

XVI. Verkehrswesen.

In diesem Abschnitte wird das Verkehrswesen insoweit in Betracht gezogen, als der Gemeindeverwaltung auf dasselbe eine Einflussnahme zusteht. Das statistische Jahrbuch dagegen hat die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr in Wien im ganzen zur Darstellung zu bringen, und wird daher im Abschnitte XIX auch Daten über den Post-, Telegraphen-, Telephon-, Straßenverkehr im allgemeinen, die Flussschiffahrt, die Platzdiener und den Fremdenverkehr in den Hotels vorführen.

A. Eisenbahnen.

1. Locomotiv-Eisenbahnen.

Bollbahnen. In Angelegenheit der Herstellung von Bollbahnen ist für das Jahr 1886 Folgendes zu erwähnen.

Der von der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bereits im Vorjahre projectierte Bau einer Flügelbahn, abzweigend bei der Donaucanalbrücke der Wien-Stadlauer Bahn im k. k. Prater zum Wettrennplatze in der Freudenau mit einer Personenwarte Halle dortselbst, ist in diesem Jahre zur Durchführung gebracht worden, und es wurde am 24. April 1886 hiefür die Betriebsbewilligung erteilt.

Da der Gemeinderath laut Plenarbeschlusses vom 2. Juni 1885 von der in den Vorschlägen der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft enthaltenen Forderung, dass die bereits zugeschütteten drei Durchlassobjecte im Damme der Wien-Stadlauer Bahn im k. k. Prater zwischen dem Donaucanale und der Stemmerallee wieder aufgemacht werden, nicht abgestanden ist, hat das k. k. Handelsministerium das technische Gutachten über die Einflussnahme der im Bahndamme dieser Linie bestehenden sowie der bereits verschütteten Durchlässe in Bezug auf die Überschwemmungsgefahr für Wien eingeholt, jedoch auf Grund dieses Gutachtens die Entscheidung im Sinne des Erkenntnisses des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 26. Mai 1878 nicht gefällt, sondern den ganzen Verhandlungsact unter Mittheilung des gedachten Gutachtens neuerlich an den Gemeinderath zum Zwecke der Herbeiführung eines Ausgleiches geleitet.

Der Gemeinderath zog diese Angelegenheit neuerlich in Erwägung und fasste in der Plenarsitzung vom 7. December 1886 hierüber nachstehende Beschlüsse:

1. Der Gemeinderath erklärt sich mit der Herstellung eines definitiven Objectes in Kilometer 7.₆ im Bahndamme der Linie Wien—Stadlau (definitive Brücke über den Donauquai) in der

im Situationsplane B ersichtlich gemachten Weise unter der Bedingung einverstanden, daß dieses Object auf alleinige Kosten der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft hergestellt und erhalten werde.

2. Der Gemeinderath gibt seine Zustimmung zur Verschüttung des in Kilometer 7.₃ bestehenden provisorischen Objectes unter der Bedingung, daß die österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft in rechtsverbindlicher Form verpflichtet werde, im Falle eines durch die Communicationsverhältnisse der Umgebung begründeten Bedürfnisses an der Stelle, wo sich dieses Object derzeit befindet, oder eventuell an einem in der Nähe, und zwar in der Strecke von Kilometer 7.₃ bis 7.₂ gelegenen Punkte über Antrag des Wiener Gemeinderathes nach Anordnung des k. k. Handelsministeriums ein neues definitives Object in den dem zu überbrückenden Straßenzuge entsprechenden Dimensionen auf eigene Kosten herzustellen und zu erhalten, welche Verpflichtung in dem Eisenbahnbuche aufzunehmen sein wird.

3. Der Gemeinderath steht von der Forderung, daß die bereits verschütteten Objecte II, III und IV wieder eröffnet werden, unter der Bedingung ab, daß an der tiefsten Stelle ein entsprechender Wasserabzug durch den Bahndamm von der Staatseisenbahn-Gesellschaft auf ihre Kosten hergestellt und von derselben erhalten werde.

4. Die Stelle, wo dieser Wasserabzug hergestellt werden soll, die Dimensionen und die Beschaffenheit desselben sind im Wege einer Localcommission festzusetzen, zu welcher Vertreter der Gemeinde Wien beizuziehen sind.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die Bewilligung zur Herstellung eines Verschiebegeleises am nördlichen Ende ihres Bahnhofes in Wien erhalten.

Über die im Schoße des Gemeinderathes erfolgte neuerliche Anregung wegen Legung des zweiten Geleises der Kaiser Franz Josefs-Bahn auf der Strecke „Wien—Tulln“ hat die k. k. Regierung zugesagt, nach Beendigung der hierüber schwebenden Verhandlungen einen bezüglichen Gesetzentwurf einbringen zu wollen.

Das Anerbieten des Verwaltungsrathes der Eisenbahn „Wien—Aspang“, betreffend die Herstellung einer bei der Bahnstation „Centralfriedhof“ abzweigenden und den Centralfriedhof ungefähr in der Mitte quer durchziehenden Schlepfbahn, wurde von der Gemeinde abgelehnt.

Endlich ist zu bemerken, daß dem k. k. Hofrathen Max Ritter von Pichler die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für die nachbezeichneten normalspurigen doppelgleisigen Bahnverbindungen ertheilt wurde, und zwar:

1. Von der Donauuferbahn zur Kaiser Franz Josefs-Bahn nächst Heiligenstadt, respective Rußdorf und von dort über Döbling, Pöckleinsdorf, Gersthof, Weinhaus, Hernals, Ottakring, Breitensee nach Penzing zum Anschlusse an die Kaiserin Elisabeth-Bahn;

2. von der Station Unter-Hezendorf der k. k. Staatsbahnen, beziehungsweise der Südbahnstation Meidling längs der äußeren Grenze des Bezirkes Favoriten bis Simmering zum Anschlusse an die Linie „Wien—Stadlau“ der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft und an die Eisenbahn Wien—Aspang, und

3. von der Wiener Verbindungsbahn nächst dem Praterstern zum Anschlusse an die Donauuferbahn nächst der Reichsstraßenbrücke.

Dampftramways. In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Juni 1886 wurden von der Regierung zwei Gesetzentwürfe zur verfassungsmäßigen Behandlung vorgelegt, wonach Bestimmungen für die Anlage und den Betrieb von Localbahnen und von Straßenbahnen (Tramways) getroffen werden sollen.

Über Beschluss des Gemeinderathes wurde der Magistrat beauftragt, diese beiden Gesetzentwürfe zu prüfen und sich zu äußern, inwieweit die beantragten gesetzlichen Bestimmungen von den bisherigen gesetzlichen Grundlagen und von der herrschenden Praxis abweichen, ob weiters in denselben die Rechte der Gemeinde Wien nach jeder Richtung hin, insbesondere aber in Bezug auf das Eigenthum an den Straßen gewahrt erscheinen, und ob und welche Änderungen an denselben wünschenswert erscheinen.

Der Magistrat hat, diesem Auftrage entsprechend, die gedachten Gesetzentwürfe einer eingehenden Prüfung unterzogen und in einem an den Gemeinderath erstatteten Berichte jene zahlreichen und sehr wesentlichen Abänderungen in Antrag gebracht, welche ihm in der angedeuteten Richtung, namentlich auch im finanziellen Interesse der Gemeinde wünschenswert erschienen. Die Beschlussfassung des Gemeinderathes erfolgte nicht mehr im Berichtsjahre.

2

Das Netz dieser Bahnen in Wien und Umgebung hat im Jahre 1886 eine erhebliche Ausbreitung erlangt.

Daselbe hatte Ende des Jahres 1886 eine Gesamtausdehnung von 61.¹⁰⁵ Kilometer; hievon waren 46.⁶³¹ Kilometer eingleisig und 14.⁴⁷⁴ Kilometer zweigleisig, und es befanden sich hievon 6.⁴⁸² Kilometer innerhalb und 54.⁶²³ Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien. Die gesammte Geleislänge betrug 81.⁶⁸⁹ Kilometer.

An den Dampftramwaylinien befanden sich zusammen 66 Haltestellen, wovon 8 Haltestellen innerhalb und 58 außerhalb des Gemeindegebietes von Wien errichtet waren.

Die Betriebsmittel umfassten insgesamt 49 Locomotive, 125 Personenwaggons und 47 Lastenwaggons.

Im abgelaufenen Jahre wurden auf den Dampftramways 3,099.638 Personen befördert und 90.000 Stück Ziegel aus den Inzersdorfer Ziegeleien zum Materialverladebahnhofe vor der Schönbrunnerlinie befördert. Auch sonstige Güter wurden transportiert, jedoch nur im geringen Maße.

Die obigen summarischen Angaben vertheilen sich auf die einzelnen Gesellschaften wie folgt:

Die Locomotivfabrikfirma Krauß & Cie. besitzt die Dampftramways „Wien—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf“ und „Wien—Hiezing—Perchtoldsdorf“, zusammen 39.¹⁸⁹ Kilometer lang, mit 22 Locomotiven und 62 Personenwaggons, und transportierte auf der ersteren Bahn 438.596 Personen, auf der letzteren 357.315 Personen.

Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft besitzt die Dampftramwaylinien „Wien—Neudorf“, „Wien—Baumgarten“ und „Sternwartestraße—Rufsdorferlinie“; dieselbe besorgt auch den Betrieb der Localbahnstrecke „Rufsdorferlinie—Rufsdorf“. Ausschließlich der letzteren Strecke sind die vorbezeichneten Linien 18.⁴⁶⁵ Kilometer lang und stehen auf den sämtlichen vorerwähnten Bahnstrecken 27 Locomotive und 63 Personenwaggons in Verwendung. Im Jahre 1886 wurden auf der Strecke „Wien—Neudorf“ 52.489 Personen und 96.000 Kilogramm Lasten, auf der Strecke „Wien—Baumgarten“ 778.831 Personen und auf der Strecke „Sternwartestraße—Rufsdorferlinie—Rufsdorf“ 1,417.635 Personen befördert.

Die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft besitzt die Localbahn Wien (Rufsdorferlinie)—Rufsdorf, Länge 3.⁴⁵⁰ Kilometer. Die Betriebsmittel und die Anzahl der

beförderten Personen sind in den obigen Ausgaben für die Strecke „Sternwartestraße—Mufsdorferlinie—Mufsdorf“ eingerechnet.

Über die Bestrebungen der einzelnen Bahngesellschaften im Jahre 1886 ist Folgendes zu bemerken:

Die Locomotivfabrikfirma Krauß & Cie. hat bereits im Vorjahre die staatliche Concession zum Baue und Betriebe der Dampftramway von Wien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf erhalten; der diesfalls zwischen der Gemeinde und der genannten Firma abgeschlossene Vertrag ist im Verwaltungsberichte für das Jahr 1885 zur Veröffentlichung gelangt. Der Bau dieser Localbahn wurde im Jahre 1885 begonnen und im Jahre 1886 vollendet. Am 2. Juni 1886 fand die technisch-polizeiliche Prüfung dieser Anlage statt, und wurde, nachdem sich hiebei kein Anstand ergeben hatte, die Bewilligung zur Betriebseröffnung erteilt und die Bahn am 7. Juni dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Wie im Verwaltungsberichte vom Jahre 1885 erwähnt ist, hat die Firma Krauß & Cie. auch um die Bewilligung zur Fortsetzung der normalspurigen Dampftramway „Niezing—Perchtoldsdorf“ von Niezing nach Wien angesucht und hiefür den staatlichen Consens auf die Dauer von 90 Jahren erhalten. In Ansehung der Benützung städtischer Gründe für die gedachte Bahnanlage hat der Gemeinderath am 14. Mai 1886 Nachstehendes bestimmt:

1. Für die pachtweise Überlassung der im vorgelegten Situationspläne näher bezeichneten städtischen Grundflächen im Ausmaße von 2459 Quadratmetern ist ein jährlicher Bestandzins von 60 kr. per Quadratmeter für die zur Anlage der Seitengeleise, der Locomotivremise und der Kohlenschupfe erforderlichen städtischen Gründe und von 60 kr. per Currentmeter für den zur Anlage der currenten Bahn erforderlichen Grundstreifen in der Jakobstraße, zusammen daher ein Bestandzins von circa 1030 fl. per Jahr in halbjährigen Anticipativraten an die städtische Hauptcassa zu entrichten.

Jedoch hat dieser Pachtzins nur für die ersten zehn Jahre zu gelten und wird vom Gemeinderathe für je weitere zehn Jahre bestimmt werden; derselbe darf jedoch nicht höher als mit 2 fl. per Currentmeter für den zur currenten Bahn erforderlichen Grund und mit 2 fl. per Quadratmeter für den zur Anlage der Nebengeleise, der Locomotivremise und Kohlenschupfe erforderlichen Grund bemessen werden.

Die Pachtung hat mit dem Tage der Inanspruchnahme der Gründe, beziehungsweise nach Ablauf der Kündigungsfrist für die derzeitige Pachtung zu beginnen;

2. die Firma Krauß & Cie. hat den Pächter Anton Anibas für die vorzunehmende Demolierung des in die Jakobstraße fallenden Theiles seines Eiskellers, die Adaptierung desselben und für die Versetzung der Beleuchtungsgegenstände entsprechend schadlos zu halten, sich diesfalls mit dem Pächter abzufinden und diese Abfindung auszuweisen;

3. die Firma Krauß & Cie. hat die bestehende Einplankung des sub 1 erwähnten Grundstückes in der Jakobstraße zu beseitigen, das Materiale den betreffenden Eigenthümern zur Verfügung zu stellen, eine entsprechende neue Einplankung in der zukünftigen Baulinie herzustellen und dieselbe in das Eigenthum der Gemeinde Wien zu übergeben. Den Theil m' m" n" o' dieser Einplankung hat die Firma auch fortan in gutem Zustande zu erhalten;

4. das an der Ecke der Jakob- und Hundsthurmerstraße derzeit befindliche öffentliche Pissoir ist nach Angabe der Gemeinde Wien an eine andere geeignete Stelle zu versetzen;

5. der gegenwärtige Pachtzins des Anton Anibas per 883 fl. 28 kr. wird auf den Betrag von 748 fl. 28 kr., jener des Franz Schneider per 150 fl. wird auf den Betrag von 108 fl. reducirt; beide Pächter werden verpflichtet, die von der Firma Krauß & Cie. neu herzustellende Planke längs ihrer Pachtgründe im guten Zustande zu erhalten. Alle übrigen Pachtbedingungen betreffs dieser zwei Pächter bleiben unverändert aufrecht bestehen;

6. die Firma Krauß & Cie. hat den Zeitpunkt der Inanspruchnahme der gedachten städti-

ichen Gründe rechtzeitig bekanntzugeben, damit demgemäß die noch vorzunehmende Pachtkündigung gepflogen werden kann;

7. unter ausdrücklicher Wahrung des provisorischen Charakters der ganzen Anlage und unter Aufrethaltung der Verpflichtung der Unternehmung Krauß & Cie. zur Gestattung der Mitbenützung der currenten Geleise in der Jakobstraße durch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft unter den gleichen Bedingungen, wie dieselbe im § 5 des zwischen der Gemeinde Wien und der Unternehmung Krauß & Cie. bezüglich der Dampftramway von Wien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf festgesetzt worden sind, wird die Benützungsdauer der städtischen Gründe in der Jakobstraße zur Anlage und zum Betriebe der in Rede stehenden Dampftramway bis 31. December 1934 zugestanden;

8. die Firma Krauß & Cie. ist zu verhalten, eine Caution in der Höhe von 2000 fl. zu erlegen.

In dem mit der Unternehmung Krauß & Cie. abzuschließenden Vertrage sind unter entsprechender Rücksichtnahme auf den provisorischen Charakter der ganzen Bahn und unter Bedachtnahme auf die der genannten Unternehmung aufzuerlegende Verpflichtung der Gestattung der Mitbenützung des currenten Geleises in der Jakobstraße durch die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft mutatis mutandis jene Bestimmungen aufzunehmen, welche in dem zwischen der Gemeinde Wien und der Dampftramway Krauß & Cie. unterm 27. Mai 1885 abgeschlossenen Vertrage bezüglich der Benützung der städtischen Gründe zur Anlage der Dampftramway von Wien nach Stammersdorf und Groß-Enzersdorf enthalten sind.

Bei der technisch-polizeilichen Prüfung dieser Bahnanlage am 18. December 1886 wurde ein Anstand nicht erhoben und die Bahn sonach dem öffentlichen Verkehre übergeben.

Über das der Gemeinde vorgelegte Project der vorgenannten Firma für die Fortsetzung der Dampftramway „Wien—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf“ von der Stephaniebrücke bis zur Sophienbrücke hat der Gemeinderath am 21. September 1886 nachstehende Beschlüsse gefaßt:

I. Indem der Gemeinderath die projectierte Fortsetzung der obigen Localbahn von der Stephanie- bis zur Sophienbrücke als wünschenswert und gemeinnützig bezeichnet, gibt derselbe die Zustimmung zur Benützung der bezüglichen städtischen Straßengründe zum Bau und Betriebe dieser Bahnanlage unter folgenden Bedingungen:

a) Die Bewilligung zur vorbezeichneten Straßenbenützung wird auf die Dauer von 50 Jahren ertheilt;

b) im übrigen haben die Bestimmungen des zwischen der Gemeinde Wien und der Firma Krauß & Cie. unterm 27. Mai 1885 abgeschlossenen Vertrages auch auf diese neue Bahnstrecke volle sinngemäße Anwendung zu finden;

c) die im § 42 dieses Vertrages bezeichnete Gesamtcaution von 16.000 fl. ist bei Inangriffnahme des Baues der neuen Bahnstrecke auf 26.000 fl. zu ergänzen.

II. Bezüglich der Art und Weise der Bahnanlage werden folgende Bedingungen gestellt:

a) Durch die Bahnanlage darf weder die Benützung der öffentlichen oder Privatländplätze, noch die Schiffahrt, respective der Schiffzug oder der Verkehr zwischen der Straße und dem Strom beeinträchtigt werden. Die Bahntrasse ist am linken Donaucanalufer durchwegs möglichst knapp an den Uferböschungen, beziehungsweise knapp an den Treppelwegen zu führen und ist daher der Tracenplan, insbesondere bezüglich der Strecke zwischen der Stephanie- und Ferdinandsbrücke und zwischen der Aspern- und Franzensbrücke entsprechend zu modificieren;

b) die Häuser D.-Nr. 87 und 89 Obere Donaufstraße sind einzulösen und zu demolieren, und ist der nach den genehmigten Baulinien in die Straße fallende Grund unentgeltlich an die Gemeinde Wien abzutreten; nach erfolgter Demolierung dieser Häuser ist das definitive neue Niveau herzustellen und hienach die Construction der unterhalb der Stephaniebrücke projectierten neuen Stützmauer einzurichten;

c) die Untersahrung der städtischen Brücken wird im Principe gestattet, es sind jedoch vorerst hierüber genaue Detailzeichnungen vorzulegen, deren Genehmigung sich der Gemeinderath vorbehält.

Zusbesondere darf die Stabilität und das ästhetische Aussehen der städtischen Brücken durch die Bahnanlage in keiner Weise alteriert oder geschädigt werden und sind alle diesfälligen Anforderungen der Gemeinde Wien betreffs der Anordnung der Bahnanlage, der Wahl der Materialien, der Arbeitsausführungen unter Wahrung der vollen unbeschränkten Ingerenz der Gemeinde auf diese Arbeitsausführung im vollen Maße pünktlich zu erfüllen. Auch darf durch die Bahnanlage die Erhaltung der bestehenden und die Herstellung neuer Brücken weder behindert noch beeinträchtigt werden und hat der Concessionär der Bahn alle aus Ursache der Bahnanlage bei Brückenreconstructionen oder Neubauten erwachsenden Mehrkosten der Gemeinde Wien zu ersetzen, beziehungsweise bei Brückenneubauten die erforderlichen Bahnverlegungen und Hilfsconstructionen selbst zu besorgen oder das hiefür entfallende Kostenäquivalent an die Commune Wien zu vergüten;

d) der Bahnkörper ist in seiner ganzen Längenausdehnung gegen die Straßen, Fußwege und Zwischenplätze, wo es nach dem Ermessen der Gemeinde Wien zulässig und nothwendig erscheint, aus Sicherheitsrücksichten durch ein Eisengeländer abzuschließen;

e) Wartehallen sind, wenn die Gemeinde Wien solche nothwendig findet, durch die Unternehmung nachträglich herzustellen.

III. Die Anlage einer Betriebsstation nächst der Sophienbrücke wird nicht gestattet, und es wird der Unternehmung überlassen, für diese Anlagen einen anderen geeigneten Platz zu ermitteln und sich hiefür die Genehmigung des Gemeinderathes zu erwirken.

IV. Die Gesellschaft hat sich zu verpflichten, für den Fall, als eine Centralmarkthalle auf dem Eislaufplatze errichtet werden sollte, auf Verlangen der Gemeinde Wien die Dampftramway bis zu dieser Centralmarkthalle auf ihre (der Gesellschaft) Kosten zu führen.

Betreffs der Durchführung dieses Projectes haben bisher keine weiteren Verhandlungen stattgefunden.

Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft hat, wie im Verwaltungsberichte für das Jahr 1885 erwähnt, die Concession zum Baue und Betriebe einer Dampftramway von Wien nach Neudorf erhalten und ist das betreffende Project auch der Beurtheilung des Gemeinderathes unterzogen worden. Mit Beginn des Jahres 1886 hat die Gesellschaft auf Grund der erhaltenen Baubewilligung die bezüglichen Ausführungsarbeiten begonnen, diese alsbald der Vollendung zugeführt und wurde die Bahn am 29. September 1886 dem Verkehre übergeben.

Gleichzeitig mit dieser Bahnanlage hat die Gesellschaft eine Verladestation für den Ziegeltransport vor der Schönbrunnerlinie errichtet und dieselbe mittels eines Schleppgeleises in der Margarethener Gürtelstraße mit der genannten Bahn verbunden.

Betreffs der seitens der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft schon lange angestrebten Fortsetzung der Gürtelbahn von der Gumpendorferlinie durch die Jakobstraße zur Schönbrunnerlinie hat der Gemeinderath am 14. Mai 1886 mit theilweiser Abänderung der Beschlüsse vom 19. Februar 1885 Folgendes bestimmt:

1. Die Benützungsdauer der städtischen Gründe zum Bau und Betriebe der erwähnten Bahn mit eventuellem Dampftrieb wird bis 31. December 1934 zugestanden.

2. Von dem sub Punkt 7 des Gemeinderathsbeschlusses vom 19. Februar 1885 aufgestellten Verlangen eines Maximaltarifes von 8 kr. für Erwachsene und von 6 kr. für Kinder für eine Fahrt von der Schönbrunnerlinie bis zu jedem anderen Punkte der jetzt in Betrieb befindlichen Linien der Gesellschaft wird Umgang genommen.

3. Für die Benützung der städtischen Straßengründe zur Anlage und zum Betriebe dieser Bahn ist statt der im Punkte 8 des erwähnten Gemeinderathsbeschlusses fixierten Abgabe die Abgabe in derselben Weise zu entrichten, wie sie mit Gemeinderathsbeschluss vom 2. März 1886, Z. 953, für die von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft im V., VI. und IX. Bezirke projectierten Tramwaylinien festgesetzt wurde.

4. Die laut der Bestimmung sub 12 von der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft zu erlegende Caution wird statt mit 2000 fl. mit 500 fl. festgesetzt.

In den mit der Dampftramway Krauß & Comp. und mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft abzuschließenden Verträgen sind beide Unternehmungen für die genaue Erfüllung aller jener Verpflichtungen, welche beide Unternehmungen gemeinschaftlich treffen, solidarisch haftbar zu machen.

Die Anlage der nach den Plänen der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft projectierten vier Geleise in der Jakobstraße erscheint aus Verkehrsrücksichten unzulässig und kann nur die Einlegung eines Doppelgeleises gestattet werden, welches von beiden Unternehmungen gemeinschaftlich zu benützen und zu erhalten sein wird.

Auch kann ebenfalls aus Verkehrsrücksichten die im Situationsplane ersichtlich gemachte zweimalige Traversierung der Lainzerstraße im scharfen Bogen nicht zugegeben werden und muß die Geleiseführung in dieser Strecke entsprechend abgeändert werden.

Infolge der Ausführung der Dampftramway „Wien—Neudorf“ ergab sich das Bedürfnis, die gesellschaftlichen Linien mit dieser Bahnstrecke durch den Anschluß der projectierten Bahn in der Jakobstraße an die Bahn „Wien—Neudorf“ zu verbinden. Das diesbezügliche Project, sowie die hiemit in Verbindung stehende Art der Geleiseanlage in der Umladestation vor der Schönbrunnerlinie hat unter nachstehenden Bedingungen die Genehmigung des Gemeinderathes erhalten:

1. Bezüglich des in der Jakobstraße sowohl von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft als von der Dampftramway Krauß & Comp. gemeinschaftlich zu benützenden und zu erhaltenden Geleises werden unter Hinweis auf den Gemeinderathsbeschuß vom 14. Mai 1886, Z. 2001, neuerlich beide Unternehmungen für die genaue Erfüllung aller jener Verpflichtungen, welche beide Unternehmungen betreffen, solidarisch verantwortlich gemacht.

2. Gegen die projectierte Neuanlage der zweigeleisigen Bahn von der Jakobstraße bis zur Umladestation und

3. gegen die Verwendung des bereits bestehenden Schleppgeleises in der Margarethner Gürtelstraße für den Lasten- und Personenverkehr wird keine Einwendung erhoben.

4. Die Lasten-, beziehungsweise die Verschiebungsgeleise an den Umladestationen in Gaudenzdorf sind so einzurichten, daß die Verschiebungen der Tramwaywägen innerhalb der eingefriedeten Umladestation bewerkstelligt werden können.

Verschiebungen von Tramwaywägen über die Lainzerstraße oder über sonstige öffentliche Verkehrswege dürfen aus sicherheits- und verkehrspolizeilichen Rücksichten nicht vorgenommen werden.

5. Die einschlägigen Bestimmungen der Gemeinderathsbeschlüsse vom 19. Februar 1885, Z. 481, 18. September 1885, Z. 6097, 11. Mai 1886, Z. 1814, und vom 14. Mai 1886, Z. 2001, bleiben vollinhaltlich aufrecht.

Die von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft bereits im Vorjahre projectierte Herstellung einer Dampftramway in der Gürtelstraße von der Steinbaurgasse nach St. Marx bildet noch den Gegenstand von Vorverhandlungen. Der Gemeinderath hat die Benützung städtischer Straßengründe für diese Bahnanlage bis zum Jahre 1934 unter denselben Modalitäten bewilligt, wie diese für die Anlage von Pferdebahnlinien im V., VI. und IX. Bezirke normiert worden sind.

Der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft in Verbindung mit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (letzterer als der betriebsführenden Gesellschaft) ist die Bewilligung erteilt worden, auf der Bahnlinie „Wien—Nußdorf“ sowohl in der Liechtensteinstraße, als auch auf der Nußdorferstraße streckenweise ein zweites Geleise einzulegen, wodurch der Verkehr auf dieser Bahn erleichtert und verbessert wird.

In Angelegenheit der Stadtbahn sind im Jahre 1886 zwar wichtige Vorkommnisse zu verzeichnen, doch kann noch immer nicht von einer endgiltigen Lösung dieser Angelegenheit gesprochen werden.

Im Monate März erfolgte die Entziehung der den Unternehmern Buntten und Fogerty am 25. Jänner 1883 ertheilten Concession zum Baue und Betriebe einer Wiener Gürtelbahn.

Das von Siemens und Halske vorgelegte Project für den Bau der Donaucanallinie wurde am 20. bis 22. April 1886 der Tracenrevision unterzogen. Während sich die Gemeinde Wien sowie auch alle anderen Factoren und Interessenten mit diesem Projecte im allgemeinen einverstanden erklärt haben, haben die Vertreter des k. k. Reichskriegsministeriums Wünsche und Forderungen zum Ausdrucke gebracht, welche geeignet erscheinen, auch die Ausführung dieses Projectes in Frage zu stellen. Um das Zustandekommen des Baues dieser den Wünschen und Bedürfnissen der Stadt Wien entsprechenden Stadtbahnlinie zu fördern, wurde über Beschluss des Gemeinderathes ein Promemoria ausgearbeitet und dasselbe sowohl dem k. k. Reichskriegsministerium, als auch dem k. k. Ministerium des Innern überreicht.

In demselben wurden die von den Vertretern des k. k. Reichskriegsministeriums gegen dieses Project erhobenen Einwendungen und gestellten Forderungen einer eingehenden Erörterung unterzogen und der Nachweis geliefert, daß die von denselben zum Ausdrucke gebrachten Anschauungen und gestellten Anforderungen theils in den thatsächlichen Verhältnissen nicht begründet, theils aber als ein Ausfluß einer allzu weitgehenden Wahrung der Interessen des k. k. Militärärars anzusehen sind und schon zum größten Theile durch die von den Vertretern der Projectanten bei der Tracenrevision abgegebene Erklärung entkräftet worden sind oder aber sich zu einer Entschädigungsfrage gestalten haben.

Mit Rücksicht auf die in dem Promemoria dargestellten Verhältnisse wurde schließlich die Bitte gestellt, daß die Bewilligung zum Bau dieser Theilstrecke der Stadtbahn in der von den genannten Unternehmern projectierten Weise ertheilt werden wolle.

Ein sehr lebhaftes Interesse an dem Zustandekommen einer den Verkehrsbedürfnissen der Stadt Wien entsprechenden Stadtbahn bekundete Se. Excellenz der neuernannte Herr Handelsminister Marquis v. Bacquehem. In dieser Beziehung ist besonders hervorzuheben der Erlass desselben an die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen vom 25. August 1886, womit die Einberufung einer Enquête angeordnet wurde und welcher lautet:

„Das baldige Zustandekommen einer den Verkehrsbedürfnissen der Gegenwart genügenden Stadtbahn bildet — wie allgemein anerkannt — eine der Voraussetzungen, von denen die unbeirrte zeitgemäße Entwicklung der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien abhängt. Wenn schon diese Erkenntnis für mich bestimmend ist, um dem von der Firma Siemens und Halske als wichtigstes Glied des Wiener Stadtbahnnetzes angestrebten, den Wünschen der Gemeinde Wien entsprechenden Unternehmen einer Locomotiveisenbahn vom Wiener Bahnhofe der Kaiser Franz Josef-Bahn, beziehungsweise von Heiligenstadt längs des Donaucanales zum Anschlusse an die Wiener Verbindungsbahn nächst dem k. k. Münzamte warme Sympathie entgegenzubringen, so möchte ich meinerseits zugleich in Erwägung des wirksamen Impulses, der von der Inangriffnahme dieses Bauwerkes für die Belebung der gewerblichen und künstlerischen Thätigkeit in Wien erwartet werden darf, besonderen Wert darauf legen, die Realisierung des Unternehmens derart vorzubereiten, daß dieselbe — sobald die zu erhoffende Verständigung über die bei der Tracenrevision im April d. J. offen gebliebenen technischen Fragen erfolgt — unverzüglich beginnen kann. Zu diesem Zwecke erübrigt vor allem die vollständige Klarstellung jener für die betriebstechnische und finanzielle Gestaltung des Stadtbahnunternehmens ausschlaggebenden und zum Theile auf die weitere Projectaufstellung selbst zurückwirkenden Vorfragen, welche die künftige Einrichtung des Betriebes auf der projectierten Stadtbahnstrecke und den anschließenden Strecken der bestehenden

Hauptbahnen, namentlich der Wiener Verbindungsbahn, die auf diesen letzteren erforderlichen Erweiterungsbauten, die Höhe und Vertheilung der aus diesem Anlasse erwachsenden Kosten auf die einzelnen Interessenten und schließlich das Ausmaß der von Seite der Firma als Concessionswerberin der neuen Strecke nach Inhalt wiederholter Erklärungen beanspruchten finanziellen Zugeständnisse behufs Sicherung einer mäßigen Rentabilität des in dem Unternehmen zu investierenden Anlagecapitals zum Gegenstande haben. In dieser Hinsicht liegen dem Handelsministerium auch bereits von Seite der Firma Vorschläge vor, und zwar eine namens derselben über hieramtliche Aufforderung im kurzen Wege eingereichte Denkschrift („Grundbedingungen für das Zustandekommen einer Wiener Locomotivstadteisenbahn“), ferner ein in Ergänzung dieser Denkschrift bei der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen überreichtes „Betriebsprogramm für eine Stadtbahn zur Verbindung der in Wien einmündenden Bahnen“. Es bedürfen jedoch diese Vorschläge, wie sich bei der hieramts eingeleiteten sachbehördlichen Prüfung derselben ergeben hat, in mehrfacher Hinsicht einer weiteren Ergänzung, beziehungsweise Richtigstellung, und erachte ich es im Interesse der beschleunigten Erzielung einer allseitigen Einigung über diese wichtigen Fragen für zweckmäßig, dieselbe auf dem Wege mündlicher Verhandlung mit der Firma unter Mitwirkung der betheiligten Bahnverwaltung herbeiführen zu lassen. Zu diesem Zwecke beauftrage ich gleichzeitig die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, im Vereine mit der dem entsprechend verständigten Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, ferner den hiezu eingeladenen Verwaltungen der Südbahn und der Wiener Verbindungsbahn wie auch der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, österreichischen Nordwestbahn und Eisenbahn Wien-Aspang, dann unter Beiziehung von Vertretern der Firma die vorhin besprochenen Vorfragen einer commissionellen sachmännischen Berathung zu unterziehen und auf Grund des Ergebnisses derselben, sowie der nöthigenfalls einzuleitenden technischen Studien ein Bau- und Betriebsprogramm für die Wiener Stadtbahn aufzustellen, wobei insbesondere auch auf die unter Wahrung der gebotenen Ökonomie zu behandelnde Frage der Ausführungskosten und auf die finanziellen Grundlagen des Gesamtunternehmens das Augenmerk zu richten sein wird. Insoweit es zum Behufe der vorzunehmenden Berechnungen und Aufstellungen erforderlich erscheint, wird die Commission ihren Arbeiten die Voraussetzung zugrunde zu legen haben, daß die Trasse der Strecke Franz Josef-Bahnhof-Münzamt in Gemäßheit der Anträge der Trassenrevisionscommission die behördliche Genehmigung erlangen würde, wodurch selbstverständlich der in dieser Hinsicht zu treffenden Entscheidung der zuständigen Centralstellen in keiner Weise vorgegriffen werden soll. Indem ich die Firma einlade, zu der angeordneten commissionellen Berathung, deren Zeitpunkt von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen bekanntgegeben werden wird, gehörig bevollmächtigte Vertreter zu entsenden, sehe ich dem Ergebnisse der Verhandlung mit besonderem Interesse entgegen.“

Die Berathungen dieser Enquêtecommission sind im Jahre 1886 nicht zum Abschlusse gelangt.

Die vorher erwähnte Entziehung der an Bunten und Fogerty erteilten Concession hatte zur Folge, daß sich auch noch andere Unternehmer mit der Frage des Baues einer Stadtbahn in Wien beschäftigten.

Die bereits früher mit der Commune in Verhandlung gestandenen Unternehmer Poston und Rickison suchten um die Wiederaufnahme derselben an. Auch das Consortium Guillotin & Compagnie ist mit einem Projecte für den Bau einer Stadtbahn in Verbindung mit der Wienflußregulierung hervorgetreten. Eine Entscheidung hierüber ist im Jahre 1886 nicht erfolgt.

2. Pferde-Eisenbahnen.

Wie schon im Verwaltungsberichte für das Jahr 1885 erwähnt, hat die Wiener Tramwaygesellschaft sofort, nachdem die Entscheidung des k. k. Verwaltungsgerichtshofes vom 12. Juni 1885 herabgelangt war, eine Eingabe an den Gemeinderath über-

reicht, in welcher sie unter Hinweis auf die in ihrer Eingabe vom 5. Jänner 1885 gemachte Proposition um die Zugestehung der Straßenbenützung für die sämtlichen bereits erbauten oder noch zu erbauenden Pferdebahnlinsen im Gemeindegebiete von Wien bis 31. December 1925 und um die Festsetzung des für die Straßenbenützung zu entrichtenden Entgeltes ansuchte.

Über diese Eingabe hat der Magistrat einen umfassenden Bericht an den Gemeinderath erstattet und jene Bedingungen in Antrag gebracht, welche nach seinem Dafürhalten geeignet erschienen, einen Ausgleich herbeizuführen, namentlich aber den Ausbau der Linien sicherzustellen.

Dieser Bericht wurde vom Gemeinderathe in Berathung gezogen und zur Durchführung der Ausgleichsverhandlungen mit der Wiener Tramwaygesellschaft ein Comité eingesetzt, welchem auch Vertreter des Magistrates und des Stadtbauamtes beigezogen wurden.

Die Verhandlungen währten das ganze Jahr 1886 hindurch, ohne zu einem Abschlusse zu gelangen, was vorzugsweise dem Umstande zuzuschreiben war, daß die Delegierten der Wiener Tramwaygesellschaft einerseits stets die Revision des ganzen Tramwayvertrages vom 7. März 1868 anstrebten, eine Absicht, die die delegierten Vertreter der Gemeinde Wien auf das entschiedenste perhorrescierten, andererseits aber sich nur sehr schwer zur Zugestehung jener Concessionen herbeiliessen, welche von dem Comité gefordert wurden, um mit Aussicht auf Erfolg einen Ausgleich herbeizuführen.

Selbstverständlich konnte unter solchen Verhältnissen zu dem Baue der neuen Linien nicht geschritten werden, und es hat daher auch das Pferdebahnetz im allgemeinen in und um Wien im Jahre 1886 keine Veränderung erfahren. Dasselbe hatte ausschließlich der mit Dampf betriebenen Bahnstrecken am Ende des Vorjahres eine Ausdehnung von 74.³³⁶ Kilometer, wovon sich 44.⁶⁰² Kilometer innerhalb und 29.⁷³⁴ Kilometer außerhalb des Wiener Gemeindegebietes befanden ¹⁾.

Wiener Tramwaygesellschaft. Das Gesamtpferdebahnnetz dieser Gesellschaft hatte mit Ende des Jahres 1886 unverändert, wie im Jahre 1885, eine Ausdehnung von 60.³⁴⁴ Kilometer, wovon sich 42.⁴⁰² Kilometer innerhalb und 17.⁹⁴² Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien befanden.

Die Geleislänge betrug zusammen 118.⁰⁸⁴ Kilometer, wovon 82.⁷¹⁰ Kilometer im Gemeindegebiete von Wien und 35.³⁷⁴ Kilometer außerhalb desselben gelegen waren.

Auch der Wagenpark der Wiener Tramwaygesellschaft hat im Jahre 1886 keine Vergrößerung erhalten. Derselbe bestand Ende des Jahres 1886 aus 657 Waggons (mit einem Probewaggon), und zwar 170 Sommerwagen, 40 Winterwagen, 254 Salonwagen und 193 Einspännerwagen mit zusammen 10.869 Sitzplätzen.

Der Pferdebestand belief sich auf 2392 Stück, und hat sich derselbe daher gegen das Vorjahr um 45 Stück erhöht.

Im abgelaufenen Jahre wurde eine Betriebseinnahme von 3,424.916 fl. 32 fr. erzielt, die Betriebsausgaben betragen 3,097.623 fl. 53.⁵ fr.

Es wurden im Jahre 1886 insgesamt 11,044.583 Fahrkilometer zurückgelegt und 40,195.267 Fahrkarten ausgegeben. Gegen das Vorjahr haben sich daher die Fahrkilometer um 172.333 Kilometer, die Fahrkartenausgabe um 193.943 Stück und die Betriebseinnahmen um 26.242 fl. erhöht.

¹⁾ Diese Ziffern erscheinen gegen jene des Verwaltungsberichtes vom Jahre 1885 aus dem Grunde niedriger, weil die mit Dampf betriebenen Bahnstrecken hier ausgeschieden wurden.

Im Schoße des Gemeinderathes wurden wiederholt Anträge auf Verbesserung des Tramwayverkehrs namentlich durch Abschaffung der einspännigen Tramwaywaggons an den frequentesten Strecken gestellt, die diesfalls unternommenen Schritte haben jedoch bisher noch zu keinem Resultate geführt.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Ein äußerst reges Streben hat im abgelaufenen Jahre die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft für die Schaffung neuer Verkehrslinien sowohl innerhalb, als außerhalb des Gemeindegebietes von Wien bethätigt.

Der Bau der neuen Pferdebahnlinien „Währinger Gürtelstraße-Sechsschimmelgasse-Allerbachstraße“ mit dem Anschlusse an die Bahn „Wien-Nußdorf“ in der Länge von 0.⁶³⁸ Kilometer, dann der Linie „Döbling-Theresienplatz“ in der Länge von 0.⁶²² Kilometer wurde im Laufe des Jahres 1886 in Angriff genommen. Der Verkehr auf diesen neuen Bahnlinien ist jedoch im abgelaufenen Jahre noch nicht eröffnet worden, daher auch die Ausdehnung des Pferdebahnnetzes der genannten Gesellschaft im abgelaufenen Jahre keine Änderung aufweist. Dasselbe hatte eine Ausdehnung von 13.⁹⁹² Kilometer, wovon sich 2.²⁰⁰ Kilometer innerhalb und 11.⁷⁹² Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien befanden.

Die Geleiselänge betrug zusammen 27.⁰⁶¹ Kilometer, wovon 3.⁵⁷⁰ Kilometer im Gemeindegebiete von Wien und 23.⁴⁹¹ Kilometer außerhalb desselben gelegen waren¹⁾.

Der Wagenpark bestand Ende des Jahres 1886 aus 110 Waggons, um 38 mehr als im Vorjahre. Der Pferdebestand belief sich auf 457 Stück, mehr gegen das Vorjahr um 89 Stück.

Im abgelaufenen Jahre wurde eine Betriebseinnahme von 508.800 fl. 54 fr. erzielt; die Betriebsausgaben betragen 328.735 fl. 95 fr.

Es wurden im Jahre 1886 insgesammt 1,677.781 Fahrkilometer zurückgelegt und 4,915.137 Fahrkarten ausgegeben. Gegen das Vorjahr haben sich daher die Fahrkilometer um 242.952 Kilometer, die Fahrkartenausgabe um 54.166 Stück und die Betriebseinnahmen um 43.602 fl. 70 fr. erhöht.

Im Laufe des Jahres 1886 war die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft eifrig bemüht, alle jene Vorarbeiten zu beenden, von deren Austragung die Durchführung der neuen Pferdebahnlinien „Sechsschimmelgasse-Allerbachstraße“ und „Steinbauergasse-Operngasse“ abhängig ist.

In dieser Beziehung hat die Gesellschaft die Detailprojecte für die genannten Linien zur Genehmigung vorgelegt, um die Bewilligung für die Einführung eines eisernen Oberbaues nachgesucht, die erforderlichen Grund- und Häusereinlösungen bewerkstelligt und in letzterer Beziehung für den zur Bahnanlage nothwendigen Umbau des Pfarrhofes zu St. Josef in Margarethen einen Betrag von 22.500 fl. zu leisten sich verpflichtet.

Der Gemeinderath hat diese Vorlagen und Anerbietungen der Gesellschaft genehmigt und betreffs der Durchführung des Detailprojectes für die Linie „Sechsschimmelgasse-Allerbachstraße“ unter Festhaltung der Gemeinderathsbeschlüsse vom 11. Juli 1884 und vom 15. Mai 1885 noch besonders bestimmt:

1. Das Geleise der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft ist in der Allerbachstraße neben den Trottoirs der Häuser mit geraden Orientierungsnummern zu situieren.

¹⁾ Hier gilt dieselbe Bemerkung, wie auf S. 248.

Wird jeinerzeit der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft die Mitbenützung der Geleise der Wiener Tramway-Gesellschaft gestattet, so ist das vorbezeichnete Geleise der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft sofort durch die Gesellschaft auf ihre Kosten zu cassieren und die Straße in den vorigen Zustand zu versetzen.

2. Für die auf finanzärarischem Grunde aufzustellende Finanzwachhütte ist der politische Bauconsens abgesondert zu erwirken; die Herstellung hat nur als Provisorium gegen Widerruf zu erfolgen, da dieses Object auf zukünftigen Straßengrund zu stehen kommt.

3. Insoferne das Ausmaß der Grundenteignungen von der Lage der Baulinien abhängig ist, hat der genauen Bestimmung des zu enteignenden Grundausmaßes die örtliche Aussteckung der Baulinien voranzugehen.

4. Über die vorzunehmenden Niveauregulierungen sind vorerst sofort Detailpläne zur Genehmigung an die Gemeinde Wien vorzulegen.

Im Anschlusse hieran ist die Wiener Tramway-Gesellschaft aus öffentlichen Verkehrsinteressen aufzufordern, im Sinne des § 15 des Vertrages ihre Geleise in der Alserbachstraße umzulegen und diese Umlegung jedenfalls unter Einem mit der Einlegung des Geleises der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auszuführen.

Betreffend die Benützung der städtischen Straßengründe bei der Anlage und dem Betriebe der Pferdebahnlilien im V., VI. und IX. Bezirke und die Höhe der zu entrichtenden Abgabe hat der Gemeinderath in Abänderung des Plenarbeschlusses vom 8. Jänner l. J. beschlossen, der bezüglichlichen Bestimmung folgende Fassung zu geben:

Als Entgelt für die Benützung der städtischen Straßen zum Baue und Betriebe der von der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft im V., VI. und IX. Bezirke projectierten Pferdebahnlilien zu Aufstellungsplätzen für Wagen, zur Errichtung von Wartesalons etc. verpflichtet sich die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft für das I. Quinquennium den Betrag von 1650 fl. per Kilometer Bahnlänge ein- oder doppelgeleisig auf Wiener Gemeindegebiet und Jahr, beziehungsweise den Betrag von 1 fl. 65 kr. per Meter Bahnlänge und Jahr in gleichen je am 15. der Monate Jänner, April, Juli und October eines jeden Jahres fälligen Raten an die Stadt Wien zu bezahlen.

Sollte nach Ablauf des I. Quinquenniums der nach Inhalt der Jahresbilanz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft aus ihrem Pferde- und Dampfbahnbetriebe in und um Wien sich ergebende, durch die Generalversammlung genehmigte und infolge Beschlusses derselben zur Vertheilung an die Actionäre — sei es in Barem, sei es in anderer Weise — bestimmte Reingewinn mehr als 6% des Actiencapitals betragen, so hat die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft einen zu dem fixen Betrage von 1650 fl. per Kilometer, beziehungsweise zu dem fixen Betrage von 1 fl. 65 kr. per Meter hinzutretenden weiteren Betrag von je 300 fl., beziehungsweise 30 kr., wenn er mehr als 7% des Actiencapitals ausmacht, einen zu dem fixen Betrage von 1650 fl., beziehungsweise von 1 fl. 65 kr. hinzutretenden Betrag von 800 fl. per Kilometer, beziehungsweise von 80 kr. per Meter dieser im Wiener Gemeindegebiete liegenden Pferdebahnen an die Gemeinde Wien sofort nach Beschlusfassung der Generalversammlung zu bezahlen.

Die Zahlung wird um je 300 fl. für je 1 Kilometer, beziehungsweise um 30 kr. für je 1 Meter Bahnlänge erhöht, wenn der nach der vorigen Weise ermittelte und zur Vertheilung an die Actionäre der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft bestimmte Reingewinn um je 1% des Actiencapitals steigen, somit mehr als 8%, 9% u. s. w. betragen wird.

Die Gesamtzahlung wird daher bei einem nach den vorstehenden Bestimmungen berechneten Reingewinn von mehr als 6% des Actiencapitals den Betrag von 1950 fl., von mehr als 7% des Actiencapitals den Betrag von 2450 fl., von mehr als 8% des Actiencapitals den Betrag von 2750 fl., von mehr als 9% des Actiencapitals den Betrag von 3050 fl. u. s. w. per Kilometer Bahnlänge ausmachen.

Der Betrag von 1650 fl. per Kilometer, beziehungsweise von 1 fl. 65 kr. per Meter Bahnlänge ist die Minimalabgabe und ist die Abgabe in dieser Höhe selbst auch dann an die Gemeinde Wien zu entrichten, wenn nach Ablauf des I. Quinquenniums sich aus dem Bahnbetriebe der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft kein Reingewinn ergeben sollte.

Die Zeitdauer für die Benützung der städtischen Straßengründe zur Anlage der Pferdebahnlilien im V., VI. und IX. Bezirke wurde mit 40 Jahre bemessen.

Eine Neuerung führte die Wiener General-Omnibus-Compagnie ein, indem sie mit Bewilligung der k. k. n.-ö. Statthalterei sogenannte Tramway-Omnibusse, und zwar vorerst probeweise in den Verkehr brachte.

C. Verkehr auf dem Donaucanale.

Mit dem Erlasse der Statthalterei vom 19. September 1886 wurde die Aufstellung eines Standschiffes am linken Ufer des Wiener Donaucanals oberhalb der Sophienbrücke als Landungsobject der Local-Dampfschiffahrt der Ersten k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft im Wiener Donaucanale mit einer 7,2 Meter von der stromaufwärtigen Mündung des linksseitigen Brückenwiderlagers entfernten, über das Talus gelegten Zugangsstiege nach dem von obiger Gesellschaft vorgelegten Plane, und sonach die Eröffnung des Landungsplatzes „Sophienbrücke“ unter bestimmten Bedingungen genehmigt.

In dem Bestande der Überfuhren über den Wiener Donaucanal ist im Jahre 1886 keine Veränderung eingetreten, und es bestehen mit Einschluß der im Verwaltungsberichte vom Jahre 1885 angeführten Überfuhren im Wiener Donaucanale

2 Propellerüberfuhren, und zwar beim Kaiserbade und bei der Lilienbrunnengasse, und

4 Rollüberfuhren:

1. bei der Spittelauerlinie im IX. Bezirke,
2. beim Dampfschiffahrtsgebäude unter den Weißgärbern im III. Bezirke,
3. bei der Krieglergasse und 4. bei der Wassergasse im III. Bezirke.

Die bezüglichen Consense erscheinen im „Wasserbuche“ eingetragen.

D. Passageordnung.

Die Bicyclesordnung vom Jahre 1885, aufgenommen im Verwaltungsberichte für das Jahr 1885, S. 279, erhielt im Jahre 1886 insoferne eine Änderung, als mehreren Geschäftsleuten über ihr Einschreiten die Bewilligung erteilt wurde, mit Packtricycles auch in den im Punkte VII der Bicyclesordnung verbotenen Straßen verkehren zu dürfen.

Ferner hat die k. k. n.-ö. Statthalterei mit dem Erlasse vom 27. September 1886 dem vom Wiener Magistrate im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirection gestellten Antrage, daß auswärtige Velocipedefahrer, welche mit einem behördlichen Erlaubnißscheine versehen sind, zum Fahren im Wiener Polizeirayon nur dann zur Erwerbung eines eigenen Erlaubnißscheines zu verhalten sind, wenn sich dieselben zeitweilig länger als vier Wochen in Wien aufhalten, die Zustimmung mit dem Beifügen erteilt, daß hiedurch die Bestimmung des Punktes II der mit dem Statthaltereierlasse vom 23. April 1885 für den Wiener Polizeirayon genehmigten Fahrordnung für Bicycles und Tricycles, nach welcher das Fahren mit den bezeichneten Verkehrsmitteln im Wiener Polizeirayon nur Personen gestattet ist, welche das sechzehnte Lebensjahr überschritten haben, nicht alteriert werden darf.

Bezüglich des weiteren Antrages, eine den obigen Ausführungen entsprechende, für das ganze Kronland allgemein gültige Norm unter Aufrechthaltung der Reciprocität zu erlassen, wurden die geeigneten Erhebungen eingeleitet.

Bis 31. December 1886 wurden von der k. k. Polizeidirection für den Wiener Polizeirayon 348 Erlaubnißscheine an Radfahrer ausgefertigt, und zwar 230 neue Bewilligungen und 118 Verlängerungen.

Die Verwendung von Hunden zum Ziehen von Fuhrwerken wurde nach Einvernehmung des Magistrates und der k. k. Polizeidirection zufolge Erlasses der k. k. Statthalterei vom 12. Mai 1886 unter folgenden Bedingungen gestattet:

1. Der Zughund muß entsprechend kräftig sein und darf nicht zum Lenken des Wagens, sondern nur als Beihilfe für den Begleiter zum Ziehen verwendet werden. Die Verwendung eines Doppelgespannes von Hunden, sowie die Benützung von schwachen, kranken und herabgekommenen Hunden ist nicht gestattet.

2. Das Hundefuhrwerk darf nur so belastet werden, daß es von dessen Begleiter und dem Zuthiere ohne Unterschied des Terrains und ohne fremde Beihilfe anstandslos fortbewegt werden kann.

3. Das Aufsetzen des Begleiters des Hundefuhrwerkes oder anderer Personen auf den Wagen, ferner die Anwendung eines Leitseiles oder einer Peitsche ist verboten.

4. Der Begleiter des Wagens hat die Deichsel stets in der Hand zu halten und im Sommer ein Trinkgeschirr, in der kälteren Jahreszeit eine Decke für den Zughund mitzuführen.

5. An jedem Hundefuhrwerke ist an dessen linker Längenseite eine schwarze Tafel in leicht sichtbarer Weise anzubringen, welche den Vor- und Zunamen des Fuhrwerksbesitzers sowie dessen Wohnort in weißer Schrift deutlich zu enthalten hat.

6. Übertretungen dieser Bestimmungen werden nach § 11 der kais. Verordnung vom 20. April 1854, R.-G.-Bl. Nr. 96, geahndet.

7. Diese Bestimmungen treten mit 1. Juni 1886 in Wirksamkeit.

Zufolge Erlasses der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 20. September 1886 wurde die Ausdehnung der für das Gemeindegebiet der Stadt Wien geltenden Bestimmungen über die Verwendung der Hunde zum Ziehen von Fuhrwerken auf das ganze Gebiet des Wiener Polizeirayons mit der Wirkung vom 1. November 1886 genehmigt.

Im Jahre 1886 wurde die Herstellung von 156 Gewölbspotalen und Schaukästen, von 78 Sonnenschutzplachen ohne Portal und von 176 Gaslaternen bei Geschäftslocalitäten an der Straßenseite bewilligt.