Vorlagen und Beschlüße

des Subkomité der kommunalen Weltausstellungs-Kommission, in Betreff der Regelung des Lohnfuhrwerkswesens aus Anlaß der Weltausstellung im Jahre 1873.

A. Fiaker und Einspänner.

Als Vorlage zur Berathung erscheinen:

I. Das Magistratsreferat vom 21. August 1871, Z. 98.555, G. R. Z. 3717, über das Gesuch der Fiaker- und Einspänner-Genossenschaft um Bewilligung, während der Ausstellung mehrere Wägen in Betrieb setzen zu dürfen.

II. Anträge Sr. Exzellenz des Herrn General-Direktors Freiherrn von Schwarz, abgefaßt in 18 Punkten, in Bezug auf die Regelung des Fiaker- und Einspänner-Fuhrwerkswesens.

Der 1. Punkt der Anträge des Herrn General-Direktors lautet:

1.

Vollkommen freie Konkurrenz für ein- und zweispännige Miethwagen, so daß außer der Bedingung eines unbescholtenen Charakters und der ad 2 erwähnten Kaution kein anderer Nachweis nothwendig ist.

Gleichzeitig Einführung einer den Verhältnissen der Weltausstellung entsprechenden Fahrtaxe, in welcher insonderheit der Prater nicht mehr, — wie es bei der jetzigen Taxe der Fall ist, — unter jene Fahrziele, auf welche die Streckentaxe Anwendung findet, einzureihen wäre.

Ferner Ausdehnung der Tagestaxe, wie in Paris und London, bis Mitternacht.

Der Komitébeschluß lautet wie folgt:

Es wird ausgesprochen, daß im Prinzipe, soweit dieß mit den gewerblichen Gesetzen vereinbarlich erscheint, die Freigebung des Fuhrwerks wünschenswerth sei.

Um für die Zwecke der Weltausstellung das Lohnfuhrwerk in entsprechender Weise zu vermehren, soll die Gewerbsbehörde allen unbescholtenen Personen über ihr Ansuchen unter den selbstverständlichen polizeilichen Vorsichten **jetzt schon** ohne Beschränkung auf die Weltausstellungsperiode eine Konzession für ein- oder zweispänniges Lohn-Fuhrwerk ertheilen.

Jeder Konzessionsinhaber soll berechtiget sein, neben seiner Lizenznummer über bloße Anmeldung auch eine oder zwei Ausstellungsnummern (mit bestimmten Farben ersichtlich gemacht), zu betreiben, ohne mehr als die für seine innehabende Lizenznummer festgesetzten Gebühren entrichten zu müssen.

In der Frage der Taxen wird der prinzipielle Wunsch nach einer zweckmäßigen Aenderung derselben unter Aufhebung der Streckentaxe in den Prater ausgesprochen, sowie überhaupt die Streckentaxen durchwegs aufzulassen, und ausschließlich Zeittaxen einzuführen wären.

Ebenso wird im Prinzip die Ausdehnung der Tagestaxe bis Mitternacht als wünschenswerth erklärt.

Punkt 2 der Vorschläge des Herrn General-Direktors.

2.

Einführung von Kautionen für jedes Miethfuhrwerk wie in Brüssel. Aus derselben wären auch vorkommenden Falles verhängte Geldstrafen einbringlich zu machen, eine Maßregel, die sich vorzüglich deßhalb empfiehlt, weil hiedurch der Eigenthümer des Miethwagens größere Aufmerksamkeit bei Aufnahme seiner Kutscher aufwenden wird.

Punkt 2 wird abgelehnt.

3.

Freigebung des in Wien verbotenen Stappelns.

4.

Vermehrung der Aufstellungsplätze in den auf Hauptkommunikationen mündenden Seitenstraßen.

5.

Einführung der in anderen Städten, zum Beispiel in Dresden bestehenden Uebung, wornach jeder Miethwagen, der an einem nicht vollbesetzten Standplatze vorüberfährt, berechtiget und verpflichtet ist, daselbst Aufstellung zu nehmen. Zu dem Ende Versehung eines jeden Standplatzes mit einer Aufschrifttafel, welche die Anzahl der für denselben bestimmten Fuhrwerke angibt, um hiedurch den Aufsichtsorganen die Möglichkeit zu geben, die Durchführung dieser Maßregeln überwachen zu können.

Der Punkt 4 wird angenommen, die Einführung des Stappelns dagegen (Punkt 3) und die Ausfüllung der Standplätze (Punkt 5) nur als Versuch zur Annahme geeignet erkannt mit dem Bemerken, daß im Punkte 5 jedenfalls der Passus „und verpflichtet" zu streichen wäre.

6.

Aufstellung bespannter Miethwägen in größeren Hofräumen und Durchhäusern (Bürgerspital, deutsches Haus, Zwettelhof, Brandstätte, Schottenhof, u. s. w.) und nebstdem Aufstellung einzelner Wägen in den Hofräumen der Privathäuser (wie die voitures des remises in Paris.)

Punkt 6 wird im Prinzipe mit dem Beifügen angenommen, daß die betreffenden Lizenzinhaber wegen Gestattung der Wagenaufstellung sich mit den betreffenden Hauseigenthümern in das Einvernehmen zu setzen haben und die Aufstellung selbst nur in jenen Hofräumen stattfinden darf, wo gegen die Ein- und Ausfahrt in Bezug auf die Passageverhältnisse kein Anstand obwaltet.

7.

Einführung von Metallmarken zur Sicherung von Wägen für das reisende Publikum bei Ankunft auf den Eisenbahnen und Bestellung eigener Kommissäre hiefür auf den Perrons der Bahnhöfe, mit deutlicher Kennzeichnung derselben und ihrer Amtslokale; Einführung der diesfalls auf den Bahnhöfen in Berlin und Leipzig bestehenden gleichen vortrefflichen Einrichtung.

8.

Einführung von, einen Auszug der Taxbestimmungen enthaltenden Fahrbillets, welche jedem Fahrgaste beim Besteigen des Miethwagens, (wie in Paris und London, Berlin, Leipzig, München und Pest) einzuhändigen sind.

Die Fahrbillets wären auf Schreibpapier zu drucken, und auf der Rückseite mit einem Formulare zu versehen, welches a) die Nummer des Wagens; b) den Namen des Beschwerdeführers; c) die Beschwerde; d) die Adresse der Polizeidirektion enthält und auf diese Art im Falle eines Anstandes geeignet sein soll, sogleich mittelst Post an die Polizeibehörde übersende werden zu können.

Die Punkte 7 und 8 werden unverändert angenommen.

9.

Ueberdieß Einführung von Fahrbüchern.

Jeder Kutscher wäre mit einem solchen zu versehen, und hätte dasselbe stets bei sich zu führen.

In dasselbe ist jede Fahrt einzutragen, und darin auch allfällige Abstrafungen ersichtlich zu machen.

Es wird zwar Alinea 1 des Punktes 9 angenommen, dagegen Alinea 2 und 3 desselben abgelehnt.

Ueberdieß wird beschlossen:

Es ist die Einführung des Mandatsverfahrens für gewisse Vergehen (bis zur Weltausstellung) mittelst einer vom Gemeinderathe an das hohe Mini-

sterium zu richtenden Petition um Veranlassung einer dießfälligen Regierungsvorlage im Gesetzeswege anzustreben.

10.

Einführung von Miethwagen-Inspektoren, welche nicht nur das gesammte Lohnfuhrwerk in Absicht auf dessen ordnungsmäßige Bespannung und Beschaffenheit der Wägen zu überwachen, sondern auch namentlich darauf mit der größten Strenge zu achten haben, daß die Kutscher den Fahrgästen die sub 8 erwähnten Fahrbillets ausfolgen. Zu dem Ende Berechtigung dieser Inspektoren, jeden Miethwagen anzuhalten, und den Fahrgast zur Vorweisung der Fahrbillets auffordern zu dürfen.

Punkt 10 wird mit dem Beisatze angenommen, daß die den Inspektoren zugedachte Berechtigung der Sicherheitswache überhaupt eingeräumt werden soll.

11.

Aufnahme der Bestimmung in die Fahrtaxe, daß bei Beschwerden eines Fahrgastes gegen den Kutscher des Miethwagens die Aussage des Ersteren als voller Beweis geltend angenommen wird.

Wird mit Rücksicht auf die in den politischen Gesetzen enthaltenen Normen über das Beweisverfahren abgelehnt.

12.

Aufnahme der Bestimmung in die Fahrtaxe, daß jeder gemiethete Lohnwagen den Aufstellungsplatz sofort verlassen muß, um der so häufigen Fahrtverweigerung unter dem Vorwande angenommener Bestellung vorzubeugen.

Dieser Punkt wird mit dem Vorbehalte der Auffindung eines zweckmäßigen und praktischen Modus bezüglich der Bestellungen nach längerer Zeitdauer angenommen.

13.

Aufnahme einer Bestimmung, welcher Fahrgast unter mehreren Kompetenten auf denselben Wagen, den Vorrang hat — (insbesondere nothwendig während der Ausstellung); — den Vorrang hätte derjenige, der den Wagen zuerst besteigt, und im Zweifel derjenige, der von der rechten Seite eingestiegen ist.

Wird als Durchführungsmodalität angenommen.

14.

Vorausbezahlung der Taxe bei Fahrten nach dem Ausstellungsgebäude, um die Abfahrt der Wägen vor demselben zu beschleunigen.

Punkt 4 wird mit der Einschaltung der Worte: „vor Anlangen beim Ausstellungsgebäude“ nach dem Worte „Taxe“ angenommen.

15.

Strenge Maßregeln bei Ueberschreitungen jeder Art gegen die Taxbestimmungen. Insbesondere nothwendig, — auszusprechen, daß auch schon im ersten Falle einer Kontravention das gänzliche Fahrverbot verhängt werden kann.

Das Komité beschließt, in dieser Beziehung wäre auf Einführung strengerer Maßregeln überhaupt hinzuwirken.

16.

Einführung viersitziger, mit einer Gallerie versehener, und mit Einem Pferde bespannter Wägen auf den Eisenbahnen nach dem Muster der in Paris und London bestehenden solchen Wägen.

17.

Nummerirung der Wägen auch auf den Laternen.

18.

Strenge Handhabung des Verbotes, daß die Kutscher der Miethwagen sich nicht in den Wirthshäusern aufhalten und Ueberwachung derselben in dieser Richtung durch die sub 10 erwähnten Inspektoren.

Die Punkte 17 und 18 werden angenommen.

B. Omnibus und Stellwägen.

Als Berathungs-Vorlagen erscheinen:

I. Bericht des statistischen Bureau's über die vorhandenen Fahrbetriebsmittel und deren Leistungsfähigkeit.

II. Eingaben der Omnibus-Aktien-Gesellschaft über die von derselben beabsichtigte Reorganisation des Omnibusunternehmens.

I.

Nach dem Berichte des statistischen Bureau beläuft sich die Zahl der in Wien bestehenden Omnibuslizenzen auf 1057, (Omnibus-Aktien-Gesellschaft 587, Private 289, nicht im Betriebe stehend 30, als offene Nummern 151), wovon jedoch dermalen nur 566 (Omnibus-

Aktien-Gesellschaft 318 und Private 248) faktisch betrieben werden. Nach dem Ergebnisse einer detaillirten Berechnung, stellt sich die äußerste Leistungsfähigkeit eines solchen Wagens im Durchschnitte per Tag auf 192 Personen.

Nach Ansicht des statistischen Bureau dürfte mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Anforderungen während der Weltausstellung mindestens die Omnibus-Aktien-Gesellschaft ihre sämmtlichen 587 Lizenzen in Betrieb setzen müssen, wodurch sich die tägliche äußerste Leistungsfähigkeit dieser Gesellschaft allein auf 112000 Personen, und mit Einschluß jener 139 Wägen, welche Privaten gehören und in Wien und dessen nächster Umgebung verkehren, die äußerste Leistungsfähigkeit des gesammten bis auf eine Stunde Entfernung verkehrenden Stellfuhrwerks auf 140000 Personen erhöhen würde.

II.

Die in den erwähnten Eingaben der Omnibus-Aktien-Gesellschaft in Aussicht genommene Reorganisirung des Omnibusunternehmens besteht in den Grundzügen, daß

a. nebst den alten großen Omnibussen neue elegant ausgestattete achtsitzige Salonwägen eingeführt werden;

b. daß die seit Jahren bereits angestrebte Korrespondenz im Zentrum der Stadt Wien nach allen Richtungen hin durchgeführt werde;

c. daß ein geregelter, mit Komfort ausgestatteter, den Bedürfnissen des reisenden Publikums entsprechender Omnibusverkehr von und zu den Bahnhöfen mittelst eleganter Salonwagen hergestellt werde, und

d. daß die Verbindung der einzelnen Vorstädte unmittelbar untereinander durch Eröffnung neuer erst festzusetzender Linien durch große Omnibusse neu eingeführt werde.

Das Petitum der Gesellschaft gipfelt in dem Ansuchen um Befürwortung dieser Reorganisationsvorschläge bei der k. k. Statthalterei und in dem Wunsche, daß Angesichts dieser Verhältnisse keine Veranlassung genommen werde, die Verleihung von eigenen Lizenzen für Weltausstellungsomnibusse an andere dritte Personen zu beantragen.

Zu diesen Vorlagen kommt eine Reihe von Anträgen des Herrn Generaldirektors Freih. v. Schwarz, welche als Palliativmittel zur Verbesserung des Omnibuswesens kurz in folgenden Punkten zusammengefaßt werden:

1. Einführung und Anbahnung der freien Konkurrenz, mit Anstrebung des Korrespondenzdienstes;

2. Einführung von solchen Wägen, in welche man ausschließlich nur rückwärts einsteigen kann, mit Durchführung des strengen Rauchverbothes in den Wägen.

3. Einführung der Uebung, daß die Fahrgäste mit Einsteignummern versehen werden;

4. Verfassung eines Generalfahrplanes und allgemeine Verlautbarung desselben, sowie des Stundenplanes, der Haltestellen 2c.

5. Beleuchtung der Wagen im Innern und Anbringung von färbigen Signalen;

6. Bessere Ausstattung der Wagen im Innern;

7. Uniformirung der Kutscher und Kondukteure;

8. Versehung der Letzteren mit Marken;

9. Gestattung des Pferdewechselns nur an den Haltstellen;

10. Bestellung eigener Organe für die öffentliche Kontrole. Als vorzügliches Mittel gegen die Ueberfüllung von lukrativen Linien, erscheint die Feststellung des Generalplanes, wonach auch entlegene und isolirte Gegenden befahren, und diese hiedurch wieder belebt werden.

Uebrigens möge in Erwägung gezogen werden, ob nicht im Gesetzeswege die Form, wornach die Stellwägen zu bauen sind, vorzuschreiben wäre.

Schließlich wird die Einführung von vierspännigen großen Omnibussen, und die Gepäcksbeförderung mittelst Omnibussen angeregt.

Hierüber wird beschlossen, es sei dahin zu streben, daß ausschließlich Gesellschaftswägen, welche nur von rückwärts bestiegen werden können, und in welchen nicht geraucht werden darf, neu eingeführt werden.

Ueber den Antrag, die Vermehrung der Omnibusfuhrwerke durch die möglichste Erleichterung der Konzessionserlangung (analog dem Beschluße bezüglich der Fiaker und Einspänner) anzustreben, wird namentlich abgestimmt, und erklärt sich das Subkomité im Prinzipe mit diesem Antrage einverstanden.

Ueber den Antrag, der Omnibus-Aktien-Gesellschaft einen Termin zur Ausweisung ihrer gemachten Fahrmittel-Bestellungen zu geben, und die Gesellschaft hierüber einzuvernehmen, wird beschlossen, daß Herr Magistratsrath Brey im Einvernehmen mit Herrn Magistratssekretär Bittmann die Omnibus-Aktiengesellschaft im Sinne dieses Antrages einvernehmen und demnächst hierüber Bericht erstatten solle.

Nach dem später erstatteten Berichte des Herrn Magistratsrathes Brey über das Ergebniß dieser Vernehmung der Omnibus-Aktiengesellschaft bezüglich der Garantie für die Beschaffung ausreichender Betriebsmittel, haben die Vertreter dieser Gesellschaft erklärt, erst nach Erfolg der am 9. März d. J. stattfindenden Generalversammlung in der Lage zu sein, über die zur Vermehrung des Fahrparkes zu Gebote stehenden Geldmittel und über die Ergänzung ihrer Betriebsmittel eine definitive Erklärung abzugeben.

Dieser Bericht wird vorläufig zur Kenntniß genommen, übrigens im Nachhange zu obigen Vorlagen noch beschlossen, daß den Stellfuhrinhabern, welche besondere Ausstellungswägen neben ihren Lizenznummern betreiben, — konform mit der Bestimmung für die Fiaker und Einspänner, — für diese Ausstellungswägen, über einfache Anmeldung der Letzteren, keine Gebühren (Stempel-, Platzzins-, Platzreinigungsgebühr) auferlegt werden sollen.

Als mit dem Kommunikationswesen überhaupt im Zusammenhange stehend wird noch in Bezug auf die Frage der Lokalschiffahrt auf dem Donaukanale bemerkt, daß bezüglich der Etablirung der kleinen Lokaldampfer (mouches) alle Vorerhebungen gepflogen wurden, und die Entscheidung über die diesfällige Konzessionirung in Kurzem zum Abschluße gebracht werden wird, daß jedoch jedenfalls die Pferdeschwemmen, Waschschiffe und Fischergeschirre beseitiget werden müssen und die Remorquirung der Lastschiffe anstatt der bisherigen Schiffzüge durchzuführen ist.

Bezüglich der Waschschiffe wird die Wiedereinsetzung derselben nicht mehr gestattet werden.

Bezüglich der Fischergeschirre stellt sich nach den Erhebungen und den gepflogenen Verhandlungen mit den Fischern heraus, daß die Fischergeschirre nicht anders, als im offenen Fluße angebracht werden können, und daß in Verhandlung gezogen wurde, ob diese Utensilien in der Nähe des Kaiserbades ohne Beirrung der Schifffahrt zugelassen werden können, oder aufwärts gegen Nußdorf verlegt werden müssen.

Sowohl die Beschleunigung des Fischhallenbaues, als auch die Beseitigung der Pferdeschwemmen wurde urgirt und wird der baldigen Austragung der in Rede stehenden Angelegenheiten entgegengesehen.

Schließlich wird bemerkt, daß, mit Ausnahme der wenigen noch offenstehenden Fragen, die Arbeiten des Subkomite's vollendet sind, die Beschlüße desselben nach Verifizirung des Protokolls an die Weltausstellungskommission des Gemeinderathes geleitet und dem Gemeinderathe vorgetragen werden, wornach eine gemischte Kommission sich mit der Feststellung des Fahrplanes und des Taxtarifes beschäftigen wird.

Verlag des Gemeinderaths-Präsidiums. Druck von J. B. Wallishausser in Wien.