

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 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 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-Netztes 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-Netztes 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 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>ige 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 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>ige 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 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>igen 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 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>ige Brutto-Summe übersteigt.

Es ist aber auch noch zu bemerken, daß diese 5<sup>0</sup>/<sub>10</sub>ige 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