

30 Jahre Wiener Straßenbahn.

Die neue Pferdeisenbahn in Wien. Die erste Franz Josefs-Pferdeisenbahn in Wien ist seit dem 4. Oktober 1865 in vollem Gange. Nachdem bereits am 2. abends eine Probefahrt stattgefunden hatte und glücklich abgelaufen war, setzte sich am erstgenannten Tage nachmittags um 2 Uhr der aussichts festlich dekorierten Wagen bestehende Eröffnungszug vom Schottenring aus zur Fahrt nach Dornbach in Bewegung. Vom frühen Morgen an schon umlagerte eine kunte Menschenmenge den in Schmuck von Wappen, Wimpeln und Laubgewinden glänzenden Pavillon vor dem Schottentor, die sich von Minute zu Minute vergrößerte, je näher der Zeitpunkt der Eröffnung kam. Endlich erschienen der Statthalter Graf Chorinsky, die Gemeinde- und Magistratsräte, Vertreter der Presse und andere geladene Gäste, worauf das lang erwartete Sensationsereignis vor sich gehen konnte. Die Pferde setzten sich in Trab und fort ging es, bei Hernalis und Ottakring vorbei, deren Bewohner gleichfalls in Scharen herbeieilten, den vorübergehenden Zug neugierig anzustarren. Beim „Roten Kreuz“ wurde der Zug mit Musik empfangen, die Ankommenen stiegen aus und versammelten sich in der sehr reich und geschmackvoll ausgeschmückten Wagenhalle, die zum Festsaal umgestaltet war. Das hier stattfindende Bankett währte mehrere Stunden und war reichlich mit leuchtenden Toasten gewürzt. Die nach besondeter Feier erfolgende Rückfahrt ging sehr schnell von statten, in 15 Minuten besaßen sich die Festteilnehmer wieder am Schottenring, während man zur Hin- fahrt 25 Minuten gebraucht hatte.

Das Unternehmen der „Wiener Tramway-Gesellschaft“ erfreut sich beim Publikum eines großen Anklanges und starken Zuspruches, es wird nicht nur als ein neues und angenehmes Verkehrsmittel, sondern geradezu als eine Volksbelustigung betrachtet. Der Andrang war gleich in den ersten Tagen so groß, daß demselben durchaus nicht genügt werden konnte, am schlimmsten aber ging es am darauffolgenden Sonntag her.

Da gab es eine echte Wiener „Hetz“. Schon früh kamen die Menschen karawansenartig gezogen und verkündeten somit den Beamten der Pferde- bahn einen heißen Tag; bis 12 Uhr mittags waren bereits 2000 Menschen expediert. Am Nachmittag aber vermehrte sich das Drängen und Wagen er Menge, die bald einem wahrnehmbaren Knäuel glich und um 2 Uhr zählten wohl 15.000 Menschen am Schottenring, die einen Anflug mit er Pferdebahn beabsichtigten.

Die Szenen, welche sich dem Zuschauer jedesmal beim Abgang eines ges nach Dornbach darbieten, waren unbeschreiblich. Wie eine urmflut wälzten sich die Massen heran, denen sich die herbeigezo- men Polizisten vergeblich entgegenwarfen. Da die Türen der Coupés ste ein heißer Kampf, der traurige Spuren in zerrissenen Kleidern,

zerfetzten Kniehosen und zertrümmerten Hüten hinterließ. Dazwischen tonte wildes Gekohle, durchdringendes Schreien weiblicher Stimmen, Schimpfen oder Singen der „Wiener Fruchteln“, die sichder unglücklichs- ten Mäoer und Kriegelisten bedienten, um einen Platz zu erringen; manche schwächliche Jünglingsgestalt suchte mit mehr oder weniger Glück durch die herabgelassenen Fenster der Wagons einzudringen, aber Tausende der Fahrlustigen mußten unverrichteter Sache wieder heimziehen. Leider ereigneten sich im Laufe des Nachmittages eine Menge von Unfällen, entweder durch Ueberladung des Wagen, oder durch Zusammenstoß mit anderen Fuhrwerken, deren Führer ein solches Ereignis oft mit Willen herbeiführten, da die Wiener Kutscher, Unternehmer von Omnibusfahrten u.s.w. der Pferdebahn nicht gerade hold sind. Indessen soll eine regelrechte Fahr- und Passagiers- ordnung sowie erhöhte Wachsamkeit der Polizei diesen Uebelständen ein Ziel gesetzt haben.

So berichtet eine Zeitschrift aus jenen Tagen. Und was/mittlere ist weile aus dieser Unternehmung der Herren C. Schaeck - Jaquet & Comp. aus Genf geworden! Ein städtisches Unternehmen, das größte der Gemeinde Wien, das den allgemeinen Verkehr der Zweimillionenstadt fast ausschließlich beherrscht und ohne das ihre heutige Ausdehnung und wirtschaftliche Höhe nicht denkbar wäre.

Einige Umriss skizzen die Entwicklung dieses Unternehmens kurz darstellen.

Im Besitz einer eigenen Konzession seit dem 20. August 1865 hatten Carl Schaeck-Jaquet zusammen mit Adolf Schaeck und Gabriel Grafen Diconati im Jahre 1866 die Wiener Tramway-Gesellschaft gebildet und aus jener ersten, nicht ganz vier Kilometer langen eingleisigen Bahn im Laufe der folgenden Jahre mehrere andere Linien, wie über die Jägerzeile (heutige Praterstraße), vom Schottenring zur Haidhofers- Linie und nach Fenzing, ferner zur Südbahn und über den Rennweg erbaut und in Betrieb gesetzt. Die außergewöhnlichen Befugnisse, die den Unternehmern mit Allerhöchster Entscheidung vom 8. März 1867 zugestanden worden waren, mußten wegen der Einschränkung der Rechte der Gemeinde in Bezug auf die Verwaltung des öffentlichen Quies unfahrbar zu Weibungen führen. Und in der Tat sind die beiden ersten Jahrzehnte des Bestandes des Unternehmens ein fast ununter- brochener Kampf um die Vorherrschaft auf der Straße, bis am 12. Juni 1885 der Verwaltungsgerichtshof die Streitfrage endgültig zu Gunsten der Gemeinde entschied. Der in diesem Erkenntnis aus- gesprochenen Rechtssatz, daß die Gemeinde die Bedingungen der Straßenbenützung selbst und allein festzusetzen habe, ist später in den Kleinbahngesetzen zum Ausdruck gekommen und hat in dieser Gestalt sehr große Bedeutung für alle Gemeinden und Straßenver- waltungen Oesterreichs erlangt.

Die Tramway-Gesellschaft hatte sich jedoch inzwischen unter der Präsidentschaft einflussreicher Persönlichkeiten dank einer

außerordentlich vorsichtigen Leitung der Generaldirektoren zu einm- reichen und bedeutenden Unternehmen entwickelt, doch kann ihr der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie den mit der Entwicklung und dichterem Besiedlung des Stadtgebietes steigenden Verkehrsbe- dürfnissen nur zögernd und in stetem Streit mit Staats- und Gemeinde- behörden nachkam. Jede neue Linie, jede Verbesserung des Fahrplanes, jede Tarifänderung zu Gunsten der Bevölkerung mußte die städtische Verwaltung ihr mühsam abringen. Infolge ihrer ausschließlichen Berechtigung konnte sich auch kein zweites Unternehmen von derselben Art durchsetzen.

So war die im Jahre 1872 gegründete Neue Wiener Tramway- Gesellschaft nahezu ganz auf die äußersten Vororte angewiesen und von dem lebhaften nutzbringenden innerstädtischen Verkehr so gut wie aus- geschaltet. Hingegen war die Gesellschaft in kaufmännischer wie in technischer Beziehung vortrefflich verwaltet. Wenn uns heute auch die ersten Anlagen etwas einfach ansahen, so waren sie doch für ihre Zeit sehr gediegen. Die zuerst verwendeten sogenann- ten Imperialwagen mit offenen Dachsitzen haben sich aus verschiede- nen Gründen nicht als zweckmäßig erwiesen. Zu Anfang mit zwei Pferde paaren bespannt, mußten sie aber schon im 1870 den einfachen Wagen mit zwei Pferden oder dem kleinen einspännigen Wagen weichen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 8 bis 8 1/2 km in der Stunde. Das Pferdmaterial war anerkannt vorzüglich, auf seine sorgfältige Pflege wurde das größte Gewicht gelegt. Hingegen hatte das Personal eine außerordentlich lange Dienstatleistung, anfänglich 16, mitunter bis zu 18 Stunden im Tag. Später sank die durchschnittliche Arbeits- zeit auf 14 1/4 Stunden, davon 11 3/4 Stunden reiner Wagensdienst. Der mittlere durchschnittliche Jahresverdienst belief sich auf etwa 500 Gulden, in den Neunzigerjahren auf rund 1200 Gulden Kronen.

Bei den geschäftlichen Grundsätzen, die ein so inmitten der Bevölkerung stehendes Unternehmen deren Verkehrsbedürfnissen gegen- überbeobachtete, braucht es nicht Wunder zu nehmen, daß eine allge- meine Unzufriedenheit um sich griff und auch Bewegungen unter den eigenen Angestellten sich bemerkbar machten. Der große Arbeiter- ausstand im Jahre 1897 hat wohl den Hauptstoß geboten, daß die Behörden sich mit einer Aenderung in der grundsätzlichen Behand- lung der Verkehrsfrage befaßten und im Schoße der Gemeindevertre- tung der Ruf nach Verstädtlichung laut wurde. Die Tatkraft des Bürgermeisters Dr. Lueger führte sehr bald den maßgebenden Wechsel herbei. Schon im März 1899 wurde die Gemeinde Wien Konzessionärin des Bahnnetzes der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Mächtig gefördert wurde der Wandel durch den ungeheuren Aufschwung, der die Technik ein der Erzeugung und Verwertung der neuen Betriebskraft, der Elektrizität, genommen hatte. Der Betrieb mittels Dampfkraft, den die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft vorm. Kraus & Comp. auf einigen wenigen Linien eingeführt hatten, war

verhältnismäßig kostspielig und doch nicht genügend leistungsfähig um erfolgreich den Wettbewerb aufnehmen zu können. So kam es in jenem Jahre zur Gründung der Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien. Sie hatte die Umwandlung des rund 80 km langen Bahnnetzes der Wiener Tramway-Gesellschaft auf elek- trische Einrichtung zu besorgen und den Betrieb im Sinne der neuen Konzession vom 24. März 1899 für die Gemeinde Wien zu führen. Doch schon bald zeigte sich auch hier der Widerstreit in den geschäftli- chen Zielen einer privaten Unternehmung und den Richtlinien der öffentlichen Verwaltung, der die Befriedigung von Bedürfnissen der Allgemeinheit oberstes Grundgesetz ist. Am 1. Jänner 1902 erwarb also die Gemeinde den ganzen Besitz der Bau- und Betriebs-Gesell- schaft um rund 52 Millionen Kronen und betraute die Siemens & Halske A.G. mit dem weiteren Ausbau gegen ein Entgelt von 39 1/2 Millionen sowie mit der Führung des Betriebes auf die Dauer der Bauarbeiten, längstens aber bis Ende 1903. Noch im selben Monat wurde die Firma Gemeinde Wien - städtische Straßenbahnen im Handels- register eingetragen. Daneben wurden Verhandlungen wegen Einlösung der Neuen Wiener Tramway gepflogen, die im Mai 1902 um 15,6 Millio- nen Kronen eingelöst und durch die Oesterreichischen Schuckert-Werke auf elektrischen Betrieb umgebaut wurde. Die Vereinigung der beiden Unternehmungen in der Hand der Gemeinde brachte es notwendig mit sich, daß auch der Betrieb einheitlich geführt werden mußte, weil die Ansprüche der Bevölkerung auf ein zeitgemäßes Verkehrsmittel eine Verschiedenheit der Tarife nicht duldeten und auch eine gleichmäßige Behandlung der Angestellten eintreten mußte. Der billige Frühtarif, den die Gemeindevertretung als die wichtigste Begün- stigung der arbeitenden Einwohnerschaft bot, stellte sich für die Betriebsberechnung als sehr verlustbringend dar. Auch die Zuwendun- gen an die Bediensteten hien belasteten die betriebsführenden Unter- nehmungen derart, daß sie sich zum vorzeitigen Rücktritt entschlos- sen. Die Gemeinde war also in der Lage, am 1. Juli 1903 mit der Be- triebsführung auf eigene Rechnung zu beginnen. Damit war auch die Möglichkeit gegeben, in viel weiterem Maße als bisher das Verkehrs- mittel für großstädtische Verwaltungszwecke nutzbar zu machen.

Auf lange Zeit ertraglose Linien, weit über das dicht bewohnte Stadtgebiet hinaus, wurden neu gebaut, um der Besiedlung neue Gebiete zu erschließen. Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 10, dann 10 1/2 und zuletzt auf 11,8 km bewirkte eine vollständige Umwälzung in den Wohnungsverhältnissen und das Entstehen neuer Bezirksteile. Die stete Beobachtung aller Neues- rungen der Technik in Bezug auf Gleisbau und Wagenbau sowie gewis- senhaftes Studium der Verkehrsbedürfnisse hat ein ununterbrochenes, mitunter sprunghaftes Fortschreiten in der Entwicklung des Unter- nehmens bewirkt. Zu Anfang 1903 noch 132,5, mit der Neuen Wiener Tramway 170,5 km lang, ist das Netz auf rund 270 km Länge

angewachsen. Etwa 1500 Trieb- und 1600 Anhängewagen mit 65.000 Sitz- und 58.000 Stehplätzen sind im Betriebe nebst einer großen Zahl Hilfsfahrzeuge, zumeist mit eigenen Kraftantrieb. Die vielerlei Wagentypen, insbesondere jene mit geteilten Ein- und Ausstieg und verglasten Plattformen haben von Wien aus den Anstoß zu wesentlichen Fortschritten im Waggonbau gegeben.

Der Dampfbetrieb auf den Linien Kagran - Gr. Enzersdorf und Mauer - Mödling der 1907/8 verstaatlichten Dampftramway vormals Kraus & Comp. ist von untergeordneter Bedeutung, nachdem die wichtigen Verbindungen mit dem 21. Bezirk und im 13. Bezirk schon 1908 und 1909 elektrisch ausgestattet wurden. Ganz entlegene Bezirksteile, wie Kaiser Ebersdorf, Leopoldau und Salmansdorf wurden mit Kraftstellwagen an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Mittlerweile hat Kaiser Ebersdorf eine eigene Straßenbahn erhalten und eine Linie nach Leopoldau ist augenblicklich im Bau begriffen.

Die Fahrtleistung ist von 116.000 Wagenkilometern im Tagesdurchschnitt des Jahres 1903 auf rund 260.000 Kilometer täglich gestiegen, insgesamt also um 120 %, die Zahl der beförderten Personen von 158 Millionen auf 333 Millionen, demnach etwas mehr als das Doppelte und täglich nahezu eine Million Menschen. Der Dreiwagenzug mit einem Fassungsvermögen von 120 bis 150 Menschen ist eine gewöhnliche Erscheinung geworden. Die weitere Steigerung der Beförderungsmöglichkeit durch stockhohe Wagen steht unmittelbar bevor. Mit dem Wachsen des Verkehrs und der Vermehrung des Fahrzeuges hält der Bau neuer Bahnhöfe, sowie die Erweiterung und völlige Umgestaltung bereits bestandener Bahnhöfe gleichen Schritt. Die Wohnungsfrage, die im letzten Jahrzehnt sich zu einer die Allgemeinheit bewegenden Bedeutung zugespitzt hat, hat der Gemeindeverwaltung Anlaß gegeben, daß neben großen Verwaltungsgebäuden mit zahlreichen Wohnungen für die daselbst beschäftigten Angestellten umfangreiche Bedienstetenwohnhäuser und in den letzten Jahren ganze Wohnhausgruppen errichtet wurden. Insgesamt stehen den Angestellten rund 6600 Wohnungen in eigenen Häusern des Unternehmens und dessen Pensionskasse zur Verfügung. Der Kostenaufwand dafür beläuft sich auf etwa 20 Millionen Kronen. Die Wohnungen sind in gesundheitlicher Beziehung nach allen Richtungen entsprechend ausgestattet, die Häuser selbst mit Badeanlagen und Spielplätzen versehen. Besonders die jüngsten, unter dem derzeitigen Bürgermeister erbauten Bedienstetenwohnhäuser kennzeichnen ein Hauch wohnlicher Schönheit, der die kühle Zweckmäßigkeit moderner Kleinwohnungshäuser wohlthuend durchwärm.

Dies gilt vor allem von dem Erholungsheim, das über Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner im Jahre 1913 den von Krankheit genesenen Straßenbahnbediensteten aus einem ehemaligen Herrschaftssitze in Deutsch-Altenburg geschaffen wurde.

Die Fürsorge für die Angestellten, deren Zahl sich seit der

Verstaatlichung gleichfalls verdoppelt hat und über 12.000 beträgt, erstreckt sich auf die Schaffung einer Alters- und Invaliditätsversorgung, die eine 35, zum großen Teile sogar schon eine bloß 30 jährige Dienstzeit zur Grundlage hat und Ruhebesüge bis zur vollen Höhe des Gehaltes und Wohnungsgeldes gewährleistet. Den Zeiten des ersten Betriebes waren begreiflicherweise derartige Einrichtungen ebensowenig wie die Kranken- und Unfallfürsorge, die für die Straßenbahner sehr weit über das gesetzliche Ausmaß reichen, vollständig fremd. Heute verfügen bloß die beiden Ruhegehaltklassen der Beamten und der übrigen Angestellten über ein Vermögen von zusammen mehr als 21 Millionen Kronen. Die Unfallfürsorge hat die Gemeinde in eigener Rechnung ausgestattet. Streitigkeiten, wie sie früher zu Zeiten des privaten Betriebes die Versicherungsgesellschaften angesetzt beschäftigt hatten, sind selten geworden. Auch die Sicherheit der Fahrgäste und Fußgänger ist erheblich gestiegen, als technische Neuerungen, wie der selbsttätige Fangkorb und die Sandstreuvorrichtung binnen kurzem allgemein eingeführt worden sind. Zu den Einrichtungen, die jenem Zweck dienen, zählt auch die Anlage der unterirdischen Gänge mit allem Zubehör vor dem Zentralfriedhof, wenn der Gräberbesuch zu Allerheiligen und Allerseelen anfangs November ganz Wien in Bewegung setzt und die größten Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn stellt. Seit Jahren bildet auch der Verkehr eine Glanzleistung des technischen Betriebes, die allgemein anerkannt wird. Sie wird verständlich, wenn man sich vorstellt, daß in einer Stunde während der stärksten Zeit fast 30.000 Menschen in einer Richtung befördert werden.

Der Aufwand für das Unternehmen ist natürlich auch nicht gering. Während noch im Jahre 1903 rund 126 Millionen Kronen festgelegt waren, ist das Anlagevermögen jetzt auf 194 Millionen Kronen gestiegen. Wenn wir noch zum Schlusse erwähnen, daß vom reinen Ueberschuß seit 1903 rund 26 Millionen Kronen in den Säckel der Gemeinde für Zwecke der städtischen Verwaltung geflossen sind, so kann es nur eine Stimme geben, daß auch in diesem Punkte die Verstaatlichung die einzig richtige Lösung der für die Bewohnerschaft so wichtigen Frage des Massenverkehrs gewesen ist.

Weit über den Interessenkreis der Stadt Wien und ihrer Bevölkerung hinaus erwies sich der Segen der Verstaatlichung gerade in der schweren Zeit, in die das Jubiläum der Wiener Straßenbahnen fällt. Dem keine private Verwaltung hätte sich zu den großen Opfern entschließen können, welche das Straßenbahn-Unternehmen in diesen Kriegerunden für die Familien seiner zu Waffendienste berufenen Angestellten bringt.

Dr. Weiskirchner, der seinerzeit als erster Beamter der Stadt Wien an den Sorgen und Mühen der Verstaatlichung teilgenommen hat, wußte auch als Kriegsbürgermeister das städtische Verkehrsmittel

seiner Fürsorge für die Bevölkerung dienstbar zu machen, indem er es zur Beförderung von Kohle und Lebensmitteln verwendete.

Der weite Blick, die Großzügigkeit und Zielsicherheit, welche die Gemeindepolitik während des Weltkrieges kennzeichnen, berechtigen zu der Hoffnung, daß das Jubiläum der Wiener Straßenbahnen mag es auch als beachtenswerter Merkmal zu einem Rückblicke einladen, doch keinen Ruhepunkt in ihrer Entwicklung bilden wird.

Fürsorge-Zentralstelle im Rathaus. Der Bürgermeister hat folgenden Aufruf erlassen:

Mitbürger!

Als der Krieg begonnen hatte und im Rathaus die Zentralstelle der Fürsorge für die Angehörigen der Einberufenen und für die durch den Krieg in Not Geratenen in Wien und Niederösterreich ihre Tätigkeit aufnahm, brachten alle Kreise der Bevölkerung ihr Scherflein für die Opfer des Krieges dar und wetteiferten in den Bestreben, den Bedrängten nach ihren Mitteln zu helfen.

Es war eine herrliche Betätigung der Nächstenliebe die so manche Träne trocken und so manches Elend lindern konnte.

Aber der Krieg dauert weiter und die Mittel der Zentralstelle neigen sich dem Ende zu.

Darum wenden wir uns ein zweitesmal an den Opfersinn der Bevölkerung mit der Bitte, der Fürsorge-Zentralstelle zu gedenken und ihr durch Geldspenden und Liebesgaben die Fortsetzung ihrer regenreichen Wirksamkeit im gleichen Ausmaße zu ermöglichen.

Die Hilfsaktivität der Zentralstelle umfaßt drei Gebiete: die Zuwendung einmaliger und laufender Geldunterstützungen, Naturalunterstützungen (Auspeisung, Lebensmittelverteilung und Beteiligung mit Kleidungsstücken), Vermittlung von Arbeitsposten, insbesondere Arbeitsbeschaffung für erwerbslose Frauen an den Strick- und Nähstuben.

Spenden werden im Präsidialbüro der Stadt Wien und in den Kanzleien der Bezirksvorsteher sowie im Wege des Postsparkassenkonto Nr. 149.600 entgegengenommen und die Namen der Spender im Amtsblatte der Stadt Wien verlautbart.

Unterzeichnet sind Statthalter Dr. Freiherr von Bienerth, Landmarschall Prinz Liechtenstein und Bürgermeister Dr. Weiskirchner.

Zur Gründung des deutsch-österreichischen Städtetages. Der Präsident des ungarischen Städtetages Bürgermeister Dr. Barczy hat an den Bürgermeister Dr. Weiskirchner nachstehendes Telegramm gerichtet: „Mit aufrichtiger Freude begrüßen wir die Gründung des deutsch-österreichischen Städtetages, in welchem wir die Voraussetzung verwirklicht sehen zu einem Zusammenwirken unserer Städte und den Städten Oesterreichs in den Fragen des Städtelebens und zu dem schon vor dem Kriege angebahnten Zusammenschluß mit dem

deutschen Städtetage.“

Bürgermeister Dr. Weiskirchner erwiderte mit folgendem Schreiben: „Mit aufrichtiger Freude und Genugtuung habe ich den Ausdruck der Sympathie empfangen, deren Sie, hochverehrter Herr Bürgermeister die neugegründete deutsch-österreichische Städtevereinigung namens des ungarischen Städtetages auf telegraphischem Wege versicherten. Ihre Kundgebung schätze ich als eine neuerliche Bekräftigung des festen Willens, durch einen Zusammenschluß unserer Städte jene Voraussetzungen zu schaffen, welche zu einer gedeihlichen Entwicklung unseres Städtelebens erforderlich sind. Was in eiserner Zeit sich bewährte und härtete, wird halten und unseren Bestrebungen zum Wohle unserer Mitbürger eine feste Grundlage bilden. So dürfen wir mit Zuversicht hoffen, daß unsere Städte im engen Anschlusse an die Städte unseres deutschen Bundesgenossen einer gesicherten Zukunft entgegengehen und ihre Kulturarbeit vom ersehnten Erfolge gekrönt werde.“

Aus dem Rathaus. Der Stadtrat hält in der kommenden Woche am Donnerstag vor- und nachmittag und Freitag vormittag Sitzungen ab. Bürgermeister, Gemeinderat und die Spitzen des Magistrates werden am 4. Oktober, dem Namensfeste des Kaisers, dem in der Stefanskirche stattfindenden feierlichen Hochamt beiwohnen.

Buttermittelabgabe durch die Gemeinde Wien. Heute wurde neuerlich mit der Abgabe von Kraftfutter an Pferdebesitzer des Wiener Gemeindegebietes begonnen. Die Abgabe erfolgt wie bisher in den Magazinen der Firmen Gebrüder Gibian und Sigmund Kaufmann auf dem Lagerplatze der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft am Praterkai zum Preise von 32 K für 100 kg exklusive Sack, sowie bei in Wiener Bezirken eingerichteten Hafer-, Heu- und Strohhandlern zum Preise von höchstens 33 Kronen per 100 kg exklusive Sack. Die Händler haben sich behufs Ausfolgung der Bezugsanweisungen bei der Magistratsdirektion (Lebensmitteleinkaufsam) während der gewöhnlichen Amtsstunden zu melden. Die Bedingungen liegen dort zur Einsicht auf. Pferdebesitzer bedürfen zum Bezuge keiner besonderen Anweisung.

Kirchenmusik. In der Pfarrkirche Gersthof am Sonntag, den 3. Oktober halb 10 Uhr vormittags: Asperges 4 stimmig von Habert, Introitus und Communio-Choral, Messe in D Moll von Horak, Graduale: O mi Deus von Weinzierl, Offertorium: Entende von Schubert, Te Deum von Jos. Haydn, Tantum ergo von Führer.

4/10 2
1

Die Gesundheitsverhältnisse Wiens. In der letzten Sitzung der städtischen Amts- und Anstaltsärzte erstattete Obersanitätsrat Oberstadtphysikus Dr. Böhm den Sanitätshauptbericht über die Gesundheitsverhältnisse der Stadt Wien im August 1. J. Der Krankenstand und die Sterblichkeit haben gegen den Vormonat eine Verminderung erfahren. In die armenärztliche Behandlung sind 9403 Fälle gegen 9535 im Vormonate und 8763 im August des Vorjahres zugewachsen. Auf die entzündlichen Krankheiten der Atmungorgane entfielen 1723, auf jene der Verdauungsorgane 1902, auf Lungentuberkulose und Skrophulose 503 Fälle. In den öffentlichen und privaten Krankenanstalten wurden im Berichtmonate 14034 Zivilpersonen gegen 14.236 im Vormonate und gegen 12.718 im August des Vorjahres behandelt. Die Infektionskrankheiten haben gegen den Vormonat einen Rückgang erfahren, der umso erfreulicher ist, als daran auch die schweren Seuchen, wie Blattern, Cholera und Flecktyphus beteiligt waren. Von allen Infektionskrankheiten wurden aus der Zivilbevölkerung 798 Fälle gegen 817 im Vormonate und 549 im August des Vorjahres gemeldet. Ueber Militärpersonen liefen 305 gegen 365 Anzeigen des Vormonates ein. Aus der Zivilbevölkerung wurden gemeldet: An Scharlach 318, Diphtherie 289, Abdominaltyphus 86, Ruhr 28, Flecktyphus 3, Blattern 3, Varizellen 56 Fälle. Die Sterblichkeit war zwar geringer als im Vormonate, aber höher als der Durchschnitt der letzten vier Jahre. Es starben 2327 Zivil- und 361 Militärpersonen, zusammen 2688, gegen 2956 im Vormonate und 2228 im August des Vorjahres. An der Sterblichkeit war das männliche Geschlecht mit 56,77, das weibliche Geschlecht mit 43,23 % beteiligt. Im Berichtmonate wurden 33 gerichtliche und 74 sanitätspolizeiliche Obduktionen durchgeführt.

Kommunalsparkasse Döbling. Im September d. J. wurden von 895 Parteien K 269.535 eingelegt und von 904 Parteien K 243.228 behoben. Ende des Monats betrug der Einlagenstand K 10,852.535, der Stand der Hypothekendarlehen K 8,852.535.

Marktverlegung. Die auf Montag, den 1. und 15. November 1915 fallenden Rindermärkte werden marktordnungsgemäß auf Dienstag, den 2. und 16. November, bzw. die an diesen Tagen abzuhaltenden Schweinemärkte über Ermächtigung der n.-ö. Statthalterei auf Mittwoch, den 3. und 17. November 1915 verlegt.

 Geehrte Redaktion!

Die Rathaus Korrespondenz hat eine Rede des Bürgermeisters der Zensur vorgelegt, die voraussichtlich noch heute den Blättern zugeht.
