

50 Jahre Wiener Straßenbahn.

Auch ein Jubiläum! Fünfzig Jahre Wiener Straßenbahn. Die erste „Franz-Josefs-Pferdeeisenbahn“ in Wien war am 4. Oktober 1865 in Betrieb gesetzt worden. Nachdem bereits am 2. abends eine Probefahrt stattgefunden hatte und glücklich abgelaufen war, setzte sich am 4. nachmittags der aus sechs festlich dekorierten Wagen bestehende Eröffnungszug vom Schottenring aus zur Fahrt nach Dornbach in Bewegung. Vom frühen Morgen an schon umlagerte eine Menschenmenge den Pavillon vor dem Schottentor, die sich von Minute zu Minute vergrößerte, je näher der Zeitpunkt der Eröffnung kam. Endlich erschienen der Statthalter, die Gemeinde- und Magistratsräte, worauf das lang erwartete große Ereignis vor sich gehen konnte. Die Pferde setzten sich in Trab und fort ging es nach Dornbach, an Hernals und Ottakring vorbei, deren Bewohner in Scharen herbeieilten, den „vorüberfliegenden“ Zug neugierig anzustarren.

Ein Bild aus der „guten, alten Zeit.“

Natürlich wollte nun alles mit der Pferdeeisenbahn nach Dornbach fahren. Eine Zeitung zeichnete damals folgendes Bild: „Wie eine Sturmflut wälzten sich die Massen heran, denen sich die herbeigezogenen Polizisten vergeblich entgegenwarfen. Um die Lüren der Coupés tobte ein heißer Kampf, der traurige Spuren in zerrissenen Kleidern, zerfetzten Krinolinen und zerkretenen Hüten hinterließ. Dazwischen tönte wildes Gejohle, durchdringendes Schreien weiblicher Stimmen, Schimpfen oder Singen der „Wiener Früchteln“, die sich der unglaublichsten Manöver und Kriegslisten bedienten, um einen Platz zu erringen; manche schwächliche Jünglingsgestalt suchte mit mehr oder weniger Glück durch die herabgelassenen Fenster der Waggon einzu- undringen, aber Tausende der Fahrlustigen mußten unrichtiger Sache wieder heimziehen. Leider ereigneten sich im Laufe des Nachmittages eine Menge von Unfällen, entweder durch Ueberladung der Wagen oder durch Zusammenstoß mit anderen Fuhrwerken, deren Führer ein solches Ereignis oft mit Willen herbeiführten, da die Wiener Kutscher, Unternehmer von Omnibusfahrten usw. der Pferdebahn nicht gerade hold sind. Indessen soll eine regelrechte Fahr- und Passagierordnung sowie erhöhte Wachsamkeit der Polizei diesen Uebelständen ein Ziel gesetzt haben.“

Dies ein Bild aus jenen Tagen. Und was ist, wie es in einer Zeitung von damals zu lesen ist, aus dieser Unternehmung der Herren C. Schaeck-Jaquet u. Co. aus Genf geworden; Ein städtisches Unternehmen, das größte der Gemeinde Wien, das den allgemeinen Verkehr der Zweimillionenstadt fast ausschließlich beherrscht, und ohne das ihre heutige Ausdehnung und wirtschaftliche Höhe nicht denkbar wäre. Einige Umrisse mögen die Entwicklung dieses Unternehmens kurz darstellen.

Die ersten Straßenbahnlinien.

Im Besitz einer eigenen Konzession seit dem 20. August 1865 hatten Karl Schaeck-Jaquet zusammen mit Adolf Schaeck und Gabriel Grafen Diodati im Jahre 1868 die Wiener Tramwaygesellschaft gebildet, und außer jener ersten nicht ganz vier Kilometer langen eingleisigen Bahn im Laufe der folgenden Jahre mehrere andere Linien, wie über die Jägerzeile (heutige Praterstraße), vom Schottenring zur Rudolfsbahnlinie und nach Penzing, ferner zur Südbahn und über den Rennweg erbaut und in Betrieb gesetzt. Es sei von dieser Unternehmung nur noch gesagt, daß jede neue Linie, jede Verbesserung des Fahrplanes, jede Tarifänderung zugunsten der Bevölkerung die städtische Verwaltung ihr mühsam abringen mußte. Infolge ihrer ausschließlichen Berechtigung konnte sich leider kein zweites Unternehmen von derselben Art durchsetzen. So war die im Jahre 1872 gegründete Neue Wiener Tramwaygesellschaft nahezu auf die äußersten Vororte angewiesen und von dem lebhaften nutzbringenden innerstädtischen Verkehr so gut wie ausgeschaltet. Bei dieser Unternehmung, die sich bald den denkbar schlechtesten Ruf erwarb, wurde zwar auf die Pferdewartung großes Gewicht gelegt, hingegen hatte das Personal viel zu leiden. Es hatte z. B. eine außerordentlich lange Dienstleistung, anfänglich 16, mitunter bis zu 18 Stunden im Tag, später sank die durchschnittliche Arbeitszeit auf 14 $\frac{1}{4}$ Stunden, davon 11 $\frac{3}{4}$ Stunden reiner Wagendienst. Der mittlere durchschnittliche Jahresverdienst belief sich auf etwa 500 Gulden, in den Neunzigerjahren auf rund 1200 Kronen.

Das Reformwerk Dr. Luegers.

Der große Arbeiterausstand im Jahre 1897 hat wohl den Hauptanstoß geboten, daß die Behörden sich mit dem Unternehmen endlich näher befaßten und der Ruf nach Verstädtlichung laut wurde. Die Tatkraft Dr. Luegers, des Freundes der Bediensteten, der indessen Bürgermeister geworden war, führte sehr bald den maßgebenden Wechsel herbei. Schon im März 1899 wurde die Gemeinde Wien Konzessionärin des Bahnnetzes der Wiener Tramwaygesellschaft und begann alsbald mit der Elektrifizierung des Betriebes.

Zuerst kam es zur Gründung der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien die die Umwandlung des rund 80 Kilometer langen Bahnnetzes der Wiener Tramwaygesellschaft auf elektrische Einrichtung zu besorgen und den Betrieb im Sinne der neuen Konzession vom 24. März 1899 für die Gemeinde Wien zu führen hatte.

Die Verstädtlichung erfolgt!

Am 1. Jänner 1902 erwarb dann die Gemeinde den ganzen Besitz der Bau- und Betriebsgesellschaft um rund 62 Millionen Kronen und betraute die Siemens & Halske A.-G. mit dem weiteren Ausbau gegen ein Entgelt von 39 $\frac{1}{2}$ Millionen sowie mit der Führung des Betriebes auf die Dauer der Bauarbeiten, längstens aber bis Ende 1913. Noch im selben Monat wurde die Firma Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen im Handelsregister eingetragen. Daneben wurden Verhandlungen wegen Einlösung der Neuen Wiener Tramway eingeleitet, die im Mai 1902 um 15.6 Millionen Kronen eingelöst und durch die Oesterreichischen Schuldentwerte auf elektrischen Betrieb umgebaut wurde. Die Vereinigung der beiden Unternehmungen in der Hand der Gemeinde brachten es notwendig mit sich, daß auch der Betrieb einheitlich geführt werden mußte. Die Gemeinde war in der Lage, am 1. Juli 1903 mit der Betriebsführung auf eigene Rechnung zu beginnen. Damit war auch die Möglichkeit gegeben, in viel weiterem Maße als bisher das Verkehrsmittel für großstädtische Verwaltungszwecke nutzbar zu machen.

Neue Bezirksteile entstehen dank des großstädtischen Verkehrs.

Auf lange Zeit ertraglose Linien, weit über das dicht bewohnte Stadtgebiet hinaus, wurden neu gebaut, um der Besiedlung neue Gebiete zu erschließen.

Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 10, dann 10.5 und zuletzt auf 11.8 Kilometer bewirkte eine vollständige Umwälzung in den Wohnungsverhältnissen und das Entstehen neuer Bezirksteile. Die stete Beobachtung aller Neuerungen der Technik sowie gewissenhaftes Studium der Verkehrsbedürfnisse hat ein sprunghaftes Fortschreiten in der Entwicklung des Unternehmens bewirkt. Zu Anfang 1903 noch 132.5, mit der Neuen Wiener Tramway 170.5 Kilometer lang, ist das Netz auf rund 270 Kilometer Länge angewachsen. Etwa 1500 Trieb- und 1600 Anhängewagen mit 65.000 Sitz- und 58.000 Stehplätzen sind im Betriebe nebst einer großen Zahl Hilfsfahrzeuge, zumeist mit eigenem Kraftantrieb. Die vielerlei Wagentypen, insbesondere jene mit geteiltem Ein- und Ausstieg und verglasten Plattformen haben von Wien aus den Anstoß zu wesentlichen Fortschritten im Waggon-