

XVII. Verkehrswesen.

1. Verkehrsmittel.

a. Lokomotiv-Eisenbahnen.

Die in der gegenwärtigen Berichtsperiode zur Ausführung gelangte und für den geschäftlichen Verkehr des städtischen Lagerhauses, sowie der übrigen industriellen und kommerziellen Etablissements am regulirten Donauströme höchst wichtige Donau-Uferbahn wurde bereits im Abschnitte über die Donauregulirung eingehend besprochen.

In Bezug auf die Ingerenz der Gemeinde bei den die Straßenverkehrsrücksichten betreffenden Verhandlungen sei nur noch erwähnt, daß die Gemeinde bei Gelegenheit der politischen Begehung der Bahnstrecke von der Stadlauerbrücke aufwärts die Bedingung gestellt hatte, es möge die Brigittenauerlände in ihrer ganzen Breite von 37.₈₃ Meter überbrückt werden, welche Forderung später darauf reduziert wurde, daß zwei Oeffnungen mit der halben Breite hergestellt werden sollten. Das k. k. Handelsministerium bestimmte jedoch die Breite des Durchlasses mit 15.₁₆ Meter, welches Maß auch beim Bau der Bahn eingehalten wurde.

Durch die Donauregulirung ist in der Strecke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn „Wien—Floridsdorf“ die über dem alten Donauströme bestandene hölzerne Brücke überflüssig geworden, daher die Direktion dieser Bahn bereits im Jahre 1876 das Projekt für die Herstellung der definitiven Trace im alten Donaubette, bestehend aus einem Erddamme mit einer 80 Meter breiten Oeffnung beiläufig im Mittel desselben, zur Vorlage brachte.

Die vom Gemeinderathe mit den Beschlüssen vom 26. Juli 1876 und 10. Juli 1877 angestrebten Zugeständnisse wegen seinerzeitiger Herstellung einer weiteren Dammoöffnung wurden vom Handelsministerium und sohin über eine neuerliche Vorstellung des Gemeinderathes auch vom Verwaltungsgerichtshofe abgelehnt. Gleichzeitig mit dieser Entscheidung wurde bemerkt, daß es, wenn in Zukunft eine neue Durchfahrt oder anderweitige Aenderung im Bahndamme aus Verkehrsrücksichten sich als nothwendig herausstellen sollte, Sache der Kommune Wien sein wird, seinerzeit diese Herstellung zu beanspruchen, über welches Einschreiten mit Rücksicht auf die zu jener Zeit bestehenden Thatfachen und rechtlichen Verhältnisse, sowie unter Anwendung der zur Zeit in Wirksamkeit stehenden gesetzlichen Bestimmungen gleichzeitig aber auch darüber zu entscheiden sein wird, wer die Kosten für diese Herstellung zu tragen habe.

Die technisch-polizeiliche Prüfung der neuen Bahn im Terrain des Donaustromes und die diesbezügliche Betriebseröffnung fand am 6. Oktober 1877 statt.

Bei der Herstellung des den Prater durchziehenden Dammes der k. k. Staats-eisenbahn wurden auf Verlangen der Kommune Wien außer den vier eisernen über bestehende Straßen führenden Ueberbrückungen noch sechs hölzerne Brücken über die zeitweilig als Wasserabläufe dienenden Terrainmulden hergestellt. Im Laufe der Zeit wurden diese hölzernen Brücken schadhaft; die Bahnverwaltung trat nun an das k. k. Handelsministerium mit der Bitte heran, nur das eine zunächst dem Donaukanale über dem sogenannten Hagelgraben bestehende Objekt belassen und hiefür eine Eisenkonstruktion, jedoch mit Verringerung der früheren lichten Weite herstellen, die folgenden drei hölzernen Brücken aber kassiren und den Damm an diesen Stellen schließen zu dürfen. Die Gemeinde Wien verwahrte sich bei der Kommission am 13. Juli 1877 mit Rücksicht auf eine allfällige Ueberschwemmung sowohl gegen die Verschmälerung des ersten Objectes, als auch gegen die Verschüttung der drei anderen Objecte. Ungeachtet dieser Verwahrung wurde von Seite des k. k. Handelsministeriums der Bitte der Staatsbahngesellschaft Folge gegeben, die Verschüttung noch im November 1877 begonnen und in demselben Jahre vollendet.

Gegen diese Entscheidung des k. k. Handelsministeriums erhob nun die Kommune beim Verwaltungsgerichtshofe eine Beschwerde; das Urtheil lautete jedoch dahin, daß die Gemeinde mit ihrer Beschwerde wegen Restringirung der Lichtweite des ersten Objectes abgewiesen, daß aber die Entscheidung des Handelsministeriums bezüglich der Verschüttung der anderen drei Durchlässe wegen mangelhaften Verfahrens aufgehoben werde.

Dieser Mangel bestand darin, daß kein Sachverständigen-Gutachten darüber vorlag, ob durch die Donauregulirung die Ueberschwemmungsgefahr für Wien definitiv beseitigt erscheint.

Aus diesem Anlasse wurde an Se. Excellenz den Herrn Handelsminister das Ansuchen gerichtet, entweder die k. k. priv. Staats-eisenbahngesellschaft in Anbetracht der gesteigerten Ueberschwemmungsgefahr zur Freimachung der gedachten Durchlässe und Wiederherstellung derselben zu verhalten, oder aber den Mangel bei Konstatirung des Thatbestandes zu beheben und eine neue Entscheidung oder Verfügung zu treffen. Hierüber wurde eine eigene Kommission mit der periodischen Erhebung der Grundzionsverhältnisse betraut.

Dem von der belgischen Eisenbahngesellschaft (société belge de chemins de fer) vorgelegten Projekte der Theilstrecke der Bahn von Wien nach Aspang („Bahnhof Wien — Station Zentralfriedhof“) versagte der Gemeinderath, soweit es die Bahnhofanlage in Wien betraf, mit Beschluß vom 4. Juni 1878 seine Zustimmung, weil dieselbe ohne Rücksichtnahme auf die bestehenden oder bereits genehmigten Straßenzüge und deren Niveau zur Ausführung projektiert war und jede entsprechende Verbindung der Kommunikationen unmöglich machte.

Die in Rede stehende Bahn beginnt in Wien und verfolgt zumeist den Lauf des Wiener-Neustädterkanales bis nach Wiener-Neustadt, von wo sie sodann die Richtung gegen Aspang einschlägt.

Der Bahnhof Wien wird an Stelle des Kanalhafens und des dortigen Holz- und Ziegellagerplatzes nächst dem Rennweg und nahezu in derselben Höhenlage erbaut.

Mit Beschluß vom 6. Dezember 1878 stellte der Gemeinderath eine Reihe von Bedingungen auf, unter welchen er der gedachten Bahnanlage seine Zustimmung zu ertheilen geneigt sei, Anforderungen, welche auch bei Gelegenheit der politischen Begehung (18. bis 28. Dezember 1878) zur Geltung gebracht wurden.

Die wesentlichsten derselben lauten:

Die Bahnanlage ist in der Art vorzunehmen, daß die Verbindung derselben mit der gegenwärtig bestehenden Verbindungsbahn gesichert ist, und daß innerhalb des Linienwalles Straßenkreuzungen mit der Aspangbahn oder mit ihren Verbindungsgeleisen zur Wiener Verbindungsbahn nicht in demselben Niveau stattfinden.

Für die den Bahnhof begränzenden, sowie die eine Zu- und Abfahrt zum und vom Bahnhofs bildenden Gassen sind die vom Gemeinderathe bestimmten Breiten einzuhalten.

Mehrere dieser Gassen hat die Gesellschaft auf ihre Kosten zu eröffnen und in der bezeichneten Minimalbreite herzustellen.

Die Niveaubestimmung einiger Gassen bedingt die Senkung der Gürtelstraßen-Nivellette, wozu beim k. k. Ministerium des Innern die Bewilligung zu erwirken ist.

Die der ersten Schiffahrts-Kanal-Aktiengesellschaft auferlegte Verpflichtung zur Bezahlung von 10.000 fl. an die Kommune Wien (wegen der eingetretenen Mehrkosten bei der seinerzeit bewerkstelligten Tieferlegung der Hochquellenleitung unterhalb des Schiffahrtskanales) bleibt, da die Bahngesellschaft Rechtsnachfolger der erwähnten Aktiengesellschaft ist, aufrecht, und ist diese Summe vor Inangriffnahme des Bahnbaues bei der städtischen Hauptkassa zu erlegen.

Die Gesellschaft hat die Ausführung seinerzeitiger Kanalbauten, Wasser-, Gas- und anderer Leitungen unterhalb des Bahnkörpers und der Stationen, sowie Reparaturen, Röhrenaustauschungen zc. ohne Anspruch auf Entschädigung zu gestatten.

Rücksichtlich der Bahnanlage beim Zentralfriedhofe oder einer anderen Stelle der kurrenten Bahn wird gefordert, daß dieselbe so erfolge, daß eine Verbindung zum Friedhofe gelegt werden könne, um den Leichentransport mittelst Bahn bewerkstelligen zu können, wenn solches als zweckmäßig befunden werden sollte.

Auch behält sich der Gemeinderath das Recht vor, erforderlichenfalls selbst oder durch eine Unternehmung eine Bahn zum Zentralfriedhofe zu bauen.

Für jeden durch die beabsichtigte Verengung des Wien-Neustädter Kanales entstehenden Schaden hat die Gesellschaft zu haften.

Die Ueberführung oder Unterföhrung der Bahn Wien-Aspang durch andere Lokalbahnen, Seitenflügel oder eine Leichentransportbahn darf nicht gehindert werden. Ebenso hat die Gesellschaft die Einmündung anderer Bahnen in ihre Bahn ohne Entschädigung zu gestatten.

Die Bahngesellschaft ist verpflichtet, den Leichentransport zum Zentralfriedhofe über Verlangen der Kommune nach den zu vereinbarenden Bedingungen zu übernehmen.

Gegen die Verschmälerung der Zufahrtsstraße zum St. Marzer Friedhofe wird protestirt und die Anlage einer Ersatzstraße in der derzeitigen Breite sammt einem mit Alleebäumen besetzten Gehwege gefordert.

Diese Forderungen sind von der Gesellschaft theilweise angenommen, theilweise jedoch abgelehnt worden, und es wurde in letzterer Beziehung der Gesellschaft von Seite des Handelsministeriums eine Verpflichtung nicht aufgetragen. Nachdem übrigens die Gesellschaft noch sonstige Auseinandersetzungen mit der Gemeinde Wien in Aussicht gestellt hat, um wenn möglich Vereinbarungen zu erzielen, wurden von Seite des Gemeinderathes mit der Gesellschaft weitere Verhandlungen eingeleitet, welche jedoch bis jetzt noch nicht abgeschlossen sind.

b. Pferdeisenbahnen.

Wiener Tramwaygesellschaft. In den Jahren 1877—1879 kam nur die Linie „Ärntnerstraße — Margarethenstraße — Hundsthurm“, deren schon im letzten Berichte Erwähnung geschah, mit einer Geleislänge von 5.₂₈ Kilometer, dann die Verbindung „Elisabethbrücke — Wiedner-Hauptstraße — Paulanerkirche“ mit dem Anschlusse an die Tramwaylinie in der Favoritenstraße einerseits und zur Magleinsdorferlinie andererseits mit einer Geleislänge von 0.₃₃ Kilometer und zwar beide im Jahre 1877 zur Herstellung und in Betrieb, während in den Jahren 1878 und 1879 keine neue Linie entstand und die Gesellschaft nur die Rekonstruktion der schadhaft gewordenen alten Tracen vornahm.

Die bei der Anlage der ersterwähnten Pferdebahnlinie gehegten Befürchtungen wegen Verkehrsstörungen in den engeren Straßen haben sich nicht bestätigt, der Verkehr geht regelmäßig von Statten.

Bezüglich der zweiten Linie muß bemerkt werden, daß der Gemeinderath am 20. April 1877 der Wiener Tramwaygesellschaft die Anlage des Geleises in der Wiedner-Hauptstraße nur zur Bergfahrt unter der Bedingung ertheilte, daß sohin ein regelmäßiger Verkehr zum Südbahnhof eingehalten wird, welche Bedingung später auf Widerruf dahin abgeändert wurde, daß der Tramwayverkehr zum Südbahnhofe nur in der Zeit vom 15. April bis 15. Oktober stattzufinden habe. Da die von der Favoritenlinie kommenden Passagiere nicht auf der gedachten kürzesten Strecke zur Stadt gelangen konnten, sondern den Umweg durch die Gußhausstraße zur Schwarzenbergstraße machen mußten, so wurde wiederholt der Wunsch ausgesprochen, daß auch die Thalfahrt im unteren Theile der Wiedner-Hauptstraße gestattet werde. Der Gemeinderath genehmigte mit Beschluß vom 8. Juli 1879 in Würdigung der vorgebrachten Gründe, namentlich aus Rücksichten für den geschäftlichen Verkehr und unter der Bedingung, daß, falls die neue Route sich binnen Jahresfrist nicht bewähren sollte, die bisherige Route wieder in Stand zu setzen ist, das Projekt, für die Abzweigung des in der Favoritenstraße bestehenden, zur Thalfahrt bestimmten Geleises ein einfaches Geleise in der Paulanergasse, ferner für die Linie in der Magleinsdorferstraße für die Thalfahrt ein zweites Geleise von der Mayerhofgasse bis zur Paulanerkirche zum Anschlusse an das einfache Geleise zwischen der Paulanerkirche und dem Adlerplage, sowie endlich für die Thalfahrt ein zweites Geleise von hier bis zur Elisabethbrücke einzulegen, die entbehrlich gewordenen Geleise aber aufzulassen. Das k. k. Handelsministerium bewilligte die Ausführung dieses Projektes unter den von den Gemeinde gestellten Bedingungen und speziell aus Sicherheitsrücksichten für die Passanten gegen Legung von Randsteinen längs der Häuser Nr. 19—27 Wiedner-Hauptstraße und Einhaltung eines Abstandes zwischen den Geleisen in der Strecke von der Elisabethbrücke bis zur Paniglasse von nur 1.₂₆ Meter, damit namentlich der Marktverkehr keine Störung erleide.

In neuester Zeit wird von Seite der Gemeinde Wien der Bau von neuen Linien durch die Taborstraße im II. Bezirke, durch die Heugasse im IV. Bezirke, durch die Verchenfelderstraße und Josefstädterstraße im VIII. Bezirke und durch die Porzellangasse im IX. Bezirke angestrebt.

Das System des bisher zum Baue gelangten Pferdebahnnetzes besteht darin, daß von der die innere Stadt mit Benützung der Ringstraße und des Franz Josefsquai umziehenden Ringbahn die Bahnlinien in radialer Richtung nach den Bezirken und Vororten geführt sind; hievon macht nur die Linie in der Brigittenau, welche von der Döbblingerlinie bei der Sechschimmelgasse abzweigt und sich am Praterstern an die Linie zu den Bädern anschließt, eine Ausnahme.

Der Fahrplan ist so eingerichtet, daß zwar nicht von jeder Anfangsstation einer Radiallinie zu den Endstationen (Enden) aller anderen Radiallinien direkte Wägen verkehren, daß man aber doch mit einmaligem Wagenwechsel von einer Endstation zu jeder anderen fahren kann, zu welchem Zwecke Korrespondenzkarten (sog. Umsteigekarten) mit der Gültigkeitsdauer von einer Stunde ausgegeben werden, weil in dem Vertrage zwischen der Kommune Wien und der Wiener Tramwaygesellschaft die Bedingung enthalten ist, daß für jede Fahrt von einem Punkte zu jedem anderen innerhalb des Gemeindegebietes von Wien per Person und ganze Fahrt der einfache Fahrpreis nicht überschritten werden darf, respektive der Fahrpreis von 12 kr. (im Abonnement von 10 kr.) nur einmal zu bezahlen ist.

Was die neuen Einrichtungen bei diesem Verkehrsmittel anbelangt, so beziehen sich dieselben zunächst auf Verbesserungen in der Konstruktion der Geleise, indem das Schienenprofil von 74 Millimeter auf 86 Millimeter verbreitert und dadurch das Streifen der Räder an den Pflastersteinen neben der Schiene verhindert wurde. Bei dem alten schmalen Schienenprofile wurde daher auch zwischen der Außerkante der Schienen und dem anstoßenden Pflaster ein kleiner Zwischenraum gelassen, welcher sich aber bald durch Abnützung der Steinkanten zu einer rinnenartigen Vertiefung ausbildete und für das andere Fuhrwerk sehr nachtheilig, ja selbst gefährlich wurde; bei dem neuen verbreiterten Schienenprofile hingegen wird das Pflaster ganz dicht an die Schienen angeschlossen, wobei in neuester Zeit in Straßen mit diagonaler (fischgrätenartiger) Pflasterung zur unmittelbaren Anpflasterung an die Schienen besonders konstruirte fünfeckige Formsteine, welche die Zwickelsteine entbehrlich machen, mit gutem Erfolge in Anwendung gebracht werden.

Bei den Fahrbetriebsmitteln sind wesentliche Veränderungen oder Verbesserungen in den letzten Jahren nicht vorgekommen; nur ist in neuester Zeit die schon seit Jahren in der Schwebe befindliche Frage wegen Anbringung von Schutzvorrichtungen gegen das Ueberfahrenwerden wieder aufgenommen worden. Die bisher vorgeschlagenen Schutzvorrichtungen erwiesen sich jedoch als unanwendbar, weil dieselben in Folge Schwingens des Wagenkastens bald zu tief, bald zu hoch von den Schienen zu stehen kämen.

Auf Grund einer von Seite der k. k. Statthalterei der Gesellschaft — ungeachtet der vom Gemeinderathe ausgesprochenen Bedenken — auf die Dauer von sechs Monaten ertheilten Genehmigung werden dormalen Probefahrten mit Waggons ohne Stange (Deichsel) unternommen.

In neuerer Zeit macht die Gesellschaft auch Versuche mit einspännigen Wägen mit nur 12 Sitzplätzen auf weniger frequentirten Strecken.

Nach §. 22 des Vertrages sind das Publikum in den an die Bahn angrenzenden Häusern Wartesäle unterzubringen. Besondere Wartehallen können

nur an hiezu geeigneten Stellen mit Bewilligung des Gemeinderathes errichtet werden. Der Gesellschaft wurde daher der Auftrag ertheilt, vorläufig ein geeignetes Wartelocale am Schottenring Ecke der Währingerstraße zu miethen und gegen Widerruf gestattet, eine Warthalle aus Eisenkonstruktion zu errichten, für welche der Umsteigplatz nächst der Aspernbrücke am geeignetsten erkannt wurde.

Die in Rede stehende Pferdeisenbahn besteht bereits seit 15 Jahren.

Vom Jahre 1865 bis zum Jahre 1872 wurden 21.⁸⁰⁴ Kilometer Bahn gebaut, während die Länge des Bahnnetzes zu Ende 1874: 42.⁴⁹⁷ Kilometer betrug, sich daher verdoppelt hatte, und mit Ende 1879 mit 45.³³⁷ Kilometer ausgewiesen erscheint.

Trotzdem war die Anzahl der beförderten Personen in den Jahren 1876 und 1877 auf jene des Jahres 1872 (18 Millionen) gesunken, hat sich übrigens im Jahre 1879 wieder auf die Ziffer von 22,587.910 gehoben.

Die namentlich in der ersteren Zeit der gegenwärtigen Berichtsperiode eingetretenen ungünstigen Verhältnisse, welche theils durch die Ausdehnung des Netzes, theils durch die Stockung der Geschäfte hervorgerufen wurden, veranlaßten die Gesellschaft an den Gemeinderath heranzutreten, um den gänzlichen Nachlaß oder doch eine Herabminderung der Lasten und Abgaben zu erwirken, welche ihr durch den Vertrag vom Jahre 1868 auferlegt wurden.

Hierüber erfolgte der bereits in dem letzten Verwaltungsberichte angeführte Gemeinderathsbeschuß vom 27. März 1877 in Betreff der Herabminderung des an Stelle der 5%igen Abgabe von der Bruttoeinnahme getretenen Pauschalbetrages per 70.000 fl. auf 50.000 fl., dann in Betreff der Schneefäuberung und der Vergütung bei Pflasterungsarbeiten.

Die Bedingungen, unter welchen der Tramwaygesellschaft die Schneefäuberung auf den von ihr befahrenen Straßen vom 1. Mai 1877 an übertragen wurde, sind im Wesentlichen folgende:

Die Schneefäuberung ist in der ganzen Breite der Fahrbahn, d. i. von Rinnfal zu Rinnfal, beziehungsweise bei Straßen, wo auch die sogenannten Zwischenplätze gepflastert sind, von Trottoirfante zu Trottoirfante vorzunehmen.

Der Schnee ist in Haufen zu schaufeln, die Rinnfale sind frei zu halten, längs des Trottoirs sind freie Durchgänge zwischen den Schneehaufen zu schaffen.

Die Schneefäuberung muß auch auf der Fahrstraße geschehen, wenn eine Säuberung auf den Geleisen für nothwendig erkannt wird.

Die nach diesen Grundsätzen in den letzten drei Wintern von der Wiener Tramwaygesellschaft durchgeführte Schneefäuberung hat ein günstiges Urtheil der Herren Bezirksvorsteher zur Folge gehabt und es kommen hiebei der Gesellschaft namentlich die mit Erfolg verwendeten Schneepflüge zu statten. Zur Reinigung der Schienen von Schnee wird benaturirtes Salz benützt.

Bezüglich der Pflasterung von Straßen, in welchen Tramwaygeleise liegen, wird in der Regel der Vorgang beobachtet, daß die Gemeinde die Pflasterungsarbeiten außerhalb der Geleise, bei gekuppelten Geleisen aber außerhalb der äußeren Schienen selbst veranlaßt, die Tramwaygesellschaft jedoch jene Kosten der Gemeinde rückerseht, welche bei Zugrundelegung einer Breite von 8' für ein einfaches und von 16' für ein gekuppeltes Geleise sich für die neben den Schienen hergestellten Pflasterstreifen berechnen. Diesfalls wurde mit Gemeinderathsbeschuß vom 17. Mai 1878 eine Instrukzion erlassen, welche Bestimmungen über die Verständigung der Tramwaygesellschaft bezüglich der genehmigten Präliminarpflasterungen, sowie der Ersterher der kurrenten Pflasterungsarbeiten sammt den Ersterherungspreisen, über die Restringirung der Haftzeit bei im Offertwege hintangegebenen Pflasterungen auf sechs Monate, über die Preisberechnung, über die Beistellung des neuen Steinmaterials, über die Vermessung der hergestellten Pflasterung und über die Bezahlung enthält.

Unter die administrativen Verfügungen der letzteren Art gehören auch die mit Gemeinderathsbeschuß vom 4. April 1879 erlassenen Bestimmungen über die Pflasterungsmethode in von Tramwaygeleisen durchzogenen Straßen. Dieselben lauten:

1. In allen Straßen unter 1.₄₀ Steigung ist in Fischgrätenform (diagonal) zu pflastern, mit Ausnahme der Streifen zwischen den Schienen, dann bei Doppelgeleisen zwischen den Geleisen, endlich zwischen der Straßenkante und dem Geleise, wenn diese Breite weniger als zwei Meter beträgt.

2. Mit den früher erwähnten Formsteinen zur Anpflasterung an die Schienen ist ein Versuch zu machen.

3. Die Steine sind ganz dicht an die Schienen zu setzen und müssen deren Köpfe ganz eben mit den Schienen sein.

4. Die Herstellung einer geraden Saumschaar längs der Schienen ist möglichst zu vermeiden.

5. Die Schienen mit dem neuen Querprofile von 86 Millimeter Breite sind allmählig allgemein einzuführen.

In dem Jahresberichte des Verwaltungsrathes der Wiener Tramwaygesellschaft vom Jahre 1880 sind statistische Daten über den Betrieb dieses Unternehmens enthalten. Dieselben kommen in den nachstehenden fünf Tabellen zum Ausdruck, welche folgende Beobachtungsmomente betreffen u. zwar:

I. Längen und Strecken der Geleise nach dem Stande mit Ende des Jahres 1879.

II. Frequenz, resp. Anzahl der ausgegebenen Fahrkarten in der Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1879.

III. Das hiedurch erzielte Erträgniß für denselben Zeitraum.

IV. Fahrbetriebsmittel und Personale der Gesellschaft in den Jahren 1868 bis 1879.

V. Uebersichtliche Zusammenstellung des investirten Kapitals, der Bahnlängen, Einnahmen und Ausgaben in absoluten und relativen Zahlen, der Fütterungskosten zc., für die Jahre 1868 bis 1879.

Längen und Strecken der Geleise der Wr. Tramway-Gesellschaft mit Ende des Jahres 1879.

Tabelle I.

Benennung der Linien und Objekte	L ä n g e n d e r						T a g der Eröffnung
	Strecken		Geleise		Manipu- lations-	Re- misen-	
	ein- zeln	zusam- men	ein- zeln	zusam- men	Geleise		
	K i l o m e t e r						
I. Schottenring - Kolowratring-Aspernbrücke.							
1. Schottenring-Bellaria	0.871		1.743		—	—	} 30. Juni 1868
2. Bellaria-Kärntnerstraße	0.863		1.725		—	—	
3. Kärntnerstraße-Schwarzenbergplatz	0.365		0.731		—	—	
4. Schwarzenbergplatz-Wollzeile	0.758		1.517		—	—	
5. Wollzeile-Radektybrücke	0.501		1.001		—	—	
6. Radektybr. = Aspernbrücke	0.020	3.378	0.040	6.775	—	—	
II. Schottenring - Franz-Josefs-Quai-Aspernbrücke.							
	—	2.000	—	4.000	0.018	—	8. Juni 1869
III. Schottenring - Döbling.							
1. Schottenring - Ruschdorferlinie	2.231		4.463		—	—	19. Oktob. 1869
2. Ruschdorferlinie-Bögenitz	1.170	3.401	2.339	6.802	0.142	0.332	27. Mai 1870
IV. Schottenring-Dornbach.							
1. Schottenring - Hernalsferlinie	1.496		2.993		—	—	} 4. Oktober 1865
2. Hernalsferlinie = Hernalsfer Remisen	2.441		4.882		—	—	
3. Hernalsfer Remisen = Dornbach	1.619	5.556	3.238	11.113	1.222	0.981	24. April 1866
V. Bellaria-Penzing.							
1. Bellaria - Wechsel Hôtel Englischer Hof	1.573		3.146		—	—	2. Juni 1870

Benennung der Linien und Objekte	Längen der						Tag der Eröffnung
	Strecken		Geleise		Manipu-	Re-	
	ein-	zusam-	ein-	zusam-	lazi- ons-	miten-	
	zeln	men	zeln	men	Geleise		
Kilometer							
2. Wechsel Hôtel Englischer Hof-Mariahilferlinie . . .	0.695		1.389			—	25. Nov. 1869
3. Mariahilferlinie-Etablisse- ment Rudolfsheim . . .	1.565		3.131			—	} 18. Aug. 1869
4. Etablisse- ment Rudolfsheim- Etablissement Penzing . . .	0.964		1.928			—	
5. Etablissement Penzing- Penzingerbrücke	0.534	5.331	1.069	10.663	0.649	1.937	
VI. Kärntnerstraße-Margarethen- straße-Hundstürmerstraße.							
1. Kärntnerstr. = zweite Spitz- schiene Preßgasse	0.989		1.927			—	17. Juni 1877
2. Zweite Spitzschiene Preß- gasse = Margarethenstraße- Margarethenplatz	0.366		0.732			—	6. Juli 1877
3. Zweite Spitzschiene Preß- gasse Hundstürmerstraße- Wildenmannngasse	0.248		0.495			—	12. Juli 1877
4. Margarethenpl. um Hund- sturm = Wildenmannngasse . .	1.063	2.666	2.126	5.280	0.069	—	5. Oktober 1877
VII. Schwarzenbergbrücke- Berthagasse							
	—	3.146	—	6.957	0.157	0.440	30. Mai 1873 u. 4. Nov. 1877
VIII. Abzweigung zur Südbahn.							
	—	0.321	—	0.620	0.038	—	30. Mai 1873
IX. Mayerhofgasse-Mahleinsd.							
1. Mayerhofgasse = Wiedner Hauptstraße	0.166		0.660			—	31. Oktob. 1873
2. Paulanerkirche = Wiedner Hauptstraße	0.268		0.535			—	4. Novemb. 1877
3. Wiedner Hauptstr. = Mah- leinsdorfer-Linie	1.137	1.571	2.251	3.446	0.049	—	31. Oktob. 1873

Benennung der Linien und Objekte	Längen der						Tag der Eröffnung
	Strecken		Eisenbahn		Manipu- lations- Eisenbahn	Re- nisen- Eisenbahn	
	ein- zeln	zusam- men	ein- zeln	zusam- men			
	Kilometer						
X. Schwarzenbergplatz - Zentral- friedhof.							
1. Schwarzenbergplatz = St. Mayer-Linie	2.666		5.332			—	21. Juli 1873
2. St. Mayer-Linie = Etabl. Simmering	0.826		1.652			—	14. Juni 1874
3. Etablissement Simmering = Felbergasse	1.096		2.191			—	18. Juli 1874
4. Felbergasse-Ende Simmer. friedhof	0.911		1.823			—	9. Aug. 1874
5. Ende Simmering-Zentral- friedhof	1.902	7.401	3.804	14.802	0.353	0.314	1. Nov. 1874
XI. Wollzeile - Landstraße - St. Marxerlinie.							
1. Wollzeile-Kirchenplatz . .	0.976		1.902			—	21. Aug. 1874
2. Kirchenplatz-Apostelgasse .	0.775		1.551			—	18. Sept. 1874
3. Apostelg.-St. Marxerlinie.	0.955	2.706	1.910	5.363	0.067	—	8. Nov. 1874
XII. Radekybrücke - Sofienbr.							
	—	1.196	—	2.221	0.019	—	4. März 1873
XIII. Aspernbrücke-Kommunal- bäder.							
1. Aspernbrücke-Praterstern .	1.063		2.127				} 30. Juni 1868
2. Praterstern = Etablissement Prater	0.946		1.892			—	
3. Etablissement Prater-Kom- munalbäder	0.636	2.645	1.247	5.266	0.254	0.245	23. Mai 1876
XIV. Praterstern - Wallenstein- straße-Sechshimmelgasse.							
	—	4.019	—	8.039	0.045	—	1. Mai 1873
	—	45.337*	—	91.329**	3.052	4.249	

*) Hieron befinden sich innerhalb des Gemeindegebietes von Wien 32.614 M., außerhalb desselben 12.723 M.

**) Hieron befinden sich innerhalb des Gemeindegebietes von Wien 65.882 M., außerhalb desselben 25.447 M.

Ausweis über die Frequenz

der Pferdeeisenbahnen der Wiener Tramway-Gesellschaft vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1879. Tabelle II.

Datum			Cl. Sch.	Cl. Ydkt.	E. f.	E. f.	E. f.	E. f.	f. f.	f. f.	A. f.	Ext. Wg.	J. f.	Totale
			20 fr.	10 fr.	15 fr.	12 fr.	6 fr.	12 fr.	10 fr.	6 fr.	10 fr.	ange- nommen mit	ange- nommen mit	
Jänner	1	31	749	1.401	9.472	498.074	91.561	361.559	783	52.641	341.050	100	22.800	1,380.190
Februar	1	28	790	1.790	9.529	476.872	91.497	352.898	764	45.125	413.590	50	—	1,392.905
März	1	31	2.134	4.766	12.467	530.993	113.471	396.463	1.284	55.046	538.740	40	—	1,655.404
April	1	30	2.693	6.637	20.288	746.796	148.890	474.778	2.915	81.073	518.690	150	—	2,002.910
Mai	1	31	3.458	9.110	26.121	701.573	198.757	493.281	6.153	81.923	704.100	475	1.000	2,225.951
Juni	1	30	4.273	12.362	43.259	770.118	332.798	547.238	13.166	109.573	670.420	1.725	—	2,504.932
Juli	1	31	3.900	11.552	34.602	625.021	271.469	502.973	9.237	77.896	504.030	1.535	30.000	2,072.215
August	1	31	3.387	10.666	33.910	652.324	281.902	519.727	8.901	80.438	702.850	105	—	2,294.210
September	1	30	3.513	11.153	30.525	655.063	240.371	493.393	8.468	84.672	587.890	—	—	2,115.048
Oktober	1	31	5.631	17.035	46.430	574.161	136.064	442.027	3.442	69.464	544.290	—	300	1,808.844
November	1	30	10.500	34.808	15.508	512.111	107.039	402.660	3.743	59.832	613.690	—	—	1,759.891
Dezember	1	31	470	1.490	8.445	428.054	87.819	331.266	627	48.519	468.720	—	—	1,375.410
Summe			41.498	122.770	260.556	7,171.160	2,101.638	5,318.263	59.483	846.202	6,608.060	4.180	54.100	22,587.910
In Prozenten			0.184	0.544	1.154	31.748	9.304	23.545	0.263	3.746	29.255	0.018	0.239	100

Cl. Sch. = Zentralfriedhof—Schwarzenbergplatz, Cl. Ydkt. = Zentralfriedhof—Viadukt, E. f. = Einheits-Karten, E. f. = Korrespondenz-Karten, f. f. = Kinder-Karten, A. f. = Abonnements-Karten, Ext. Wg. = Extra-Wagen, J. f. = Jahres-Karten.

A u s w e i s

über das durch den Personenverkehr erzielte Erträgniß vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1879. Tabelle III.

D a t u m			Cl.-Sch.		Cl.-Ydkt.		C.-f.		C.-f.		C.-f.		C.-f.		f.-f.		f.-f.		A.-f.		Ext.-Wg.		J.-f.		Totalt			
			20 fr.		10 fr.		15 fr.		12 fr.		6 fr.		12 fr.		10 fr.		6 fr.		10 fr.		fl.		fr.		fl.		fr.	
			fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
Jänner	1	31	149	80	140	10	1.420	80	59.768	88	5.493	66	43.387	08	78	30	3.158	46	34.105	20	2.280					150.002	08	
Februar	1	28	158	—	179	—	1.429	35	57.224	64	5.489	82	42.347	76	76	40	2.707	50	41.359	10	—					150.981	47	
März	1	31	426	80	476	60	1.870	05	63.719	16	6.808	26	47.575	56	128	40	3.302	76	53.874	8	—					178.189	59	
April	1	30	538	60	663	70	3.043	20	89.615	52	8.933	40	56.973	36	291	50	4.864	38	51.869	30	—					216.822	66	
Mai	1	31	691	60	911	—	3.918	15	84.188	76	11.925	42	59.193	72	615	30	4.915	38	70.410	95	100					236.964	33	
Juni	1	30	854	60	1.236	20	6.488	85	92.414	16	19.967	88	65.668	56	1.316	60	6.574	38	67.042	345	—					261.908	23	
Juli	1	31	780	—	1.155	20	5.190	30	75.002	52	16.288	14	60.356	76	923	70	4.673	76	50.403	307	3.000					218.080	38	
August	1	31	677	40	1.066	60	5.086	50	78.278	88	16.914	12	62.367	24	890	10	4.826	28	70.285	21	—					240.413	12	
September	1	30	702	60	1.115	30	4.578	75	78.607	56	14.422	26	59.207	16	846	80	5.080	32	58.789	—	—					223.349	75	
Oktober	1	31	1.126	20	1.703	50	2.464	50	68.899	32	8.163	84	53.043	24	344	20	4.167	84	54.429	—	—			30		194.371	64	
November	1	30	2.100	—	3.480	80	3.226	20	61.453	32	6.422	34	48.319	20	374	30	3.589	92	61.369	—	—					189.435	08	
Dezember	1	31	94	—	149	—	1.266	75	51.366	48	5.269	14	39.751	92	62	70	2.911	14	46.872	—	—					147.743	13	
Summe			8.299	60	12.277	—	39.083	40	860.539	20	126.098	28	638.191	56	5.948	30	50.772	12	660.806	836	5.410					2.408.261	46	
In Prozenten			0.345		0.510		1.623		35.733		5.236		26.500		0.247		2.108		27.439	0.035	0.224					100		

Fahrbetriebsmittel und Personale
der Wiener Tramway-Gesellschaft in den Jahren 1868 bis 1879.

Tabelle IV.

Betriebs- Jahr	Anzahl der Wägen			Anzahl der					
	im Besitze	im Betriebe		Kutscher, Vorreiber ohne Stalljungen		Expeditoren und Kondukteurs		Pferde	
		größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste	größte	geringste
1868	125	69	12	75	13	109	15	439	220
1869	215	105	26	126	52	140	56	790	319
1870	339	160	56	199	96	196	132	1129	746
1871	340	155	88	238	206	234	181	1082	899
1872	413	157	94	301	267	271	199	1197	956
1873	554	320	120	585	334	475	276	2200	1147
1874	525	274	74	357	291	335	269	1862	1548
1875	525	279	94	322	246	309	226	1664	1496
1876	526	290	93	330	252	293	231	1612	1446
1877	519	300	92	303	248	275	210	1703	1507
1878	518	326	126	356	286	305	233	1710	1598
1879	520	340	131	379	292	315	243	1826	1632

Uebersichtliche

des in den zwölf Verwaltungsjahren 1868 bis incl. 1879 von der Wiener Tramway-Gesellschaft gaben, der Personenfrequenz, der Einnahmen, Ausgaben und Personenfrequenz per gefahrenen Futterpreise per

Jahr	Actien-	Strecken-	Länge	Fahrt-	Gesamt-		Ein-	Gesamt-		Ausgabe
	Kapital				länge	der		Kilometer	Einnahmen	
	fl.	in Kilo-	in Kilo-		fl.	fr.	fr.	fl.	fr.	fr.
		metern	metern							meter
1868	1,800.000	11.611	17.721	1,042.793	355.395	25	34.08	282.497	68	27.09
1869	3,600.000	19.356	34.913	1,967.200	773.347	55	39.31	693.447	51	35.25
1870	5,026.300	21.804	39.947	3,801.236	1,314.847	40	34.59	1,232.946	70	32.43
1871	5,296.275	21.804	39.724	4,101.397	1,580.275	—	38.53	1,435.843	94	35.01
1872	5,598.875	21.804	39.724	4,292.980	1,943.010	85	45.26	1,595.381	56	37.16
1873	5,547.075	37.173	72.347	7,081.137	3,302.374	85	46.64	2,688.964	69	37.97
1874	5,510.450	42.497	82.569	6,441.044	2,266.050	10	35.18	2,425.913	82	37.66
1875	7,810.870	41.930	82.031	6,086.872	2,199.150	28	36.13	2,018.535	22	33.16
1876	7,793.445	42.582	83.777	6,122.177	2,096.105	50	34.24	1,934.736	89	31.60
1877	7,789.025	45.197	90.987	6,441.021	2,055.989	93	31.92	1,783.948	35	27.70
1878	7,783.840	45.149	90.830	6,845.900	2,247.781	38	32.83	1,788.692	15	26.13
1879	7,778.605	45.337	91.329	7,056.021	2,408.261	46	34.13	1,822.626	30	25.83

Die Gesamt-Einnahmen beziehen sich ausschließlich auf das aus dem Personenverkehr erzielte
Die Gesamt-Ausgaben beziehen sich ausschließlich auf die reinen Betriebskosten der betreffenden

Zusammenstellung

investierten Kapitals, der Bahnlängen, der Fahrtilometer, der Gesamt-Einnahmen und Aus-Kilometer, der durchschnittlichen Fütterungskosten per Pferd und Tag und der durchschnittlichen Meter-Zentner.

Tabelle V.

Gesamt- Personen- Frequenz	Personen- Frequenz pr. Fahrt- Kilometer	Durchschnittliche						Anmerkung	
		Fütterkosten pr. Pferd und Tag	Hafer-		Heu-		Stroh-		
			Preise per Meterzentner						
		fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	
3,329.303	3.19	78.6	7	29	2	34	1	34	In Betrieb waren die Linien: Dorn- bach, Ringstraße und Prater.
7,363.277	3.74	81.2	7	77	2	20	1	89	In Betrieb kamen die Linien: Franz Josefs-Quai, Benzing-Hotel-Kammer, Schottenring-Rufsdorfer-Linie.
12,547.676	3.30	92.2	9	30	3	5	3	36	In Betrieb kamen die Linien: Ruf- sdorferlinie-Döbling, Hotel Kummer- Bellaria.
15,135.909	3.69	99.5	8	78	2	87	2	80	
18,811.761	4.38	89.0	7	73	2	62	2	39	
31,119.110	4.39	99.0	7	76	3	14	3	14	In Betrieb kamen die Linien: Alpenbrücke, Sohnenbrücke-Weitaustraße, Schwimmschulalter, Weitaustraße, Wallensteinstraße, Südbahn, Meyersdorf und Rennweg.
22,598.027	3.51	94.0	9	32	3	19	2	53	In Betrieb kamen die Linien: St. Margeritlinie-Zentralfriedhof, Döll- zeile-Bandstraße, St. Margeritlinie.
20,986.714	3.45	90.0	8	50	3	39	3	—	
18,699.524	3.05	101.0	9	34	3	59	3	99	In Betrieb kam die Linie: Praterstern-Kommunalbäder.
18,788.358	2.92	78.0	7	40	2	76	2	12	In Betrieb kam die Linie: Kärnthnering-Gandsturm.
20,950.527	3.06	72.5	7	35	2	29	1	45	
22,587.910	3.20	69.0	6	84	2	18	1	74	

Erträgniß.

Jahre, exklusive der Verzinsung des Kapitals.

Neue Wiener Tramway-Gesellschaft. Diese Gesellschaft hat seit dem Jahre 1875, zu welcher Zeit die Linie „Verchenfelderlinie—Hernalserlinie“ zur Vollendung gebracht und dem Verkehre übergeben wurde, keine neue Bahnanlage gemacht und weder über die in früheren Jahren bereits konzessionirten Pferdebahnlilien im Wiener Gebiete, noch über neue Linien weitere Verhandlungen gepflogen. Erst in Folge der vom Straßenausschusse in Fünfhaus eingeleiteten Verhandlungen über die Herstellung einer neuen Fahrverbindung von der Gumpendorfer- zur Schönbrunnerlinie ist im Jahre 1879 auch die neue Wiener Tramwaygesellschaft wegen Durchführung der im Jahre 1874 bereits konzessionirten Pferdebahnlilie Mariahilferlinie—Hundsthurm—Meidling mit neuen Vorschlägen an die Kommune Wien herangetreten.

Mit dem Erlasse vom 31. Dezember 1879 gewährte das k. k. Handelsministerium der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft die erbetene weitere Erstreckung des Terminus für die Herstellung und Inbetriebsetzung der konzessionirten Pferdebahnlilien und zwar:

- a. auf der Gürtelstraße von der Mariahilfer- zur Gumpendorferlinie, sowie von der Gumpendorfer- bis zur Schönbrunnerlinie, dann für die bisher nicht ausgeführte Theilstrecke (von der Hernalser- bis zur Ruzsdorferlinie) der konzessionirten Pferdebahnstrecke auf der Gürtelstraße von der Verchenfelder- bis zur Ruzsdorferlinie, weiters
- b. für die Pferdebahnstrecke von der Schönbrunnerlinie bis zum Meidlinger-Südbahnhof um ein weiteres Jahr, d. i. bis Ende Oktober 1880, wogegen mit Handelsministerial-Erlaß vom 19. Juni 1879 die ertheilten Konzessionen für nachstehende Pferdebahnlilien dieser Gesellschaft als erloschen erklärt wurden, und zwar: Ruzsdorferlinie—Ruzsdorf; Breitensee—Hütteldorf; Maßleinsdorferlinie—Inzersdorf; Favoritenlinie—Laaerberg; von Ruzsdorf über die Schleußenbrücke und parallel mit dem Donaudurchstiche durch die zweite Parallelstraße der künftigen Donaustadt bis zur Stadlauerbrücke und eventuell bis zum Winterhasen; von einem nächst der Kaiser Franz Josefsbrücke gelegenen geeigneten Punkte der Linie 5 abzweigend, durch die Brigittenau und obere Donaustraße bis zum Karlssteg, beziehungsweise bis zu der künftigen an dessen Stelle tretenden Jochbrücke; von demselben Abzweigungspunkte durch die neuen Donaugründe bis zum Rondeau des Nordwestbahnhofes und zum Anschlusse an die konzessionirte Linie der Wiener Tramwaygesellschaft in der Nordbahnstraße; von einem geeigneten Punkte der Linie 6 in der Brigittenau an den Donaukanal und nach Ueberbrückung desselben bis zum Maschinenhause der Kaiser Ferdinands-Wasserleitung und endlich von Döbling nach Grinzing.

Da die Neue Wiener Tramwaygesellschaft dormalen das Territorium Wiens nicht berührt und daher bis jetzt in ein unmittelbares Vertragsverhältniß mit der Gemeinde nicht getreten ist, so erklärte der Gemeinderath mit Beschluß vom 12. August 1879, daß die Verhandlungen wegen Heranziehung der Gesellschaft zur Zahlung der für den Wiener Armenfond entfallenden Gebühren vorläufig zu unterbleiben haben.

c. Lohnfuhrwerke.

Während der geschäftliche Rückgang des Lohnfuhrwerkes, welcher seit Beendigung der Weltausstellung in Folge der mißlichen Zeitverhältnisse bemerkbar war, noch bis Ende 1877 andauerte, kamen in den letzten zwei Jahren, namentlich bei den Fiakern und Einspännern, weniger Geschäftszurücklegungen vor und blieb deren Zahl ziemlich konstant.

Diese Thatsache bot den Anlaß, eine der Gegenwart entsprechende Umnummerirung der letzteren Fuhrwerke in der Weise vorzunehmen, daß die über die Zahl 974 bei den Fiakern und über die Zahl 1225 bei den Einspännern hinaufreichenden Nummern durch freigewordene niedrigere Nummern ersetzt wurden; bis dahin war die höchste Nummer bei den Fiakern 1275, bei den Einspännern 1457.

Der Stand des Lohnfuhrwerkes in Wien war:

im Jahre	Fiaker	Einspänner	Stellwägen	Stadt- Lohnwägen	Klein- Fuhrwägen
1877	1008	1233	836	117	706
1878	967	1224	773	122	706
1879	954	1217	786	136	674

2. Sonstige auf den Verkehr Bezug habende Institute und Einrichtungen.

Dienstmann-Institute. Die mit Bezug auf die geänderten Zeitverhältnisse von der k. k. n. ö. Statthalterei mit Erlaß vom 12. Februar 1876 genehmigte Reduktion des (anlässlich der Wiener Weltausstellung auf das Doppelte der bis dahin fixirten Anzahl) erhöhten Mannschaftsstandes der vier Wiener Dienstmann-Institute, und zwar vorläufig für den I. Bezirk, wurde unter thunlichster Berücksichtigung der bereits erworbenen Gewerbsrechte in der Weise sukzessive in's Werk gesetzt, daß eine jeweilig durch den Tod des Konzeptionsinhabers, in Folge Gewerbsanheimsagung oder durch Konzeptionsentziehung erledigte Stadträger-Lizenz mit dem Aufstellungsplatze in der inneren Stadt nicht weiter verliehen und auch die Zahl der auf die betreffenden Standplätze gewiesenen Angehörigen der übrigen Dienstmann-Institute, nämlich der „Kommissionäre“, „Expresß“ und „Stadtfouriere“, von der Polizeibehörde angemessen vermindert wurde.

Da diese auf den I. Bezirk beschränkte Maßregel sich als unzureichend erwies, um den aus dem Bestande einer übergroßen Anzahl von Dienstmännern sich nothwendig ergebenden höchst mißlichen Erwerbsverhältnissen sämmtlicher Platzdiener Verbesserung zu verschaffen und diese Maßregel überhaupt nur bestimmt war, einer durchgreifenden Regulirung der hiesigen Dienstmann-Institute als Vorläufer zu dienen, so wurde behufs Durchführung dieser Regulirung mit den Inhabern der hiesigen Dienstmann-Institute das Einvernehmen gepflogen und bei der k. k. Statt-

halterei die Genehmigung der nachstehenden, auch von der k. k. Polizeidirektion akzeptirten Anträge erwirkt, welche lauten, wie folgt:

1. Die Anzahl der öffentlichen Platzdiener in Wien ist auf den vor der Weltausstellung normirten Stand zurückzuführen, d. i. die Maximalzahl des Mannschäftsstandes für die konzessionirten Stadträger mit 700, für das Dienstmann-Institut des Dr. Folkmann mit 500, für jenes des W. Falk mit 200 und für jenes der Stadtkouriere mit gleichfalls 200 Mann festzusetzen.

2. Die Reduzirung der Stadträger hat sukzessive zu erfolgen und ist die Neuverleihung von Lizenzen bis zur erfolgten Reduzirung auf die rückichtswürdigsten Fälle zu beschränken.

3. Die Zuweisung dieser reduzirten Anzahl von Platzdienern auf die Standplätze, sowie die allfällig durch die im Laufe der Zeit erfolgte Eröffnung neuer Straßen und Verbauung von Gründen als nothwendig sich ergebende Auflassung oder Verlegung bestehender und Kreirung neuer Standplätze hat im kommissionellen Wege unter Zuziehung der Institutvertreter zu geschehen.

Ueber die mit Statthaltereierlaß vom 26. Februar 1878 erfolgte Genehmigung dieser Anträge und die unter Einem erlassene Entscheidung, daß die angeordnete Reduzirung für die drei Dienstmann-Institute Dr. Folkmann, W. Falk und der Stadtkouriere sofort in Wirksamkeit zu treten hat, wurde vorerst vom Magistrate die Standplatzfrage in Erörterung gezogen und zu diesem Ende im kommissionellen Wege eine genaue Revision sämtlicher Standplätze vorgenommen, wobei sich die Errichtung von 28 neuen Standplätzen, beziehungsweise die Einbeziehung des X. Bezirkes in den Aufstellungsrayon mit 4 Standorten, sowie die Auflassung von 88 bestehenden Standplätzen durch die Lokalverhältnisse geboten herausstellte.

Sodann erfolgte die Vertheilung der Platzdiener in der vorhin erwähnten behördlich reduzirten Anzahl auf die einzelnen Standplätze.

Tabelle VI.

Bezirk	Stadträger	Kommissionäre	Expresß	Stadt-Kouriere	Summe
I	350	250	100	100	800
II	80	58	23	23	184
III	40	29	12	12	93
IV	42	30	12	12	96
V	12	8	3	3	26
VI	45	32	13	13	103
VII	42	30	12	12	96
VIII	42	30	12	12	96
IX	30	23	8	8	69
X	17	10	5	5	37
Zusammen	700	500	200	200	1600

Da jedoch die Reduzirung der Stadträger auf die behördlich fixirte Zahl von 700 Mann, bei dem Umstande, als dieselbe nur sukzessive bewerkstelliget werden soll, noch nicht vollendet ist, und die Zahl der gegenwärtig aufgestellten Stadträger die

obige Maximalzahl noch um zirka 230 übersteigt, die Stadträger-Lizenznummern über Nr. 700 aber, da sie allmählig eingezogen werden sollen, in die Vertheilungsausweise nicht aufgenommen wurden, so entsprechen diese Angaben in Bezug auf die Stadträger nicht dem dermaligen Stande derselben, sondern bilden rücksichtlich dieser Kategorie der öffentlichen Platzdiener eine Norm, deren Realisirung im Laufe der Zeit erst anzustreben ist.

Pneumatische Post. Dieses im Betriebe des Staates stehende Verkehrsmittel hat in der verfloffenen Verwaltungsperiode vollkommen entsprechend funktioniert, jedoch eine weitere Ausdehnung nur durch die Verbindung des Telegrafengebäudes mit der am Schottenring Nr. 17 etablierten Frucht- und Mehlbörse erfahren.

Das seit dem Jahre 1877 zum Gegenstande kommissioneller Berathungen gemachte endgiltige Uebereinkommen zwischen der Regierung und der Gemeinde, durch welches namentlich das Recht der letzteren zur Einhebung eines Platzzinses für die Legung des Kabels in die kommunalen Straßen zum Ausdruck gebracht werden sollte, ist noch nicht zu Stande gekommen.

Staatstelegrafeneleitungen. Anlässlich des durch den Schneesturm vom 3. November 1878 erfolgten Umsturzes mehrerer gußeiserner Telegrafensäulen am Franz Josefs-Quai, wobei auch ein Menschenleben zum Opfer fiel, wurden über Anregung von Seite des Gemeinderathes die Vertreter der Kommune zu der am 8. März 1879 von der k. k. Statthalterei angeordneten kommissionellen Begehung der Trace Franz Josefs-Quai — Hauptzollamt, dann rechte Bahngasse und Franzensbrücke — Praterstern beigezogen, wobei sich ergab, daß die meisten der zerstörten Telegrafensäulen in Folge des auf den Leitungsdrähten derselben stattgehabten Schneedrucks vom Mauersockel losgerissen wurden und in Folge dessen umstürzten, sowie daß deren Konstruktion selbst nach eventueller Verstärkung der Befestigungsschrauben bei ähnlichen Elementarereignissen nicht die erforderliche Sicherheit bietet.

Die Ergebnisse der diesbezüglichen Erhebungen und Verhandlungen veranlaßten die Gemeinde, im Wege der n. ö. Statthalterei beim k. k. Handelsministerium anzufuchen, es möge dem Wunsche nach einer die persönliche Sicherheit nicht gefährdenden Aenderung des Leitungssystemes, nämlich nach Herstellung einer unterirdischen Leitung, wenn schon nicht auf der ganzen das Weichbild der Stadt Wien durchziehenden Strecke, so doch wenigstens insoweit Rechnung getragen werden, als diesfalls die Hauptverkehrsadern von Wien berührt werden.

Hierüber wurde mit Erlaß des k. k. Handelsministeriums vom 29. Mai 1879 die Herstellung einer unterirdischen Telegrafeneleitung in der Strecke vom Kabelhaufe am Franz Josefs-Quai bis über die Kadetzkybrücke und von da weiter einerseits bis auf den Rennweg und andererseits bis über die Franzenskettenbrücke genehmigt.

Die Abtragung der Eisensäulen in diesen Strecken erfolgte im Monate März 1880.

3. Passageordnung.

Weinwägen. Die bisher bestandene Zeitbeschränkung, wonach Weinwägen erst von 10 Uhr Vormittags angefangen in die innere Stadt eingelassen werden durften, wurde mit Genehmigung der k. k. Statthalterei vom 17. Juni 1877 mit Rücksicht auf die geänderten Passageverhältnisse und die Nothwendigkeit der unbehinderten Approvisionirung aufgehoben.

Bierwägen. Da die aus dem Jahre 1842 herrührenden Bestimmungen, womit die Beladungsweise der Bierwägen geregelt wurde, zu mancherlei Mißdeutungen Anlaß gaben und über die Person des wegen einer solchen Uebertretung Straffälligen Zweifel zuließen, wurden dieselben mit Genehmigung der k. k. Statthalterei vom 4. März 1879 in nachfolgender Weise abgeändert:

Das Verbot des Hochhängens der Bierfässer zu beiden Seiten eines Bierwagens wird aufgehoben, jedoch dürfen an den Klammern der oberen Tragbalken nur solche Bierfässer eingehängt werden, deren Inhalt nicht mehr als einen halben Hektoliter beträgt.

Das Doppelhängen der Fässer an dem untern Ende eines Bierwagens ist nur in dem Falle zulässig, wenn hiezu bloß Gebüude mit einem Fassungsraume von nicht mehr als einem halben Hektoliter verwendet werden, die Länge der zum Doppelhängen bestimmten Klammern sammt den Ringen höchstens 0.₂₂ Meter beträgt, und die Ladungsbreite des Wagens das Ausmaß von 1.₉₀ Meter nicht übersteigt. Dagegen wird das Doppelhängen der Fässer an den oberen Tragbalken der Bierwägen, das Aufhängen leerer Fässer an dem Beilloche und das Anbringen der seitlichen Kutscherfische strengstens untersagt.

Der Eigenthümer eines Bierwagens bleibt für jeden aus der mangelhaften Beschaffenheit desselben und seiner Bestandtheile hervorgehenden Schaden verantwortlich und ersatzpflichtig.

Zugleich wurde auf die noch in Kraft bestehende Verordnung der k. k. Statthalterei vom 5. Mai 1855 hingewiesen, nach welcher die Brauhaus-Inhaber unter persönlicher Verantwortung verpflichtet sind, bei der Expedition von Bierwägen auch den Namen des Kutschers vorzumerken oder durch die Bierabträger aufzeichnen zu lassen.

Fleischwägen. Die zu Folge Gemeinderathsbeschlusses vom 24. März 1865 mit Zustimmung der k. k. Statthalterei aus Rücksichten für die durch das Schnellfahren gefährdete persönliche Sicherheit der Passanten eingeführte Numerirung dieser Wägen hat sich insoferne als zweckentsprechend erwiesen, als in neuerer Zeit keine Unglücksfälle in Folge Schnellfahrens dieser Fuhrwerksgattung vorgekommen sind.

Da jedoch im Laufe der Jahre die amtlichen Verzeichnisse über die Eigenthümer von numerirten Fleischwägen theilweise unrichtig geworden sind und dadurch der in der Handhabung einer verlässlichen Kontrolle der Fleischwägen bestehende Zweck dieser Numerirung beeinträchtigt wurde, so hat der Magistrat unterm 24. Juni 1878 eine neue Numerirung sämmtlicher innerhalb der Linien Wiens verkehrenden Fleischwägen angeordnet, welche im Wege des Umtausches der alten gegen neue Tafeln bei geänderter Grund- und Ziffernfarbe mittelst fortlaufender Nummern nach der Reihenfolge der Anmeldung zu erfolgen hat und wobei als Endtermin zur Durchführung dieser Maßregel der 30. September 1878 festgesetzt wurde.

Alle nach dem 30. September 1878 innerhalb der Linien Wiens im Verkehre angetroffenen, mit alten Nummern versehenen Fleischwägen sind als nicht numerirt anzusehen und die Eigenthümer derselben deshalb zur Verantwortung zu ziehen.

Ebenso unterliegen die Uebernehmer neu numerirter Fleischwägen der gesetzlichen Abndung, wenn sie es unterlassen haben, rechtzeitig von dieser Erwerbung die vorschriftsmäßige Anzeige zu erstatten.

Bis Ende 1879 wurden 1131 Fleischwägen neu numerirt.

Streifwägen. In Bezug auf die Numerirung dieser Wägen wurde die von der k. k. Statthalterei erlassene und ungeachtet wiederholter Kundmachung in vielen Fällen außer Acht gebliebene Verordnung vom 14. September 1863, sowie alle auf die Streifwägen bezüglichen Passagevorschriften vom Magistrate unterm 15. März 1878 republizirt und der k. k. Polizeidirektion zur sorgfältigen Ueberwachung der Einhaltung derselben empfohlen.

Düngerfuhrn. Die von der Genossenschaft der Ziergärtner gegen das Verbot der Düngereinfuhr nach Wien gerichtete Vorstellung, und das von mehreren Wirthschaftsbesitzern im Marchfelde eingebrachte Gesuch um Abänderung der Dünger-Durchfuhroute wurden von der k. k. Statthalterei unterm 31. Oktober 1877 auf Grund des Gemeinderathsbeschlusses vom 9. Oktober 1876 zurückgewiesen.

Kanalräumerwägen. Um dem mehrfach wahrgenommenen Unfuge zu begegnen, daß der aus den Kanälen ausgehobene Urath an anderen Orten, als auf dem hiezu bestimmten Urathsabladepolge abgelagert wird, und um eine genauere Ueberwachung der Kanalräumerfuhrwerke zu ermöglichen, wurde mit Verordnung des Magistrates vom 9. November 1877 im Einvernehmen mit der k. k. Polizeidirektion auch die Numerirung der im Gemeindegebiete der Stadt Wien in Verkehr kommenden Kanalräumerwägen angeordnet.

I. Die k. k. Sibirienverwaltung.

Die Sibirienverwaltung ist ein Theil der Reichsverwaltung und untersteht dem Kaiserlichen Hofkanzlei. Sie ist in drei Hauptabtheilungen eingetheilt, nämlich in die Verwaltung der Provinzen, die Verwaltung der Städte und die Verwaltung der Eisenbahnen. Die Verwaltung der Provinzen ist in drei Hauptabtheilungen eingetheilt, nämlich in die Verwaltung der Provinzen, die Verwaltung der Städte und die Verwaltung der Eisenbahnen. Die Verwaltung der Städte ist in drei Hauptabtheilungen eingetheilt, nämlich in die Verwaltung der Städte, die Verwaltung der Eisenbahnen und die Verwaltung der Provinzen. Die Verwaltung der Eisenbahnen ist in drei Hauptabtheilungen eingetheilt, nämlich in die Verwaltung der Eisenbahnen, die Verwaltung der Städte und die Verwaltung der Provinzen.