

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 Weltausstellungsklinien 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

