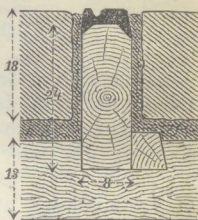


deutsche Meilen. Bis zur Weltausstellung werden ausserdem noch folgende Linien eröffnet: 6. Praterstern-Weltausstellung, 7. Praterstern - Nordbahnhof - Nordwestbahnhof - Wallensteinstrasse, 8. Aspernbrücke-Radetzkystrasse-Sofienbrücke-Prater-Weltausstellung, 9. Nussdorferstrasse-Alserbachstrasse-Franz Josef-Bahnhof, 10. Schwarzenbergplatz-Carlsgasse-Favoritenstrasse - Südbahn - Himbergerstrasse. Die ganze Länge dieser neuen Linien beträgt 11,7 Kilometer = 1,6 deutsche Meilen. Die Spurweite ist die normale Spurweite der Locomotivbahnen, nämlich 1,436^m. Die Schienen sind sogen. Loubat-Schienen (Fig. 16), im Gewichte von 17,7 Klgr. pro Meter und werden in neuerer Zeit aus Bessemerstahl hergestellt und zwar zum Preise von 230 bis 250 fl. pro Tonne. Die grössten Steigungen betragen 1:30; dieselben werden mit 3 Pferden befahren. Die kleinsten Radien sind 10^m. Die Kosten eines lauf. Meters einfachen Geleises betragen einschliesslich Material und Arbeit, jedoch ohne Pflastermaterial, circa 16 fl. Für ein lauf. Meter Geleise ist 2,5 □^m Pflasterung nöthig, die circa 9 fl. pro □^m kostet. Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Geleise sammt der Pflasterung in einer Breite von 2,5^m während der Concessionsdauer von 35 Jahren auf ihre Kosten zu erhalten.

Fig. 16.



1/10 n. Gr.

Die Gesellschaft besitzt im Jahre 1873 gegen 2000 Pferde und 500 Wagen, worunter 250 offene. Das Gewicht eines Wagens für 40 Personen beträgt 1,6 bis 3,1 Tonnen; der Radstand ist 1,9^m. Die Kosten eines Wagens betragen 1900 bis 2200 fl. Ein Pferd hat täglich 4 Meilen zu laufen; die Fouragekosten eines Pferdes betragen pro Tag 0,80 bis 1 fl. Die Personenfrequenz betrug im Jahre 1871 gegen 15 Millionen, im Jahre 1872 gegen 19 Millionen. Die Gesamteinnahmen betragen in diesem Jahre bezüglich 1,5 und 1,9 Millionen Gulden; die Ausgaben 75 bis 80 Procent.

Die Gesellschaft besitzt ausser den Stallungen, Remisen, Magazinen, Schmieden und Wohnungen eine Wagenbau- und Reparatur-Werkstätte in Rudolfsheim.

Bureau: Schottenring Nr. 13. Präsident: Graf G. Chorinsky. Generaldirector: J. Fanta. Betriebsdirector: K. Kraus. Oberingenieur: B. Schmid.

In neuester Zeit (1872) hat sich die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft gebildet, welche hauptsächlich Pferdebahnen in den Vororten anzulegen beabsichtigt. Sie