aufzubringen, welches ausgereicht hätte, die Kosten für den Ausbau sämmtlicher Linien zu decken.

Die Wiener Tramway-Gesellschaft antwortete daher auf den Beschluß des Gemeinderathes vom 16. Februar 1872, daß sie bereit sei, sämmtliche Linien auszubauen, und legte die Detailprojecte für die sämmtlichen auszubauenden Linien vor.

III. Die zweite Bauperiode.

Der Gemeinderath, welcher in erster Linie den Hauptverkehr zum Ausstellungspalast im Prater dirigiren wollte, bestand jedoch darauf, daß solche Linien gebaut werden, welche von den Bahnhöfen zum Prater führen, und beschloß den Ausbau folgender Linien:

Schwarzenbergplatz—Gußhaus—Favoritenstraße—Südbahn,
" " " Matzleinsdorf,
" Rennweg—Simmering,
Radetzkybrücke—Sofienbrücke—Prater,
Praterstern—Wallensteinstraße—Nußdorferstraße,

welche thatsächlich im Mai 1873 in Betrieb gesetzt worden sind.

Die übrigen im Jahre 1872 vorgelegten Projecte wurden theils abgelehnt, theils in suspenso gelassen.

Die Verzögerung in der Erledigung der Eingaben der Gesellschaft, welche mittlerweile durch die Gründung der Tramway-Baugesellschaft in den Besitz eines Actiencapitales von 5 Millionen Gulden gelangt war, hatte eine traurige finanzielle Katastrophe zur Folge, welche mit einem Verluste von 2 Millionen Gulden endete.

Eine weitere Folge des Umstandes, daß die Gesellschaft ihre Baarmittel nicht zum Ausbau der Linien verwenden konnte, war der Ankauf von dem Bürgerspitale gehörigen Donauregulirungs-Gründen, aus welchem sich ein Verlust von 400.000 fl. ergab.

Die Gesellschaft beabsichtigte nämlich bei der Offertausschreibung der genannten Donauregulirungsgründe im Prater einen größeren Grundcomplex in jenem Theile zu erstehen, auf welchem derzeit das Etablissement derselben sich befindet, um eine Vergrößerung desselben vornehmen zu können; da jedoch dieser Theil abgesondert nicht zu erstehen war, und die Bürgerspital-Wirthschafts-Commission nur für den ganzen Grundcomplex

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

Die Gesellschaft blieb bei der Eröffnung der Offerte Meistbieterin, konnte aber, als die Katastrophe des Jahres 1873 eingetreten und die Donauregulirungsgründe 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 Curs 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—Landstraße—St. Marx—Simmering im Jahre 1874 und die Linie Kärntnerring—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 Gesammtlänge 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 Katastrofe des Jahres 1873 war der Beginn einer verheerenden wirthschaftlichen 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—Hundsthurm 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.

Im 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 größtmöglichster 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 sämmtliche 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.