



K. k. Prater.

Krieau.

XIII. DER WIENER VERKEHR.

Bis zum Jahre 1830 herrschte im Wiener Verkehrswesen das ruhige Tempo der »guten alten Zeit«. Nur die Fiaker standen schon damals nicht nur ihres urwüchsigen Humors wegen, sondern auch als »Schnellfahrer« in Ruf; wer sich weder ihrer noch einer Equipage bedienen konnte, war auf die »Gesellschafts-« oder »Stellwagen« (Omnibus) angewiesen, die bei verschiedenen Gasthäusern der inneren Stadt und der Bezirke ihre Standplätze hatten und trotz ihrer Schwerfälligkeit bereits als Fortschritt galten.

Denn vor ihnen gab es nur sogenannte »Zeiselwagen«, federnlose Vehikel, auf deren beiden Längsbänken die Fahrgäste tüchtig durchgerüttelt wurden, während das primitive Leinwanddach wenig Schutz gegen einen etwaigen Regenguß bot.

Zu weiteren Reisen standen dem Publikum die seit 1750 verkehrenden Postwagen und die 1824 neu eingeführten Eilpostwagen zur Verfügung, die sowohl Reisende als Pakete beförderten, überdies war zur Briefbeförderung eine Reitpost eingerichtet.

Für den Transport von Massengütern war die Donau wichtig. Auf ihrer Flut schwammen die aus mächtigen Baumstämmen des Böhmerwaldes gezimmerten Flöße herab, die den Brennholzbedarf der Stadt deckten, ebenfalls von Oberösterreich kamen Lasten von Granit und aus Bayern die in Wien massenhaft verwendeten Kehlheimerplatten, das Salzkammergut schickte in massiven Booten (»Trauern«) seine Salzschatze und ein bedeutender Verkehr entwickelte sich am Schanzl (jetzt die Anlagen unter der Augartenbrücke), wo die Obstzillen anlegten. Auch heute bestehen diese altmodischen Transportvehikel noch, aber ihre Zahl ist verringert, denn sie mußten zum Teil Hans Dampf, dem Revolutionär des Verkehrswesens, weichen, der in Wien gerade von der Donau aus seinen Siegeslauf antrat.

I. DER DONAUPERKEHR.

Angeregt durch im Jahre 1813 erfolgte Privilegiumversprechen der Regierung, hatte der Fünfkirchner Einwohner A. Bernhard schon im Jahre 1818 einen Dampfer »Karoline« auf die Donau gebracht, der bei den Wienern gewaltiges Aufsehen erregte. Die Versuche führten aber mangels der nötigen Mittel zu keinem Ergebnisse und erst den beiden englischen Schiffbauern J. Andrews und H. Prichard

war es 1828 vergönnt, zur Befahrung der Donau mittels eines verbesserten Dampfschiffes ein Privilegium zu erhalten, auf Grund dessen sich am 13. März 1829 die k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bildete. Am 17. September 1830 machte ihr erstes Schiff »Franz I.« seine Probefahrt von Wien nach Budapest und legte die 291 km lange Strecke in der Talfahrt in $14\frac{1}{3}$ Stunden, in der Bergfahrt in zwei Tagen zurück.

Diesem glücklichen Anfange entsprach die rapide Entwicklung der Gesellschaft, welche schon im ersten Jahrzehnt ihres Bestandes unter wiederholter Vergrößerung des anfangs nur mit 100.000 fl. bemessenen Aktienkapitals ihre Dampferfahrten nicht nur bis Sulina, sondern bis Konstantinopel und Smyrna ausdehnte. Mittels Vertrages vom 17. Jänner 1845 gingen dann zwar die Seedampfer an den neugegründeten Österreichischen Lloyd über, allein umsomehr ließ sich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nun den Betrieb auf der Donau und ihren Nebenflüssen angelegen sein. Sogar die Katarakte beim Eisernen Tor, die anfangs zu kostspieliger Unterbrechung der Fahrt und Umladung der Waren nötigten, wurden 1846 zum erstenmal von einem Dampfer passiert und 1848 durch Sprengungen die Felsen so weit entfernt, daß man statt, wie bisher bei einem Wasserstand von 10, schon bei einem solchen von 8 Fuß über Null passieren konnte.

Der Fall der Zollschranken gegen Ungarn im Jahre 1851 kam der Gesellschaft sehr zu statten und obwohl der Pariser Vertrag vom Jahre 1856 das bisherige ausschließliche Privilegium beseitigte, kamen doch zunächst Konkurrenzgesellschaften nicht auf und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft befuhr 1868 fast allein die Donau von Donauwörth bis Sulina. Den Schiffspark einer bestandenen bayrischen Gesellschaft hatte sie schon einige Jahre vorher erworben und 1874 inkorporierte sie sich auch jenen der aufgelösten ungarischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Längst war die Gesellschaft zum größten Binnenschiffahrtsunternehmen des Kontinents geworden und diesen Rang behauptet sie auch noch heute, obgleich in den letzten Jahrzehnten nicht nur in Bayern und Ungarn, sondern auch in den Donaufürstentümern neue Konkurrenzgesellschaften entstanden.

Selbst in Wien machen der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die 1882 in München gegründete Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und die Ungarische Fluß- und See-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Konkurrenz, allerdings nur, was den Frachtenverkehr betrifft, der infolge verschiedener Umstände erst in neuester Zeit eine Tendenz zu lebhafterer Entwicklung zeigt. Einesteils hat nämlich die Donau, selbst in ihrer stärkst befahrenen Strecke (Wien—Budapest), nur etwa $\frac{2}{5}$ der Verkehrsdichte des Rheins und etwa $\frac{4}{5}$ derjenigen der österreichischen Elbestrecke aufzuweisen, weil sie minder dichtbevölkerte und minder industriereiche Gegenden durchfließt und nicht in ein verkehrsreiches Meer wie die Nordsee mündet, andererseits bot sie der Schifffahrt weit größere Hindernisse als Rhein und Elbe.

Hatte doch z. B. selbst die Donauregulierung bei Wien ungünstige Folgen insofern, als sich ober- und unterhalb des neuen Durchstichs mächtige Sandbänke bildeten, die teils durch Baggerkosten, teils durch Verkürzung der Schifffahrtsperiode der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft mehrere Jahre hindurch jährlich 400.000 fl. Schaden verursachten.

In neuerer Zeit sind für den Donauverkehr wesentlich andere günstigere Verhältnisse eingetreten. Wie in der oberösterreichischen Strecke durch die Regulierung des Greiner Strudens (1863/66), wie im Unterlauf durch die Regulierung des Eisernen Tores (1890/96), so sind in der niederösterreichischen Strecke durch die Arbeiten der Donauregulierungskommission alle wesentlichen Schifffahrtshemmnisse beseitigt worden und überdies wurden durch die Schaffung des Winterhafens und zahlreicher Lagerhäuser sowie durch die Entstehung von Fabriken in der Donaustadt und im XXI. Bezirk dem Schiffsverkehr direkt fördernde Impulse gegeben.

Der Entwicklung eines stärkeren Lokalverkehrs, wie etwa auf der Seine, ist freilich die Breite des dem östlichen Ufer entlang ziehenden Inundationsstreifens entgegen; auch der Lokalverkehr muß aber mit der zunehmenden Besiedlung der Ufergebiete sich entwickeln und speziell auf dem Donaukanale wird er schon in Bälde, nach Beendigung der Schleusenbauten daselbst, in bessere Aufnahme kommen.

Um ein Bild von dem Frachtenverkehr auf der Donau zu geben, der infolge der verschiedenen Ernte-, Wasserstands- und sonstigen Verhältnisse allerdings von Jahr zu Jahr beträchtlichen Schwankungen unterliegt, seien hier die Ergebnisse der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft für die Jahre 1885/86 und 1903/04 angeführt.

Es sind:

	Abgegangen	Angekommen	Zusammen	Außerdem transitiert
	M e t e r z e n t n e r			
1885.....	972.957	4.083.117	5.056.074	1.458.312
1886.....	1.103.037	3.393.455	4.496.492	1.413.425
1903.....	1.636.049	3.316.539	4.952.588	2.836.764
1904.....	1.971.797	3.511.334	5.483.131	?

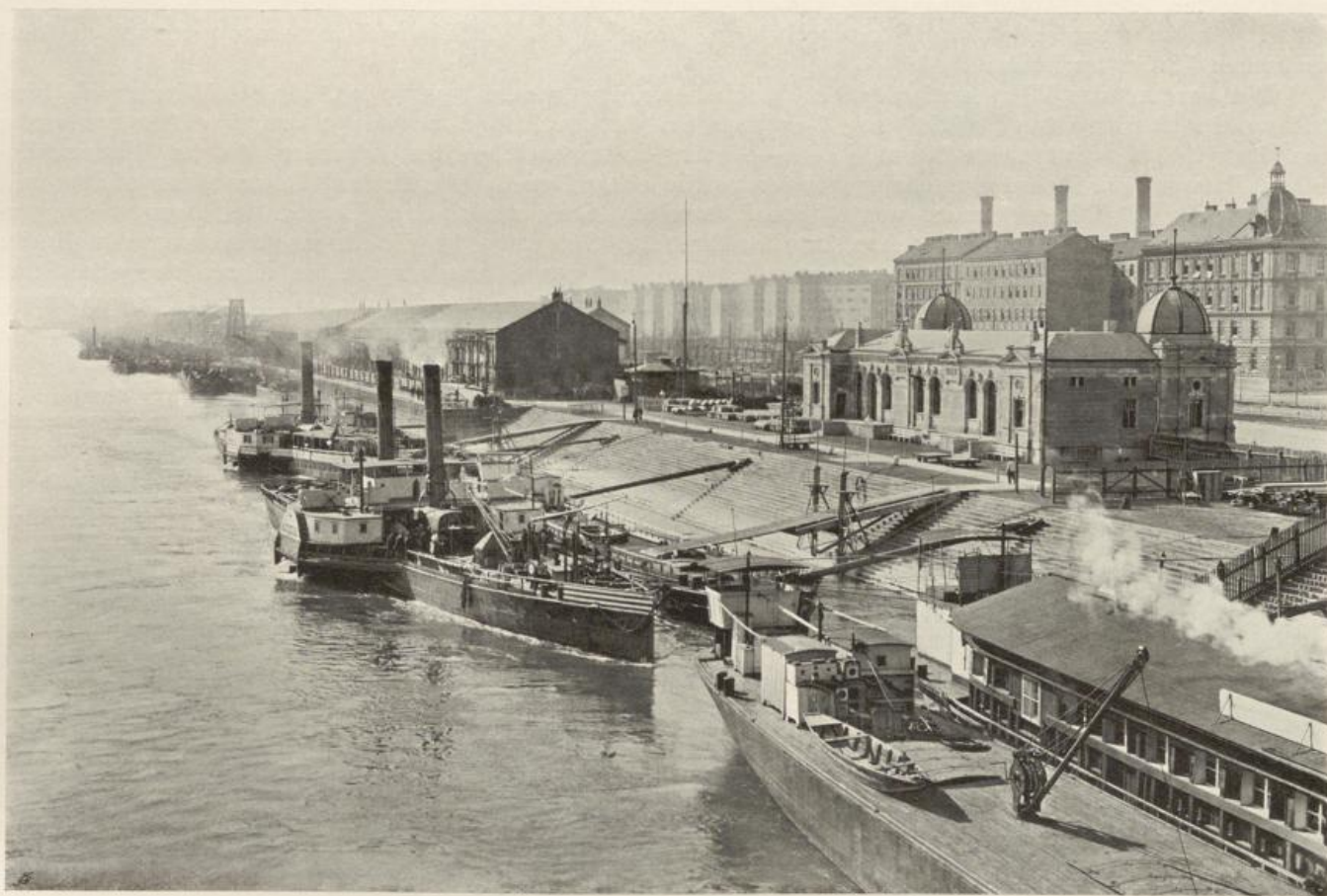
Der Umschlag der beiden anderen oberwähnten Dampfschiffahrtsgesellschaften betrug im Jahre 1903:

	Abgegangen	Angekommen	Zusammen	Außerdem transitiert
	M e t e r z e n t n e r			
Süddeutsche	81.320	1.077.111	1.158.431	737.952
Ungarische	30.634	608.598	639.232	—

Zu diesem Frachtenverkehr mittels Dampfer kommt nun noch jener, welcher durch Flöße, Ruderschiffe, Zillen, Trauner u. s. w. bewerkstelligt wird. Solche Ruderschiffe kamen 1886 3470 zu Tal an und gingen 1668 zu Berg ab, während 1903 5705, beziehungsweise 4236 gezählt wurden, deren Gesamtladung von fachmännischer Seite auf 1'65 Millionen Meterzentner geschätzt wird. Die gesamte Gütermenge, welche zu Wasser in Wien ankommt und von hier abgeht, kann also (ungerechnet den Transit) auf jährlich 8 $\frac{1}{2}$ Millionen Zentner geschätzt werden. Von den 6 $\frac{3}{4}$ Millionen Meterzentnern, welche 1903 mittels Dampfschiffen bewegt wurden, kamen 9'7% flußab und gingen nur 3'4% flußauf; dagegen kamen 64'4% flußauf an und gingen 22 $\frac{1}{2}$ % flußab; auf den Transport oberhalb Wien entfallen also nur etwa 13, auf jenen unterhalb Wien dagegen 87% der gesamten mittels Dampfer bewegten Güter. Vom Ruderschifftransport dagegen entfällt der weitaus größte Teil auf die Talfahrt nach Wien. Er besteht, da Salz nur mehr eine geringe, Obst eine mäßige Rolle spielt, in der Hauptsache aus Steinen und Holz, während die Hauptmasse der flußauf nach Wien kommenden Lasten der Getreidehandel liefert.

Den Personenverkehr auf der Donau besorgt ausschließlich die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, welche für die auf dem Hauptstrom stromauf in die Wachau, nach Linz und bis Passau sowie stromab bis Sulina verkehrenden Dampfer, einen Landungsplatz am Praterkai hat, während die in die Freudenau und zum Teil bis Preßburg verkehrenden Lokaldampfer vom Donau-Dampfschiffahrts-Gebäude abgehen.

Die Lokalschiffahrt ging früher auch am Donaukanal stromauf bis Greifenstein. Seit 1896 ist aber infolge der Arbeiten an der Nußdorfer Schleusenbrücke und der Kaimauerungen sowie neuestens infolge des Baues der Donaukanalschleuse unterhalb der Ferdinandsbrücke der Dampferverkehr flußauf gesperrt, was zur Folge hatte, daß, während 1885 und 1886 91.022, beziehungsweise 83.199 Passagiere flußab in Wien ankamen, die bezüglichen Ziffern für 1902 und 1903 nur 37.602, beziehungsweise 34.806 betragen. Trotzdem zeigt die Gesamtfrequenz neuestens eine Steigerung, indem sie sich von 155.295 Personen im Jahre 1903 auf 228.939 im Jahre 1904 hob.



Dampfschiff-Lände.

Lagerhäuser.

2. DIE WIENER HAUPTBAHNEN.

Sieben Jahre nach Eröffnung des regelmäßigen Dampferverkehrs auf der Donau wurde auf der ersten von Wien auslaufenden Eisenbahn der Betrieb aufgenommen, nämlich auf der Nordbahnstrecke Wien—Wagram, auf welcher schon im Dezember 1837 der erste Probezug die Donau überquerte und am Ostermontag 1838 die erste reguläre Fahrt stattfand. Die Neuheit des Eisenbahnfahrens wirkte damals so faszinierend auf die Wiener, daß die ins Marchfeld veranstalteten Vergnügungsfahrten ebenso wie die kleinen Rundreisen, welche mittels Eisenbahn ins Marchfeld, von dort mit Omnibus nach Preßburg und per Dampfschiff zurück nach Wien führten, den hellsten Beifall fanden. Aber schon 1841/42 machte dieser Zug nach Osten einem Zuge nach Süden Platz, denn in diesem Jahre wurden in rascher Folge die einzelnen Teilstrecken der Wien—Gloggnitzer Bahn (jetzt Südbahn) in Betrieb gesetzt und damit den Wienern die Schönheiten des südlichen Wienerwaldes, der Voralpen und des Schneeberggebietes zugänglich gemacht, was in doppelter Hinsicht umgestaltend auf die bisherigen Lebensgewohnheiten wirkte.

Einmal wurde nämlich durch die Bahn weiteren Kreisen ermöglicht, die Sommerfrische weiter hinauszurücken, gleichzeitig aber begann man allgemein an dem bisher nur wenig geübten Bergwandern Gefallen zu finden, besonders seit 1854 die zur Verbindung der Linien Wien—Gloggnitz und Mürzschlag hergestellte Semmeringbahn eröffnet wurde, deren Frequenz auch das erste Wiener Reisebureau (Schröckl) durch Veranstaltung von Semmering-Vergnügungsfahrten förderte. Bald darnach (1856) erschloß die aus strategischen Rücksichten nicht im Donautal, sondern mitten durch den Wienerwald trassierte Westbahn den Wienern das Herzgebiet dieses köstlichen Berggeländes und schuf außer einer großen internationalen Verbindung mit dem Westen eine neue, heute schon über 30 km² lange und weit über das Wiental hinaus reichende Villeggiaturenzone, die alsbald auch zum zweitstärksten frequentierten Sonntagsausflugsgebiete der Wiener wurde. Vierzehn Jahre später eröffnete man die Franz Josefs-Bahn, welche Wien mit Prag und mit den Weltbädern Nordwestböhmens in Verbindung setzte und den Ausflüglern und Sommerfrischlern die nordöstlichen, am Donaustrom gelegene Wienerwaldgebiete erschloß und schließlich folgte 1872 die Nordwestbahn und stellte eine Verbindung Wiens durch Mähren und das östliche Böhmen mit der Elbstrecke bei Tetschen-Bodenbach her, wohin auch die Staatseisenbahn eine Linie gebaut hatte. Letztere schuf überdies die große Linie von Wien über Pest nach Verciorova und wurde dadurch eine der mächtigsten österreichisch-ungarischen Privatbahngesellschaften, deren transleithanische Linien aber seither ebenso an die ungarischen Staatsbahnen kamen, wie die ursprünglich vom Staate gebauten, dann an die Südbahn gekommenen venezianisch-lombardischen Linien an Italien.

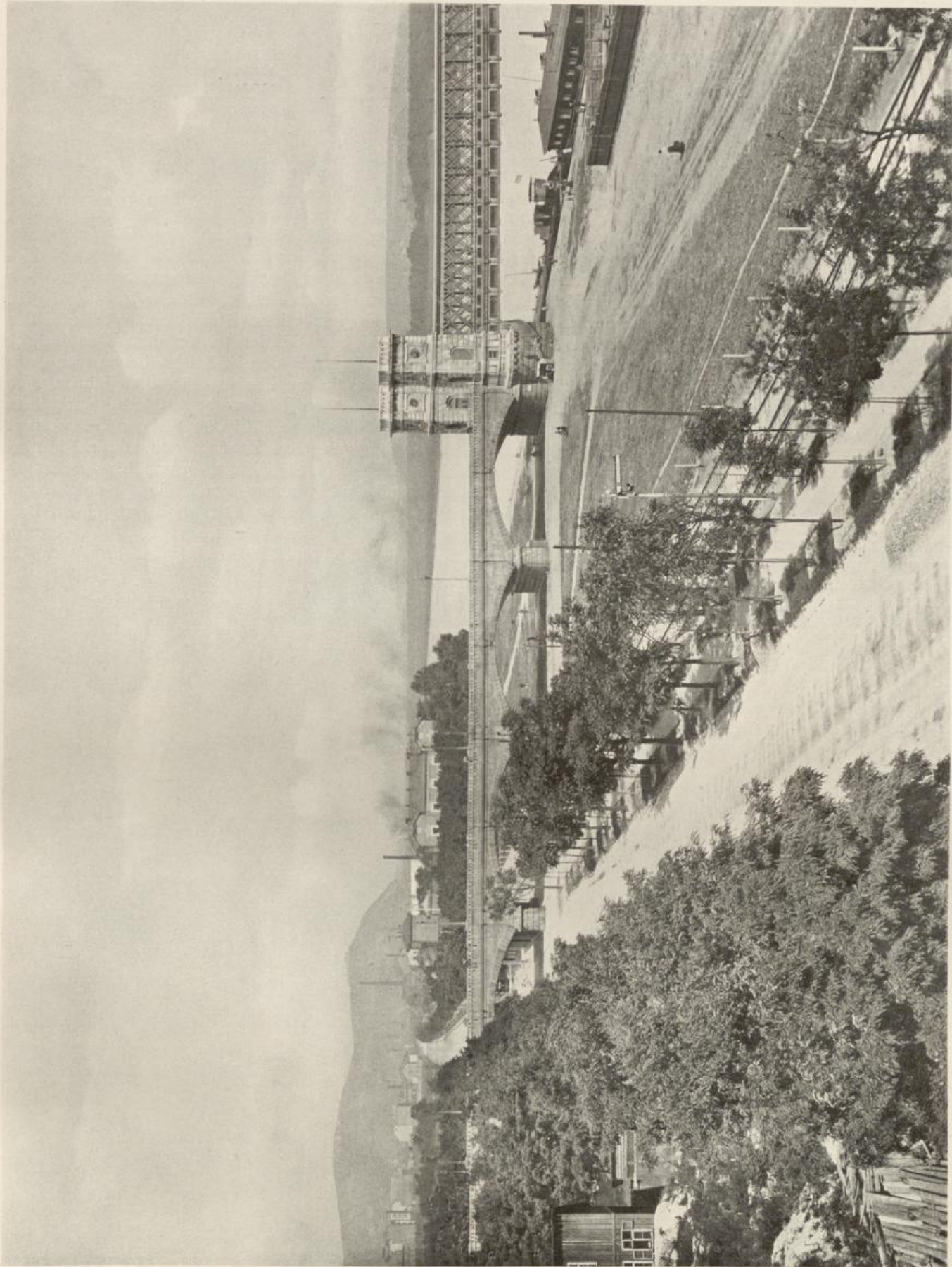
Die großen von Wien auslaufenden Eisenbahnstränge waren somit 1873, als die Wiener Weltausstellung das Ausland zur Besichtigung Neuwiens einlud, geschaffen, und es entstand seither nur mehr eine Hauptbahn, die relativ kurze Wien—Aspang-Bahn, welche den Wienern die an Naturschönheiten, Burgen und historischen Erinnerungen reiche ehemalige Markgrafschaft Pitten näher rückte und hier, an der Dreiländergrenze von Niederösterreich, Steiermark und Ungarn ein reges bürgerlich-gemütliches Sommerfrischlerleben in Flor brachte. Seit 1900 ist die Aspangbahn auch im Besitz der Bahnstrecken, welche ins Schneeberggebiet und auf den Schneeberg selbst führen und eben jetzt finden die letzten Vorarbeiten zum Bau einer Bahnlinie statt, welche als östlichste Überschienenung der Alpen die Aspangbahn mit den nordoststeirischen Bahnen verbinden und die lieblichen Landschaften südlich des Wechsels in den Kreis der ohnehin so zahlreichen »Wiener Tagesausflüge« rücken wird.

Über die Frequenz, welche die im Wiener Gemeindegebiet liegenden Stationen der von Wien auslaufenden Hauptbahnen aufzuweisen haben, liegen leider nur seitens der Privat-, nicht aber auch seitens der Staatsbahnen Daten vor. Auf den Stationen der ersteren kamen 1886 6·214 Millionen Passagiere an und reisten 6·089 Millionen Personen ab, während 1903 7·759 Millionen Personen angekommen, 8·22 Millionen abgereist sein sollen.

Das angekommene Frachtgut wird für 1886 mit 2·868 Millionen, für 1903 (einschließlich 0·241 Millionen Tonnen Eilgut) mit 4·468 Millionen Tonnen beziffert. Abgegangen sind 1886 (inklusive 0·036 Millionen Tonnen Eilgut) 0·905 Millionen, 1903 (inklusive 0·90 Millionen Tonnen Eilgut) 1·026 Millionen Tonnen.

3. WIENER LOKALBAHNEN.

An lokalen Eisenbahnen besitzt Wien aus älterer Zeit die am 7. März 1874 eröffnete Zahnradbahn auf den Kahlenberg, die beiden Linien der Wiener Dampftramwaygesellschaft (vormals Kraus & Co.), von welchen die südliche Wien—Mödling nebst der kleinen Seitenlinie Hietzing—Ober-St. Veit 15·98, die nördliche Wien—Floridsdorf—Stammersdorf nebst der Abzweigung Floridsdorf—Groß-Enzersdorf 26·1 km lang ist und die in den Jahren 1886 bis 1899 sukzessive ausgebaute Linie Wien—Baden (26·3 km) der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, welche Strecke seit 1906 elektrisch betrieben wird.



KRONPRINZ RUDOLF-BRÜCKE.

Die Frequenz auf diesen Linien gestaltete sich wie folgt:

	1886	1903
Kahlenbergbahn	188.766	153.080
Dampftramway	438.587*	3.122.616**
Wien—Baden	—	957.241
	627.353	4.232.937

4. DIE WIENER STADTBAHN.

Das Projekt einer Stadtbahn für Wien wurde schon zur Zeit der Stadterweiterung im Jahre 1857 erörtert und schien, besonders in den Jahren des wirtschaftlichen Aufschwungs, der Ausführung nahe, als ein Engländer, namens Fogerty, eine bezügliche Konzession erhielt. Es gelang aber Fogerty nicht, die nötigen Mittel aufzubringen und auch spätere Projekte führten zu keinem Ergebnis. Erst nach Einbeziehung der Vororte im Jahre 1890 wurde die Sache energisch in Angriff genommen und mittels Gesetzes vom 18. Juli 1892 die »Kommission für Verkehrsanlagen« geschaffen, welche unter der Ägide des damaligen Eisenbahnministers Heinrich Ritter v. Wittek ein bezügliches Projekt ausarbeitete. Die Ausführung wurde den k. k. Staatsbahnen übertragen, eine eigene Sektion unter dem Baudirektor Sektionschef F. Bischof v. Klamstein errichtet, welche bereits 1894 mit den Arbeiten begann und das schwierige Werk unter mannigfaltiger Abänderung der ursprünglichen Projekte in den Jahren 1899 bis 1901 stückweise vollendete. Zuzüglich der Ausgestaltungen in den Jahren 1902/03 hatte der ganze Bahnbau 135,2 Millionen Kronen erfordert, wozu die Gemeinde Wien 11,2 Millionen Kronen beisteuerte.

Die erstjährigen Betriebsergebnisse entsprachen nicht den gehegten Erwartungen, da z. B. 1903 Ausgaben in der Höhe von 5,9 Millionen nur 5,3 Millionen Kronen Einnahmen gegenüberstanden, so daß sich ein Betriebsabgang von 0,6 Millionen Kronen ergab, an welchen auch die Gemeinde mit einer Summe von rund 40.000 K partizipierte. Dieses ungünstige Resultat ist aber wohl nur eine Übergangserscheinung, hervorgerufen in erster Linie dadurch, daß die Stadtbahn auf Dampfbetrieb eingerichtet wurde, welcher längere Züge und Zugsintervalle von 6 bis 18 Minuten nötig macht. Auch die

* Die südliche Linie war 1886 erst bis Perchtoldsdorf ausgebaut.

** Davon 1.451.248 auf der südlichen, 1.671.368 auf der nördlichen Linie.



Winterhafen.

Praterspitz.



Stadtbahnhof Hauptzollamt.

großen Niveauunterschiede des Terrains, welche bedingen, daß die Bahn bald unterirdisch, bald hoch auf Viadukten läuft, daß man also zu den Perrons hinab- oder hinaufsteigen muß, setzten die Stadtbahn in Nachteil gegen die billigere, bequemer zugängliche und in kürzeren Intervallen verkehrende Straßenbahn. Nach seinerzeitiger Umwandlung der Stadtbahn auf elektrischen Betrieb, Verkürzung der Zugintervalle und Ausbau einiger Verbindungsstrecken wird aber auch der Wiener Stadtbahnverkehr um so sicherer einen bedeutenden Aufschwung nehmen, als mit der allmählichen Anpassung der Wohnverhältnisse an die vorhandenen Verkehrsmittel, die normale Steigerung des großstädtischen Verkehrsbedürfnisses parallel geht, die weit rascher zu sein pflegt als die Zunahme der Bevölkerung.

Die im Stadtbahnbetrieb stehenden Linien, die von den meisten Passagieren mit Karten à 30 und 20 h bzw. 10 h (II. und III. Klasse) befahren werden, sind im ganzen 38·832 km lang und durchaus zweigeleisig. Die kleinere Hälfte (17·425 km) ist auf Dämmen, deren höchster 17·8 m hoch ist, die größere (21·407 km) in bis 30·4 m tiefen Einschnitten geführt. Die 15 Tunnels und Galerien sind zusammen 2·949 km lang, der längste Tunnel hat eine Länge von 0·811 km.

Ein charakteristisches Merkmal der Wiener Stadtbahn, durch welches sie sich wesentlich von den Stadtbahnen von London, Paris und Berlin unterscheidet, sind, wie schon erwähnt, die großen Niveauunterschiede, welche sie zu überwinden hat. Liegt doch der höchste Punkt in 228, der niederste in 158 m Seehöhe! In der Horizontale liegen nur 7·977 km; dagegen haben eine Neigung bis 1:80 (d. h. bis $12\frac{1}{2}\text{‰}$) 19·972 km, von 1:80 bis 1:60 ($12\frac{1}{2}$ bis $16\frac{1}{2}\text{‰}$) 5·049 km, von 1:60 bis 1:40 ($16\frac{1}{2}$ bis 25‰) 5·666 km, über 1:40 (über 25‰) 0·168 km.

Die wichtigste Linie der Stadtbahn ist die 21 km lange, innere Gürtellinie, welche vom Bahnhof Hauptzollamt bis zur Station Meidling-Hauptstraße dem Tal des Wienflusses folgt («Untere Wientallinie», 5·444 km lang, eröffnet 30. Juni 1899), dann auf die Gürtelstraße übergeht (Gürtellinie 8·408 km lang, eröffnet 1. Juni 1898) und zwischen den Stationen Nußdorferstraße und Brigittabrücke an den Donaukanal tritt, längs welchem sie zum Bahnhof Hauptzollamt zurückkehrt (Donaukanallinie 7·044 km lang, eröffnet 6. August 1901). Von diesem geschlossenen inneren Gürtel, welchem der Hauptverkehr der Stadtbahn zufällt, gehen mehrere Radiallinien aus. So zweigt in der Station Meidling-Hauptstraße die 5·409 km lange, am 1. Juni 1898 eröffnete Obere Wientallinie ab, welche im Wiental weiter aufwärts bis zum Bahnhof Hütteldorf-Hacking führt und hier Anschluß sowohl an die Lokalstrecke der Westbahn, als an die durch die Vorortelinie und die Donauuferbahn gebildete äußere Ringlinie findet (siehe

unten). Von den Stationen Nußdorferstraße und Brigittabrücke gehen konstruktiv interessante Flügel nach dem Bahnhofe Heiligenstadt, der im Zuge der Lokalstrecke der Franz Josefs-Bahn liegt und in welchen auch die Vorortelinie einläuft, um mittels eines den Donaukanal übersetzenden Verbindungsstückes die Donauuferbahn zu erreichen.

Endlich laufen vom Bahnhof Hauptzollamt zwei Linien aus, die eine zum Praterstern, die andere über die Stationen Rennweg (hier eine kleine, von den Schneebergbahnzügen benützte Abzweigung zum Aspangbahnhof), Arsenal, Favoriten, Meidling-Südbahnhof bis Unter-Hetzendorf, zum Anschluß an die Donauuferbahn. Diese zwei Linien liegen im Zuge der schon 1857 zur Verbindung von Nord- und Südbahnhof erbauten Verbindungsbahn, welche 1897/99 im Gebiet des Bahnhofs Hauptzollamt aus einer Hoch- in eine Tiefbahn verwandelt und in den Stadtbahnverkehr einbezogen wurde.

Dem Stadtbahnverkehr ist auch die am 11. Mai 1898 eröffnete Vorortelinie inkorporiert, welche sich vom Heiligenstädter Bahnhof durch die nördlichen Bezirke (Döbling, Gersthof, Hernals, Ottakring) 9,084 km lang, bis zum Bahnhof Hütteldorf-Hacking erstreckt und einerseits in Heiligenstadt Anschluß an die 1876 eröffnete Donauuferbahn findet, welche nach Übersetzung des Donaukanals am rechten Donauufer herab bis zum Praterspitz führt, anderseits in der Station Penzing sich mit jener Linie verbindet, welche, ursprünglich als Verlängerung der oberwähnten »Verbindungsbahn« erbaut, jetzt an der südwestlichen und südlichen Peripherie der Stadt die Stationen St. Veit, Lainz, Speising, Ober-Hetzendorf, Altmannsdorf, Inzersdorf, Ober-Laa, Schwechat und Kaiser-Ebersdorf berührt und nach Übersetzung des Donaukanals bei der Station Praterspitz an die Donauuferbahn anschließt. Die letzteren Linien bilden zusammen eine geschlossene äußere Ringlinie von 45 km Länge, deren Befahrung eine sehr instruktive Übersicht über die peripherische Konfiguration von Wien (exklusive des XXI. Bezirkes) darbietet.

Die Stadtbahn, in deren Betrieb von der ebenerwähnten äußeren Ringlinie nur die Vorortelinie und ein Teil der alten Verbindungsbahn einbezogen sind, hatte 1903 109 Lokomotiven und 861 Personenzüge (davon 147 II. Klasse, 711 III. Klasse) und setzte 162.222 Personen- und 6315 Lastzüge in Zirkulation. Erstere legten 2,720.272 Zugskilometer zurück und beförderten 32,012.240 Personen.

5. DIE WIENER STRASSENBAHNEN.

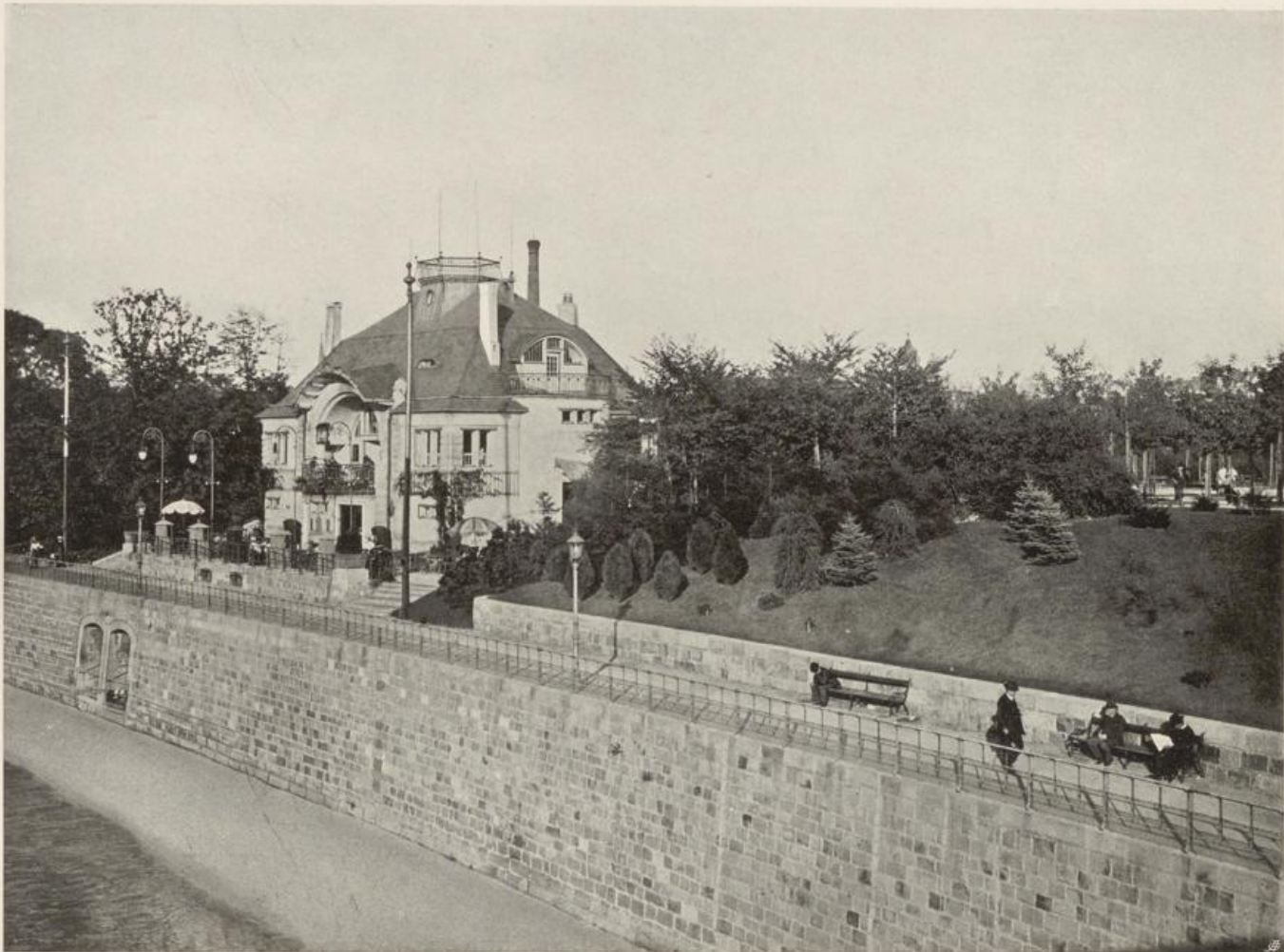
Im Jahre 1864 war in Wien die »alte« Tramwaygesellschaft gegründet worden, welche am 4. Oktober 1865 die erste Pferdebahnlinie Schottentor—Hernals in Betrieb setzte. Später, im Jahre 1872, entstand die Neue Wiener Tramwaygesellschaft, welche u. a. im Jahre 1885 die Linie Schottenring—Nußdorferlinie und die mit Dampfwagen befahrene Linie Nußdorferlinie—Nußdorf eröffnete, und schließlich trat eine dritte Unternehmung auf den Plan, welche seit 26. Juni 1898 elektrische Straßenbahnwagen über die Reichsbrücke nach Kagran (XXI. Bezirk) zirkulieren ließ.

In den Jahren 1899—1902 übernahm die Kommune die Netze der erstgenannten zwei Gesellschaften, d. h. es wurde zuerst von der Firma Siemens & Halske eine am 10. August 1899 behördlich genehmigte »Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen« gegründet, welche die Umwandlung der wichtigsten Linien vom Pferde- auf elektrischen Betrieb durchführte und auch nachdem das Netz am



Bürgertheater.

1. Jänner 1902 in das Eigentum der Gemeinde übergegangen war, noch den Betrieb weiter führte, bis dieser am 1. Juli 1903 in die eigene Regie der Kommune überging, welche zu diesem Zwecke eine besondere Direktion der städtischen Straßenbahnen errichtet hatte. Ende 1903 waren die Umgestaltung auf elektrischen Betrieb und der Ausbau des von den Verkehrsbedürfnissen geforderten Netzes im wesentlichen beendet und im Publikum herrschte nur eine Stimme darüber, daß, ähnlich wie schon vorher hinsichtlich der Beleuchtung, nun auch hinsichtlich des Straßenbahnwesens eine sehr bedeutende Verbesserung erzielt worden sei. Die »Elektrische« entsprach allen Anforderungen, die man billigerweise stellen konnte.



Kinderpark.

Milchtrinkhalle.

Die seit 1882 vor sich gegangene Ausgestaltung des Wiener Straßenbahnwesens erhellt aus folgenden Ziffern:*

	1882	1886	1898	1903		
				Städtische Straßenbahnen	Linie nach Kagran**	Total
Länge der Linien in Kilometern.....	48·3	96·2	113·4	170·9	5·3	176·2
Zahl der beförderten Passagiere in Millionen.....	28·8	47·4	84·3	153·1	0·1	153·2
Aktien-, bezw. Anlagekapital in Mill. Kronen	18·9	20·0	33·6	128·—		128·—***
Betriebseinnahmen in Millionen Kronen	6·0	8·1	14·8	21·9	0·2	22·1
Zahl der Wagen	625·0	820·0	1097·0	1815·0†	10·0	1825·0
» » Pferde	2300·0	2916·0	4810·0	—	—	—
» » Lokomotiven.....	—	—	29·0	—	—	—

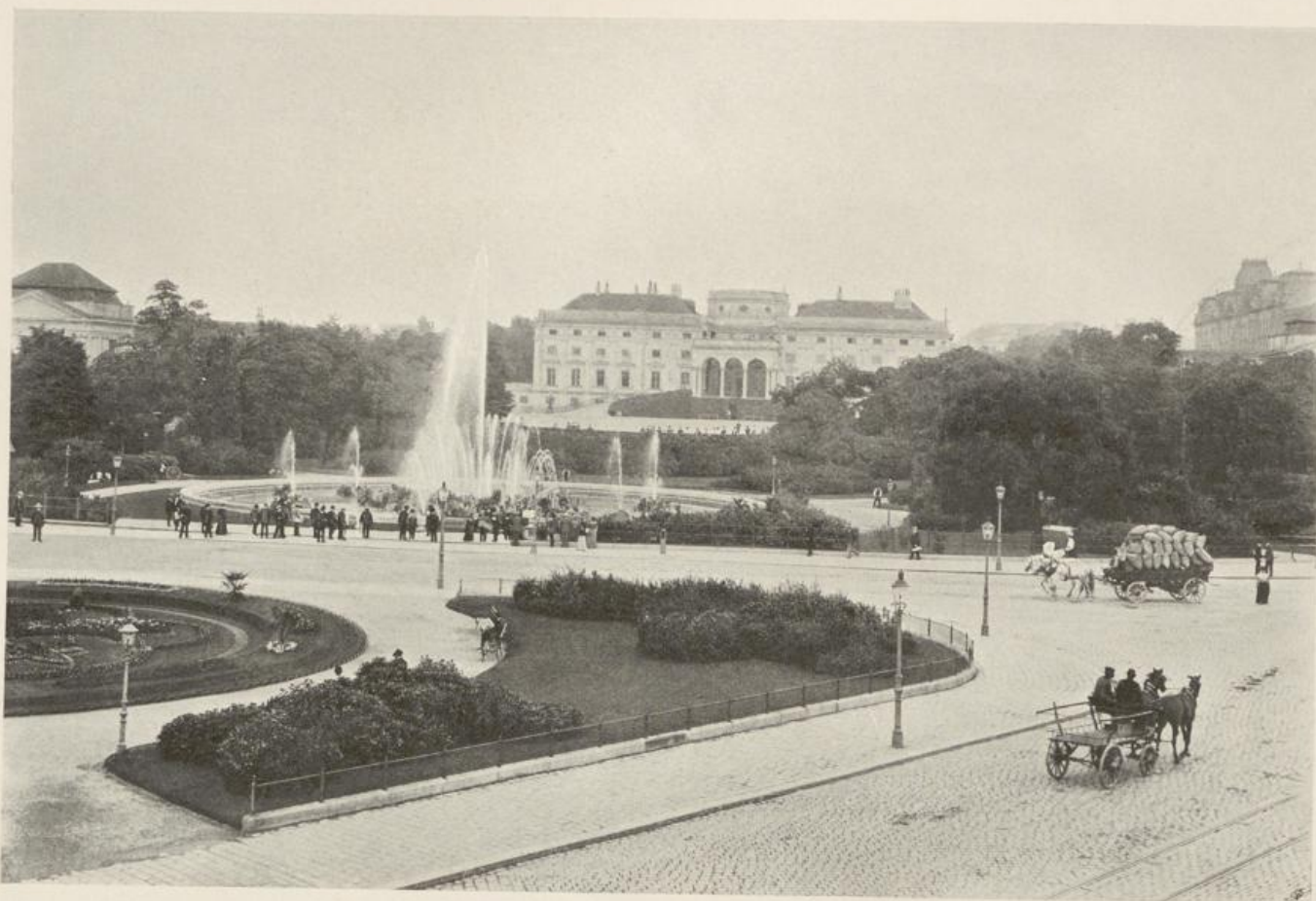
Die Länge der Linien nahm also von 1882 bis 1898 jährlich um 4·1, von 1898 bis 1903 dagegen jährlich um $12\frac{1}{2}$ km zu, die jährliche Frequenzzunahme bezifferte sich in der Periode 1882 bis 1898 auf $3\frac{1}{2}$, im Jahrfünft 1898 bis 1903 dagegen auf 13·8 Millionen Passagiere, die jährliche Zunahme der Zahl der Wagen beziffert sich für die Periode 1882 bis 1898 auf 30, für das Jahrfünft 1898 bis 1903 auf 146. Die Steigerung der Jahreseinnahmen endlich betrug 1882 bis 1898 durchschnittlich 0·55 Millionen Kronen, 1898 bis 1903 durchschnittlich 1·56 Millionen Kronen.

* Es sind hier für 1882, 1886 und 1898 die Ergebnisse der beiden Tramwaygesellschaften zusammengefaßt.

** Die Linie Wien—Kagran ist 1905 ebenfalls dem kommunalen Netz einverleibt worden.

*** Für die städtischen Straßenbahnen ist das Betriebskapital nach dem Stande Ende 1905 eingesetzt. In diesem Jahre betragen die Einnahmen schon 26·1 Millionen Kronen, und es wurde — nach Abschlag von 5·2 Millionen Kronen Anlehenszinsen und 1·4 Millionen Kronen Zuweisung an den Erneuerungsfonds und für Investitionen ein Überschuß von 3·1 Millionen Kronen erzielt.

† Davon 945 Motorwagen von 8·3 bis 11·7 m Länge, welche (ohne die Belastung durch die Fahrgäste) je $77\frac{1}{2}$ bis 137 Meterzentner Gewicht haben (in jedem 20 bis 30 Sitz- und 11 bis 14 Stehplätze), und 8 m lange Beiwagen von je 32 Meterzentner Gewicht (in jedem 20 Sitz- und 14 Stehplätze).



Hochstrahlbrunnen und Schwarzenberg-Palais.

Von den Einnahmen entfielen pro Passagier im Jahre 1882 28·3 Heller, 1886 17·1 Heller, 1898 17·6 Heller, 1903 12·5 Heller.

Hinsichtlich des technischen Details des Wiener Straßenbahnbetriebes sei zunächst bemerkt, daß nahezu 90% der Strecken (154·6 km) zweigleisig ausgebaut sind. Vor 1900 wurden Schienen im Gewichte von 41 kg pro Meter, seither aber stärkere Schienen im Gewichte von 50·6 kg pro Meter verlegt. Ende 1903 war auf Strecken in der Länge von 155·9 km die Stromzuleitung oberirdisch und nur 15 km — hauptsächlich die Ringstraßenlinien nebst Anschlußstrecken — hatten unterirdische Zuleitung. Die 8 mm starken kupfernen Leitungsdrähte sind zumeist an den Häusern und nur ausnahmsweise an 30 bis 35 m voneinander entfernten Masten aufgehängt. Sie erhalten von etwa 70 Speisepunkten aus den vom städtischen Kraftwerke im XI. Bezirk zugeführten Strom, der eine Spannung von 500 bis 560 Volt hat und durch die untereinander leitend verbundenen Fahrschienen wieder zurückgeleitet wird. Die Strecken mit Unterleitung werden von der in der Rahlgasse befindlichen Nebenstation des Elektrizitätswerkes mit Strom versorgt.

Auf den Strecken mit Unterleitung liegen in 0·6 m tiefen Schlitzten, welche weit genug sind, um die Legung oder Ausbesserung der Arbeitsschienen ohne Zerstörung des Schlitzkanals zu gestatten, zwei Arbeitsschienen (eine für die Hin-, die andere für die Rückfahrt der Wagen), und an je einer dieser Schienen schleift das eine der beiden Kontaktschiffchen, mit welchem jeder Wagen ausgerüstet ist und welches der Motorführer durch Drehen einer Kurbel herabläßt oder aufzieht, je nachdem er von einer Strecke mit Oberleitung auf eine solche mit Unterleitung übergeht oder umgekehrt.

Der Verkehr geht allmorgendlich von den 13 großen Betriebsbahnhöfen der Straßenbahnen aus, die zumeist in einiger Entfernung von den peripherischen Endstationen der Haupttrouten liegen. Der größere Teil dieser im ganzen 6½ ha bedeckenden Baulichkeiten wird von den großen Wagenhallen eingenommen, die zu den gefälligsten unter den modernen Nutzbauten Wiens gehören und abends bei reicher elektrischer Beleuchtung einen hübschen Anblick gewähren.

Die Einnahmen der Straßenbahnen betragen 1903 21·936 Millionen Kronen, die Ausgaben 17·472 Millionen Kronen, doch dürften seither die Betriebsüberschüsse abgenommen haben, da einerseits die Bediensteten* der Wiener Straßenbahnen sehr erhebliche Aufbesserung ihrer Bezüge erhielten, andererseits

* Im Jahre 1903 wurden 131 männliche und 137 weibliche Beamte und Unterbeamte, 5775 sonstige (meist Fahrbetriebs)bedienstete und 331 Tagelöhner gezählt.

trotz der Verteuerung des Betriebes, welche zum Teil durch die große Ausdehnung des, viele schwach bevölkerte Rayons einschließenden Gebietes und die großen Niveauverschiedenheiten bedingt wird,* die Fahrpreise in Wien sehr billig sind.

Weitaus die meisten Strecken werden nämlich um 12 h befahren und bei rund 153·1 Millionen ausgegebenen Fahrkarten, welche einschließlich der mit Abonnementkarten beförderten Personen eine Frequenz von mindestens 180 Millionen Personen anzeigen, ergibt sich ein Fahrpreis von bloß 12·2 h pro Person.

Vergleicht man hiemit die große Berliner Straßenbahn, welche 1904 bei einer Einnahme von 30·829 Millionen Mark 331·67 Millionen Personen beförderte, so stellt sich hier der durchschnittliche Fahrpreis pro Person allerdings nur auf 9·3 Pfennig, gleich 11 h, also noch etwas billiger.

Es ist aber zu berücksichtigen, daß es auf der Berliner Straßenbahn keine Umsteigkarten gibt! In Wien wird wohl jede zweite, sicher aber jede dritte Fahrkarte als Umsteigkarte ausgegeben. Berücksichtigt man dies, so ergibt sich nicht bloß, daß man in Wien beträchtlich billiger fährt als in Berlin, sondern auch, daß die Frequenz ziffern Wiens von jenen Berlins, Londons u. s. w. keineswegs in solchem Maße übertroffen werden, wie man gewöhnlich glaubt. (Siehe S. 199.)

6. DIE OMNIBUSLINIEN.

Die ersten, »Gesellschaftswagen« genannten Omnibusse sah Wien im Jahre 1825 (Linie Wien—Hietzing) und mit der Zeit entstanden verschiedene Omnibus- oder Stellfuhrunternehmungen, wie die 1872 gegründete Neue Wiener Omnibusgesellschaft, die 1896 gegründete Österreichische Omnibusgesellschaft, welche jedoch im Laufe der Zeit zum größten Teil vom Schauplatz verschwanden und das Feld der 1881 ins Leben getretenen »Vienna General Omnibus Company« räumten.

Die Omnibusse spielen im Verkehrsleben Wiens nicht die große Rolle wie in Paris und London, und zwar hauptsächlich infolge der jüngsten Ausgestaltung des Straßenbahnnetzes, welche bewirkt hat, daß es heute zum größten Teil der Verkehr in das Zentrum der Inneren Stadt und nach, beziehungsweise von den Bahnhöfen ist, welcher die Omnibuslinien alimentiert. Die Zahl der zirkulierenden Omnibusse

* Die Niveauverschiedenheiten sind so groß, daß Steigungen bis 60‰ befahren werden müssen (z. B. in der Strecke Wipplingerstraße—Porzellangasse—Viriotgasse); sie bedingen auch das von den Motorführern allerdings im Übermaß geübte »Sandstreuen«, das der Kommune neue Auslagen zur Bekämpfung des dadurch verstärkten Straßenstaubes verursacht wird.



Gartenfront des Schwarzenberg-Palais.

sank von 787 im Jahre 1882 auf 692 im Jahre 1886 und 509 im Jahre 1903; die Zahl der beförderten Passagiere von 19.11 Millionen im Jahre 1899 auf 16.52 Millionen im Jahre 1903. Doch steht dem Omnibusverkehre eine Belebung durch die Einführung der Automobilomnibusse bevor, welche die Vienna General Omnibus Company seit 1905 in steigender Anzahl zirkulieren läßt.

Andere Stellwagen gab es 1889 736, 1903 374; die Zahl der Hotelomnibusse ist gering (1882 6, 1903 8), da der Bestand von sechs großen Hauptbahnhöfen es selbst den großen Hotels unmöglich machen würde, auch nur zur Ankunft aller Eilzüge Wagen zu entsenden.

7. FIAKER, EINSPÄNNER UND LOHNWAGEN, BICYCLES UND AUTOMOBILE.

Ein altberühmtes Wiener Vehikel ist der Fiaker (Zweispänner), der seinen Genossen in Petersburg und Moskau an Schnelligkeit nicht nachsteht, hinsichtlich Eleganz der Zügelführung und Präzision des Fahrens den Vergleich mit den Londoner »Cabby« aushält und überdies durch sein spezifisch wienerisches Gehaben, das allerdings langsam dem internationalen weltstädtischen Kutscherschiff weicht, eine Spezialität der Kaiserstadt bildet. Bemerkenswert ist übrigens, daß die Zahl dieser Luxusgefährte in weit geringerer Zunahme begriffen ist als jene der billigeren »Einspänner« (einspännige Droschken). Während nämlich letztere von 1220 im Jahre 1882 auf 1800 im Jahre 1903 sich vermehrten, wuchs die Zahl der Fiaker im gleichen Zeitraume nur von 954 auf 994. Ein Teil der Wagen ist schon mit Taxametern versehen, die übrigen fahren gemäß einem etwas umständlichen, aber doch über Gebühr verlästerten Taxbuch, das — wie es heißt — in Bälde einem einfacheren, handlicheren Taxschema weichen soll.

Außer den Fiakern und — auch »Komfortabler« genannten — Einspännern bestanden in Wien im Jahre 1903 noch 1228 nicht numerierte und nicht auf festen »Standplätzen« stationierte, sondern nur über spezielle Bestellung erhältliche Lohnwagen sowie zahlreiche Bicycles und Autocycles; doch ist augenscheinlich, daß das Bicycle innerhalb der Stadt den Zenith seiner Verbreitung als Vergnügungsvehikel schon überschritten hat. Die meisten Zweiräder, die man in den Straßen sieht, dienen Geschäftszwecken.

Die Automobile sind erst in den letzten drei Jahren zu auffälligeren Straßenerscheinungen geworden und tragen seit der den Automobilverkehr regelnden Verordnung vom Jahre 1905 weiße, mit Nummern versehene Schilder. Zurzeit (Mai 1907) sind zirka 800 Automobile im Verkehr, und zwar zum größten Teil Privatgefährte; doch hat sich Ende 1905 bereits eine Gesellschaft gebildet, welche Automobile leihweise zur Verfügung stellt.



Belvedere.

Hauptschloß.



Belvedere.

Großes Gartenparterre.

8. LOKALVERKEHR IM ALLGEMEINEN.

Der gesamte Wiener Lokalverkehr, soweit er kontrollierbar ist, hat in den letzten 20 Jahren eine Entwicklung genommen, welche eine baldige Annäherung an die Ziffern von Berlin und Paris mit großer Wahrscheinlichkeit voraussetzen läßt. Es wurden nämlich befördert:

	1886	1903	1906
	Millionen Personen		
mittels Dampfer	0·25	0·15	0·2
» Hauptbahnen zirka	12·3	20·—	22·—
» Lokalbahnen	0·63	4·23	6·1
» Stadtbahn	—	32·—	31·1
» Straßenbahnen	47·45	153·22	199·4
» Omnibusse	25·—	16·5	15·—
Total	85·63	226·1	273·8

Vergleicht man mit den anderen Weltstädten Europas, so erhält man folgendes Bild:

	Wien		Berlin	Paris	London
	1903	1906	1904	1902	1902
Befördert mittels Eisenbahnen	56·37	59·4	145·9	170·8	547·3
» » Straßenbahnen	153·22	199·4	391·4	311·1	358·2
» » Omnibusse	16·5	15·—	93·4	128·6	489·3
	226·1	273·8	630·7	610·5	1394·8

Auf jeden Einwohner würden also in Wien 135, beziehungsweise 145, in Berlin 334, in Paris 232, in London 307 Fahrten entfallen.

Es muß aber bemerkt werden, daß zwischen der Zählung in Wien und den Zählungen in den anderen drei Städten Unterschiede obwalten. So fehlen für die Wiener Hauptbahnen die Ziffern der in den Wiener Nebenstationen ausgegebenen Karten, für die Omnibusse die Frequenzziffern der kleineren Omnibusunternehmer; die Wiener Straßenbahnen aber geben, wie schon erwähnt, Umsteigekarten aus, was in Berlin nicht der Fall ist, so daß schon aus diesem Grunde die Wiener Frequenzziffern gegenüber jenen von Berlin relativ um ein Drittel, wenn nicht um die Hälfte zu gering ausfallen. Es ist ferner in den Berliner Ziffern die geschätzte Zahl der mit Abonnementkarten beförderten Fahrgäste enthalten, in den Wiener Ziffern nicht. Bei Berücksichtigung aller dieser Momente würde sich die Zahl der im Jahre 1906 in Wien mittels Bahn, Straßenbahn und Omnibus beförderten Personen wohl auf 360 Millionen stellen, was durchschnittlich 190 Fahrten pro Jahr und Einwohner ergäbe.



Russische Kirche.

9. FREMDENVERKEHR.

Nach den Untersuchungen des Statistikers Grieszeli, der den Fremdenverkehr zum Gegenstand besonderer Studien gemacht hat, erfolgt die Zunahme der Fremdenfrequenz in den Großstädten so regelmäßig, daß man die Ziffern der »Hotelfremden«, d. h. der in Gasthöfen absteigenden Besucher einer Stadt auf Jahre vorausberechnen kann. (Von Jahren mit außerordentlichen, durch Weltausstellungen, Kriegsereignisse u. dgl. bewirkten Schwankungen natürlich abgesehen.) Im allgemeinen ist die Ziffer der Hotelfremden eine Funktion der Bevölkerungszahl und je volkreicher eine Stadt, desto größer auch naturgemäß die Zahl der Fremden, die sie alljährlich an sich zieht, was sich wohl daraus erklärt, daß, abgesehen von Italien und der Schweiz, in den Großstädten die Zahl der in Geschäfts- und Familienangelegenheiten Reisenden die Zahl der »reinen Vergnügungsreisenden« beträchtlich übersteigen dürfte. Vergleicht man die Fremdenziffern verschiedener Jahre, so zeigt sich aber, daß, entsprechend der Zunahme der Reiselust überhaupt, der Strom der Fremden etwas stärkere Zunahme zeigt als die Bevölkerung der betreffenden Stadt. Hievon macht auch Wien keine Ausnahme, wie daraus erhellt, daß die Zahl der Hotelfremden zwischen 1882 und 1897 von 181.088 auf 363.691 (pro Jahr um 12.173), zwischen 1897 und 1903 von 363.691 auf 443.713 (pro Jahr um 13.337) stieg.

In zwanzig Jahren hat sich die Fremdenfrequenz in Wien mehr als verdoppelt und zurzeit existiert — Paris und Berlin ausgenommen — keine

Stadt auf dem Kontinent, deren Fremdenverkehrsziffern an jene Wiens heranreichen würden.

10. POST, TELEGRAPH, TELEPHON.

Die Anfänge des Postwesens reichen weit ins Mittelalter zurück. Schon im XIII. Jahrhundert begannen die Kaufleute der emporstrebenden Handelsstädte erst gelegentliche, später regelmäßige Verbindungen zwischen den wichtigsten Städten zum Zwecke der Beförderung von Gütern und Briefen herzustellen. Die Klöster traten in Verbindung, um sich mittels sogenannter Roteln gegenseitig Nachrichten zukommen zu lassen, Papst und Fürsten hatten ihre Hofkuriere u. s. w.

Die erste eigentliche Organisation auf dem Gebiete des Postwesens aber ging um die Mitte des XV. Jahrhunderts vom Hofe Kaiser Friedrichs IV. in Wien aus und schon in den Jahren 1450 bis 1460 bestand unter einem Johann von Taxis, dem Sprößling eines Mailänder Geschlechtes, ein »Hofpostamt« in Innsbruck. Zwei Menschenalter später, im Jahre 1516, schloß Kaiser Maximilian I. mit Franz von Taxis ein Abkommen, wonach letzterem die Einkünfte aus dem Postwesen gegen die Verpflichtung zufielen, auf den bestehenden Postrouten die kaiserlichen Briefe kostenfrei zu befördern, und schon 1520 wurde Joh. Baptist von Taxis von Karl V. zum Generalpostmeister ernannt. Im Laufe des XVI. Jahrhunderts breitete sich das Postwesen sehr aus und brachte reichen Ertrag. Als es daher 1590 zum Regal erklärt wurde und Kaiser Matthias am 27. Juli 1615 den Lamoral von Thurn und Taxis zum Reichsgeneralpostmeister ernannte, konnte letzterer seine Postorganisation nicht überall im Deutschen Reiche aufrecht erhalten, da z. B. Kurbrandenburg eine eigene Postanstalt schuf. Dasselbe war in den österreichischen Erblanden der Fall, wo 1624 ein Graf Paar mit dem Postregal belehnt wurde und nach 32jährigem Prozeß seine Ansprüche gegen die Taxis durchsetzte. Der Paarsche Posthof befand sich ein Jahrhundert in der Wollzeile (heute Haus Nr. 30), bis der Staat im Jahre 1720 das Postregal einlöste und das Postwesen in eigene Regie übernahm.

Eine der nächsten Reformen war, daß man in den Jahren 1740 bis 1750 regelmäßige, der Beförderung von Paketen und Briefen sowohl als der Personenbeförderung dienende Postwagenfahrten einrichtete, die sich nicht nur auf die österreichischen Kronlandshauptstädte, sondern auch auf wichtige Städte Deutschlands und Oberitaliens erstreckten, welche aber nicht hinderten, daß die italienischen Vetturini, welche damals in Gasthöfen auf der Wieden ihre Wagen aufgestellt hatten, weiter bestanden und sich nach wie vor für Reisen nach Italien vermieteten.

Im Jahre 1767 ließ das Ärar an Stelle des städtischen Getreidekastens in der Postgasse das Hauptmautgebäude errichten und die staatliche Post übersiedelte hierher; doch wurde speziell zur Besorgung des Wiener Stadtverkehrs zwei Kompagnons (J. Haardi und J. Schotten) ein Privilegium erteilt, kraft welchem am 1. März 1772 die Wiener Stadtpost ins Leben trat, die ihr »Oberamt« in der Wollzeile (heute Nr. 25) hatte. Briefkasten gab es damals noch nicht; doch durchzogen täglich Boten, deren Uniform aus einer gelben Jacke mit schwarzen Aufschlägen bestand, die Straßen und machten sich dem Publikum durch »Klappern« bemerkbar, daher diese Stadtpost auch die »Klapperpost« genannt wurde. Die Boten sammelten die Briefe in einer Kapsel, welche »Receptaculum« genannt wurde.

Im Jahre 1823 fand eine beträchtliche Verbesserung des Personenpostdienstes durch die Einführung der Eilpostwagen statt, 1830 aber wurde die inzwischen wieder mit der Hauptpost vereinigte Wiener Briefpost reformiert, indem die Postdirektion ein eigenes Stadtpostoberamt errichtete, das sich bis in die Sechzigerjahre in der Wollzeile, der alten Poststraße der Stadt, befand und über fünf Filialpostämter in den Vorstädten verfügte, von welchen eine täglich fünfmalige Austragung der Briefe stattfand.

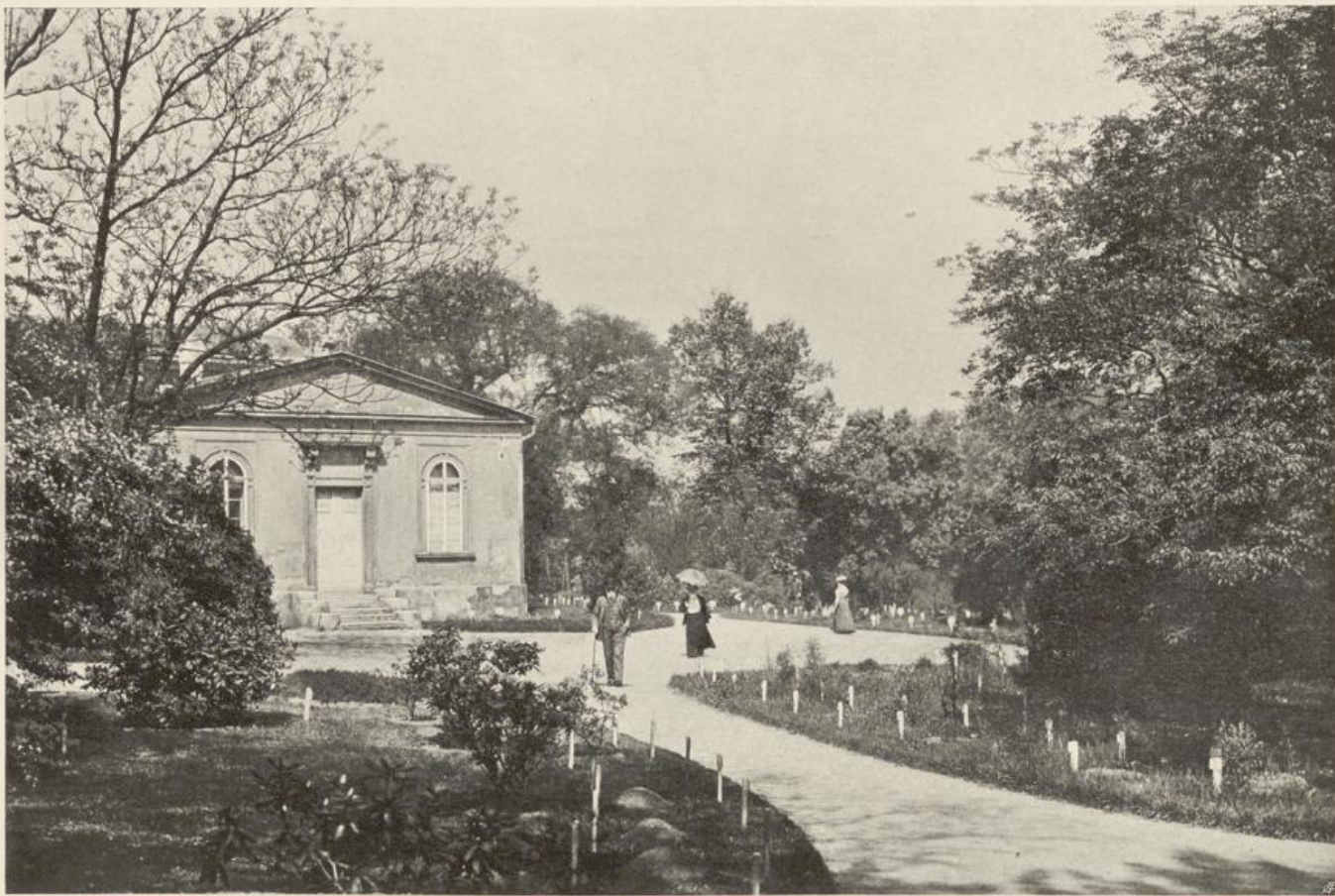
Damals kamen auch die »Briefsammlungen« (Briefkasten) auf, deren bis 1840 in der Stadt 15, in den Vorstädten 30 errichtet wurden, in welche aber die Briefe zunächst nur unfrankiert eingeworfen werden konnten, da erst am 1. Juni 1850 mit der Ausgabe von Briefmarken, die damals »K. k. Poststempel« hießen, begonnen wurde.

Zurzeit ist das gesamte Post-, Telegraphen- und Telephonwesen Niederösterreichs der k. k. Post- und Telegraphendirektion in Wien unterstellt, die sich in dem neuen Postdirektionsgebäude im III. Bezirk, Hetzgasse Nr. 2, befindet.

Den speziellen Postdienst in Wien besorgt das noch immer im alten Postgebäude in der Postgasse befindliche Hauptpostamt, doch besteht überdies für die Postpaketbestellung ein 1884 errichtetes Postpaketbestellamt (III. Bezirk, Vordere Zollamtsstraße Nr. 1).

Der Telegraphendienst ist in der Telegraphenzentrale am Börsenplatz zentralisiert, für den Telephondienst bestehen zwei Zentralen, im VI. Bezirk (Dreihufeisengasse Nr. 1) und im IX. Bezirk (Berggasse).

Die Zahl der Postämter betrug 1886 im alten Gemeindegebiet 37, 1903 im alten Gemeindegebiet 63, in den zugewachsenen Bezirken 45, zusammen 108; Briefkasten zählte man 1886 im alten Gemeindegebiet 527, 1903 im alten Gemeindegebiet 840, in den zugewachsenen Bezirken 534, zusammen 1374.



Rennweg.

K. k. Botanischer Garten.



Technische Hochschule.

Resselpark.

Es mögen nur noch einige Daten über die Gestion der Wiener Post folgen.

Von Wien abgegangen sind:

	1886	1900	1903
	Millionen	Stück	Stück
Briefe		177.2	205.6
Korrespondenzkarten		75.7	95.3
Zeitungen	113.9	89.3	96.1
Sonstige Drucksachen		83.6	86.1
Muster		6.6	7.8
Total	113.9	432.4	490.9
Fahrpostsendungen	6.5	9.—	9.6
Wert in Mill. Kr.	838.—	1181.—	1189.—
Geldbriefe	1.1	0.46	0.46
Wert in Mill. Kr.	1111.—	1510.—	1420.—
Postanweisungen	?	?	3.94
Wert in Mill. Kr.	?	?	254.—
Postnachnahmen	?	2.19	2.29
Wert in Mill. Kr.	?	30.4	30.5

In Wien angekommen sind:

	1886	1900	1903
	Millionen	Stück	Stück
Briefe		139.1	157.9
Korrespondenzkarten		61.8	89.7
Zeitungen	68.6	18.9	21.6
Sonstige Drucksachen		13.7	15.6
Muster		3.7	4.4
Total	68.6	237.2	289.2
Fahrpostsendungen	2.3	5.4	6.2
Wert in Mill. Kr.	657.—	464.—	487.—
Geldbriefe	1.12	0.37	0.34
Wert in Mill. Kr.	1588.—	998.—	978.—
Postanweisungen	?	?	7.94
Wert in Mill. Kr.	?	?	322.—
Postnachnahmen	?	0.32	0.35
Wert in Mill. Kr.	?	7.5	8.4

Die Abnahme des Wertes der Fahrpostsendungen zeigt, in welchem Maße die Valorenversicherung gebräuchlicher geworden ist, die Abnahme der Werte der Geldbriefe aber erklärt sich daraus, daß die Geldversendung mittels Geldbriefes überhaupt immer seltener wird, teils weil man die Banknoten mittels rekommandierten Briefes verschickt und ihren Wert versichert, teils weil der Ausgleich der Zahlungen in immer größerem Maße mittels Postsparkassa erfolgt.

* * *

Die pneumatische Rohrpost entwickelte ihr Netz von 1882 bis 1903 zu einer Länge von 72.8 km. Sie beförderte 1882 und 1886 nur 0.29, beziehungsweise 0.68, 1900 und 1903 dagegen 3.21, beziehungsweise 3.44 Millionen Korrespondenzen.

* * *

Die ersten Versuche, zu telegraphieren, fanden in Wien im Jahre 1843 statt und schon 1846 wurde die erste Telegraphenlinie Wien—Brünn in Betrieb gesetzt, der 1847 bis 1849 die Linien Wien—Graz—Triest und bis 1854 Linien nach allen übrigen Kronlandshauptstädten folgten.

Von 1882 bis 1903 stieg der Telegraphenverkehr fast auf das Doppelte, obgleich ihm gerade in dieser Zeit in dem Telephon eine starke Konkurrenz erwuchs. Es wurden in Wien Telegramme:

	1882	1886	1900	1903
		Millionen		
aufgegeben	1'36	1'31	2'2	2'34
empfangen	1'35	1'24	2'25	2'40
Zusammen...	2'71	2'55	4'45	4'74

* * *

Die erste Telephonlinie in Wien wurde 1881 durch die Privattelegraphengesellschaft errichtet, doch trat seit 1888 auch der Staat mit interurbanen Linien auf den Plan (1888 entlang der Südbahnlokalstrecke nach Baden, Vöslau, Reichenau, nach Brünn, 1889 nach Prag, 1892 nach Triest u. s. w.), und am 1. Jänner 1895 ging auch das private Telephonnetz in staatliche Verwaltung über.

Die Länge der Linien betrug im Jahre 1882 1670, 1886 3679, 1900 8060, 1903 8754 *km*. (Im Jahre 1903 6120 *km* interurban, 2634 *km* urban.)

Von der regeren Zunahme des telephonischen Verkehrs zeigt die Tatsache, daß im Jahre 1900 51'2, im Jahre 1903 dagegen schon 74'6 Millionen telephonische Gespräche ausgeführt wurden. (Davon 0'9, beziehungsweise 0'97 Millionen im interurbanen Verkehr.) Die weitere Steigerung wird sich vom Jahre 1905 an nicht mehr genau verfolgen lassen, denn von zirka 19.000 Abonnenten sind seit 1. April 1905 200 so verbunden, daß sie ohne Vermittlung der Zentrale miteinander in Verkehr treten können.



Tilgner-Brunnen.