und höchstens oben auf in der Mitte mit leichteren Kollis belegt werden.

Mit Rücksicht auf die dadurch bedingte Abänderung der vorhandenen Streifwägen wurde den Besitzern derselben zugleich ein Termin von einem Jahr, innerhalb dessen sie ihre Wägen auf die gedachten Dimensionen zu bringen haben, ertheilt, und zur Erleichterung der Kontrolle die Nummerirung und Zimentirung dieser Wägen durch das städtische Zimentirungsamt angeordnet.

Diese letztere Verfügung aber, obgleich dieselbe eine Begünstigung der Fuhrwerksbesitzer in der Art stipulirte, daß auch geflügelte Streifwägen unter den gedachten Bedingungen zulässig erklärt wurden, während dieselben früher überhaupt nicht gestattet waren, fand von Seite der Betheiligten nicht geringen Widerstand und ungeachtet des längst abgelaufenen und verlängerten Termines, geht in Folge einer inzwischen entstandenen Differenz über den Punkt, von welchem aus das vorgeschriebene Längenmaß der Deichsel zu rechnen ist, die Abänderung und rücksichtlich Zimentirung dieser Wägen so lau von Statten, daß bisher kaum ein Drittheil der vorhandenen Wägen der Zimentirung unterzogen wurde. Es mußte die Genossenschaft der Speditoure neuerlich unter Hinweisung auf die gesetzlichen Folgen dieser Unterlassung zum energischen Einschreiten bei den Genossenschaftsmitgliedern aufgefordert und die k. k. Polizeidirektion um die Anhaltung und Anzeige der angetroffenen nicht zimentirten Streifwägen angegangen werden. Auf Grund der einlangenden zahlreichen Anzeigen Seitens der Sicherheitswache wird nun mit aller Strenge die Strafamtshandlung gepflogen.

Durch die erwähnten Abänderungen der Passagevorschriften, und die strengere Beaufsichtigung Seitens der Exekutiv-Organen haben sich übrigens die Strafamtshandlungen wegen Uebertretung der Passagevorschriften überhaupt, insbesondere über jene über den Verkehr von Bier- und Lastwägen, dann über das Auf- und Abladen von Waaren durch Kaufleute und Speditoure namhaft vermehrt. Während nämlich im Jahre 1867 im Ganzen nur 220 Anzeigen zur Verhandlung gelangten, betrug die Zahl derselben im Jahre 1868 bereits 316, sie stieg im Jahre 1869 auf 1140, und erreichte im Jahre 1870 die Zahl 1225, was einer Steigerung der Geschäfte um nahezu 300 Prozent gleichkommt.

Zur Hinhaltung von Passagestörungen, welche sich bei Truppenmärschen dadurch häufig ergaben, daß die Mannschaft in geschlossenen Reihen und in langen

Zügen die frequentesten Straßen passirte, wurde unterm 14. Oktober 1870 von dem General-Kommando die Zusicherung erwirkt, daß die in Wien garnisoirenden Truppen angewiesen werden, bei ihren Märschen entsprechende Zwischenräume für den anderweitigen Verkehr einzuhalten, wodurch die oft stundenlang andauernde Absperrung ganzer Straßen möglichst vermieden wird.

Die in letzterer Zeit bei Lastwägen häufig vorgekommenen Fälle von Thierquälerei gaben am 8. Juni 1870 im Gemeinderathe zu dem Antrage Anlaß, im Einvernehmen mit den kompetenten Organen dahin zu wirken, daß diesem Uebelstande abgeholfen werde. Von Seite des Bürgermeisters wurde sich aber schon früher in dieser Angelegenheit an die Polizei gewendet, welche am 1. März 1870 mittheilte, daß den Sicherheitswachen am 19. Februar d. J. die gemessensten Weisungen zur Abstellung der Thierquälerei gegeben wurden.

Ein zweiter Anfangs 1871 gestellter Antrag brachte in Anregung, ob es nicht zweckmäßig wäre, bei ansteigenden Straßen Vorspannpferde aufzustellen. Man beschloß zwar diesen Antrag als unausführbar zu verwerfen, jedoch nicht nur durch den bestehenden Thierschutzverein, sondern auch durch die Polizeibehörde auf die thunlichste Hintanhaltung des Unfuges der Thierquälerei hinzuwirken, insbesondere aber demselben auch durch eine Revision der über den Betrieb des Lastenfuhrwerkes in Wien bestehenden Vorschriften zu steuern, welche Verhandlung wegen des Zusammenhanges dieser Vorschriften mit jenen für die Vororte und dem ganzen Lande bisher nicht beendigt werden konnte.