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.

Daß dieser Vertrag in allen seinen Bestimmungen undurchführbar ist, hat auch der Gemeinderath wiederholt anerkannt, indem er Beschlüsse faßte, welche die Milderung 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 Konsortien, 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 Kommune geleistet werden, eine geradezu unerschwingliche Ausgabspost.

Nach dem Vertrage entrichtet die Gesellschaft an die Commune eine Bruttoabgabe in Form einer Pauschalsteuer, die Licenzgebühr 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
„ Licenzgebühr	„	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 betrugen 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 betrugen in Folge der Häusereinlösungen 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 Doppelgeleisen 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 Kärnthnerring, Elisabethbrücke, Wiedener Hauptstraße, Favoritenstraße zum Südbahnhofe, über den Schwarzenbergplatz, Schwarzenbergbrücke, Lastenstraße, Carls- und Gußhausgasse 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 Donaustrombette erbaut werden.

V. Ausbau der Linien.

Wenn man nun alle die vorangeführten Momente überblickt und berücksichtiget, wie sich nach und nach aus den verschiedenen drakonischen 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