

1872; Actiengesellschaft für Straßen- und Brückenbauten (I. Schwarzenbergstraße 3), gegr. 1872; Wiener Parzellierungs- und Baugesellschaft (I. Schottenbastei 12), gegr. 1872; Nieder-östr. Bauverein (I. Neuhofgasse 20), gegr. 1872; Stadtbau-Gesellschaft (I. Kärntnerstraße 17), gegr. 1873; Union-Baumaterialien-Gesellschaft (IX. Alserbachstraße 20), gegr. 1873.

In dem Verhältnisse als das Verkehrsleben Wien's sich entwickelte, trat auch eine große Vermehrung der Versicherungsgesellschaften ein. Sie sind theils auf Actien, theils auf dem Grundsatze der Wechselseitigkeit errichtet. Die Zahl derselben belief sich Ende 1875 auf 23. Zu den bedeutendsten Gesellschaften dieser Art gehören: die k. k. priv. wechselseitige Brandschaden-Versicherungsgesellschaft (I. Bäckerstraße 3), gegr. 1828; Janus, allgem. wechselseitige Kapitalien- und Renten-Versicherungsanstalt (I. Sonnenfelsgasse 7), gegr. 1839; Austria, Kapitalien- und Renten-Versicherungsgesellschaft (I. Teinfaltstraße 5 u. 7), gegr. 1860; Apis, Vieh-Versicherungsbank (I. Dorotheergasse 9), gegr. 1865; Allgem. Beamtenverein der österr.-ung. Monarchie (I. Kolingasse 17), gegr. 1875; Patria, Lebensversicherungsbank (I. Riblungengasse 7), gegr. 1867; Anker, für Lebens- und Rentenversicherungen (I. Hoher Markt 11), gegr. 1859; Dösterreich. Phönix (I. Riemergasse 2), gegr. 1856; Dösterreich. Gresham, für Lebens- und Rentenversicherungen (I. Tuchlauben 11), gegr. 1861; Donau (I. Schwarzenbergplatz 14), gegr. 1867; Europa (I. Herrngasse 5).

Zur Wahrung der Interessen der gewerblichen Industrie, des Handels und Verkehrs im Allgemeinen oder einzelner Zweige derselben, dann auch zur Wahrung der Interessen der Gehilfen bestanden zu Ende d. J. 1871 34 Vereine; unter diesen waren die wichtigeren: Nieder-östr. Gewerbeverein (I. Eschenbachgasse 11), gegr. 1839; Verein der österr. Industriellen (I. Wipplingerstraße 1), gegr. 1860; Dösterreich. Buchhändlerverein (I. Postgasse 6), gegr. 1860; Gewerbe-Genossenschaftstag (I. Futterergasse 4), gegr. 1868; Reformverein der Wiener Kaufleute (I. Weihburggasse 4), gegr. 1869; Wiener Modenverein (I. Schwertgasse 3), gegr. 1860; Arbeiterbildungsverein (VI. Kellergasse 5), gegr. 1870; Wiener kaufmännischer Verein (I. Adlergasse 1), gegr. 1870; Verein der österr.-ung. Papierfabrikanten (I. Wallfischgasse 10), gegr. 1872; Verein der Montan- und Eisenindustriellen (I. Giselstraße 1), gegr. 1874; Gesellschaft der österreichischen Volkswirthe (I. Kärntnerstraße 14), gegr. 1874; Wiener Arbeiter-Fortbildungsverein (V. Grüngasse 10), gegr. 1870.

18. Verkehrsanstalten.

Den Postverkehr¹⁾ vermittelt die im J. 1872 reorganisierte k. k. Postdirection (I. Postgasse 10), deren Wirkungskreis sich aber nicht bloß auf das Gemeindegebiet, sondern auch auf dessen Umgebung erstreckt. Der Postdirection unterstanden Ende 1875 für die innere Stadt das Hauptpostamt mit 14 Amtsabtheilungen und 7 Filialpostämter, 13 Postämter in den Vorstadtbezirken und 6 Bahnhofpostämter.

Für den telegraphischen Verkehr²⁾ bestehen in Wien eine k. k. Centralstation (I. Börsenplatz 10) und eine Telegraphenstation in der Hofburg (I. Hofburg), welche letztere jedoch ausschließlich für den Verkehr des kaiserlichen Hofes bestimmt ist. Seit der Einführung der pneumatischen Post im J. 1873 wurden die in den Vorstadtbezirken bestandenen Telegraphen-

¹⁾ Ueber die Entwicklung des Postwesens in Dösterreich vergl. J. Bartl: Vorträge über den technischen und administrativen Postdienst in Dösterreich. Wien 1876. 2. Aufl. S. 16.

²⁾ Die ersten Versuche mit der Anwendung des electrischen Telegraphen fallen in das J. 1846 durch Herstellung einer Probekleitung aus Kupferdraht zwischen Wien und Floridsdorf. 1847 wurde die erste Telegraphenlinie von Wien über Landenburg nach Brünn gebaut. R. Freiherr v. Czörnig: Dösterreich's Neugestaltung. Stuttgart 1858. S. 450.

Stationen aufgelassen und pneumatische Stationen, welche theilweise mit den Postämtern in Verbindung stehen, errichtet, von denen telegraphische und schriftliche Correspondenzen zur Centralstation befördert werden. Ende 1875 gab es im Gemeindegebiete 10 pneumatische Stationen und 4 Depeschen-Aufgabsämter (Postämter).

Im J. 1868 bildete sich hier auch eine Privattelegraphen-Gesellschaft zum Zwecke der Vermittlung von Telegrammen innerhalb des Gemeindegebietes, dann zwischen dem letzteren und den Vororten und zur Uebernahme von Depeschen für den Staatstelegraphen. Ende 1875 hatte diese Gesellschaft im Gemeindegebiete 36 Stationen.

Ende 1875 mündeten in Wien die Linien der folgenden sechs Eisenbahnen¹⁾ ein:
1. Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Bahnhof: II. Nordbahnstraße 3). Der Bau derselben begann 1837 und wurde in den Hauptlinien 1855 vollendet. Die Eröffnung der ersten Strecke von Floridsdorf bis Deutsch-Wagram fand am 23. November 1837 statt.

2. Die k. k. priv. Staatseisenbahn (Bahnhof: X. vor der Belvederelinie). Von dieser Bahn wurde die nördliche 1845—1851, die südöstliche 1847—1858 und die Neu-Szönyer 1846 bis 1856 streckenweise erbaut. Eine selbständige directe Verbindung mit Wien hatte die k. k. Staatseisenbahngesellschaft früher nur bezüglich ihrer Flügel Wien-Bruck a. d. Leitha und Wien-Kaab-Szöny. Die Linie Wien-Bruck wurde am 12. Septbr. 1846 eröffnet. Erst seit dem Bau des Verbindungsflügels über Stadlau-Marchegg-Laa und der Eröffnung dieser Strecke im Jahre 1870 mündet auch diese Bahn mit all' ihren Linien directe in Wien ein.

3. Die Südbahn (Personenbahnhof: X. Südbahnstraße — Frachtenbahnhof vor der Matzleinsdorferlinie). Der Bau dieser Bahn begann im J. 1841; die Hauptlinie wurde 1842 bis Gloggnitz, 1844—1849 von Märzschlag bis Laibach, 1854 über den Semmering, 1856 von Laibach bis Adelsberg und 1857 bis Triest geführt. Eröffnet wurden die Strecke: Baden-Neustadt am 15. Mai 1841, Baden-Medling am 29. Mai 1841, Wien-Medling am 20. Juni 1841, der Flügel nach Laxenburg am 28. September 1835 und die Linie Wien-Triest am 27. Juli 1837. Wien-Pottendorf (in der Verwaltung der Südbahn) Mai 1874.

4. Kaiserin Elisabeth (West-) Bahn (vor der Mariahilferlinie). Der Bau wurde im J. 1856 begonnen und 1860 bis Salzburg geführt. Die Eröffnung der Strecke Wien-Linz fand am 15. Septbr. 1858, Linz-Lambach am 1. Septbr. 1859, Lambach-Frankenmarkt am 1. März 1860 und Wien-Salzburg am 1. August 1860 statt. Zur Verbindung der Westbahn mit der Südbahn wurde ein Flügel von Penzing nach Hezendorf erbaut und derselbe am 6. Jänner 1861 eröffnet.

5. Kaiser Franz Josef-Bahn (Alserbachstraße). Beginn des Baues: Herbst 1866 und zwar mit dem Baue der Strecke Pilsen-Budweis. Im Herbst 1867 wurden die Strecken Budweis-Eggenburg und Eggenburg-Wien und im J. 1869 die Strecke Pilsen-Prag in Angriff genommen. Ende 1871 war die Hauptlinie bis Prag vollendet. Es wurde eröffnet: die Bahn von Wien nach Eggenburg am 23. Juni 1870 und von Eggenburg nach Prag am 14. Dezbr. 1871 und der Flügel Abtsdorf-Krems am 10. Jänner 1871.

6. Nordwestbahn (Nordwestbahnstraße). Der Bau dieser Bahn begann im J. 1868 auf der Strecke Kolin-Zenitau; die Hauptlinie wurde im J. 1872 vollendet. Am 1. Juni 1872 fand die Eröffnung der ganzen Linie Wien-Kolin statt. Im J. 1870 erwarb die Gesellschaft von der Nordbahn das Eigentum des Flügels Jedlersee-Stoderau.

Zur Verbindung der sechs in Wien einmündenden Bahnen bestehen drei Verbindungsbahnen. Die erste, 1857 vollendet, führt vom Nordbahnhofe aus längs des Praters bis zum Donaukanal und, denselben übersehend, im Bezirke Landstraße durch die obere Viaduct-, Invaliden- und Bahngasse zum Staats- und Südbahnhofe. Die zweite Verbindungsbahn zweigt von der Station

¹⁾ Zur Geschichte der Anlage und des ganzen Reges der in Wien einmündenden Bahnen sind zu vergleichen: E. Freiherr v. Czörnig, Oesterreich's Neugestaltung. Stuttgart 1858. S. 365. — Ignaz Roth, Oesterr. Eisenbahn-Jahrbuch. Wien 1868—1875. I.—VIII. Jahrg.

Benzing der Westbahn nach Hengendorf und eine dritte von Hengendorf zum rechten Ufer des regulierten Donauströmes ab. Zur Aufnahme und Weiterbeförderung der Frachten der Schiffe des Donauströmes ist auch der Bau einer Donau-Uferbahn auf Staatskosten im Werke.

Die Verbindung mit den Reichs- und Landstraßen des flachen Landes stellen folgende Hauptstraßen her:

Die Lastenstraße in ihrer ganzen Ausdehnung, dann im I. Bez.: Herrngasse, Quaistraße, Schottenthorstraße, Burgthorstraße, Kärntnerstraße, Wollzeile, Wipplingerstraße, Rothenthurmstraße; II. Bez.: Taborstraße, obere Augartenstraße, Praterstraße, Franzensbrückenstraße; III. Bez.: Weißgärberstraße, Erdbergerstraße, Landstraßen-Hauptstraße, Rennweg; IV. Bez.: Feugasse, Favoritenstraße, Wiedener-Hauptstraße, Margaretner-Hauptstraße, Oedenburgerstraße; V. Bez.: Magleinsdorferstraße, Triester-Straße; VI. Bez.: Gumpendorferstraße, Meidingerstraße, Mariahilferstraße; VII. Bez.: Westbahnstraße, Lerchenfelderstraße; IX. Bez.: Währingerstraße, Alserbachstraße.

Den Güterverkehr auf diesen Landstraßen zu den Bahnhöfen und auf das flache Land vermittelten Ende 1875 25 Commercialgüterbeförderer, 30 Großfuhrleute und 567 Kleinfuhrleute und Frächter. Ueber den Umfang ihres Geschäftsbetriebes liegen keine statistischen Daten vor.

Für den localen Personenverkehr¹⁾ bestehen verschiedene Gattungen von Fuhrwerk, und zwar: Pferdebahnen, Omnibus, Fiaker, Einspänner, Stadtlohnkutscher und Linienzeiselwägen.

Die Pferdebahn (Tramway), das in jüngster Zeit geschaffene Verkehrsmittel, trat im J. 1865 mit der Eröffnung der Linie: Schottenring-Hernals ins Leben, welche im J. 1866 bis Dornbach verlängert wurde. Von den übrigen bis Ende 1875 bestandenen Linien wurden eröffnet: 30. Juni 1868: Schottenring-Ringstraße-Praterstern-Bäder; 19. October 1869: Ringstraße-Döbling; 8. Juni 1869: Schottenring-Franz Josefs-Quai-Aspernbrücke; am 3. Juni 1870: Burgring-Mariahilferstraße-Piezing; 4. März 1873: Radezkybrücke-Löwengasse-Sophienbrücke; 2. Mai 1873: Alserstraße-Wallensteinstraße-Praterstern; 30. Mai 1873: Schwarzenbergplatz-Südbahn-Himbergerstraße; 21. Juli 1873: Schwarzenbergplatz-Rennweg; 31. October 1873: Favoritenstraße-Magleinsdorferstraße; 24. August 1874: Stubenring-Landstraße. Auf sämtlichen Routen verkehrten Ende 1875 524 Waggons.

Omnibusse standen Ende 1875 852, Fiaker 1149, Einspänner 1283, Stadtlohnwägen 179 und Linienzeiselwägen 203 im Betriebe.

Den Boten- und Nachrichtendienst besorgten im J. 1875 vier Gattungen von Dienstmännern, nämlich: Express, Commissionäre, Stadtcourier und Stadträger in der Gesamtzahl von beiläufig 4000 Personen.

Schiffahrt.²⁾ Den wichtigsten und bedeutendsten Schiffahrtsverkehr auf der Donau vermittelt die erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, gegründet 1830, welche den Fluß von Donauwörth (resp. Regensburg) bis Sulina in einer Länge von 344 $\frac{1}{2}$ Mln. befährt. Nebst dieser Gesellschaft besteht noch eine zweite Dampfschiffahrts-Unternehmung der Wiener Schiffmeister-Compagnie, welche jedoch von Wien aus nur thalauwärts verkehrt. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft verfügte im Jahre 1874 über 179 Dampfboote und 655 Schleppschiffe. Die Zahl der nach Wien gekommenen Rudersfahrzeuge belief sich auf 11.770. Ueber den Betriebsumfang der Wiener Schiffmeister-Compagnie liegen keine statistischen Daten vor.

Eine zweite Wasserstraße ist der Wien-Neustädter-Schiffahrts-Canal, welcher eine Länge von 8 $\frac{1}{8}$ Meilen hat und sich von Pötsching bei Wr.-Neustadt bis Simmering erstreckt.

¹⁾ E. Felder, die Gemeindeverwaltung der Stadt Wien 1867—1870 und 1871—1873. Wien 1871 und 1874.

²⁾ Dr. J. Winkler, Der Wiener Donauhandel im II. Jahrg. der Statistischen Monatshefte. 1. Heft. Wien 1876. S. 1.