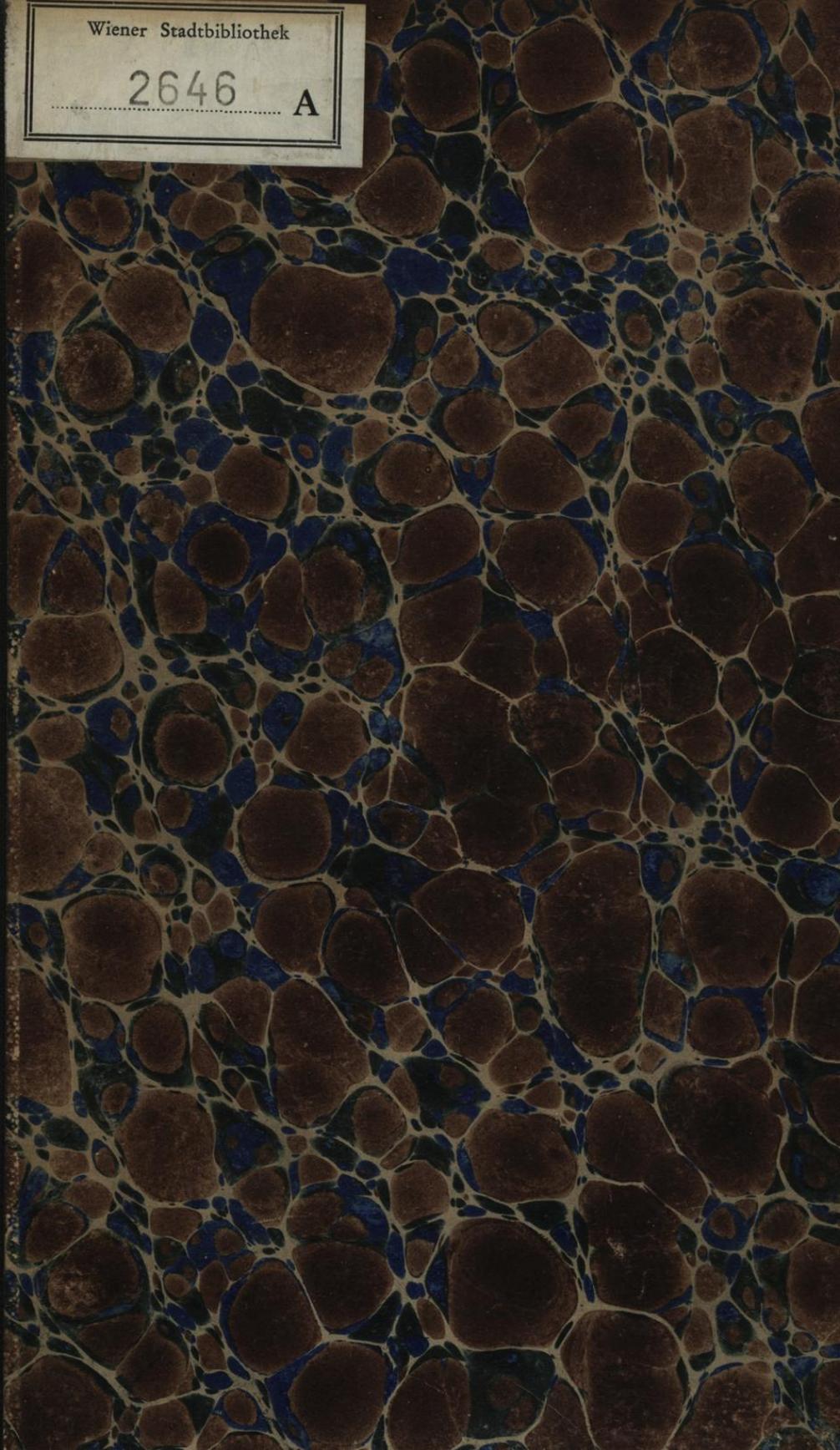


Wiener Stadtbibliothek

2646

A



Zur Geschichte

der

Wiener Tramway-Gesellschaft

(1864 — 1880.)

III 2646



Wien, 1881.

Verlag der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Druck von S. W. Wallishausser

Druck.



17

I. Entstehung des Vertrages.

Als die Pferdebahn in Wien errichtet werden sollte, waren in Oesterreich noch geringe Erfahrungen über solche Unternehmungen, insbesondere im Innern der Städte, gemacht worden.

Es war daher für den Gemeinderath, an welchen diese Frage im Jahre 1864 herantrat, allerdings sehr schwierig, sofort eine positive Entscheidung zu treffen, und wurde sohin nach eingehenden Debatten in der Sitzung vom 21. October 1864 beschloffen, der k. k. n. ö. Statthalterei zu empfehlen, vor einer definitiven Concessionsertheilung eine Probelinie vom Schottenring nach Hernals versuchsweise zu bewilligen.

Die k. k. n. ö. Statthalterei ertheilte hierauf der Firma Schaeck-Jaquet & Cie. die Genehmigung zur Eröffnung von Probelinien und machte die Concessionirung des ganzen Netzes von der Bedingung abhängig, daß die durch den Betrieb der Probelinien gewonnenen Erfahrungen die anstandslose Durchführbarkeit des Unternehmens, so wie dessen Gemeinnützigkeit für die Förderung des öffentlichen Verkehrs erweisen werden.

Am 30. Mai 1865 genehmigte der Gemeinderath die Probelinie Schottenring—Hernals, welche Strecke am 4. October 1865 eröffnet wurde.

Die Resultate, welche die Firma Schaeck-Jaquet & Cie. mit dieser später bis Dornbach verlängerten Probelinie erzielte, veranlaßte dieselbe bald, die in Aussicht gestellte Concessionirung des ganzen Pferdebahnnetzes in Wien anzustreben.

Thatsächlich hat auch das k. k. Handelsministerium dieser Firma am 8. März 1867 die definitive Concession für die Probestrecke Schottenring—Dornbach, ferner für die Linien Ringstraße—Prater, Mariahilferstraße—Penzing auf die Dauer von 30 Jahren ertheilt.

Gegen diese Concessionsertheilung richtete der Gemeinderath von Wien eine Rechtsverwahrung an die k. k. n. ö. Statthalterei, in welcher derselbe die Beeinträchtigung seiner autonomen Rechte und seines Eigen-

thumes auf die Straßengründe hervorhob und die Forderung aufstellte, daß keine Pferdebahnlinie in Wien ohne Genehmigung der Gemeinde Wien errichtet werden dürfe.

Hierüber erklärte die k. k. n. ö. Statthalterei mit Erlaß vom 2. Juni 1867, daß nach den bestehenden Normen der Staatsverwaltung ihr allein das Recht zur Ertheilung von Pferdebahn-Concessionen zustehe, die Gemeinde dagegen als Eigenthümerin des Straßengrundes das Recht habe, bei der commissionellen Feststellung der Bahnanlage jene Bedingungen zu formuliren, unter welchen dieselbe die Benützung des Straßengrundes zur Bahnanlage zugestehet.

Der Gemeinderath hat diese Entscheidung am 14. Juni 1867 zur Kenntniß genommen und an die k. k. n. ö. Statthalterei das Ansuchen gestellt, daß zur schnelleren Erledigung solcher Angelegenheiten die Verhandlungen wegen Ueberlassung des Straßengrundes von der Gemeinde Wien mit den Unternehmungen gepflogen werden und dann erst die Commissionen bei der k. k. n. ö. Statthalterei wegen allseitiger Genehmigung des mit der Gemeinde erzielten Uebereinkommens stattfinden sollen.

Hierauf erklärte sich die k. k. n. ö. Statthalterei mit Erlaß vom 18. Juni 1867 einverstanden, daß die directen Verhandlungen mit der Unternehmung über die Bedingungen zur Ueberlassung der benöthigten Straßengründe noch vor Abhaltung der bezüglichen k. k. Statthalterei-Commission gepflogen werden.

Diese Competenzfrage hat in Gemeinderathskreisen Aufregung erweckt; gleichzeitig wurden die Besitzer der bereits definitiv ertheilten Concession derart eingeschüchtert, daß dieselben ohne Berufung auf die ihnen ertheilte a. h. Concession am 27. Mai 1867 den Gemeinderath um die Bewilligung zum Baue und Betriebe der Linien Schottenring—Ringstraße—Aspernbrücke—Prater—Ringstraße—Burggasse—Mariahilferstraße—Penzing ersucht haben.

Die Betriebsergebnisse auf der Strecke Schottenring—Dornbach waren so überaus günstig, daß sich die Speculation sofort auf Tramway-Unternehmungen mit aller Energie warf; es bildeten sich drei Consortien, welche dem Gemeinderathe Offerte zur Herstellung von Tramway's in Wien überreichten.

Nachdem die Befahrung der Ringstraße für jeden Concurrenten von Wichtigkeit war und der Gemeinderath noch keinen Beschluß gefaßt hatte, ob für Wien eine oder mehrere Tramway-Gesellschaften zu bewilligen wären, so haben sich die Bewerber in Zugeständnissen überboten und sich

geradezu zu unersfüllbaren Beitragsleistungen und Verpflichtungen bereit erklärt, um die Concession zum Verkehre auf der Ringstraßenlinie zu erhalten.

Die Pferdebahn-Commission des Gemeinderathes hat aus allen Anträgen die härtesten Bedingungen zusammengefaßt, daraus ein Bedingnißheft zur Uebernahme des Tramwaybetriebes in Wien zusammengestellt und eine Offertverhandlung ausgeschrieben, bei welcher der Termin für die Einreichung der Offerte auf den 30. September 1867 festgestellt worden ist.

Nachdem am 30. September kein Offerent auf die gestellten Bedingungen unbedingt eingehen wollte, sondern jeder Einzelne Bedenken gegen die Concessionsbedingungen, die Betriebsordnung, die Concessionsdauer, das von der Commune geforderte Entgelt für die Betriebsbewilligung und gegen die Baufrist erhoben hatte, wurden neuerliche Berathungen gepflogen, während welcher drei Offerenten sich zu einer Gesellschaft unter dem Titel „Wiener Tramway-Gesellschaft“ vereinigten.

Die Berathungen des Gemeinderathes, welche in den Sitzungen vom 21. bis 30. Jänner 1868 über das Bahnnetz und die Bedingungen gepflogen wurden, haben noch härtere Bestimmungen als im Vorjahre zu Tage gefördert, welche zur Grundlage einer neuen Offertverhandlung genommen wurden.

Nunmehr gingen die unter dem neuen Namen „Wiener Tramway-Gesellschaft“ vereinigten Offerenten auf alle vom Gemeinderathe gestellten harten Bedingungen ein und es ist aus den diesfälligen Berathungen der Vertrag vom 7. März 1868 hervorgegangen.

Daß ein Vertragsentwurf, dessen Härten so auffallend waren, daß ein hervorragendes Mitglied des Gemeinderathes in öffentlicher Sitzung erklärte: „Daß durch die Annahme desselben die Unternehmer Sklaven der Commune werden, und daß nur noch ein Paragraph fehlt, welcher die Unternehmung verpflichtet, dem ganzen Gemeinderathe Kost und Quartier zu geben, alles Andere aber bereits darin enthalten ist,“ — doch vom Gemeinderathe angenommen worden, erklärt sich nur dadurch, daß man einerseits damals im Gemeinderathe gegen die Projectanten großes Mißtrauen hegte, andererseits auch viele Mitglieder des Gemeinderathes die Anlage von Tramway's überhaupt perhorrescirten und die bezüglich der Berechtigung zur Verleihung der Concession zwischen der Staatsbehörde und der Gemeinde bestandene Differenz eine Verstimmung gegen das Unternehmen selbst erzeugt hatte.

II. Die erste Bauperiode.

Nachdem nun die Actien-Gesellschaft constituirt war und die Actionäre somit den von den Gründern abgeschlossenen Vertrag angenommen hatten, ging man mit vollstem Ernste daran, die Verpflichtungen zu erfüllen; es wurde der Bau der Hauptverkehrslinien Prater—Ring—Quai—Dornbach, Penzing, Döbling in Angriff genommen und diese Linien im Jahre 1870 in Betrieb gesetzt.

Die Herstellung dieser Strecken erforderte einen Kostenaufwand, welcher die überspanntesten Befürchtungen übertroffen hatte.

Dadurch, daß der Gemeinderath darauf beharrte, daß auf der Mariahilferstraße und Siebensterngasse, wo es nach dem §. 7 des Vertrages thunlich gewesen wäre, einfache Geleise ohne Häusereinlösungen anzubringen, sofort Doppelgeleise eingelegt und die Straßen auf 9 Klasten, resp. 14 Klasten verbreitert wurden, gerieth die Gesellschaft in die traurige Lage, beinahe die Hälfte ihres Actiencapitals auf Häusereinlösungen und Demolirungen zu verwenden.

Mit Schluß des Jahres 1870 waren 21·8 Kilometer Bahn im Betriebe, welche 5 Millionen Gulden kosteten!

Nachdem das Tramwaynetz eine größere Ausdehnung erreicht hatte, machte man bald die Erfahrung, daß die Einnahmen nicht in dem Verhältnisse zu den Herstellungskosten zunahmen.

Dieser Umstand, sowie die übermäßige Belastung der Gesellschaft mit Abgaben hatte zur Folge, daß die Actien einen erheblichen Rückgang im Course erlitten.

Da die Geldmittel der Gesellschaft in Folge der vielen Häusereinlösungen und der kostspieligen Bahnanlage in Mariahilf erschöpft, an eine neue Emission von Actien aber unter den obwaltenden Verhältnissen nicht zu denken war, so wurde ein Weiterbau der Linien geradezu unmöglich und es blieb durch drei Jahre, nämlich bis zum Jahre 1873, das Bahnnetz mit 21·8 Kilometer Länge ohne weitere Ausdehnung.

Schon im Jahre 1870 hat die Gesellschaft auf Grund der bis dahin gemachten Erfahrungen den Gemeinderath um Aenderung des Vertrages vom Jahre 1868 ersucht.

Die Verhandlungen über diese Eingabe begannen in der Vollversammlung des Gemeinderathes am 19. October 1870, nachdem vorher

sowohl der Magistrat, als auch die Pferdebahn-Commission sich für eine Revision des Vertrages ausgesprochen hatten. Der Magistrat hat in seinem Gutachten zugestanden, daß der Vertrag wirklich Uebelstände für die Gesellschaft habe und für dieselbe drückend sei, und daß es billig wäre, in vielerlei Punkten auf eine Aenderung des Vertrages einzugehen.

Die stenografischen Protocolle über die Gemeinderaths-Sitzungen, in welchen dieser Gegenstand verhandelt wurde, enthalten vernichtende Kritiken über die Personen, welche die Verpflichtungen des Vertrages für die Gesellschaft auf sich genommen haben und es sind von dem Gemeinderathe Frühwald (dermalen Hofrath beim k. k. obersten Gerichtshofe) folgende Worte gesprochen worden: „Ich halte es eines Compaciscenten wie die Commune für unwürdig, einen Vertrag zu schließen, in welchem Bedingungen stehen, auf deren Einhaltung wir nicht bestehen können.“

Das Resultat der Verhandlungen war der in der Gemeinderaths-sitzung vom 25. October 1870 gefaßte Beschluß, die Pferdebahn-Commission zu beauftragen, wegen vorzunehmender Revision des Vertrages dem Plenum des Gemeinderathes Anträge zu stellen.

Nach nahezu zwei Jahren, am 23. Juni 1872, wurde von der Pferdebahn-Commission dem Plenum des Gemeinderathes Bericht erstattet.

In den über dieses Referat gepflogenen Berathungen hatte die Mehrzahl der Redner die Härten und Uebelstände des Vertrages anerkannt und sich für die Abänderung desselben ausgesprochen.

Ueber die der Gesellschaft zu gewährenden Erleichterungen und Begünstigungen ist jedoch ein Beschluß nicht zu Stande gekommen, sondern es wurde lediglich in der Sitzung vom 16. Februar 1872 die 5percentige Bruttoabgabe in einen auf je fünf Jahre vom Gemeinderathe zu bestimmenden Pauschalbetrag abgeändert und die Gesellschaft aufgefordert, sich bezüglich des Ausbaues sogenannter Weltausstellungslinien zu erklären.

Nach diesem Ergebnisse zweijähriger Verhandlungen wäre die weitere Ausdehnung des Tramway-Netztes gewiß auf lange Zeit sistirt geblieben, wenn nicht die bevorstehende internationale Weltausstellung Hoffnungen auf ein reiches Erträgniß erregt und zur Investirung von Capitalien in die Unternehmungen der Wiener Tramway-Gesellschaft verlockt hätte.

Dieser Umstand einerseits, sowie die allgemein bekannten finanziellen Verhältnisse des Jahres 1872 andererseits ermöglichten es, ein Capital

Offerte entgegennahm, so überreichte der Verwaltungsrath ein Offert auf denselben und erlegte zu diesem Behufe eine Baar-Cautio von 400.000 fl.

Die Gesellschaft blieb bei der Eröffnung der Offerte Meistbieterin, konnte aber, als die Katastrophe des Jahres 1873 eingetreten und die Donauregulierungsgründe fast werthlos geworden waren, den Kaufvertrag nicht erfüllen.

Nach langen Verhandlungen wurde das Kaufgeschäft gegen eine von der Gesellschaft gezahlte Summe von 400.000 fl. stornirt.

Diese Verluste drückten den Cours der Actien; dazu kam, daß die Linien, deren Ausbau der Gemeinderath anlässlich der Weltausstellung verlangt hatte, nach Beendigung der Weltausstellung auf den gewöhnlichen Verkehr angewiesen waren, welcher nicht ausreichte, das auf den Bau derselben verwendete Capital fruchtbringend zu machen.

Die Einnahmen sanken ununterbrochen, so daß man auf Mittel bedacht sein mußte, das Unternehmen vor gänzlichem Verfall zu schützen.

Die durch die finanzielle Katastrophe entstandenen Verluste wurden von dem Grundcapital abgeschrieben und der Nominalbetrag der Actie von 200 fl. auf 170 fl. herabgesetzt.

Trotz dieser traurigen Verhältnisse hat die Gesellschaft die Linie Wollzeile—Landsstraße—St. Marx—Simmering im Jahre 1874 und die Linie Rärtnerring—Hundsthurm im Jahre 1877 ausgebaut und dem Betriebe übergeben.

Außerdem wurde noch die für Wien sehr wichtige, wenn auch nicht vertragsmäßige Linie zum Centralfriedhofe am 1. November 1874 in einer Gesamtlänge von 7 Kilometer eröffnet. Ebenso wurden die nicht im Vertrage enthaltenen Strecken von der Favoritenlinie in den X. Bezirk und von den Praterremisen zu den neuen Communalbädern erbaut und in Betrieb gesetzt.

Die Katastrophe des Jahres 1873 war der Beginn einer verheerenden wirtschaftlichen Krise, welche auch auf den Tramway-Verkehr nicht ohne Einfluß geblieben ist.

Die Stagnation der Geschäfte, der Stillstand in den industriellen Unternehmungen zeigte sich auch in dem stetigen Rückgange der Einnahmen; dieselben sanken so tief, daß sie kaum ausreichten die Betriebsauslagen zu decken und die Gesellschaft sich außer Stande sah, die ihr obliegenden Lasten weiter zu ertragen.

Diesen traurigen Thatsachen mußte auch der Gemeinderath Rechnung tragen, wenn er nicht das Unternehmen verfallen lassen wollte und es wurde in der Plenarsitzung vom 27. März 1877 die an Stelle der Abgabe von 5% der Bruttoeinnahme für die Jahre 1872 bis 1877 bestimmte Pauschalsumme von 70.000 fl. für die Jahre 1878 bis 1880 auf 50.000 fl. herabgesetzt und nur der Ausbau der Linie Elisabethbrücke—Hundsturm verlangt, welche gegen Ende des Jahres 1877 dem Betriebe übergeben worden ist, so daß nunmehr 45.2 Kilometer Bahn im Verkehre standen.

Bei den Verhandlungen, welche zwischen der gemeinderäthlichen Pferdebahn-Commission und den Vertretern der Gesellschaft damals gepflogen wurden und deren Resultat die eben erwähnte Herabsetzung der Pauschalabgabe war, hat die Gesellschaft wiederholt darauf hingewiesen, daß in den Vertrag Linien aufgenommen worden sind, deren Ausbau unmöglich sei und das Begehren gestellt, dieselben zu eliminiren.

Die Pferdebahn-Commission hat die Berechtigung dieses Begehrens ausdrücklich anerkannt und durch ihren Referenten den Vertretern der Gesellschaft mitgetheilt, daß die Gemeinde den Bau dieser Linien nicht verlangen werde, wenn dieselben auch weiter in dem Vertrage als auszubauende Linien erscheinen.

Obwohl das Netz Ende des Jahres 1877 durch den Zuwachs der Linien Elisabethbrücke—Margarethen eine weitere Ausdehnung erfahren hatte, hoben sich die Einnahmen auch im Jahre 1878 noch nicht und man konnte erst gegen Schluß dieses Jahres eine Hebung des Verkehres wahrnehmen.

(Während im Jahre 1872 die Anzahl der beförderten Personen 18,811.000 betrug, sank dieselbe im Jahre 1876 auf 18,699.000 obwohl die Bahnstrecke

im Jahre 1872	21.8	Kilometer
„ „ 1876 aber	42.6	„

betrug und im Jahre 1872 4,292.980 Fahrkilometer im Jahre 1876 aber . . 6,122.177 „ zurückgelegt worden sind.

Es sank daher die Frequenz von 4.39 Personen auf 3.05 Personen per Fahrkilometer und im Jahre 1877 sogar auf 2.92 Personen.

Zm Jahre 1878 betrug die Frequenz 20,950.000 Personen oder 3.06 Personen per Fahrkilometer, und stieg im Jahre 1879 auf 22,588.000 Personen oder 3.20 Personen per Fahrkilometer, und im Jahre 1880 auf 23,844.000 Personen oder 3.32 Personen per Fahrkilometer.

Durch den vorerwähnten Beschluß des Gemeinderathes vom 28. März 1877 und die Zusicherung, daß der Ausbau von vertragsmäßigen Linien, welche die Unternehmung schädigen würden, nicht werde verlangt werden, hielt die Gesellschaft den Bestand der Tramway gesichert und es bot die Leitung derselben Alles auf, durch zweckmäßige Einrichtungen und Verbesserungen das Verkehrsmittel beliebt zu machen, dasselbe auch in der äußeren Erscheinung den Anforderungen der Reichshauptstadt und ihrer Bewohner entsprechend zu gestalten.

Trotz aller dieser Bemühungen und trotz der unausgesetzten strengen Handhabung des Dienstes, der Einführung größtmöglicher Ersparnisse, der ausnahmsweise niedrigen Haferpreise, welche eine Hauptausgabspost bilden, war es doch nur möglich, von dem in dem Unternehmen investirten Kapitale während der letzten drei Jahre ein mäßiges Erträgniß zu erzielen, welches den Ergebnissen in anderen Städten und selbst dem Erträgnisse im Jahre 1872 nachsteht.

Das Streben der Gesellschaft, das Unternehmen den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechender zu gestalten, wurde durch den Beschluß des Gemeinderathes vom 7. December 1880, daß die Pauschalabgabe um 40.000 fl. per Jahr zu erhöhen und sämtliche noch nicht ausgeführten Vertragslinien sofort auszubauen seien, unterbrochen.

IV. Abgaben und Lasten.

Wenn man die Gründung dieser Gesellschaft, die Entstehung des Vertrages und die Entwicklung des allmäligen Ausbaues der Tramway-Linien in's Auge faßt, so muß man sich wundern, daß die Unternehmung unter den harten Bedingungen eines so drakonisch abgefaßten Vertrages heute noch existirt.

Daß dieser Vertrag in allen seinen Bestimmungen undurchführbar ist, hat auch der Gemeinderath wiederholt anerkannt, indem er Beschlüsse faßte, welche die Milde rung mancher Härten desselben bezweckten; außerdem zeigt die Erfahrung, daß der Ausbau eines rationellen Tramway-Netzes in Wien durch diesen Vertrag geradezu behindert ist; selbst die Consortien, welche sich in neuester Zeit zur Ausführung von Tramways gebildet haben, wollten sich den in diesem Vertrage enthaltenen Bedingungen nicht unterwerfen, sondern verlangten eine Aenderung derselben.

Außer den beinahe ganz undurchführbaren Bedingungen beim Baue neuer Linien, erschweren die Betriebsbestimmungen des Vertrages den Verkehr und bilden nebstbei die Abgaben und Lasten, welche an die Commune geleistet werden, eine geradezu unerschwingliche Ausgabspost.

Nach dem Vertrage entrichtet die Gesellschaft an die Commune eine Bruttoabgabe in Form einer Pauschalsteuer, die Lizenzgebühr und die Beitragsleistung zur Pflasterung, Reinigung und Bespritzung der Straßen; hinzu kommt die Linienmauth, ferner die Einkommen- und Erwerbsteuer, von denen auch ein Aequivalent der Commune zufällt.

Seit dem Jahre 1868 bis Ende des Jahres 1880 hat die Gesellschaft entrichtet:

an Bruttoabgabe	fl.	770.266-88
„ Lizenzgebühr	„	101.082-43
„ Beitrag zur Straßenreinigung und Bespritzung „	„	595.533-71
„ Pflasterungen	„	619.349-59
„ Erwerb- und Einkommensteuer	„	642.372-83
„ Linienmauth	„	341.397-65
		zusammen fl. 3,070.003-09

Im abgelaufenen Jahre 1880 betragen die bemerkten Abgaben 328.388 fl. 30 kr., und nachdem der Gemeinderath die Pauschalsteuer vom Jahre 1881 um 40.000 fl. erhöhte, so werden sich im Laufe des Jahres 1881 diese Abgaben auf mindestens 370.000 fl. stellen.

In diesen sich jährlich wiederholenden Abgaben sind jedoch nicht jene mittelbar der Gemeinde zu Statten kommenden Auslagen inbegriffen, welche im Laufe der Jahre für Einlösung von Häusern zu Straßenverbreiterungen verausgabt wurden, ferner die Auslagen für Geleiseherstellungen, welche nachträglich wieder in andere Straßen verlegt werden mußten und daher einen unwiederbringlichen Verlust verursachten.

Diese außerordentlichen Ausgaben betragen in Folge der Häufereinlösungen auf der Mariahilferstraße, Siebenstern-, Breite- und Burggasse, Nußdorferstraße, Landstraße Hauptstraße, Rennweg und Löwengasse, sowie der Hundsthurmerstraße 1,271.800 fl. Es wurden die vorgenannten Straßen über Beschluß des Gemeinderathes vom 1. October 1869 trotz der Vertragsbestimmung des §. 7 mit Doppelgleisen versehen und auf eine Fahrbahnbreite von 6 bis 14 Klaftern auf Kosten der Gesellschaft erweitert.

Ebenso wurde die Gesellschaft im Jahre 1873 verpflichtet, gegen die Vertragsbestimmung des §. 2 die Linie Kärnthnering, Elisabethbrücke, Wiedener Hauptstraße, Favoritenstraße zum Südbahnhofe, über den Schwarzenbergplatz, Schwarzenbergbrücke, Lastenstraße, Carls- und Fußhausgasse provisorisch zu führen, wodurch die Gesellschaft mit einer außerordentlichen Ausgabe von 147.348 fl. belastet, außerdem aber durch den Betrieb dieser höchst ungünstig angelegten Trace in den Einnahmen sehr geschädigt wurde.

Endlich mußte die Strecke von den Praterremisen zu den alten Strombädern aufgerissen, und eine neue Bahn zu den Communalbädern im neuen Donaufstrombette erbaut werden.

V. Ausbau der Linien.

Wenn man nun alle die vorangeführten Momente überblickt und berücksichtigt, wie sich nach und nach aus den verschiedenen draconischen Bestimmungen des Vertrages in Gemeinderathskreisen ganz eigenartige Anschauungen herausbildeten, welche theils zu Anträgen, theils zu Beschlüssen geführt haben, daß die Gesellschaft, so lange sie existiren kann, zu den möglichst größten Abgaben herangezogen werde und auf ihre Kosten die weitgehendsten Straßenverbreiterungen durchzuführen seien, so muß man zur Einsicht gelangen, daß, insolange die einzelnen Bestimmungen des Vertrages, durch welchen die Gesellschaft ohnehin mit Lasten überbürdet ist, immer zu Gunsten der Gemeinde ausgelegt und ausgeführt werden, eine Stabilität des Unternehmens nicht zu erreichen ist.

Eine Aenderung des bestehenden Vertrages wäre im Interesse der Consolidirung des Unternehmens um so wünschenswerther, als der

bisherige Zustand unsicher und haltlos ist, und es sowohl im Interesse der Gemeinde als auch des Unternehmens läge, positive Grundlagen zu schaffen, welche es der Gesellschaft ermöglichen, den Ausbau eines rationellen Tramway-Netzes zu beschleunigen und den Anforderungen des Publicums gerecht zu werden.

Wenn aber auch eine vollständige Revision des Vertrages nicht zu erreichen ist, so bleibt es doch nach den bisherigen Erfahrungen unerläßlich nothwendig

1. über den Ausbau der noch auszuführenden Linien,
 2. über die Bruttosteuer, und
 3. über die Verlängerung der Concessionsdauer
- endgiltige Vereinbarungen zu treffen.

Ad 1. Was den Ausbau der vertragsmäßig noch auszuführenden Linien betrifft, wurden in einer Eingabe an den Magistrat alle Momente hervorgehoben, welche eine Aenderung der im Vertrage angeführten Linien und die Feststellung eines rationellen Tramway-Netzes in Verbindung mit den Vororten erheischen.

Wiederholen müssen wir aber, daß der Beschluß des Gemeinderathes vom 1. October 1869, alle Bahnen zweigeleisig einzuführen, selbst über die in dem Vertrage enthaltenen harten Bestimmungen hinausgeht, und es nicht nur der jetzigen, sondern jeder anderen Gesellschaft unmöglich wäre, das Tramway-Netz zu vervollständigen, wenn auf diesem Beschlusse weiters beharrt und hiedurch die Herstellungskosten von Tramway-Anlagen in's Unendliche vergrößert werden sollten.

Pferdebahnen auf bestehenden Straßen sind hauptsächlich wegen der geringen Herstellungskosten in's Leben getreten und haben sich in allen großen Städten aus diesem Grunde eingebürgert, weil sodann bei einer billigen Geleiseherstellung durch einen niedrig gestellten Fahrpreis dem Publikum ein großer Vortheil geschaffen wurde.

Locomotivbahnen, welche die Grundeinköpfung auf ihre Kosten besorgen und kostspielige Unterbauten ausführen müssen, um sodann erst die Schienen darauf zu legen, erheischen folgerichtig ein weit größeres Anlagekapital.

Wenn nun Pferdebahnen, wie es in Wien der Fall ist, einestheils Häuser einlösen müssen, um die Straße für die Bahn zu gewinnen, andertheils durch die Entschädigung für die Benützung des Straßengrundes, bestehend in directen Abgaben, in Beiträgen zur Reinigung und Pflasterung der Straßen, in der Pflastermauth zc. derartige

Summen verausgaben müssen, daß, wie beispielsweise auf der Strecke Bellaria—Penzing, die Meile 2 Millionen Gulden, also ebensoviele wie die Meile Semmeringbahn (der theuersten Gebirgsbahn) kostete, ohne daß die Unternehmung trotz dieser hohen Ausgaben Eigenthümerin des Grundes blieb, so wird gewiß Niemand in Abrede stellen wollen, daß derartig kostspielig ausgeführte Pferdebahnen nicht mehr jene Zwecke erfüllen können, welche an Tramway's gestellt werden.

Erwägt man, daß ein Gesetz, betreffend die Zugeständnisse und Begünstigungen für Localbahnen zu dem Zwecke erlassen wurde, um durch billige Herstellung und Erleichterungen im Betrieb den Ausbau von Localbahnen, welche sowohl auf Straßen in Städten, als auch auf Landstraßen gebaut werden können, zu fördern;

erwägt man ferner, daß zu diesem Behufe im Gesetze die unentgeltliche Ueberlassung sämmtlicher Reichsstraßen nach Art. VI, sowie die Benützung aller anderen öffentlichen Straßen gestattet wird, daß ferner jede solche Gesellschaft nicht nur die Gebühren- und Stempelfreiheit, sondern auch eine Befreiung von der Erwerb- und Einkommensteuer, von der Entrichtung der Couponsstempelgebühr, sowie von jeder neuen Steuer, welche etwa durch künftige Gesetze eingeführt werden sollte, auf die Dauer von 30 Jahren nach Art. VIII genießt und ihr in besonderen Fällen noch weitergehende finanzielle Unterstützungen seitens der Staatsverwaltung in Aussicht gestellt werden;

erwägt man endlich, daß die hohe Regierung schon im Jahre 1871 durch das Gesetz vom 11. Mai die Fahrkartensteuer bei Tramway-Unternehmungen aufgehoben und durch das Gesetz vom 30. März 1875 diese Gebührenfreiheit erweitert hat, hauptsächlich aus dem Grunde, um solche gemeinnützige Unternehmungen von hohen Abgaben zu entlasten, und denselben möglich zu machen, für die große Masse der Bevölkerung niedrigere Fahrpreise aufzustellen, so darf man doch erwarten, daß sich der Gemeinderath diesen Erwägungen nicht verschließen und nicht stricte auf einen Vertrag beharren werde, dessen Entstehung in eine Zeit fällt, wo man solche Unternehmungen eher beschränken als begünstigen wollte, dessen Bedingungen daher so drückend sind, daß durch sie nicht nur der Bau ungeheuer vertheuert, sondern auch der Betrieb durch die Anordnung directer Fahrten sowie durch die hohen Abgaben und Steuern unverhältnißmäßig belastet würde.

Der Gemeinderath hat bei Tramway-Anlagen vor allem Anderen die Verbreiterung der Straßen in Wien auf Kosten der Gesellschaft im Auge

gehabt und die Gesellschaft mußte, trotz der hohen Brutto-Abgabe für die Benützung der Straßen, dieselben durch kostspielige Einlösung von Häusern eigentlich erst schaffen.

Nachdem jedoch der statutenmäßige Beruf der Tramway-Gesellschaft in der Anlage von Tramwaylinien, nicht aber in der Einlösung, Demolirung und dem Wiederaufbaue von Häusern besteht, die Gesellschaft auch nicht die ausreichenden Kapitalien besitzt, um in so ausgedehntem Maße Straßenverbreiterungen vorzunehmen, so erklärt es sich, daß in dem Ausbaue des Netzes ein abermaliger Stillstand eingetreten ist.

Durchschnittlich betragen bisher die Herstellungskosten eines Kilometers Doppelgeleise 100.000 fl., während man in der Lage ist, ohne die erschwerenden Bedingungen einen Kilometer doppelgleisige Bahnstrecken in gepflasterten Straßen um 20.000 fl. österr. Währung herzustellen.

Soll daher die Existenz der Gesellschaft nicht gefährdet, und die Durchführung eines rationellen Tramwaynetzes in Wien unter Aufrechterhaltung eines einheitlichen Fahrpreises für alle Linien zur Wahrheit werden, so kann dies nur durch eine, den Anforderungen nicht bloß des Rechtes, sondern auch der Billigkeit entsprechende Anwendung des bestehenden Vertrages seitens des Gemeinderathes geschehen.

Es wären daher zunächst die erforderlichen Verhandlungen einzuleiten, um ein Einverständnis über die noch herzustellen Linien und die Bedingungen dieser Herstellung zu erzielen.

Unter dieser Voraussetzung wären zum sofortigen Ausbaue folgende Strecken geeignet:

1. Die Linie vom Schottenring über die Augartenbrücke durch die obere und untere Augartenstraße bis zur Taborstraße;
2. die Linie vom Franz-Josefs-Quai über die Ferdinandsbrücke—Taborstraße zum Anschlusse an die vorhergehende Linie in der Augartenstraße;
3. die Linie vom Franz-Josefs-Bahnhof durch die Porzellangasse über den Schlickplatz zur Ringstraße;
4. Das Geleise für die Bergfahrt nach Mariahilf von der Ringstraße über die Babenbergerstraße.

In der Burggasse und Josefstädterstraße, in welchen die sofortige Herstellung der Tramway-Anlage ungeachtet des vorhandenen Bedürfnisses wegen der gegenwärtigen Beschaffenheit der Straße unthunlich ist, und die unübersteigbaren Schwierigkeiten es dem Unternehmen unmöglich

machen, die Straßenverbreiterungen in so ausgedehntem Maße durchzuführen, weil einestheils die gar nicht zu veranschlagende Höhe der Auslagen zu ermitteln, andererseits die Zeit, während welcher dieselben als unfruchtbar investirtes Kapital engagirt werden, zu fixiren unmöglich ist, endlich aber der Gesellschaft nicht jene gesetzlichen Mittel zu Gebote stehen, um so großartige Häufereinsparungen und Straßenverbreiterungen allein zu bewerkstelligen, wäre provisorisch ein Omnibus-Correspondenz-Dienst zur Ringstraße einzuführen.

Jene vertragsmäßigen Linien dagegen, deren Herstellung in Folge der veränderten Configuration der Stadt oder wegen mangelnden Verkehrsbedürfnisses entbehrlich geworden ist, hätten gänzlich zu entfallen.

Ad 2. Was die nach §. 37 fixirte 5⁰/₀ige Bruttoabgabe für die Bewilligung der Ausübung des Pferdebahnbetriebes in Wien betrifft, welche mit Gemeinderaths-Beschluß vom 16. Februar 1872 in eine Pauschalsumme abgeändert wurde und deren Höhe von fünf zu fünf Jahren vom Gemeinderathe festgestellt wird, so haben sich schon bei der Verfassung des Vertrages im Jahre 1867 und 1868 gewichtige Stimmen im Plenum des Gemeinderathes gegen diese hohe percentage Bruttobesteuerung ausgesprochen, und hat auch die Erfahrung bestätigt und der Gemeinderath nachträglich anerkannt, daß die Gesellschaft unter der Wucht der hohen Abgaben nicht existiren kann und sich daher für eine Pauschalbesteuerung ausgesprochen, für deren Höhe nach der bisherigen Erfahrung stets die 5⁰/₀ige Bruttoabgabe als Richtschnur diene.

Bei dem Umstande, als nach dem Vertrage die Gemeinde berechtigt wäre, eine höhere Summe zu fordern, glaubte dieselbe eine Gnade geübt zu haben, wenn diese Summe doch annäherungsweise an die Höhe der 5⁰/₀igen Bruttoziffer angeschmiegt wurde.

Abgesehen nun davon, daß bei der jedesmaligen Verhandlung über die Pauschalziffer im Gemeinderathe der Börsen-Speculation in Tramway-Actien der weitgehendste Spielraum geboten wird, könnten auch die Einnahmen der Gesellschaft derart sinken, daß die fixirte Pauschalsumme im Laufe der fünf Jahre sogar die 5⁰/₀ige Brutto-Summe übersteigt.

Es ist aber auch noch zu bemerken, daß diese 5⁰/₀ige Bruttoabgabe nach §. 37 des Vertrages für die Bewilligung des Pferdebahnbetriebes im Gemeindegebiete von Wien, — aus der gesammten Brutto-Einnahme des Pferdebahnbetriebes in und um Wien zu entrichten und daher der Prozentsatz eigentlich viel höher ist, umso mehr, als die Bewilligung

zum Pferdebahnbetriebe nicht die Commune, sondern die Regierung erteilt und für die bloße Straßenbenützung in Wien eine solche auf den Verkehr **in** und **um** Wien veranlagte, an sich enorm hohe Gebühr im Vergleich zu anderen Städten viel zu hoch gegriffen erscheint.

Würde daher für diese Abgabe ein Minimalatz fixirt, und je nach den erzielten Resultaten ein entsprechender Percentatz hinzugefügt, wofür sich gewiß ein rationeller Modus und eine Vereinbarung finden läßt, die es dem Gemeinderathe ohne Preisgebung der communalen Interessen möglich machen würde, dies für die ganze Concessionsdauer zu bestimmen, so wäre auch für die Gesellschaft hiedurch eine gewisse Stabilität geschaffen.

Wenn eine garantirte jährliche Minimalabgabe von 50.000 fl. ö. W. und ein Percent der jeweiligen Brutto-Einnahme als Entgelt für die Benützung der Straßen normirt wird, so wäre für die Commune ein constantes sicheres Einkommen gesichert und den willkürlichen Bestimmungen der Höhe eines Pauschalbetrages hiedurch vorgebeugt.

Gleichzeitig ist aber die Commune bei dem schlechtesten Geschäftsgange der Gesellschaft durch eine Minimal-Abgabe gedeckt, beim Prosperiren derselben jedoch am Gewinn theilhaftig.

Ad 3. Wenn die Gesellschaft zum Ausbaue der Linien schreitet und neues Kapital investirt, so muß sie wegen der Bestimmung des Vertrages, daß der Oberbau nach Ablauf der Vertragsdauer unentgeltlich in das Eigenthum der Commune übergeht, auf die Amortisirung dieses Kapitals Bedacht nehmen.

Da nun der Vertrag mit 30. Juni 1903 abläuft, so verblieben im Ganzen höchstens 21 Jahre, während welcher kurzen Frist das bereits investirte und das für die zu bauenden Linien neuerdings zu investirende Kapital amortisirt werden müßte. Dieser Zeitraum reicht hiefür nicht aus und wäre wenigstens die ursprüngliche Amortisationsdauer von 35 Jahren für jede neu zu eröffnende Linie zu gewähren.

VI. Monopol. Concurrnz.

Als bei Schließung des Vertrages mit der Commune Wien im Jahre 1865 das Gründer-Consortium die Verpflichtung übernahm, eine Anzahl möglicher und unmöglicher Linien zum Ausbaue zu bringen, war

dabei wohl die Absicht vorherrschend, dem zu gründenden Unternehmen für alle Zukunft eine monopolistische Stellung zu schaffen.

Dieses an und für sich vortheilhafte Verhältniß einer Erwerbunternehmung wurde jedoch, in so weit es die Wiener Tramway-Gesellschaft betraf, geradezu paralytirt durch die daran vertragsmäßig geknüpften, zur Genüge bekannten und bereits ausführlich erörterten Bedingungen.

Für das öffentliche Interesse ergab sich daraus der nicht immer ausreichend gewürdigte Vortheil, welcher darin besteht, daß das Publikum schon jetzt auf sehr großen Distanzen im ganzen Umfange des Gemeindegebietes von Wien um einen sehr mäßig gestellten einheitlichen Fahrpreis befördert wird und auch beim Zuwachs von neuen Linien für die letzteren keine Mehrzahlung zu leisten hat.

Daß dieser durch den Vertrag vom Jahre 1868 gesicherte erhebliche Vortheil durch die in letzter Zeit mehrfach besprochene und angestrebte Concessionirung von anderen Tramway-Unternehmungen im Rayon der Stadt Wien alterirt wird, bedarf wohl keines weiteren Nachweises.

Jede solche neue Unternehmung wird für Fahrten auf ihren Linien einen besondern Fahrpreis einheben müssen, was somit bei Fahrten auf den Linien verschiedener Transportanstalten innerhalb Wiens eine Preiserhöhung involvirt.

Es ist demnach der Bestand und die weitere Ausbildung eines rationellen, den geänderten baulichen Verhältnissen der Stadt und den heutigen Bedürfnissen des Verkehrs sich anschmiegenden, unter der Verwaltung Einer Unternehmung stehenden Netzes von Tramway-Linien auch durch das mit vollem Rechte betonte öffentliche Interesse geboten.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft wird, wenn ihr andererseits nicht durch starres Festhalten an unmöglichen Bedingungen die Existenzfähigkeit benommen wird, gewiß bestrebt sein, erfüllbaren Anordnungen in der gedachten Richtung gerecht zu werden.

Indem wir die vorstehende, auf einer 14jährigen Erfahrung beruhende Darstellung der Verhältnisse der Wiener Tramway der Oeffentlichkeit übergeben, glauben wir, wenn auch nicht völlig erschöpfend, zur Aufklärung mancher irrthümlichen Meinung beigetragen zu haben.

Wiener Tramway-Gesellschaft.

9598

