XVI. Verkehrswesen.

In dem vorliegenden Berichte wird das Verkehrswesen in Wien nur nach der Richtung der Behandlung unterzogen, in welcher der Gemeindeverwaltung auf dasselbe eine Einflussnahme zusteht. Das statistische Jahrbuch dagegen hat die Aufgabe, den öffentlichen Verkehr der Stadt im ganzen zur Darstellung zu bringen und bringt daher im Abschnitte XIX auch Daten über den Post-, Telegraphen-, Telephon-, Straßenverkehr im allgemeinen, die Flussschiffahrt, die Platzdiener und den Fremdenverkehr in den Hotels.

A. Eisenbahnen.

1. Locomotiv-Eisenbahnen.

Vollbahnen. Bezüglich der Vollbahnen ist für das Jahr 1888 Nachstehendes zu verzeichnen:

Kaiser Franz Josef-Bahn. Im Verwaltungsberichte für das Jahr 1887 hat bereits die Entschließung der k. k. Regierung Erwähnung gefunden, auf der Kaiser Franz Josef-Bahn in der Strecke „Wien—Tulln" ein zweites Geleise herzustellen.

Bei der Genehmigung des diesbezüglichen Projectes durch die k. k. Regierung wurde jedoch die Theilstrecke zwischen Kilometer 0·7 und $1\cdot{}^{6}/_{7}$ im Wiener Gemeindegebiete und weiter bis Heiligenstadt von der Baubewilligung aus dem Grunde ausgeschlossen, weil die Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen betreffs dieser Theilstrecke ein neues modificiertes Project zur Beurtheilung und Genehmigung vorzulegen erklärte.

Bei der über dieses Theilproject am 26. Jänner 1888 stattgehabten politischen Begehung der bezüglichen Bahntrace haben die Vertreter der Gemeinde Wien die Erklärung abgegeben, dass die Gemeinde Wien bereit ist, den von den städtischen Parcellen $\frac{982}{9}$ und 437 in Heiligenstadt zur Anlage des zweiten Geleises in der Strecke Kilometer 0·7 bis $1\cdot{}^{6}/_{7}$ noch weiters erforderlichen Grund im Ausmaße von 327 m^2 in das Eigenthum der österreichischen Staatsbahnen gegen eine zu vereinbarende Entschädigung zu überlassen.

Nachdem der Bau des zweiten Geleises sofort in Angriff genommen und sehr beschleunigt worden ist, fand auch die commissionelle Verhandlung wegen der aus diesem

Anlasse nothwendig gewordenen Umbauten (Hochbauten) auf dem hiesigen Bahnhofe der Kaiser Franz Josef-Bahn statt, gegen welche Neu- und Umbauten von keiner Seite eine Einwendung erhoben wurde. Nur wurde bedungen, dass für den Fall, als durch den Bestand des neuen Heizhauses Belästigungen der Nachbarhäuser durch Rauch entstehen sollten, die Generaldirection der österreichischen Staatseisenbahnen zu verpflichten ist, die erforderlichen Vorkehrungen zur Hintanhaltung einer etwaigen Rauchbelästigung zu treffen.

Erwähnenswert ist noch die Zuschrift Sr. Excellenz des Handelsministers vom 14. Jänner 1888, mit welcher derselbe auf Grund allerhöchster Ermächtigung im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzminister bekannt giebt, dass die k. k. Staatsverwaltung im Hinblick auf die vom Gemeinderath der Stadt Wien zu Folge Plenarbeschlusses vom 22. December 1887 abgegebene Erklärung, auf die Rückerforderung der für die Kaiser Franz Josef-Bahn geleisteten Garantie-Beiträge unter der Bedingung verzichten zu wollen, dass der Staat die von der Gemeinde Wien mit dem Gemeinderaths-Beschlusse vom 26. October 1868 eingegangene Verbindlichkeit, betreffend die Kaiser Franz Josef-Bahn, als mit 31. December 1883 für erloschen erkläre, die vorerwähnte von der Gemeinde Wien am 26. October 1868 eingegangene Verbindlichkeit als mit 31. December 1883 als erloschen anerkennt.

Donauuferbahn. Dem Projecte der k. k. Generaldirection der österreichischen Staatsbahnen, betreffend die Herstellung eines Frachtenmagazins am Quaibahnhofe für die „Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft" und einer Zufahrtstraße zu diesem Magazine hat die Gemeinde Wien ihre Zustimmung ertheilt.

Südbahn. Die Bemühungen der Gemeinde Wien, welche die Schaffung einer Bahnstation oder Haltestelle in Matzleinsdorf bezwecken, wurden auch im abgelaufenen Jahre fortgesetzt, die diesbezüglichen Verhandlungen haben zwar bisher noch zu keinem günstigen Resultate geführt, sind jedoch noch nicht abgeschlossen.

Nordbahn. Dem Projecte, betreffend die Erweiterung des Wiener Bahnhofes der k. k. a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat die Gemeinde Wien gegen Erfüllung der diesfalls von ihr gestellten Bedingungen zugestimmt, auch hat der Gemeinderath gegen die projectierte Herstellung einer zweiten Durchfahrt (Ueberbrückung) in der Straße unter dem ersten Nordbahndurchlasse, sowie gegen die angesuchte Enteignung der für die gedachte Bahnhof-Erweiterung erforderlichen städtischen Grundparcelle C. Nr. $\frac{4177}{1}$ keine Einwendung erhoben und sich bereit erklärt mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Gesellschaft wegen Abtretung des zur Aufstellung der Pfeiler der erwähnten Durchfahrt erforderlichen städtischen Straßengrundes in Verhandlung zu treten.

Nordwestbahn. Für die Durchführung der projectierten Verbindung der Nordwestbahn mit der Donauuferbahn hat die Gemeinde Wien den hiefür erforderlichen städtischen Baugrund, Katastral-Parcelle Nr. $\frac{3873}{1}$ gegen eine im Wege der Schätzung auszumittelnde Entschädigung abzutreten sich bereit erklärt und hat der Ausführung des diesbezüglichen Projectes gegen Einhaltung der von ihr gestellten Bedingungen ihre Zustimmung ertheilt.

Dampftramways. Die Locomotivfabriks-Firma Kraus & Comp. hat seitens der k. k. Ministerien die Bewilligung zur Bildung einer Actien-Gesellschaft erhalten. Die Constituierung dieser Gesellschaft ist bereits erfolgt und lautet die Firma derselben „Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp."

Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft hat die Localbahn „Wien—Neudorf" aus ihrem Bahnnetze ausgeschieden und ist diese Bahn in den Besitz einer neuen Bahngesellschaft unter der Firma „Actien-Gesellschaft der Wiener Localbahnen" übergegangen, jedoch besorgt die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft den Betrieb dieser Bahn.

Das Bahnnetz der Dampftramways in Wien und Umgebung hat im Jahre 1888 keine nennenswerte Erweiterung oder Veränderung erfahren.

Die Gesammtausdehnung desselben mit Ende des Jahres 1888 betrug $66._{797}$ Kilometer; hievon waren $54._{161}$ Kilometer eingeleisig und $12._{636}$ Kilometer zweigeleisig, und es befanden sich hievon $6._{482}$ Kilometer innerhalb und $60._{315}$ Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien. Die gesammte Geleiselänge betrug $87._{120}$ Kilometer.

An den Dampftramwaylinien bestanden Ende des Jahres 1888 zusammen 92 Haltestellen (gegen 77 Haltestellen im Vorjahre), wovon 9 Haltestellen innerhalb und 83 Haltestellen außerhalb Wien errichtet waren.

Die Betriebsmittel haben gegen das Vorjahr insgesammt eine Verminderung um 15 Personenwaggons erfahren; dieselben bestanden aus 61 Locomotiven, 185 Personenwagen und 128 Lastenwagen.

Der Verkehr auf den Dampftramways hat sich im Jahre 1888 wie folgt gestaltet. Es wurden insgesammt 4,412 093 Personen und 58,963.920 Kilogramm Lasten befördert, sonach gegen das Vorjahr mehr 222.982 Personen und weniger 24,713.980 Kilogramm Lasten.

Die Abnahme im Lastentransport bezieht sich ausschließlich nur auf den Ziegeltransport der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft, welcher in seiner Ausdehnung theils von der größeren oder minderen Baulust, theils aber auch von dem Wechsel der Bezugsorte dieses Materiales abhängig ist. Der Lastentransport der Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp. besteht vornehmlich in der Zufuhr von Lebensmitteln und hat sich derselbe gegen das Vorjahr um 1,947.200 Kilogramm erhöht.

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

1. Die Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp. Diese Gesellschaft besitzt die Dampftramwaylinien „Wien—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf", „Wien—Hietzing Perchtoldsdorf—Mödling" und die von der letzteren Linie abzweigende Bahnstrecke „Hietzing—Ober-St. Veit", zusammen $44._{882}$ Kilometer lang, mit 28 Locomotiven, 97 Personenwagen und 21 Lastenwagen. Dieselbe transportierte auf der südlichen Linie 754.059 Personen und auf der Linie „Wien—Stammersdorf—Groß-Enzersdorf" 1,051.100 Personen.

Gegen das Vorjahr haben sich die Verkehrsmittel sonach um 2 Locomotive und 8 Personenwagen vermehrt und hat der Verkehr um die Zahl von 195.904 Personen zugenommen.

2. Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft besitzt die Dampftramwaylinien „Wien—Baumgarten" und „Sternwartestraße—Nussdorferlinie" und führt den Betrieb der Bahnlinien „Nußdorferlinie—Nussdorf" und „Wien—Neudorf". Mit Ausschluss der Bahnstrecke „Nussdorferlinie—Nussdorf" sind die vorbenannten Linien $18._{465}$ Kilometer lang. Auf den benannten Bahnstrecken standen 33 Locomotive, 83 Personenwagen und 107 Lastwagen in Verwendung. Auf der Bahnlinie „Wien—Neudorf" wurden 366.773 Personen und 56,042.400 Kilogramm Lasten (Ziegelmateriale), auf der Bahnstrecke „Wien—Baumgarten" 790.775 Personen und auf der Strecke „Schottenring—Nussdorf" und „Sternwartestraße—Nussdorf" zusammen 1,451.514 Personen befördert.

Gegen das Vorjahr haben sich sonach die Verkehrsmittel um 2 Locomotive und 23 Waggons vermindert und hat der Verkehr an Lasten um 28,005 180 Kilogramm abgenommen, hingegen um 221.519 Personen zugenommen.

3. Die Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft. Diese Gesellschaft besitzt die Dampftramwaylinie „Wien—(Nussdorferlinie)—Nussdorf", lang $3._{458}$ Kilometer. Die Betriebsmittel und die Anzahl der beförderten Personen sind in den vorstehenden Angaben für die Strecke „Schottenring, resp. Sternwartstraße—Nussdorferlinie—Nussdorf" eingerechnet.

Der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft hat der Gemeinderath vom Standpunkte der Straßenbenützung die Zustimmung ertheilt, den Dampfbetrieb der Localbahn „Wien—Neudorf" auch auf die Pferdebahnstrecke „Steinbauergasse—Operngasse", u. zw. auf die Theilstrecke von der Steinbauergasse bis Kilometer 3·0, d. i. bis zur Johannagasse, der vorgenannten Pferdebahnlinie provisorisch auf Widerruf ausdehnen zu dürfen.

Der Gemeinderath hat ferner die Errichtung einer Haltestelle im Zuge der „Wien—Neudorfer-Bahn", u. zw. an der Kreuzung der Wolfganggasse als ein dringendes Bedürfnis erkannt und wurde die betriebsführende Gesellschaft angegangen, die Activierung dieser Haltestelle zu veranlassen.

2. Pferde-Eisenbahnen.

Die Hoffnung, dass im Laufe des Jahres 1888 die Concessionierung der übrigen im Nachtrags-Uebereinkommen vom 4. Mai 1887 (siehe Verwaltungsbericht pro 1887, Seite 301) angeführten Pferdebahnlinien erfolgen werde, ist nicht in Erfüllung gegangen.

Infolge dessen beschränkte sich die Bauthätigkeit der Wiener Tramway-Gesellschaft im Jahre 1888 lediglich auf den Ausbau der Pferdebahnlinien Porzellangasse—Althanplatz—Spittelauerstraße und Erdbergerstraße.

Diese höchst bedauerliche Verzögerung in dem Ausbaue der Pferdebahnlinien ist lediglich dem Umstande zuzuschreiben, dass das k. k. Handelsministerium der der Wiener Tramway-Gesellschaft gegebenen Zusicherung gemäß daran festhielt, dass gleichzeitig mit der Concessionsertheilung auch concessionsmäßige Tarife festgesetzt werden sollen, während die Gemeinde die Anschauung vertrat, dass die Wiener Tramway-Gesellschaft weder aus dem Vertrage vom 7. März 1868 noch aus dem Nachtrags-Uebereinkommen vom 4. Mai 1887 das Recht auf Festsetzung concessionsmäßiger Tarife

ableiten könne und daher verpflichtet sei, den Ausbau der Linien auch bei Aufrechthaltung des jetzt geltenden Tarifes durchzuführen.

Das Bestreben sowohl der Wiener Tramway-Gesellschaft als auch des Handelsministeriums gieng dahin, einen neuen Tarif mit der Gemeinde Wien zu vereinbaren, und es hat daher die Frage der Vereinbarung neuer Tarife die Thätigkeit des Gemeinderathes und dessen Organe im abgelaufenen Jahre wiederholt in Anspruch genommen, worüber Nachstehendes bemerkt wird:

Wie schon in dem Verwaltungsberichte für das Jahr 1887 erwähnt, hat das k. k. Handelsministerium mit dem Erlasse vom 27. Jänner 1887 der Wiener Tramway-Gesellschaft die Zusicherung ertheilt, anlässlich der etwaigen Concessionierung der von der Gesellschaft auszuführenden neuen Tramwaylinien im Wiener Gemeindegebiete concessionsmäßige Tarife für das gesellschaftliche Bahnnetz mit Bedachtnahme auf die in Betracht kommenden öffentlichen Interessen, zugleich aber auch auf eine angemessene Rentabilität des für den Bau der neuen Linien emittierten Actiencapitales festzustellen, wobei das Handelsministerium sich vorbehalten hat, namentlich in Bezug auf das Ausmaß der festzusetzenden Tarife auch das Gutachten der Gemeinde Wien einzuholen.

Bald nach Abschluss dieses Uebereinkommens hat die Gesellschaft um die Concessionierung der vertragsmäßigen neuen Pferdebahnlinien bei dem k. k. Handelsministerium unter gleichzeitiger Aufrechthaltung ihrer Bitte wegen Festsetzung concessionsmäßiger Tarife angesucht und sodann auch Anträge wegen Einführung eines solchen Tarifes unmittelbar an die Gemeinde Wien gerichtet.

Nach dem gesellschaftlichen Vorschlage war an Stelle des derzeitig geltenden, bekanntlich von der k. k. n.-ö. Statthalterei mit 1. Jänner 1885 eingeführten einheitlichen Tarifes von 8 kr. innerhalb der Linien Wiens, die Einführung eines verschiebbaren Distanztarifes innerhalb des Gemeindegebietes von Wien in der Art geplant, dass für kurze Distanzen, nämlich für eine Entfernung von fünf Haltestellen, die Fahrgebür von 5 kr. eingehoben werden sollte. Weiters proponierte die Gesellschaft die Einführung von „Frühkarten" für den Verkehr auf längeren Strecken von den Vororten bis zum Ring bis 7 Uhr morgens um den Fahrpreis von 5 kr. Ebenso sollte von den Verzehrungssteuerlinien in die Vororte (Remisen), von den Remisen zu den Sommerfrischen ein Fahrpreis von nur 5 kr. eingehoben werden. Der Fahrpreis für Kinder sollte durchaus und an allen Tagen auf 5 kr. herabgesetzt werden. Von den Verzehrungssteuerlinien Wiens, von der Rotunde und den Bädern bis zur Einmündung in den Ring, von der Aspernbrücke über den Ring oder über den Quai zum Schottenring oder retour war der Fahrpreis mit 7 kr., vom Ring bis in die Vororte oder umgekehrt mit 8 kr. beantragt, wogegen derselbe von jedem weiteren Punkte des Gemeindegebietes nach den Vororten 10 kr. betragen sollte. Die Fahrpreise in die Sommerfrischen und zum Centralfriedhofe sollten keine Veränderung gegenüber den dermalen bestehenden Tarifen erleiden. Für den Verkehr an Sonn- und Feiertagen wurde ausnahmslos ein Fahrpreis von 10 kr. für alle Relationen beantragt.

Diesen Tarif hat der Gemeinderath abgelehnt und an die Tramway-Gesellschaft die Aufforderung gerichtet, im Sinne des Nachtrags-Uebereinkommens vom 4. Mai 1887 bedingungslos bei der Regierung um die Concessionierung der noch auszuführenden neuen Linien einzuschreiten.

Demzufolge hat die Wiener Tramway-Gesellschaft bei dem k. k. Handelsministerium ein modificiertes Concessionsansuchen überreicht, womit um die Ertheilung der Bau- und

Betriebsbewilligung für die bisher noch nicht ausgeführten vertragsmäßigen Pferdebahnlinien unter den mit der Gemeinde Wien im Vertrage vom 7. März 1868 und den Nachtrags-Uebereinkommen vom 4. Mai 1887 vereinbarten Bedingungen mit dem Beifügen gebeten wurde, der Gesellschaft concessionsmäßig die in den obigen Verträgen enthaltenen Verpflichtungen aufzuerlegen und die darin zugestandenen Rechte zu gewähren, insoweit zu deren Wirksamkeit die staatliche Genehmigung erforderlich ist.

Hiebei gieng die Gesellschaft offenbar von der Anschauung aus, dass sie im Falle der staatlichen Anerkennung aller vertragsmäßig erworbenen Rechte ohneweiters berechtigt sei, im Sinne des § 27 des Vertrages vom Jahre 1868 auf allen Relationen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien ohne Unterschied und ohne vorherige Einholung einer speciellen Genehmigung des Wiener Gemeinderathes sofort den Fahrpreis von 10 kr. einzuheben, dann im Sinne des § 28, Absatz 1 des gedachten Vertrages nicht öfter als alle 10, bezw. 15 Minuten einen Wagen auf den einzelnen Strecken verkehren zu lassen, oder mit anderen Worten, dass ihr innerhalb der vertragsmäßigen Maximalgrenzen die vollständige Tarif- und Betriebsfreiheit zustehe. Hierüber wurde der Gesellschaft mit dem Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 2. Juni 1888 eröffnet, dass der Willfahrung des in dem letzterwähnten Concessionsansuchen gestellten Begehrens um unveränderte Aufnahme obiger Vertragsbestimmungen in den Concessionserlass der Umstand entgegenstehe, dass einzelne Bestimmungen des Vertrages vom Jahre 1868, welcher ja nicht einmal den dermaligen Rechtsanschauungen der Wiener Gemeindevertretung entspreche, wie auch des Nachtragsübereinkommens vom Jahre 1887 zur vorbehaltlosen Genehmigung seitens der Staatsverwaltung nicht geeignet erscheinen.

Dagegen hat das Handelsministerium bei diesem Anlasse der Gesellschaft neuerlich seine Geneigtheit ausgesprochen, die erbetene Concession unter den gleichen Modalitäten, wie jene der letztvorangegangenen Concession für die Josefstädter-Linie und anderen Linien und unter Aufrechthaltung der in Ansehung der Tarifregulierung seinerzeit gegebenen Zusicherung zu ertheilen. Gleichzeitig ergieng an den Gemeinderath die Einladung, hinsichtlich der Frage der Regulierung des Fahrpreistarifes bei der Wiener Tramway-Gesellschaft und insbesondere über das Ausmaß der neu festzusetzenden Tarife sich gutächtlich zu äußern.

Dem Ansinnen des k. k. Handelsministeriums entsprechend, hat nun zunächst der Magistrat sich mit der Frage einer eventuellen Tarifregulierung bei der Wiener Tramway-Gesellschaft beschäftigt und ein neues Tarifschema für das gesammte Netz der Wiener Tramway-Gesellschaft ausgearbeitet. Die vom Magistrate diesfalls erstattete Vorlage wurde aber bereits bei den Verhandlungen in der Verkehrssection des Gemeinderathes abgelehnt. Der Magistrat hatte die Einführung eines Streckentarifes beantragt, demzufolge das ganze Pferdebahnnetz der Wiener Tramway-Gesellschaft in Strecken und Streckenstationen in einer durchschnittlichen Länge von rund 860 Meter pro Strecke eingetheilt werden und der Fahrpreis für die Fahrt über 2, bezw. 4, 7, 9, 12 und 16 Strecken 5, bezw. 7, 10, 12, 15 und 20 kr., für Kinder 5, respective 10 kr. betragen sollte. Die neuen Tarife sollten erst nach gänzlichem Ausbaue des Pferdebahnnetzes in Wirksamkeit treten und war für den Fall, als der Reingewinn des Unternehmens 6 Procent des gesellschaftlichen Anlagecapitales übersteigen sollte, eine Revision dieses Tarifes vorbehalten. Das von dem Magistrate aufgestellte Tarifschema wurde von der Verkehrssection des Gemeinderathes hauptsächlich aus dem Grunde nicht acceptiert, weil dasselbe dem Publicum kein klares Bild der künftigen

Gestaltung des Tramwaytarifes biete und infolge der beantragten Streckeneintheilung der Tarifsatz für einzelne Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes von Wien 12 kr., somit um 4 kr. mehr als gegenwärtig betragen, und die weiteren Fahrten überhaupt viel zu theuer kommen würden. Dagegen wurde das dem Vorschlage des Magistrates zu Grunde liegende Princip der Einführung eines Streckentarifes und der Feststellung des Fahrpreises nach Verhältnis der wirklich zurückgelegten Fahrstrecke als richtig und insbesondere auch im Interesse des die Pferdebahn benützenden Publicums gelegen erkannt.

Nach den sohin vom Gemeinderathe in seiner Plenarversammlung vom 31. October 1888 beschlossenen und dem k. k. Handelsministerium vorgelegten Tarifanträgen, denen gleichfalls das Princip des Strecken- oder Zonentarifes zu Grunde gelegt war, sollte das gesammte gesellschaftliche Bahnnetz in Zonen eingetheilt werden, und zwar:

Vom Centralfriedhofe zur Remise II. in Simmering;

von der Remise II zur Remise I in Simmering;

von den Sommerfrischen Penzing und Dornbach bis zu den Remisen der betreffenden Strecken;

vom Landgute bis zur Simmeringerstraße;

von der Remise I in Simmering und von den Remisen der übrigen Strecken, bezw. den Endstationen in den Vororten bis zu den Linien;

von der Rotunde oder den Bädern bis zum Praterstern;

von den Linien oder von der Simmeringerstraße, vom Praterstern oder von den innerhalb des Gemeindegebietes von Wien gelegenen Endstationen der übrigen Strecken bis zur Einmündung in den Ring oder Franz Josefs-Quai; Ringstraße und Franz Josefs-Quai, die Peripheriestrecke Gumpendorferlinie zum Praterstern durch den VI., VII., VIII., IX. und II. Bezirk; die Peripheriestrecke Reinprechtsdorferstraße, Simmeringerstraße.

Für die Durchführung von einer bezw. von 2, 3 oder mehreren der vorerwähnten Zonen sollte nun nach dem Vorschlage des Gemeinderathes der Fahrpreis mit 5, 7 und 10 kr. festgesetzt werden.

Da nach Ansicht der Wiener Tramway-Gesellschaft die Einführung dieses Tarifes derselben die Möglichkeit benommen hätte, eine nennenswerte Erhöhung ihrer Einnahmen zum Zwecke der Verzinsung und Tilgung des auf die neuen Linien zu investierenden Anlagecapitales zu erzielen, so hat sich die genannte Gesellschaft den vorgeschlagenen Tarifvorschlägen des Gemeinderathes gegenüber ablehnend verhalten.

Das gesammte Pferdebahnnetz in und um Wien ausschließlich der mit Dampf betriebenen Bahnstrecken hatte Ende des Vorjahres eine Ausdehnung von $83\cdot_{772}$ Kilometer (gegen $80\cdot_{382}$ Kilometer im Jahre 1887) wovon sich $51\cdot_{756}$ Kilometer innerhalb und $32\cdot_{016}$ Kilometer außerhalb des Wiener Gemeindegebietes befanden.

Die Geleiselänge betrug zusammen $159\cdot_{522}$ Kilometer, wovon $99\cdot_{369}$ Kilometer innerhalb und $60\cdot_{153}$ Kilometer außerhalb desselben gelegen waren.

Wiener Tramway-Gesellschaft. An neuen Linien wurden im Jahre 1888 zur Ausführung gebracht:

1. Die Linie durch die Erdbergerstraße bis zur Rüdengasse $1\cdot_{006}$ Kilometer lang.

2. Die Linie von der Porzellangasse an über den Althanplatz durch die Spittelauergasse bis zur Liechtensteinstraße $0\cdot_{792}$ Kilometer lang, zusammen $1\cdot_{798}$ Kilometer lang.

Ferners wurde in der Taborstraße das dort bestehende einfache Geleise in einer Länge von 69 Meter in ein Doppelgeleise umgestaltet, welche Umänderung infolge des Umbaues mehrerer Häuser der genannten Straße und der hiermit verbundenen Verbreiterung der Fahrbahn möglich gemacht wurde.

Die Bahnlinie durch die Erdbergerstraße war im Jahre 1888 noch nicht dem Verkehre übergeben worden, weil, wenngleich die technisch-polizeiliche Prüfung dieser Strecke bereits am 15. Mai 1888 stattfand, über die Art des Betriebes derselben zwischen der Gemeinde und der Wiener Tramway-Gesellschaft eine Einigung nicht zu Stande kam und daher die k. k. n.-ö. Statthalterei bemüssigt war, diesfalls eine Entscheidung zu treffen. Diese Entscheidung fiel vollkommen im Sinne der von den Vertretern der Gemeinde Wien bei der technisch-polizeilichen Prüfung gestellten Forderungen aus. Die Wiener Tramway-Gesellschaft wollte sich jedoch dieser Entscheidung nicht fügen und ergriff dagegen den Recurs, welcher bis zum Schlusse des Jahres 1888 vom k. k Handelsministerium nicht zur Entscheidung gebracht wurde, daher diese Linie dem Verkehre nicht übergeben werden konnte.

Die Bahnlinie durch die Spittelauergasse war am 4. Juli 1888 dem Verkehre übergeben worden.

Das Gesammtnetz dieser Gesellschaft hatte mit Ende des Jahres 1888 einschließlich der Bahnlinie durch die Erdbergerstraße eine Ausdehnung von $63\cdot_{770}$ Kilometer (gegen $62\cdot_{018}$ Kilometer im Vorjahre) wovon sich $45\cdot_{806}$ Kilometer innerhalb und $17\cdot_{964}$ Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien befanden.

Die Geleiselänge betrug zusammen 124_{263} Kilometer, wovon $88\cdot_{845}$ Kilometer innerhalb und $35\cdot_{418}$ Kilometer außerhalb derselben gelegen waren.

Der Wagenpark der Wiener Tramway-Gesellschaft bestand Ende des Jahres 1888 aus 604 Waggons (incl. 3 Probewagen), und zwar 117 Sommerwagen, 40 Winterwagen, 254 Salonwagen und 193 Einspännerwagen, sonach mit Einrechnung der Probewagen die Anzahl der Wagen gegenüber dem Vorjahre um 24 abgenommen hat.

Der Pferdestand belief sich zu Ende des Jahres 1888 auf 2442 Stück und hat sich derselbe daher gegen das Vorjahre um 193 Stück vermehrt.

Im abgelaufenen Jahre wurde eine Betriebseinnahme von 3,603.662 fl. 92 kr. erzielt, die Ausgaben betrugen 3,080.755 fl. 85 kr.

Im Jahre 1888 wurden insgesammt 11,228.430 Fahrkilometer zurückgelegt und 41,985.327 Personen befördert. Gegen das Vorjahr haben sich daher die Fahrkilometer um 265.030 Kilometer, die Zahl beförderter Personen um 2,251.192 und die Betriebseinnahmen um 219.829 fl. 82 kr. erhöht und hat das Reinerträgnis gegen das Vorjahr um 73.736 fl. 9 kr. zugenommen.

Dem von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Projecte für die neu zu erbauende Pferdebahnlinie „Reinprechtsdorferstraße—Matzleinsdorferlinie—Simmeringerstraße", nach welchem der Anschluss an die bestehenden Geleise nicht in der Griesgasse, sondern in der Hundsthurmerstraße hergestellt werden soll, hat der Gemeinderath in der

Weise zugestimmt, dass der Wiener Tramway-Gesellschaft bei Anlage der nach dem Nachtrags-Uebereinkommen vom 4. Mai 1887 auszuführenden Pferdebahnlinie durch die Reinprechtsdorferstraße auch die Straßenbenützung zur Fortsetzung der zweigeleisigen Bahn von der Griesgasse bis zur Hundsthurmerstraße unter denselben Bedingungen gestattet werde, welche rücksichtlich der mehr erwähnten Pferdebahnlinie durch die Reinprechtsdorferstraße festgesetzt worden sind.

Dem bereits im vorjährigen Verwaltungsberichte (Seite 315) erwähnten, im Schoße des Gemeinderathes gestellten Antrage, betreffend die theilweise Ablenkung des Tramwayverkehres aus dem engen Theile der Taborstraße mit Benützung der Castellez- und Pfeffergasse hat der Gemeinderath seine Zustimmung nicht ertheilt, dagegen beschlossen, dass der Lastenverkehr in der Strecke der Taborstraße zwischen der oberen Augartenstraße und der großen Stadtgutgasse abzulenken und derselbe durch die neu zu eröffnende verlängerte große Stadtgutgasse und durch die Castellezgasse zu dirigieren sei.

Das von der Wiener Tramway-Gesellschaft über Aufforderung des Gemeinderathes vorgelegte Projekt betreffend die Legung eines zweiten Geleises in den Strecken vor den Häusern O.-N. 45—55 und vor dem Hause O.-Nr. 46 Taborstraße wurde vom Gemeinderathe genehmigt und, wie bereits erwähnt, diese Geleiseherstellung auch im Laufe des Jahres 1888 zur Ausführung gebracht.

Ueber die weiters erfolgte Anregung auf Einführung von Verbesserungen im Tramway-Verkehre zum städt. Bade wurde seitens des Gemeinderathes der Beschluss gefasst, an die k. k. niederösterr. Statthalterei eine Eingabe zu richten, in welcher das Ersuchen gestellt wird, die Wiener Tramway-Gesellschaft zu verhalten:

1. In der Zeit vom 1. Juni bis 31. August jeden Jahres die Tramwaywägen bis zum städtischen Bade verkehren und vom städtischen Bade den letzten Wagen erst um ½10 Uhr abends abgehen zu lassen;

2. die derzeit bei den Remisen im Prater bestehende Haltestelle zum Brückenkopfe der Kronprinz Rudolfsbrücke zu verlegen, beziehungsweise diesen Punkt als Endstation zu fixieren.

Von der Anbringung von Schutzvorrichtungen an den Tramwaywaggons zur Verhinderung des Ueberfahrens von Personen wurde für so lange Umgang genommen, als bis in dieser Beziehung zweckentsprechende Erfindungen bekannt sein werden; jedoch ergieng an die beiden Tramway-Gesellschaften die Aufforderung, auch fernerhin mit den von Lössl, Gassebner und Steppert construierten Bremsen und mit anderen geeignet erscheinenden Erfindungen der Neuzeit Versuche zu machen und wurde das Stadtbauamt beauftragt, dieser Angelegenheit gleichfalls seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden und falls derlei Erfindungen im In- oder Auslande bekannt werden, hierüber zu berichten.

Ueberdies wurde die k. k. n.-ö. Statthalterei in einer motivierten Eingabe unter Bezugnahme auf die bereits im Jahre 1882 gepflogenen Erhebungen auf das Ungenügende und Unzukömmliche der gegenwärtig in Uebung stehenden Bremsvorrichtungen aufmerksam gemacht und um eine commissionelle Verhandlung zur Feststellung der relativ besten Bremse ersucht.

An die genannte Landesbehörde wurde schliesslich unter Betonung der Dringlichkeit der Angelegenheit das Ersuchen gerichtet, die Tramway-Gesellschaften auf Grund des Ergebnisses der vorerwähnten Verhandlung zur Einführung der relativ besten Bremse zu verhalten.

Der Gemeinderath hat im Berichtsjahre veranlasst, dass neue Haltestellen vor der Einmündung der Kunzgasse in die Rauschergasse im II. Bezirk und vor dem Hause O.-N. 63 Alserstraße nächst der Bennogasse im VIII. Bezirke errichtet werden und seine Zustimmung zur Errichtung einer Wartehalle im Rathhausparke an der Ecke der Stadiongasse und des Franzensringes, sowie zur Belassung der Wartehalle in den Anlagen vor der Votivkirche ertheilt.

Endlich hat der Gemeinderath die von der Gesellschaft vorgelegte Sommerfahrordnung für das Jahr 1888 und die Winterfahrordnung 1888/89 der Berathung unterzogen und hierüber nachstehende Beschlüsse gefasst:

a) Bezüglich der Sommerfahrodnung.

1. Zu der von der Wiener Tramway-Gesellschaft vorgelegten Sommer-Fahrordnung pro 1888, d. i. vom 1. Juni bis 15. September l. J., unter neuerlicher ausdrücklicher Betonung und Aufrechthaltung des von der Gemeinde Wien in ihren Recursen peto. Erlassung der Betriebsordnung durch die Staatsverwaltung eingenommenen Rechtsstandpunktes die Zustimmung zu ertheilen; hiebei jedoch neuerlich zu fordern, dass auf der Linie nach Margarethen ausschließlich zweispännige Wagen verwendet werden, dass die in Aussicht genommene Reduction des Wagenverkehres auf der Strecke Augartenstraße—Praterstern unterbleibt; endlich ist der Magistrat zu ermächtigen, das an die k. k. Polizei-Direction gestellte Ansuchen zu erneuern, dass

a) über die Frequenz auf der Linie Sophienbrücke—Aspernbrücke Erhebungen gepflogen und

b) die genaue Einhaltung der genehmigten Fahrordnung strengstens überwacht werden möge. Weiters sei

2. der Statthalterei gegenüber der Wunsch auszusprechen, dass während der Gewerbe-Ausstellung von den verschiedenen Linien directe Wägen zur Rotunde verkehren.

3. Es ist der Wunsch auszusprechen, dass auf den verschiedenen Routen der Tramway an Sonn- und Feiertagen von den Endstationen erst um $^1/_2$12 Uhr nachts der letzte Wagen abgehe.

4. Es seien directe Fahrten zwischen der Praterstraße und Rotunde einzuführen. Auf dieser Strecke seien auch Quai-Wägen in Verkehr zu setzen.

5. Der Vehrkehr zum Lagerhause ist durch eigens bezeichnete directe Wägen zu vermitteln.

6. Die Statthalterei ist aufmerksam zu machen, dass die Anzahl der verkehrenden einspännigen Wägen in keinem richtigen Verhältnisse zu den in Verkehr kommenden zweispännigen Wäge stehe und dass es im Interesse des Verkehres gelegen wäre, eine möglichste Verminderung der einspännigen Wägen eintreten zu lassen.

b) Bezüglich der Winterfahrordnung.

1. Der Winterfahrordnung der Wiener Tramway-Gesellschaft pro 1888/89 wird unter ausdrücklicher Betonung und Aufrechthaltung des von der Gemeinde Wien in ihren Recursen peto. Erlassung der Betriebsordnung durch die Staatsverwaltung eingenommenen Rechtsstandpunktes mit den nachfolgenden Anträgen und Bemerkungen zugestimmt:

1. Das wiederholt gestellte Ersuchen, anzuordnen, dass auf der Strecke nach Magarethen durchswegs nur zweispännige Wägen verwendet werden dürfen, sowie

2. daß die Wägen auf der Strecke „Schwarzenbergplatz—Simmering von 5 zu 5 Minuten zu verkehren haben und dass an schönen Tagen directe Wägen zum Central-Friedhofe in Verkehr gesetzt werden, ist mit allem Nachdrucke zu erneuern;

3. was die Strecke „Matzleinsdorf—Josefstädterstraße" betrifft, ist — wie bei der Sommerfahrordnung pro 1888 zu ersehen — anzuordnen, dass der Betrieb alternierend mit ein- und zweispännigen Wagen eingerichtet werde, sowie, dass die Wägen in Intervallen von 8 zu 8 Minuten zu verkehren haben.

4. Der Antrag auf Vermehrung der Wagen auf der Strecke „Hotel Union—Wallensteinstraße" ist zu erneuern, die Wagen hätten an allen Tagen vormittags in Intervallen von 10 und 12 Minuten und nachmittags von 6·5 und 12 Minuten zu verkehren.

5. Ebenso ist der Antrag auf Reduction der Intervalle zwischen den auf der Strecke „Praterstern—Lagerhaus—Rotunde" verkehrenden Wagen von 20 auf 15 Minuten nachdrücklichst zu erneuern.

6 Einer Verminderung der Verkehrsmittel auf der Linie „Augartenstraße—Kaiser Josefsstraße—Praterstraße" ist nicht zuzustimmen und hätten die Wagen auf dieser Linie mindestens wie bisher in Intervallen von 8·3 bis 12·6 Minuten zu verkehren.

Endlich sind

7. auch die übrigen im Präsidial-Erlasse vom 17. October 1887, Z. 6689, gemachten Bemerkungen und gegebenen Anregungen entsprechend zu erneuern.

2. Die vorliegende Winter-Fahrordnung wird auf die Zeit bis Ende April 1889 beschränkt und ist der Wiener Tramway-Gesellschaft zu bedeuten, dass in Hinkunft die Winter-Fahrordnung nur die Zeit vom 1. October bis 30. April umfassen dürfte.

Sowohl in Bezug auf die gegenwärtige Fahrordnung, als auch in Bezug auf die in Hinkunft zu genehmigenden Fahrordnungen wird principiell der Tagesabschnitt für die Dotierung des größten täglichen Verkehres statt des Zeitraumes von

12—½7 mit:
12—½8 Uhr abends im Winter und
12—½9 „ „ „ Sommer

festgestellt.

c) Es ist neuerlich zu ersuchen, dass die genaue Einhaltung der genehmigten Fahrordnung strenge überwacht werde; ferner ist das Ansuchen zu erneuern, die Wiener Tramway-Gesellschaft zu beauftragen, die Fahrordnungen rechtzeitig vorzulegen; schließlich ist das Ersuchen zu stellen, endlich einmal eine Fahrordnung zu genehmigen, da es ja doch nicht angeht, dass ein so hochwichtiges Verkehrs-Institut jahrelang ohne genehmigte Fahrordnung seinen Betrieb führt.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Das Bahnnetz dieser Gesellschaft (ausschließlich der Dampftramwaylinie) hat im Berichtsjahre keine Aenderung oder Erweiterung erfahren. Dasselbe hatte Ende des Jahres 1888 eine Ausdehnung von 18.$_{364}$ Kilometer, wovon sich 5.$_{950}$ Kilometer innerhalb und 12.$_{414}$ Kilometer außerhalb des Gemeindegebietes von Wien befanden.

Die Geleiselänge betrug zusammen 35.$_{259}$ Kilometer, wovon 10.$_{524}$ Kilometer im Gemeindegebiete von Wien und 24.$_{735}$ Kilometer außerhalb desselben gelegen waren.

Der Wagenpark bestand Ende des Jahres 1888 aus 116 Waggons, der Pferdestand belief sich auf 491 Stück, mehr gegen das Vorjahr um 32 Stück.

In dem in Rede stehenden Verwaltungsjahre wurde eine Betriebseinnahme von 600.133 fl. 84 kr. erzielt, die Betriebsausgaben betrugen 456.782 fl. 35 kr.

Es wurden im Jahre 1888 insgesammt 2,048.944 Fahrkilometer zurückgelegt und 6,521.070 Fahrkarten ausgegeben. Gegen das Vorjahr haben sich daher die Fahrkilometer um 187.642, die Fahrkartenausgabe um 876.651 Stück und die Betriebseinnahmen um 42 998 fl. 85 kr. erhöht.

Betreffs der Pferdebahnlinie „Steinbauergasse—Operngasse" hat der Gemeinderath den Statthalterei-Erlass vom 20. December 1887, Z. 62056, womit die definitive Betriebsbewilligung für diese Bahn ertheilt wurde, zur Kenntnis genommen, und dem von der Gesellschaft vorgelegten Fahrplan und der Einhebung eines Fahrpreises von 3 kr. per Person für die Fahrten auf der Strecke Steinbauergasse—Johannagasse zugestimmt.

Aus den vorstehenden Angaben über das Verkehrswesen ist zu entnehmen, dass das Dampftramway- und Pferdebahnnetz in und um Wien mit Ende des Jahres 1888 zusammen folgende Ausdehnung besaß:

	Kilometer Bahnlänge	Kilometer Geleiselänge
Wiener Tramway-Gesellschaft, Pferdebetrieb	63.770	124.263
Neue Wiener Tramway-Gesellschaft, Pferdebetrieb . .	18.364	35.259
" " " " Dampfbetrieb . .	18.465	26.961
Dampftramway-Gesellschaft vormals Kraus & Comp., Dampfbetrieb	44.882	53.259
Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft, Dampfbetrieb . . .	3.450	6.900
zusammen . .	148.931	246.642

wovon sich im Gemeindegebiete von Wien 58.306 Kilometer Bahnlänge mit 105.869 Kilometer Geleiselänge und außerhalb desselben 90.625 Kilometer Bahnlänge mit 140.773 Kilometer Geleiselänge befanden.

B. Lohnfuhrwerk.

Im Stande des Fiaker- und Einspännerfuhrwerkes ergab sich keine Veränderung; die Anzahl der Fiaker- und Einspännerlicenzen betrug Ende 1888 954, beziehungsweise 1221.

Zur Verbesserung ihrer Erwerbsverhältnisse wurde aber mehrseitig sowohl von Fiakern als Einspännern die Schaffung von Wechselstandplätzen angestrebt und hatte dieses die Errichtung von Fiaker-Wechselplätzen in der Bankgasse, Löwelstraße, Neuthorgasse, Riemerstraße und Großen Mohrengasse und von Einspänner-Wechselplätzen in der Schreyvogelgasse, Veitgasse, Pilgramgasse, Wehrgasse und Mollardgasse zur Folge.

Was das Omnibusfuhrwerk betrifft, so wurden 3 Licenzen für die Route Hetzendorf—Wien (alte Wallfischgasse) neu verliehen und 2 Licenzen der Route Wien—Alt- und Neu-Leopoldau (Donaufeld) wieder in Betrieb gesetzt; hingegen verminderte sich die Zahl der Omnibuslicenzen infolge freiwilliger Zurücklegung von 668 zu Beginn des Jahres 1888, auf 647 mit Ende dieses Jahres.

Der Vienna General Omnibus-Company wurden verschiedene Typen der Tramway-Omnibus von der k. k. n.-ö. Statthalterei genehmigt.

Endlich ist noch das Ansuchen der Gemeinde Inzersdorf am Wiener Berge um Einbeziehung dieses Ortes in den Taxtarif des Wiener Lohnfuhrwerkes und die Befürwortung dieses Ansuchens seitens des Magistrates zu erwähnen.

C. Verkehr auf dem Donau-Canale.

Am Schlusse des Jahres 1888 bestanden im Wiener Donau-Canale:

2 Propellerüberfuhren und zwar eine beim Kaiserbade und eine bei der Lilienbrunngasse.

5 Rollüberfuhren:

1. Bei der Spittelauerlinie im IX. Bezirke;
2. beim Dampfschiffahrtsgebäude unter den Weissgärbern im III. Bezirke;

3. bei der Krieglergasse im III. Bezirke;
4. bei der Wassergasse im III. Bezirke und
5. unterhalb der Staatseisenbahnbrücke über den Donaucanal in der Freudenau.

Mit dem Erlasse der k. k. n.-ö. Statthalterei vom 9. Mai 1888 wurde der I. k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die Bewilligung zur Remorquierung von Fahrzeugen im Wiener Donaucanale und zwar von beladenen gesellschaftlichen Fahrzeugen bis zur Ferdinandsbrücke und von leeren Ruderfahrzeugen in der ganzen Canalstrecke bis 31. December 1893 ertheilt und mit dem Erlasse des k. k. Handels-Ministeriums vom 12. Juni 1888 der Tonnage-Tarif hiefür genehmigt.

D. Passageordnung und Benützung städtischen Grundes durch Privatunternehmungen.

Im Jahre 1888 wurde die Herstellung von 209 Gewölbportalen, Schaukästen und Stellagen, von 107 Sonnenschutzplachen ohne Portal, von 275 Gaslaternen bei Geschäftslocalitäten an der Straßenseite, sowie von 6 neuen Gascandelabern auf Straßengrund bewilligt.