



universität
wien

Diplomarbeit

Titel der Diplomarbeit

„Die Geschichte der Wiener Straßenbahn von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg - unter besonderer Berücksichtigung der Kommunalisierung unter Karl Lueger“

Verfasserin:

Silvia Swaton

angestrebter akademischer Grad

Magistra der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2012

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Geschichte

Betreuer:

Univ.-Prof. Dr. Lothar Hoebelt

Danksagung

Mein Dank in Bezug auf die Erstellung dieser Arbeit gilt v.a. all jenen Menschen, die mich auf meinem Weg durch meine universitäre Ausbildung begleitet haben.

Allen voran ist hier ao.Univ.-Prof.Dr. Lothar Hoebelt zu nennen, der immer ein offenes Ohr für meine Anliegen hatte und mich bei der Erstellung der vorliegenden Arbeit kompetent und geduldig unterstützt hat.

Darüber hinaus gilt mein Dank Doz.ao.Univ.-Prof.Dr. Klaus Lohrmann, ao.Univ.-Prof.Dr. Andreas Schwarcz und Dr. Robert Wallisch, deren Lehrveranstaltungen für mich überaus bereichernd waren.

Auch den Mitarbeitern des Institutes für Geschichte bin ich zu Dank verpflichtet. Sie haben mir immer bereitwillig Auskunft gegeben und mich bei meiner Literaturrecherche unterstützt.

Schließlich möchte ich mich auch bei allen Kollegen für Ideen und anregende Gespräche im Laufe meiner Studienzeit bedanken.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit versichere ich, die vorliegende Arbeit ohne Hilfe Dritter und nur mit den angegebenen Quellen und Hilfsmitteln angefertigt zu haben. Alle Stellen, die aus den Quellen entnommen wurden, sind als solche kenntlich gemacht. Diese Arbeit hat in gleicher oder ähnlicher Form noch an keiner Prüfungsbehörde vorgelegen.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Streckennetz im Jahr 1873.....	22
Abbildung 2: Fahrplan der <i>Wiener Tramwaygesellschaft</i> aus dem Jahr 1883 .	23
Abbildung 3: Streckennetz der <i>Wiener Tramwaygesellschaft</i> , der <i>Neuen Wiener Tramwaygesellschaft</i> und der <i>Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp.</i> im Jahr 1893.....	28
Abbildung 4: Dampftramway Nr. 11 der <i>Dampftramway Krauss & Comp.</i>	30
Abbildung 5: Mariahilfer Straße beim Getreidemarkt um 1910, Züge der Linien K, 52 und 59 sowie daneben einen Pferdestellwagen zum Westbahnhof, den Vorläufer der späteren Autobuslinie 4.	36
Abbildung 6: Streckennetz der <i>Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (WStB)</i> und der <i>Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp.</i> im Jahr 1903	38
Abbildung 7: Doppeldecker mit der Nr. 2545 aus dem Jahr 1913.....	43
Abbildung 8: 30-Heller-Fahrschein im Jahr 1903	50
Abbildung 9: 20-Heller Fahrschein im Jahr 1903	52
Abbildung 10: Zeitkarte der Wiener Straßenbahn im Jahr 1914	53
Abbildung 11: Signalscheiben der Wiener Straßenbahnen 1903	55
Abbildung 12: Fahrplan der ersten elektrischen Straßenbahn der Welt (Berlin-Licherfelde 1881).	63
Abbildung 13: Pferdestraßenbahnen auf der Ringstraße um 1890	85

Im Andenken an meinen Opa

Inhaltsverzeichnis	
Inhaltsverzeichnis	6
1 EINLEITUNG	10
1.1 Allgemeine Hinleitung zur Thematik – historische Vorbedingungen	10
1.2 Zielsetzung	10
1.3 Themenmotivation	11
1.4 Quellenlage	11
1.5 Aufbau der Arbeit	12
2 VON DER PFERDETRAMWAY ZUR ELEKTRIFIZIERUNG	15
2.1 Die Stadterweiterung als Wegbereiterin für öffentliche Massenverkehrsmittel	15
2.2 Öffentliche Verkehrsmittel vor der Pferdestraßenbahn.....	16
2.2.1 Sesselträger, Stellwagen, Fiaker und Co.....	16
2.2.2 Erste Schienen in Wien	17
2.3 Die Wiener Pferdetramway (1865-1903)	18
2.3.1 Die <i>Wiener Tramway-Gesellschaft (WT)</i>	20
2.3.2 Die <i>Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (NWT)</i>	25
2.4 Dampftramway und Stadtbahn	29
2.4.1 Dampfbetrieb	29
2.4.2 Die Wiener Stadtbahn.....	30
3 DIE ELEKTRIFIZIERUNG DER WIENER STRAßENBAHN.....	32

3.1 Die Anfänge	32
3.2 Probleme bei der Elektrifizierung	34
3.3 Weitere Entwicklungen	37
3.4 Zu den Wagen	39
3.4.1 Technische Daten.....	39
3.4.2 Wagenarten und Innenausstattung.....	41
3.5 Daten und Fakten – Die Entwicklung der Wiener Straßenbahn in Zahlen	44
3.5.1 Bevölkerungswachstum und flächenmäßige Ausdehnung	44
3.5.2 Fahrgastaufkommen.....	45
3.5.3 Streckennetz und Fuhrpark	45
3.5.4 Personalstand.....	47
3.6 Zum Fahrbetrieb	48
3.6.1 Fahrpreise/Tarife	48
3.6.2 Haltestellen, Signaltafeln, Liniennummern etc.....	54
3.7 Blick über die Grenzen von Wien ins restliche Österreich	56
3.7.1 Niederösterreich	56
3.7.2 Oberösterreich.....	57
3.7.3 Steiermark	58
3.7.4 Kärnten	58
3.7.5 Tirol.....	59
3.8 Blick ins Ausland	60
3.8.1 Vereinigte Staaten von Amerika	60
3.8.2 Europa	61
4 DIE KOMMUNALISIERUNG UNTER KARL LUEGER	65

4.1 Politische Vorbedingungen	65
4.2 Karl Lueger – das Zugpferd der Christlich-Sozialen.....	67
4.2.1 Luegers politische Anfänge	67
4.2.2 Der Charismatiker und Rhetoriker Lueger	69
4.2.3 Luegers „zweijährige“ Wahl zum Bürgermeister	71
4.3 Kommunalisierung statt Privatwirtschaft	75
4.3.1 Luegers Bestreben nach Unterordnung der wirtschaftlichen Kraft unter die Interessen der Gemeinschaft.....	75
4.3.2 Kommunalisierung von Gas- und Elektrizitätsversorgung als Vorbedingung für die Kommunalisierung der Straßenbahn	77
4.3.2.1 Gasversorgung.....	77
4.3.2.2 Elektrizitätsversorgung	80
4.3.3 Weitere Kommunalisierungsprojekte unter Lueger	82
4.4 Die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen	83
4.4.1 Zu den Vorbedingungen	83
4.4.2 Initiative Luegers zur Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen	86
4.4.3 Die Übernahme der <i>Wiener Tramway-Gesellschaft (WT)</i> , der <i>Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (NWT)</i> und der <i>Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien (BBG)</i> zur Gründung der <i>Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (GWStStB bzw. WStB)</i>	88
4.4.4 Kosten und Gewinne	92
4.4.5 Personalpolitik	93
4.5 Die Entwicklung der Wiener Straßenbahn nach dem Tod Luegers 1910.....	98
5 CONCLUSIO.....	101
6 LITERATURVERZEICHNIS.....	103

ANHANG A 111

ANHANG B 113

1 Einleitung

1.1 Allgemeine Hinleitung zur Thematik – historische Vorbedingungen

Wie Hatzl-Bandel in ihrem Werk *Schnelle Verbindungen – Geschichte der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien* festhält, handelt es sich beim öffentlichen Massenverkehr um ein „Kind der industriellen Revolution“¹, im Zuge derer es im 19. Jahrhundert zu immer größeren Zusammenballungen von Wohn- und Arbeitsstätten in größeren Städten kam. Dies führte zu einem erheblichen Bedarf an regelmäßigen Verkehrsverbindungen² - was nicht zuletzt auch auf die Stadt Wien zutraf. Gerade in Wien kam es zu einem besonders raschen und starken Bevölkerungswachstum. Während hier um 1800 noch rund 240.000 Menschen lebten, waren es 100 Jahre später bereits 1,7 Millionen und im Jahr 1914 über 2 Millionen Einwohner³. Dass der Bedarf an effizienten öffentlichen Verkehrsmitteln aufgrund dieser Bevölkerungsentwicklung gegeben war, liegt auf der Hand.

1.2 Zielsetzung

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, einen Blick auf die Anfänge des Massenverkehrs in Wien zu werfen, wobei der Untersuchungszeitraum mit der ersten Pferdetramway in Wien (4. 10. 1865)⁴ beginnt und mit Einsetzen des Ersten Weltkrieges im Jahr 1914 endet. Da sich die Pferdetramway allerdings nicht unabhängig von anderen öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien entwickelt hat, sondern mit der Entwicklung anderer öffentlicher Fortbewegungsmittel (Dampftramway, Stadtbahn etc.) einherging, wird in aller Kürze auch auf diese Verkehrsmittel eingegangen.

¹ Hatzl-Bandel, 1991, 9

² Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 1

³ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 9; vgl. dazu im Detail auch Abschnitt 3.5.1

⁴ vgl. dazu im Detail Abschnitt 2.3

Ein Name, der im Zusammenhang mit der Geschichte der Wiener Straßenbahn in der relevanten Literatur immer wieder auftaucht, ist jene des Wiener Bürgermeisters Dr. Karl Lueger (Bürgermeister von Wien von 1897 bis zu seinem Tod im Jahre 1910). Lueger, ein Gegner der privatwirtschaftlichen Verwaltung von Dienstleistungen, die von den Massen in Anspruch genommen wurden (so z. B. Gas- und Elektrizitätsversorgung, öffentliche Verkehrsmittel etc.), war der Politiker Wiens, der für die Kommunalisierung der öffentlichen Verkehrsmittel, die im 19. Jahrhundert allesamt in privater Hand waren, in Wien sorgte. Der Verstaatlichung der Wiener Straßenbahnen unter Dr. Karl Lueger ist daher in der vorliegenden Arbeit ein besonderer Schwerpunkt gewidmet.

1.3 Themenmotivation

Motiviert zu dieser Arbeit hat mich mein Großvater. Er hatte eine Mechanikerwerkstatt, in der auch viel gebastelt und „getüftelt“ wurde. Dabei entstand eines Tages auch ein Modell für einen Kartendrucker für Straßenbahnen (etwa um die späten 1960er Jahre). Das Modell wurde patentiert und später für einen Amerikaner für die Massenerzeugung derartiger Kartendrucker umgearbeitet. Seither interessiere ich mich für die „alte Straßenbahn“ – wodurch sich schlussendlich die Thematik für die vorliegende Arbeit ergab.

1.4 Quellenlage

Die vorliegende Arbeit setzt sich aus zwei Schwerpunkten zusammen. Zum einen wird die Entwicklung der Straßenbahn beginnend mit der Pferdestraßenbahn über die Elektrifizierung der Wiener Straßenbahnen bis hin zur Netzausweitung am Beginn des 20. Jahrhunderts dargestellt, wobei der Untersuchungszeitraum, wie in Abschnitt 1.2 bereits dargelegt, mit dem Einsetzen des 1. Weltkrieges endet. Den zweiten Schwerpunkt bildet die Kommunalisierungspolitik des Dr. Karl Lueger.

Zur Quellenlage ist zu diesen beiden Schwerpunkten festzuhalten, dass zur Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Wien im 19. und 20. Jahrhundert eine

Vielzahl von Werken existiert, in denen die Autoren je nach Schwerpunkt mehr oder weniger ausführlich über die Entwicklung der Straßenbahn im genannten Untersuchungszeitraum berichten. Dieser Teil war daher in literaturspezifischer Hinsicht überaus gut abgedeckt. Zum zweiten Schwerpunkt - der Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen unter Dr. Karl Lueger - fanden sich zum einen Lueger-spezifische Werke, die zum Großteil von glühenden Lueger-Anhängern verfasst wurden und in denen Luegers kommunalpolitische Leistungen nahezu glorifiziert werden. Andererseits existieren auch mehrere Werke, die von namhaften Historikern (allen voran Felix Czeike, aber auch Skalnik 1954, Andics 1984, Seliger&Ucakar 1985, Spitzer 1988, Reichhold 1989, etc.) verfasst wurden. In diesen Werken wird auch ein kritischer Blick auf die Kommunalisierungspolitik Luegers geworfen. Kapitel 4 stützt sich daher nahezu ausschließlich auf diese letztgenannte Werke, Auszüge aus Lueger-Biografien wurden nur sehr selten herangezogen.

1.5 Aufbau der Arbeit

Nach der Einleitung in Kapitel 1 wird in Kapitel 2 der Werdegang der Straßenbahn beginnend mit der ersten Pferdetramway über die Elektrifizierung der Straßenbahn bis zur Entwicklung dieses Verkehrsmittels im Jahr 1897 beschrieben. Zunächst wird auf die Notwendigkeit von Massenverkehrsmitteln in Wien aufgrund der Stadtweiterung und der weiteren Entwicklung zu Groß-Wien näher eingegangen. Abschnitt 2 widmet sich den „öffentlichen Verkehrsmitteln“ vor der Pferdestraßenbahn, um das Bild des öffentlichen Verkehrs in Wien abzurunden. Der dritte Abschnitt beschreibt die Entwicklung der Wiener Pferdetramway von 1865 bis 1903 (am 26. Juni 1903 fuhr in Wien die letzte Pferdetramway). Auch die Rolle, die die *Wiener Tramway-Gesellschaft* bzw. die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* dabei gespielt hat, wird in diesem Abschnitt näher beleuchtet. Im vierten Abschnitt des zweiten Kapitels wird schließlich auf Dampftramway und Stadtbahn näher eingegangen, da diese beiden Verkehrsmittel ergänzend zur Straßenbahn geführt wurden.

Kapitel 3 ist der Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn gewidmet. Zunächst wird auf die Anfänge der elektrischen Straßenbahn eingegangen. Im zweiten Abschnitt werden die Probleme, die sich im Zuge der Elektrifizierung ergaben, dargestellt. Abschnitt 3 widmet sich der Entwicklung des Strecken- und Liniennetzes im Zuge der Elektrifizierung. Im vierten Abschnitt werden sowohl technische Daten zu den Motorwagen und Beiwagen als auch die Wagenarten und die Ausstattung der einzelnen Wagen näher beschrieben (auch auf die Wagen der Pferdestraßenbahn, die teilweise umgerüstet wurden, wird hier kurz eingegangen). Abschnitt 5 ist der Entwicklung der Wiener Straßenbahn in Zahlen und Fakten gewidmet (Bevölkerungswachstum als Anlass zur Ein- und Errichtung neuer Verkehrsmittel, Fahrgastaufkommen, Streckennetz in km, Fuhrpark, Personalstand). Abschnitt 6 gibt Auskunft zum Fahrbetrieb. Schwerpunkte sind hier Fahrpreise und Tarife, Liniennummern, Signaltafeln, Haltestellen, Fahrzeiten etc. Um die Entwicklung der Straßenbahn in Wien mit jener in anderen Städten vergleichen zu können, wird im siebten und achten Abschnitt von Kapitel 3 ein Blick über die Grenzen Wiens in andere Städte Österreichs bzw. auch ins Ausland (USA und Europa) geworfen.

Kapitel 4 beschäftigt sich mit der Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen unter Karl Lueger. Zuerst wird auf die politischen Vorbedingungen, die es Lueger ermöglichten, schlussendlich Wiener Bürgermeister zu werden, eingegangen. Im zweiten Abschnitt werden zunächst Luegers politische Anfänge beschrieben. Danach wird auf die Person Luegers, d. h. auf jene Eigenschaften Luegers eingegangen, die politisch für ihn von Relevanz waren (er war eine überaus charismatische und rhetorisch begabte Persönlichkeit). Der letzte Teil von Abschnitt zwei beschäftigt sich mit Luegers zweijährigem Kampf um das Bürgermeisteramt. Abschnitt drei ist der Kommunalisierung privatwirtschaftlich geführter Betriebe in Wien gewidmet. Lueger war ein absoluter Gegner einer liberal geführten Gesellschaft und glaubte daran, dass die Gemeinde v. a. jene Betriebe und Institutionen inne haben sollte, die den Massen dienten. Dazu gehörten v. a. Gas- und Elektrizitätswirtschaft als auch der öffentliche Verkehr – in Wien allen voran die Straßenbahn. Abschnitt vier beschäftigt sich daher mit der Kommunalisierung dieses Verkehrsmittels (der Vollständigkeit halber auch mit der Übernahme der Dampftramway durch die Stadt Wien). Zunächst wird

auf die Vorbedingungen für die Kommunalisierung eingegangen und aufgezeigt, inwieweit die Initiative zur Verstadtlichung der Wiener Straßenbahnen von Karl Lueger ausging. Danach wird beschrieben, wie die einzelnen privatwirtschaftlich geführten Straßen- und Dampftramwaybetriebe nach und nach von der Gemeinde übernommen wurden. Ein weiterer Punkt dieses Abschnitts sind Kosten und Gewinne der nun kommunalisierten Verkehrsmittel, denn auch ein Karl Lueger musste wirtschaften und auch kommunalisierte Betriebe mussten zumindest kostendeckend arbeiten. Dass diese Tatsache auch unter dem Mann des Volkes, dem Vertreter der Ausgebeuteten, Karl Lueger, negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen des Straßenbahnpersonals hatte, wird im letzten Teil von Abschnitt vier aufgezeigt. Im fünften Abschnitt wird schließlich kurz auf die Entwicklung der Straßenbahn nach dem Tod Luegers im Jahr 1910 eingegangen, da sich der Untersuchungszeitraum bis 1914 erstreckt.

Die Arbeit schließt mit einer Conclusio in Kapitel 5.

2 Von der Pferdetramway zur Elektrifizierung

2.1 Die Stadterweiterung als Wegbereiterin für öffentliche Massenverkehrsmittel

Wie bereits in Abschnitt 1.1 kurz dargelegt, war die Stadterweiterung, die unter Kaiser Franz Josef begonnen wurde, einer der Auslöser bzw. auch Grundvoraussetzung für das Entstehen von öffentlichen Verkehrsmitteln. Der Beginn dieser Stadterweiterung geht auf den 20. Dezember 1857 zurück, an dem der Kaiser an den Minister des Inneren, Alexander Bach, ein Schreiben richtete, in dem er die Auflassung der Umwallung der Inneren Stadt sowie auch der Gräben bewilligte⁵. Im Konkreten schrieb der Kaiser: „Es ist mein Wille, daß die Erweiterung der inneren Stadt Wien mit Rücksicht auf eine entsprechende Verbindung derselben mit den Vorstädten ehemöglichst in Angriff genommen und zugleich auch auf die Verschönerung Meiner Residenz- und Reichshauptstadt Bedacht genommen werde“⁶. Dieser Entscheidung ging eine jahrzehntelange Diskussion voran, da aufgrund der raschen Bevölkerungszunahme in Wien die Frage der Stadterweiterung immer dringlicher wurde (Ende des 18. Jahrhunderts war Wien mit über 200.000 Einwohnern nach London, Paris und Berlin die viertgrößte Stadt Europas⁷). Mit dem Schleifen der Stadtmauer⁸ wurde somit ein wesentliches Hindernis der Stadterweiterung beseitigt⁹. Damit begann für die Reichshauptstadt eine neue Epoche. Es wurde mit dem Bau der Ringstraße und mit mehreren entlang dieser Straße errichteten Prunkbauten begonnen und am 1. Mai 1865 konnte die Ringstraße feierlich eröffnet werden¹⁰.

Es sollte allerdings nahezu weitere 30 Jahre dauern, bis das zweite Verkehrshindernis¹¹ - der Linienwall¹² – im Jahr 1894 fiel. Noch vier Jahre vor dem Fall

⁵ Vgl. Czeike, 1991, 294

⁶ Kaiser Franz Josef zur Stadterweiterung, zitiert in Brandtstädter, 1986, 294

⁷ Vgl. Kaiser, 2004a, 8

⁸ Es handelte sich dabei um die Wiener Stadtmauer, die um 1200 entstanden war (inklusive vorgelagerten Wassergräben) (vgl. Kaiser, 2004a, 8).

⁹ Vgl. Czeike, 1991, 294

¹⁰ Vgl. Marincig, 1995, 5

¹¹ Vgl. Gröger, 2011, 15

des Linienwalls billigte der Kaiser am 19. Dezember 1890 das Eingemeindungsgesetz, wodurch Wien ein neues Gemeindestatut erhielt. Dadurch war die Grundlage, die für die Entstehung von Groß-Wien nötig war, geschaffen¹³. So erfolgte im Jahre 1890 die Eingemeindung von insgesamt 34 Vororten, die zu den Bezirken 11 bis 19 umgewandelt wurden. Diese Eingemeindung wurde zum Anlass genommen, die Schleifung des Linienwalls anzustreben. Diese erfolgte schließlich 1894 und ermöglichte den 70 m breiten Gürtel auf der nun neugewonnenen Fläche entstehen zu lassen¹⁴. Insgesamt hatte sich nun die Fläche Wiens verdreifach¹⁵.

Dass diese über 40 Jahre andauernde Entwicklung (die Stadterweiterung) die Notwendigkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln erforderte, überrascht nicht. Doch bereits vor dem Schleifen der Stadtmauer entwickelten sich in Wien verschiedene öffentliche Verkehrsmittel. Und auch die ersten Schienen - Vorläufer für die spätere Pferdetramway in Wien – entstanden.

2.2 Öffentliche Verkehrsmittel vor der Pferdestraßenbahn

2.2.1 Sesselträger, Stellwagen, Fiaker und Co.

Bereits im Jahr 1815 gab es einen so genannten „Linienverkehr“ in Wien. Es handelte sich dabei um den ersten planmäßigen innerstädtischen Verkehr mit so genannten Stellwagen¹⁶ (Pferdegespannen)¹⁷. Um 1850 wurden in Wien in etwa 800 Stellwagen (auch Zeiserlwagen genannt) im öffentlichen Verkehr eingesetzt¹⁸. Aber auch Tragsessel-Unternehmen entstanden in diesem Zeit-

¹² Um die Vorstädte vor Angreifern zu schützen, entstand im Jahr 1704 eine zweite Befestigungsanlage, bestehend aus einem vier Meter hohen Erdwall, der später durch Mauerwerk befestigt wurde. Dieser wurde als Linienwall bezeichnet, wobei „Linie“ hier für „Grenze“ steht (vgl. Kaiser, 2004a, 8).

¹³ Vgl. Czeike, 1981, 236

¹⁴ Vgl. Kaiser, 2004a, 9

¹⁵ Vgl. Czeike, 1981, 236

¹⁶ Die ersten Stellwagen-Lizenzen wurden an Landkutscher vergeben, die einen fahrplanmäßigen Dienst mit Stellwagen in entfernt liegende Städte einrichten wollten. Die erste Erwähnung derartiger Stellwagen findet sich am 12. 7. 1730, als die Genehmigung für Stellwagenfahrten nach Graz, Laibach, Görz, Triest und Fiume erteilt wurden (vgl. Czeike, 2004, 332).

¹⁷ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 1

¹⁸ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 12

raum¹⁹. Um 1850 gab es in Wien bereits 30 angemeldete Tragsessel-Unternehmer²⁰. Gerade in den engen Gässchen der Wiener Innenstadt eigneten sich Sesselträger, Fiaker und Stellwagen²¹.

Vor allem die Stellwagen entwickelten sich rasch und ein Großteil der privaten Pferdestellwagen-Unternehmen wurde 1881 in der *Wiener General Omnibus Compagnie* zusammengefasst. Es entstand daneben auch noch die *Österreichische Omnibus-Gesellschaft*, die allerdings nur wenige Linien betrieb. So existierten 1884 in Wien insgesamt 60 Pferdeomnibuslinien. Im Zuge der Kommunalisierung unter Lueger wurde der Pferdestellwagen-Betrieb im Juli 1908 von der Gemeinde Wien übernommen (*Gemeinde Wien – städtische Stellwagenunternehmung*). In den Jahren 1912 und 1913 kam es zu einer Umstellung von Pferdelinien auf Kraftwagen²².

2.2.2 Erste Schienen in Wien

Für die Entwicklung der Pferdestraßenbahn waren Schienen nötig. Das erste Mal machten die Wiener Bekanntschaft mit Schienen, als der Prager Eisenbahnpionier Franz Anton Gerstner (1796-1840) im Prater eine 228 m lange Gleisanlage errichten ließ. Sie bestand teilweise aus Holz-, teilweise aus Guss-eisenschienen und konnte einige Monate lang vom Wiener Publikum gegen Eintritt besichtigt werden. Gerstner wollte damit für eine Pferdeeisenbahn von Linz von Budweis werben, deren Bau im darauffolgenden Jahr tatsächlich begann. Die 128 km lange Strecke konnte 1832 schließlich eröffnet werden und galt als die erste Eisenbahn auf europäischem Festland und die längste Pferdeeisenbahn der Welt²³.

Die nächste Gelegenheit für die Wiener, innerhalb der Stadt Schienen zu bestaunen, ergab sich 1840, als das erste Mal eine Pferdeeisenbahn vom Augarten Vergnügungslustige zum Kolosseum (damals einer beliebten Unterhal-

¹⁹ Vgl. Brandstätter, 1986, 341

²⁰ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 11

²¹ Vgl. Koranda, 1978, 1

²² Vgl. Lehnhart & Jeanmaire, 1972, 5

²³ Vgl. Kaiser, 2004a, 12

tungsstätte) brachte. Die Strecke war insgesamt 800 Klafter (1520 m) lang. Nachdem das Kolosseum allerdings zwei Jahre danach seine Tore schloss, bedeutete das auch das Ende der ersten Wiener Pferdeisenbahn²⁴. Bis zur ersten Wiener Pferdetrampway sollte es dann noch weitere 23 Jahre dauern.

2.3 Die Wiener Pferdetrampway (1865-1903)

Bereits 1862 wurden die ersten Bewerber, die vorhatten, in Wien eine Pferdestraßenbahn zu bauen, von der zuständigen niederösterreichischen Stadthalterei abgewiesen. Als Begründung wurde angeführt, dass die Straßen der Stadt für ein derartiges Verkehrsmittel zu eng seien²⁵. Im Jahr 1864 suchte dann allerdings das Genfer Architektenbüro *C. Schaeck – Jaquet & Comp.* um die Bewilligung zur „Anlage einer amerikanischen Pferde-Eisenbahn um die Stadt und durch die Vorstädte der k. u. k. Haupt- und Residenzstadt Wien“²⁶ an. „Amerikanisch“ deshalb, da die Rillenschienen, die auf den Straßen verlegt wurden, das erste Mal in den USA verwendet wurden, wo bereits die erste Pferdestraßenbahnen 1828 in Baltimore, 1832 in New York und 1835 in New Orleans führen²⁷ (vgl. dazu auch Abschnitt 3.8).

Im Antrag der Firma *C. Schaeck – Jaquet & Comp.* wird das Ziel der Pferde-Eisenbahn wie folgt festgelegt: „Der Haupt- und Endzweck der vorgeschlagenen Strassen-Eisenbahnen ist: eine billige, schnelle und bequeme Beförderung des Publikums. wodurch [sic!] die Herstellung eines verhältnismässigen Gleichgewichtes des Werthes zwischen entlegenen Baugründen und Miethäusern mit denen der inneren Stadt hervorgerufen wird“²⁸. Dass es sich dabei um den Beginn eines Liniennetzes handeln sollte, geht bereits aus Absatz A hervor: „Von der Voraussetzung ausgehend, dass die Einführung von Strassen-Eisenbahnen

²⁴ Während bei Sternhart und Rosenkranz (1951) und auch bei anderen Autoren (Kramer et al., 1951, 3; Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 12; Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 1;) der Grund für die Stilllegung dieser Pferdebahn mit der Schließung des Kolosseums angegeben wird, stellt Marincig (1995) den umgekehrten Zusammenhang her und gibt an, dass die erste Wiener Pferdebahn am 29. Juni 1842 geschlossen wurde, woraufhin auch das Kolosseum seine Tore schloss (vgl. Marincig, 1995, 5).

²⁵ Vgl. Kaiser, 2004a, 12

²⁶ Schaeck-Jaquet & Comp., 1864, 1

²⁷ Vgl. Kaiser, 2004a, 12

²⁸ Schaeck-Jaquet & Comp., 1864, 12

nur dann für das Publikum und den öffentlichen Verkehr überhaupt von unverkürztem Nutzen ist, wenn solche systematisch verteilt sind; legen die Unternehmer ein Netz von Bahnen so an, dass diese ein System bilden; [...]“²⁹. Am 21. Oktober 1864 wurde von der Behörde der Bau einer Probelinie vom Schottentor nach Hernals bewilligt (die Bewilligung inkludierte die Option zur Verlängerung nach Dornbach)³⁰.

Unter der Führung von Ingenieur Dreyhausen³¹ wurde in nur 13 Wochen die erste Wiener Pferdetrampway Wiens fertig gestellt³². Die Strecke war insgesamt 3500 m lang und führte vom Schottentor über die Alserstraße, die Ottakringer Straße, die Taubergasse und die Hernalser Hauptstraße nach Hernals³³. Der Umweg über die Alser Straße musste gewählt werden, weil nur in dieser Stelle ein Tor im damals noch bestehenden Linienwall existierte³⁴. Am 4. Oktober 1865 wurde diese Linie schließlich feierlich eröffnet. Obwohl die Eröffnung für 14 Uhr angesetzt war, drängten sich bereits seit 8 Uhr früh Menschenmengen am Schottentor³⁵. Die Massen wollten für acht Kreuzer im Wageninneren bzw. sechs Kreuzer am Dach des Wagens einen Platz erhaschen³⁶. Die Wiener Zeitung berichtete von dem Ereignis einen Tag danach wie folgt:

„Die Menschenmenge, die von der achten Morgenstunde an den `Pferdebahnhof´ vor dem Schottentor umlagert hielt, hatte sich bis 2 Uhr, der Stunde der feierlichen Eröffnung, wenigstens verzehnfacht. [...] Etwa ein Viertel nach 2 Uhr setzte sich der erste der sechs mit Laub bekränzten Wagen, in welchen u. a. Se. Exzellenz der Herr Statthalter Graf Chorinsky an der Fahrt teilnahm, in Bewegung, und nach je drei Minuten folgten die übrigen. Die prächtigen Viergespanne, an den Scheuklappen mit Blumensträußen geziert, machten ihre Sache vortrefflich; trotz der starken Krümmungen der Schienenstränge und der vielfachen Hindernisse,

²⁹ Schaeck-Jaquet & Comp., 1864 , 3

³⁰ Vgl. Marincig, 2005, 6

³¹ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 13

³² Vgl. Kramer et al., 1951, 3

³³ Vgl. Kramer et al., 1951, 3

³⁴ Vgl. Marincig, 1995, 5

³⁵ Vgl. Brandstätter, 1986, 306

³⁶ Vgl. Grobauer, 1965, 48

die der Tagesverkehr, wohl nicht immer absichtslos, bereitete, langten sämtliche Wagen in etwa 20 Minuten an der Haltestelle jenseits Hernals an [sic!]. [...]“³⁷.

In der Wagenhalle selbst hielt der Statthalter eine Rede und wünschte bei dieser Gelegenheit bereits einen „dornenlosen Weg“ für die Verlängerung der Linie nach Dornbach³⁸ - eine Strecke von 1,5 km. Ein halbes Jahr später, am 24. April 1866, wurde die Hernalser Pferdetramway³⁹ bis zum vorgesehenen Endpunkt in Dornbach verlängert⁴⁰.

Insgesamt kamen 28 Wagen zum Einsatz (zum einen geschlossene Wagen mit offenem Oberdeck - sogenannte Imperialwagen - , zum anderen offene Sommerwagen). Wegen ihres hohen Gewichtes mussten die Wagen von zwei Pferden gezogen werden⁴¹. Bald wurde mit dem Bau weiterer Linien begonnen (vgl. dazu Abschnitt 2.3.1 und 2.3.2).

Dennoch gab es auch skeptische Stimmen gegen die Pferdetramway. So erschien u. a. im Jahr 1886 eine Schrift *Ist die Pferdebahn in ihrer beabsichtigten Anlage ein Gewinn für Wien oder nicht? Und welches sind ihre Ertragsaussichten?* Und im Jahr 1875 veröffentlichte ein „F. Sch.“, der offenbar anonym bleiben wollte, eine Schrift unter dem Titel *Gegen das Attentat der Tramway-Gesellschaft auf den Säckel des Wiener Publikums*⁴². Trotz mancher Unkenrufe konnte die Entwicklung der Pferdetramway aber nicht aufgehalten werden.

2.3.1 Die Wiener Tramway-Gesellschaft (WT)

Nach und nach traten weitere Konzessionswerber für Pferdestraßenbahnen auf, v. a. deshalb, weil die erste Pferdetramwaylinie gute Betriebsergebnisse hatte. Dies sah der Wiener Gemeinderat als Anlass, die Konzessionsbedingungen zu

³⁷ Hatzl-Bandel, 1991, 15

³⁸ Vgl. Brandstätter, 1986, 306

³⁹ Die Pferdetramway wurde von den Wienern auch „Glöckerlbahn“ genannt (wegen der Schellen, die die Pferde umgebunden hatten) (vgl. Soukup, 1953, 52).

⁴⁰ Vgl. Marincig, 2005, 6

⁴¹ Vgl. Marincig, 1995, 5

⁴² Beide Schriften angeführt in Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 24

verschärfen, was dazu führte, dass keiner der Bewerber die Bedingungen alleine finanziell erfüllen hätte können. Aufgrund dieser Tatsache schlossen sich mehrere Konzessionswerber unter der Leitung der Firma *C. Schaeck – Jaquet & Comp.* zusammen und gründeten am 13. November 1867 die *Wiener Tramway-Gesellschaft (WT)*⁴³. Diese Gesellschaft schloss dann mit der Gemeinde Wien am 8. Mai 1868 einen Vertrag betreffend den weiteren Ausbau des Pferdetramwaynetzes. So entstanden in den Folgejahren relativ rasch mehrere Pferdetramwaylinien, deren Linienführung sich größtenteils bis zum heutigen Tag erhalten konnte⁴⁴.

So wurde z.B. nach der Übernahme der Dornbacher Pferdetramway am 8. Mai 1868 inklusive aller 28 Waggons durch die *Wiener Tramway-Gesellschaft* von der neuen Aktiengesellschaft noch im selben Jahr die Strecke Schottentor – Ring – Aspernbrücke – Praterstraße – Praterstern – Lassallestraße in Betrieb genommen⁴⁵.

Die Strecke um die innere Stadt (Ring-Kai) wurde bereits 1869 fertig gestellt, danach entstanden weitere Strecken, so z. B. eine durch die Mariahilfer Straße bis Penzing bis zur heutigen Kennedybrücke, eine weitere durch die Währinger Straße und die Nußdorferstraße nach Döbling⁴⁶.

Wie die bisherigen Ausführungen zeigen, konnte sich die *Wiener Tramway-Gesellschaft* anfangs relativ gut entwickeln. Im Jahr 1873 standen somit anlässlich der Wiener Weltausstellung bereits 554 Wagen auf 37 Streckenkilometern zur Verfügung⁴⁷.

Der umseitige Plan zeigt das Streckennetz im Jahr 1873:

⁴³ Hier kommt es das erste Mal im Zusammenhang mit der Wiener Straßenbahn zur offiziellen Verwendung des englischen Wortes „Tramway“, das in Wien „Tramwei“ ausgesprochen wurde (vgl. Kaiser, 2008, 22).

⁴⁴ Vgl. Kaiser, 2004a, 13; Marincig, 2005, 7

⁴⁵ Vgl. Kaiser, 2004a, 13

⁴⁶ Vgl. Kaiser, 2004a, 13f

⁴⁷ Vgl. Marincig, 2005, 7f

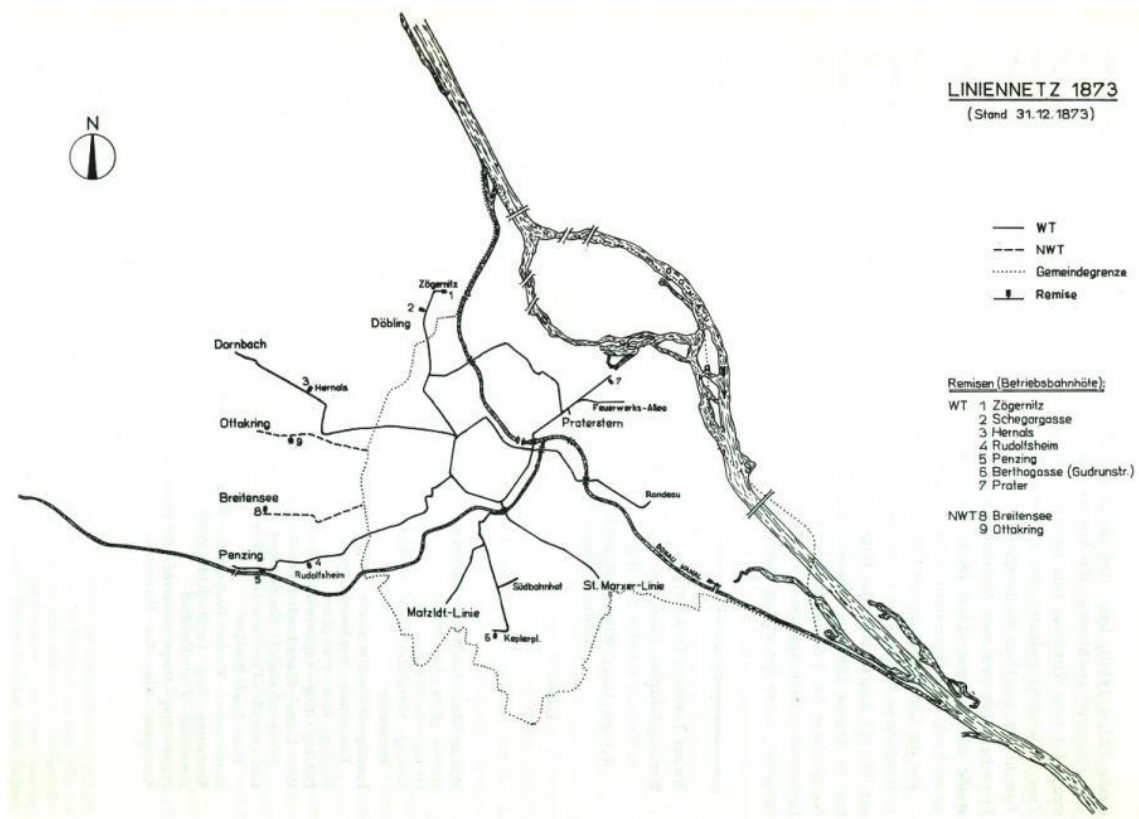


Abbildung 1: Streckennetz im Jahr 1873⁴⁸

Nach und nach sah sich die Gesellschaft aber einer zunehmenden Anzahl von Problemen gegenüber. Eines davon war die Weltwirtschaftskrise⁴⁹.

Weitere Probleme, die sich der *Wiener Tramway-Gesellschaft* in den Weg stellten, waren zum einen die Tatsache, dass es noch kein Enteignungsrecht für Straßenbahnunternehmen gab (erst ab 1878), wodurch die Häuser, die auf den zu errichtenden Strecken standen, zu horrenden Preisen erworben werden mussten. Darüber hinaus waren Straßenbahnunternehmen damals auch noch verpflichtet, Steuern zu entrichten (die Steuerbefreiung wurde erst 1894 durch das so genannte Kleinbahngesetz festgeschrieben)⁵⁰.

⁴⁸ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=80.msg473#msg473>

⁴⁹ Vgl. Marincig, 2005, 8

⁵⁰ Vgl. Kaiser, 2008, 23

So gingen der *Wiener Tramway-Gesellschaft* schlussendlich die Finanzmittel aus, weshalb weitere konzessionierte Strecken vorerst nicht errichtet werden konnten.⁵¹

Der umseitige Plan aus dem Jahr 1883 gibt Auskunft über die Linien, die bis zu diesem Jahr entstanden waren:

Abbildung 2: Fahrplan der *Wiener Tramwaygesellschaft* aus dem Jahr 1883⁵²

⁵¹ Vgl. Kaiser, 2008, 23

⁵² <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=590.msg6638#msg6638>

Fahrplan der Wiener Tramway-Gesellschaft.

Die Waggon verkehren in folgenden Richtungen:

- Von **Dornbach** nach **Hernals** (Remisen) Localfahrt nach Bedarf.
- Von **Hernals** (Remisen) über den Schottentring, Franz Josef-Quai, die Aspernbrücke zum **Praterstern** und retour.
- Von **Hernals** (Remisen) über den Schottentring, Franz Josef-Quai, die Aspernbrücke zum **Praterstern** und retour.
- Von **Penzing** (Schloßbrunn) über Rodolfbrunn, Paulman, die Mariahilfer-, Bellaristrasse, den Burg-, Opern-, Karntner-, Kolowrat-, Park-, Steinhof-, die Aspernbrücke zum **Praterstern** und retour über die **Babenbergerstrasse**.
- Von **Penzing** (Schloßbrunn) über Rodolfbrunn, Paulman, die Mariahilfer-, Bellaristrasse, den Franzens- und Schottentring, Franz Josef-Quai, die Ferdinandsbrücke durch die **Taborstrasse** zum **Nordwestbahnhof** und retour.
- Von **Döbling** über die Sesselhofer- und Währingerstrasse, den Franzens-, Burg-, Opernting, die Elisabethbrücke und Margarethenbrücke zum **Kondstbarn**, dann über die Handlungstrasse nach **Döbling** zum **Zepheritz**.
- Von **Döbling** über die Sesselhofer- und Währingerstrasse, den Schottentring, die Angartenbrücke, weitere und obere **Angartenstrasse**, **Taborstrasse**, **Kaiser-Josefstrasse** zum **Praterstern** und retour.
- Vom **Prater** (Remisen Kreuzgürtelradfahrweg) über den Stuben-, Kolowrat- und Karntnerring, die Elisabethbrücke, Margarethenbrücke zum **Hendstbarn**, über Gaudenzhof nach **Melding**—Schloßbrunn, dann zurück über die Handlungstrasse zum **Prater** (Remisen Kreuzgürtelradfahrweg).
- Vom **Subbahnhof** (in der Zeit von 15. April bis 15. October) über die Favoritenstrasse, Wiedener Hauptstrasse, Elisabethbrücke, den Karntnerring zum **Schwarzembergerplatz** und retour (Localbahn).
- Von der **Matzleinsdorfer-Linie** über die Matzleinsdorferstrasse, Wiedener Hauptstrasse, Elisabethbrücke, den Opern-, Burg-, Franzens-, Schottentring, die Wipplingerstrasse durch die **Porzellanstrasse** zum **Franz Josef-Bahnhof** und retour.
- Von **Währing** (Remise) über die Kreuzgasse, Kirchenstrasse, Döblingergasse, Währingerlinie, Währingerstrasse, den Schottentring, Quai, den Aspernbrücke zum **Praterstern** und retour.
- Von **Währing**—Wohnhaus über die Währinger-Emperstrasse, Währingerlinie, Währingerstrasse, den Franzens-, Burg-, Opern-, Karntner-, Kolowrat-, Steinhofing über die Radetzkybrücke—Löwenbrücke zum **Selenbrücke** und retour.
- Von **Simmering** (Ende des Ortes) oder von den Remisen in Simmering über den Rennweg, Schwarzembergerplatz, Karntner-, Opern-, Berging in die Bahnhofsstrasse, von da abweigend in die Annaberstrasse beim Justizpalast vorbei in die **Lechenfeldstrasse** bis zur **Bindelgasse** und retour.
- Vom **Centralfriedhof** bis zur **Hutze** (Ende des Ortes Simmering) Localfahrt. Im Sommer, dann im Winter an Sonn- und Feiertagen Nachmittag verkehren die Wagen vom **Centralfriedhof** direkt über den Rennweg, Schwarzembergerplatz in die **Lechenfeldstrasse** bis zur **Bindelgasse** und retour.
- Vom **Praterstern** durch die Ausstellungstrasse bis zur **Feuerwerkswiese** Lagerhaus (Localbahn).
- Im Sommer eventuell bis zur **Rohrlands** und retour.
- Vom **Praterstern** über die Xaverbahn-, Mautner-, Waldstein- und Ackerbrücke bis zur **Kussdorferstrasse** (Hotel Union) und retour (Localbahn).
- Zu den **Commonbildern**. Der Verkehr zu den städtischen Bildern beginnt und endet mit der Bedienung und verkehren dahin regelmäßig täglich die städtischen Waggon von **Melding**—Schloßbrunn über die **Bingstrasse** und den **Praterstern** und nach Bedarf auch direkte Wagen von **Penzing** über den **Ring**, dann von **Hernals** zum **Währing** über den **Quai** und retour.
- Linienstopplätze**. Schottentring, **Belaria**, **Sittgasse**, **Babenbergerstrasse**, **Karntnerstrasse**, **Elisabethbrücke**, **Pressgasse**, **Hendstbarn**, **Paulanerbrücke**, **Schwarzembergerplatz**, **St. Marzer-Linie**, **Wolfszelle** (Schloßbrunn), **Aspernbrücke**, **Ferdinandsbrücke**, **Angartenbrücke**, **Wipplingerstrasse**, **Schloßschimmelgasse** (Hotel Union), **Währingerlinie**, **Versorgungshaus**, **Altenplatz** (Franz-Josef-Bahn), **Taborstrasse**, **Nordwestbahnhof** und **Praterstern**.
- Während der Sommermonate, d. i. von 1. Juni bis 30. September, geht der erste Wagen von den Endstationen um 6 Uhr Morgens, der letzte Wagen um 11 Uhr Nachts ab; in den anderen Monaten geht der erste Wagen um 6,7 Uhr Früh, der letzte Wagen um 10 Uhr Nachts von den Endstationen ab.

Wien, den 16. October 1885.

Die Waggon verkehren an Wochentagen:

	auf der Strecke		Ver- kehr in zwischen von Stationen	Ganze Fahrzeit in Minuten
	Mittag	Nach- mittag		
Hernals	Ringstrasse—Landstrasse—St. Marzer-Linie Quai—Prater Localfahrt Dornbach Remise Hernals bis zur Ringstrasse	5,2 7,0 15,9 3,9	4,4 6,0 15,0 9,4	7,0 5,0 10 29
Penzing	Ringstrasse—Aspernbrücke—Praterstern Quai—Ferdinandsbrücke—Taborstrasse Endstation Melding—Mariahilferstrasse bis zur Ringstrasse	5,4 5,4 2,8	6,2 5,2 2,6	6,6 7,1 3,8
Döbling	Ringstrasse—Hendstbarn Schottentring—Angartenstrasse—Kaiser-Josefstrasse—Praterstern bis zum Bürgerverordnungsbaus	9,0 9,0 4,4	8,3 8,2 4,2	29 45 14
Hotel Union	Kussdorferstrasse—Wallensteinstrasse—Praterstern	12,0	10,0	35
Bürgerverordnungsbaus	bis zur Ringstrasse	2,0	1,0	8
Himbergerstr.	Favoritenstrasse—Schottentring—Porzellanstrasse Subbahnhof—Schwarzembergerplatz	6,4	4,8	5,4
Matzleinsdorf	Ringstrasse—Schwarzembergerplatz	8,4	7,4	21
Paulanerbrücke	bis zur Karntnerstrasse	0,2	2,0	6
Simmering	Ringstrasse—Lechenfeldstrasse zum Centralfriedhof (Local)	7,4 13,0	6,5 1,5	67 13
Prater	Centralfriedhof—Lechenfeldstrasse Bäder—Ringstrasse—Hendstbarn—Melding—Schloßbrunn Localfahrt Feuerwerkswiese oder Rotalpe Praterstern bis zur Bingstrasse Karntnerstrasse—Hendstbarn	7,4 20,0 1,7 4,1	6,5 20,0 1,5 3,8	90 75 13 29
Währing	Kreuzgasse—Quai—Praterstern Wohnhaus—Ringstrasse—Selenbrücke	7,4	6,5	45
Ringstrasse	vom Schottenther bis zur Belaria vom Burg- bis zur Karntnerstrasse vom St. Marzer bis zum Schwarzembergerplatz vom Schwarzembergerplatz bis zum Steinhof vom Steinhof bis zur Aspernbrücke	1,2 1,0 1,1 1,4 2,8	1,1 0,9 1,0 1,4 2,1	5 3 3 4 4
Franz Josef-Quai	vom Schottenther bis zur Wipplingerstrasse vom der Wipplingerstrasse bis zur Angartenbrücke vom der Angartenbrücke bis zur Aspernbrücke	1,2 1,7 2,2	1,1 1,5 2,2	2 3 2

An Sonn- und Feiertagen wird die Anzahl der verkehrenden Waggon entsprechend vermehrt.

Polizei-Vorschriften. Das Sitzen auf den Stufen, sowie das Sitzen am Schützler ist strengstens verboten.
Die Anzahl der Sitz- und Stehplätze muss in jedem Wagen, sowohl im Innern als auch Außen, entlich sein.
Das Mitnehmen von Handen ist auf das Strengste untersagt.
Das Vorworf des Abschlusses bildenden Güter dürfen, so lange der Wagen in Bewegung ist, nicht geöffnet werden;
das Auf- und Absteigen während der Fahrt ist verboten.
Das Tabakrauchen ist nur in jeem Wagen gestattet, wo ein Kandel-Coupe vorhanden ist.
Das F. u. T. Fahren wird erlaubt, den Waggon in Nebengeleise zu verlassen und die Fahrkarte auf jedes beliebige Verlangen dem Director vorzulegen. Wagen, Condukteur und Kutscher sind mit Nummern versehen, welchen den Fahrgästen bei etwaigen Reclamationen oder Beschwerden dienen sollen.

Die Direction.

Schließlich erfolgte auch noch der Austritt Gustav von Dreyhausens aus der *Wiener Tramway-Gesellschaft*, der danach mit der *Wiener Baugesellschaft* und der *Wiener Handelsbank* um die Konzession für ein Pferdebahnnetz am Gürtel und in den Vororten ansuchte. Dieser Schritt führte schlussendlich zur Gründung der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft*⁵³.

2.3.2 Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft (NWT)

Nach dem Ausscheiden von Dreyhausen aus der *Wiener Tramway-Gesellschaft* gründete dieser mit einigen anderen Interessenten ein Konsortium, um so in Konkurrenz mit der *Wiener Tramway-Gesellschaft* ein weiteres Pferdebahnnetz zu errichten. Zu diesem Zweck wurde die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* gegründet, die bereits am 27. September 1871 um die Konzession für ein Tramwayliniennetz in den Vororten Wiens ansuchte. Zunächst wurde allerdings nur ein Teil der beantragten Strecken außerhalb des heutigen Gürtels bewilligt. Für die Gürtelstrecke selbst erhielt die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* keine Bewilligung. Die erste Linie der *NWT* wurde am 25. Juni 1873 eröffnet und führte von der Lerchenfelder-Linie nach Ottakring. Bereits einen Monat später wurde eine Linie nach Breitensee in Betrieb genommen. 1874 folgte ein Teil der Gürtelstrecke (von Mariahilf bis Neulerchenfeld). Doch auch die *NWT* bekam die schlechte Wirtschaftslage zu spüren, wodurch ein weiterer Ausbau des Netzes vorerst nicht möglich war⁵⁴.

Erst im Jahr 1882 konnten die finanziellen Verhältnisse verbessert und der Ausbau des Netzes fortgeführt werden. Es folgte eine Verlängerung der Gürtelstrecke im Süden bis Gumpendorf und im Norden bis Döbling. Ein Verbot der Kreuzung der Mariahilfer Straße verhinderte einen durchgehenden Verkehr. Dieses wurde erst 1884 zurückgezogen, wodurch ein durchgehender, ganztägiger Verkehr auf der Gürtellinie möglich wurde⁵⁵.

⁵³ Vgl. Kaiser, 2008, 23

⁵⁴ Vgl. Marincig, 1995, 22

⁵⁵ Vgl. Marincig, 2005, 28

Bereits im Jahr 1872 waren Versuche unternommen worden, statt Pferden Dampflokomotiven einzusetzen, jedoch war all diesen Versuchen kein Erfolg beschert, da es starke Höhenunterschiede im Wiener Stadtgebiet gab (vgl. dazu ausführlicher Abschnitt 2.4.1). Erst ab 1879 gelang mit kleinen Dampfstraßenbahnlokomotiven der Firma *Dampftramway Krauss & Comp.* ein erfolgreicher Versuchsbetrieb, wodurch im Jahr 1883 auf der Strecke Hietzing-Perchtoldsdorf der Dampfstraßenbahnbetrieb aufgenommen werden konnte. Mehrere Linien der *NWT* wurden ab dann mit Dampf betrieben. Bis zum Jahr 1897 entfiel in etwa ein Viertel der Kilometerleistung der *NWT* auf Dampfbetrieb⁵⁶.

Einen Sonderfall stellte die Nußdorfer Strecke dar. Sie war vom Schottenring zur Talstation des Kahlenberges nach Nußdorf gedacht (zur Kahlenberger Zahnradbahn). Die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* war von der Kahlenbergbahn-Gesellschaft beauftragt worden, die Tramwaystrecke nach Nußdorf zu bauen, die dann schließlich im Jahr 1885 in Betrieb ging. Da allerdings ein behördliches Verbot bestand, Dampfzüge bis zum Schottentor verkehren zu lassen, wurde der so genannte Mixte-Betrieb eingeführt, wobei der Wagen der Pferdetramway, die vom Schottentor kam, an die Dampfzüge gehängt wurden, die am Lichtenwerder Platz warteten. So konnte die Linie nach Nußdorf geführt werden. Bei der Rückfahrt wurde der Pferdewagen wiederum vom Dampfzug abgehängt und durch die Pferdestraßenbahn zum Ring befördert⁵⁷.

Insgesamt schien die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* im Vergleich zur *Wiener Tramway-Gesellschaft* von der Gemeinde immer wieder benachteiligt worden zu sein, da man eine direkte Konkurrenz zur *Wiener Tramway-Gesellschaft* als ungesund betrachtete. So erhielt die *NWT* zunächst nur Konzessionen für Strecken in Vororten, die damals noch nicht eingemeindet waren. Dadurch blieb der Gesellschaft für lange Zeit der Zugang zu Straßen innerhalb des Linienwalls versagt⁵⁸.

⁵⁶ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 17

⁵⁷ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 36ff; Kramer et al., 1951, 9f

⁵⁸ Vgl. Kaiser, 2004a, 19; Hatzl-Bandel, 1991, 11

Es überrascht daher nicht, dass die Beziehungen zwischen den beiden Straßenbahnunternehmungen relativ gespannt waren. So wurde u. a. auch immer wieder unerbittlich um den Vorrang bei Kreuzungen gekämpft⁵⁹. Aus diesem Grund gab es auch kein Abkommen zwischen der *WT* und der *NWT* über die Benutzung von Strecken der jeweils anderen Gesellschaft, wodurch z. B. auf der Alserbachstraße zwischen Sechsschimmelgasse und Liechtensteinstraße neben den Gleisen der *Wiener Tramway-Gesellschaft* noch ein drittes Gleis für die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* gelegt wurde. Dieses konnte erst 1894 wieder abgetragen werden, als es zur Einigung in diesem Punkt kam⁶⁰.

Das Streckennetz hatte sich bis zu diesem Zeitpunkt stark erweitert, wie der umseitige Plan zeigt:

⁵⁹ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 4

⁶⁰ Vgl. Kaiser, 2008, 29

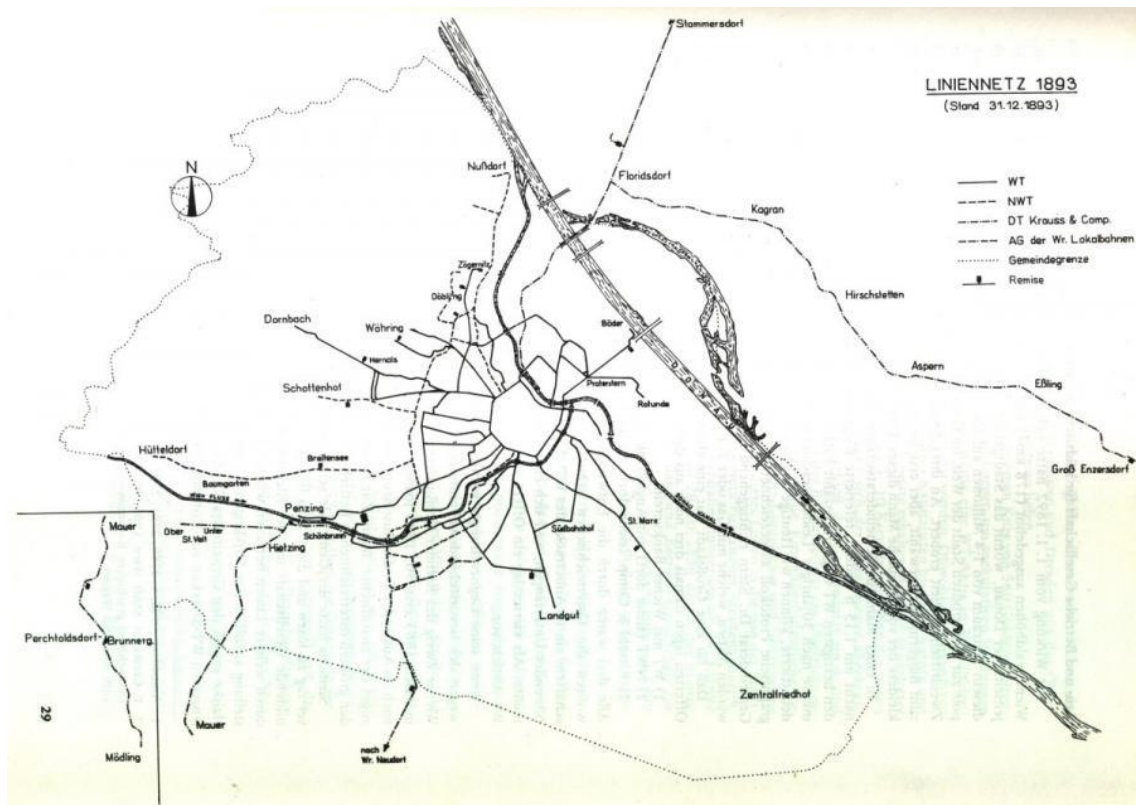


Abbildung 3: Streckennetz der Wiener Tramwaygesellschaft, der Neuen Wiener Tramwaygesellschaft und der Dampftramway-Gesellschaft vormals Krauss & Comp. im Jahr 1893⁶¹

Mit dem Jahr 1897 setzte sodann die Elektrifizierung der Pferdetramway ein. Der letzte Pferdetramway-Neubau wurde 1902 konzessioniert, die letzte Pferdetramway Wiens fuhr am 26. Juni 1903 durch die Liechtensteinstraße und die Sechsschimmelgasse⁶².

⁶¹ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=80.msg473#msg473>

⁶² Vgl. Marincig, 1995, 28; Lehnhart & Jeanmaire, 1972, 5

2.4 Dampftramway und Stadtbahn

2.4.1 Dampfbetrieb

Wie bereits erwähnt, führte die *Wiener Tramway-Gesellschaft* im Jahr 1872 einige erfolglose Versuche mit Dampf durch. Es wurde beim Handelsministerium die Bewilligung zur Durchführung von Versuchsfahrten auf der Strecke Schottentor – Hernals mit Dampfstraßenbahnlokomotiven angesucht. Der Probebetrieb wurde umgehend gestattet. Wie die Ergebnisse zeigten, verlief der Versuch jedoch nicht unbedingt erfolgreich, da das Gerät zu laut war, zu viel Rauch und Ruß entwickelte und für die gedachten Belastungen nicht einsetzbar war⁶³.

Erfolgreicher zeigte sich hier der Dampfbetrieb der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft*. 1883 wurden über mehrere Monate Probefahrten auf der Gürtelstrecke durchgeführt, die sehr gute Ergebnisse erzielten⁶⁴.

Neben der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft* gab es noch ein weiteres Verkehrsunternehmen, das seine Wagen mit Dampf betrieb: die *Dampftramway Krauss & Comp.* Es handelte sich dabei um das einzige Verkehrsunternehmen Wiens, das ausschließlich auf Dampfkraft setzte. Die erste Dampftramwaystrecke der Firma *Dampftramway Krauss & Comp.* war die Strecke Hietzing – Perchtoldsdorf, die am 27. 10. 1883 eröffnet wurde⁶⁵.

Neben der „südlichen Linie“, deren erster Teilstrecke Hietzing – Perchtoldsdorf war, eröffnete *Dampftramway Krauss & Comp.* auch eine nördliche Linie. Die Eröffnung dieser Linie, die die Orte Floridsdorf, Groß-Jedlersdorf, Stammersdorf und die Gemeinden Kagran, Hirschstetten, Aspern, Essling und Groß-Enzersdorf miteinander verband, wurde am 3. Juni 1886 eröffnet⁶⁶. Die nachfolgende Abbildung zeigt eine Dampftramway:

⁶³ Vgl. Gröger, 2011, 24

⁶⁴ Vgl. Marincig, 1995, 28

⁶⁵ Vgl. Brandstätter, 1986, 333

⁶⁶ Vgl. Marincig, 2005, 36ff



Abbildung 4: Dampftramway Nr. 11 der *Dampftramway Krauss & Comp.*⁶⁷

Nachdem die *Dampftramway Krauss & Comp.* relativ viele Schwierigkeiten mit der Verwaltung der Gemeinde Wien hatte, bot die Gesellschaft, die am 22. September 1888 in eine Aktiengesellschaft umgebildet worden war und sich fortan *Dampftramway-Gesellschaft, vormals Dampftramway Krauss & Comp.* nannte, der Gemeinde Wien den Erwerb ihres Firmenvermögens und ihrer Konzessionen an. Am 31. Dezember 1907 erwarb die Gemeinde diese Gesellschaft, wobei der Vertrag bis zum 1. Jänner 1907 rückwirkte⁶⁸. Die letzte Dampftramway fuhr in Wien am 22. 1. 1922⁶⁹. Interessant ist, dass keine einzige Pferdetramway jemals durch eine Dampftramway ersetzt worden war⁷⁰.

2.4.2 Die Wiener Stadtbahn

Stadtbahnpläne für Wien existierten bereits Mitte des 19. Jahrhunderts, als man erkannte, dass für eine derart schnell wachsende Metropole ein übergeordnetes

⁶⁷ http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=622.0;prev_next=prev#new

⁶⁸ Vgl. Marincig, 2005, 36ff

⁶⁹ Vgl. Marincig, 2005, 58

⁷⁰ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 20

Schnellverkehrsmittel geschaffen werden musste, das leistungsfähige Verbindungen zwischen den Außenbezirken und dem Stadtzentrum herstellen sollte. Obwohl es mehrere Projekte dazu gab, scheiterten diese in der Regel an den hohen Kosten⁷¹.

Schließlich konnte man sich auf ein Konzept einigen und im Jahr 1893 begannen die Bauarbeiten für das 38 km lange Stadtbahnnetz, das mit Dampf betrieben werden sollte. Die Wiental- und die Donaukanallinie wurden in Tieflage (19,1 km) errichtet, die Gürtellinie (ausgenommen der Bereich Westbahnhof-Burggasse) wurde in Hochlage (19,7 km) auf gemauerten Viadukten errichtet (Stadtbahnbögen). Am 9. Mai 1898 wurde die erste Stadtbahnstrecke feierlich in Anwesenheit von Kaiser Franz Josef im Gürtelbahnhof Michelbeuern eröffnet. Am 11. Mai 1898, am 1. Juni 1898, am 30. Juni 1899 und am 6. August 1901 erfolgte die Eröffnung weiterer Teilstrecken⁷².

Insgesamt war die Stadtbahn aber kein beliebtes Verkehrsmittel. Zum einen fehlten Radiallinien, zum zweiten waren die Intervalle größer als auf parallel geführten Straßenbahnlinien. Darüber hinaus war auch der Stadtbahnfahrchein teurer als ein Straßenbahnfahrchein. Umsteigetarife gab es ebenfalls nicht. Während des Ersten Weltkrieges musste der Betrieb aufgrund der Kohlennot eingeschränkt werden, am 8. Dezember 1918 wurde der Betrieb dauerhaft eingestellt. Erst ab 1. Juni 1922 verkehrten die Stadtbahnzüge wieder (allerdings nur einige wenige Überleitungszüge auf beschränkten Streckenabschnitten)⁷³. Elektrifiziert wurde die Stadtbahn erst im Jahr 1924. Hier war also die Pferdetramway um mehr als ein Vierteljahrhundert schneller. Dieser Tatsache ist das nun nachfolgende Kapitel gewidmet.

⁷¹ Vgl. Kaiser, 2008, 13

⁷² Vgl. Kaiser, 2004a, 48f; Wiener Stadtwerke, 1978, 14

⁷³ Vgl. Kaiser, 2004a, 49f

3 Die Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn

Nachdem in anderen europäischen Städten (die erste Elektrische fuhr im Jahr 1881 durch Berlin-Lichterfelde; vgl. dazu auch Abschnitt 3.8), aber teilweise auch in Österreich (vgl. dazu Abschnitt 3.7) bereits seit mehreren Jahren elektrische Straßenbahnen unterwegs waren, wurde es nun auch für die viertgrößte Metropole der Welt⁷⁴ Zeit, die Pferdetramway zu elektrifizieren. Im vorliegenden Kapitel soll daher dargestellt werden, wann die Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn begonnen hat, wie dies von statten ging, welche Probleme sich dabei ergaben und wie und in welchen Wagen der Fahrbetrieb ablief. Auf die Kommunalisierung der Straßenbahn wird hier in aller Kürze nur an jenen Stellen eingegangen, an denen dies nötig ist, da sich Kapitel 4 ausführlich der Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen (unter Karl Lueger) widmet.

3.1 Die Anfänge

Bereits im Jahr 1883 verkehrte zwischen Mödling und Hinterbrühl die erste elektrisch betriebene Straßenbahn⁷⁵. In Berlin-Lichterfelde fuhr schon zwei Jahre früher die erste elektrisch betriebene Straßenbahn der Welt⁷⁶. Auch Wien verfügte im Jahr 1883 bereits über eine elektrische Straßenbahn. Allerdings war dies nur eine elektrische Vergnügungsbahn zwischen der Schwimmschul-Allee (heute Lassallestraße) und der Rotunde, die anlässlich der Wiener Internationalen elektrischen Ausstellung des Jahres 1883 angelegt wurde. Der Bestand der sog. „Praterbahn“ war nur kurz (vom 25. August bis zum 5. November 1883), wobei die Bahn als technisches Vorbild für die Straßenbahn Mödling-Hinterbrühl galt⁷⁷.

Für den elektrifizierten Linienverkehr war man in Wien Anfang der 1880iger Jahre noch nicht wirklich bereit. Allerdings hatte man bereits Anfang der 1890er Jahre Diskussionen im Hinblick auf die Elektrifizierung des Wiener Tramway-

⁷⁴ Vgl. Kaiser, 2004a, 9

⁷⁵ Vgl. Käfer, o. J., 8; vgl. dazu auch Abschnitt 3.7

⁷⁶ Vgl. Pabst, 2000b, 7; vgl. dazu auch Abschnitt 3.8

⁷⁷ Vgl. Marincig, 2005, 12

netzes begonnen. Aufgrund dieser Diskussionen baute die *Wiener Tramway-Gesellschaft* nach 1891 ihr Streckennetz nicht weiter aus⁷⁸. Ursprünglich, so Spitzer, sei die *Wiener Tramway-Gesellschaft* und deren Großaktionär, das Bankhaus Reitzes, bereit gewesen, die Tramway zu elektrifizieren. Jedoch habe sich die damalige liberale Gemeinderatsmehrheit, allen voran der Tramwayreferent Dr. Hackenberger, dagegen ausgesprochen, wobei hier die „unmöglichsten Bedenken“⁷⁹ vorgebracht worden seien.

Da Graf Kielmansegg wusste, dass die elektrische Straßenbahn in Hannover überaus gut funktionierte, begab er sich nach Hannover, um die dortige Anlage zu besichtigen. Bei diesem Besuch lud er den Direktor der Straßenbahn Hannovers nach Wien ein, der diese Einladung annahm und in Wien Vorträge hielt. In der Folge wurden gemeinsame Sitzungen von Tramway- und Gemeindevertretern abgehalten, deren Vorsitz Kielmansegg inne hatte. Schlussendlich kam es zur Konzessionierung einer Transversallinie mit elektrischem Betrieb trotz bestehender Einwände der liberalen Gemeindevertreter⁸⁰.

Die Strecke selbst, die „nördliche Transversallinie“, setzte sich aus mehreren Teilstrecken von bereits bestehenden Pferdebahnlinien zusammen. Sie hatte folgenden Verlauf: „Von der Vorgartenstraße über Kronprinz-Rudolf-Straße (heute Lassallestraße) – Praterstern – Nordbahnstraße – Am Tabor – Trunnerstraße – Praterstern – Nordwestbahnstraße – Rauscherstraße – Wallensteinstraße – Brigittabrücke (heute Friedensbrücke) – Alserbachstraße – Nußdorfer Straße – Spitalgasse – Alser Straße – Skodastraße – Florianigasse – Josefstädter Straße – Blindengasse – Kaiserstraße – Mariahilfer Straße – Wallgasse bis Liniengasse“⁸¹. Die Strecke war insgesamt 9,7 km lang und wird bis zum heutigen Tag in fast unveränderter Form von der Linie 5 befahren⁸².

In technischer Hinsicht ist festzuhalten, dass die Elektrifizierungsarbeiten bereits im Herbst 1896 begannen und von der Berliner Firma *Union-Elektrizitäts-*

⁷⁸ Vgl. Kaiser, 2008, 57

⁷⁹ Spitzer, 1988, 159

⁸⁰ Vgl. Spitzer, 1988, 159

⁸¹ Marincig, 2005, 13

⁸² Vgl. Marincig, 1995, 9

Gesellschaft vorgenommen wurden. Bei der elektrischen Anlage handelt es sich um das amerikanische System „Thomson-Houston“, das eine Betriebsspannung von 550 Volt Gleichstrom (heute = 600 Volt) hatte⁸³.

Die erste „Elektrische“ fuhr am 27. Jänner 1897 (Eröffnungsfahr mit Honorationen), am 28. Jänner 1897 nahm die „Elektrische“ ihren planmäßigen Betrieb auf, wodurch dieser Tag als auch Geburtstag der Wiener elektrischen Straßenbahn in die Geschichte eingegangen ist. Bereits 1898 wurden weitere Streckenabschnitte mit elektrischer Traktion eröffnet. Die zweite Route, die in Wien elektrisch befahren wurde, führte vom Praterstern zur Rotunde, wobei dieser Betrieb nur vom 7. Mai bis 30. Oktober 1898 aufrecht erhalten wurde. Eine weitere Strecke war jene von der Urania in die Prater Hauptallee bzw. Ring - Franz-Josefs-Kai⁸⁴.

3.2 Probleme bei der Elektrifizierung

Zum einen existierten im Hinblick auf die Elektrifizierung der Wiener Tramway finanzielle, zum anderen technische Probleme. Da auf die Finanzierung der Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn im Detail in Kapitel 4 noch eingegangen wird, sollen hier nur die technischen Probleme Erwähnung finden.

Im Allgemeinen ging die Elektrifizierung der Pferdestraßenbahn zwar mehr oder weniger reibungslos vor sich, ein großes Problem stellte allerdings die Tatsache dar, dass Kaiser Franz Josef keine „Verschandelung“⁸⁵ auf seinen Fahrten von der Hofburg über die Ringstraße und die Mariahilfer Straße nach Schönbrunn duldet. Dadurch war es nicht möglich, auf diesen beiden Straßen Oberleitungen zu montieren. Zunächst wurde daher versucht, diese Strecken mit Akku ausgestatteten Wagen zu betreiben. D. h. jene Wagen, die in ihrer Streckenführung Teile der Ringstraße bzw. die Mariahilfer Straße befuhren, wurden zusätzlich zum Oberleitungsbetrieb auch mit Akkumulatoren ausgerüstet. So fuhren z. B. die elektrischen Straßenbahnzüge, die die Strecke Hauptallee – Radetz-

⁸³ Vgl. Marincig, 2005, 13

⁸⁴ Vgl. Gröger, 2011, 49

⁸⁵ Marincig, 2005, 17

kybrücke bedienten und auch den Franz-Josefs-Kai und die Ringstraße befuhren, im Bereich Radezkybrücke - Hauptalle mit Akkumulatoren, die über die Oberleitungen aufgeladen wurden und zogen auf ihren Fahrten über die Ringstraße den Bügel ab und liefen dort ausschließlich im Akkubetrieb⁸⁶.

Bald musste jedoch der Akkumulatorenbetrieb auf der Ringstraße aufgelassen werden, da die Fahrgäste wegen der Säuredämpfe immer häufiger Beschwerden äußerten. Aus diesem Grund erhielten die Gleise des Rings und darüber hinaus auch die einmündenden Straßenzüge sowie die innere Mariahilfer Straße ab dem Jahr 1901 Unterleitungen⁸⁷. Die nachfolgende Abbildung zeigt dies anschaulich:

⁸⁶ Vgl. Marincig, 2005, 18

⁸⁷ Vgl. Marincig, 2005, 18



Abbildung 5: Mariahilfer Straße beim Getreidemarkt um 1910, Züge der Linien K, 52 und 59 sowie daneben einen Pferdewagen zum Westbahnhof, den Vorläufer der späteren Autobuslinie 4.⁸⁸

Bei den Unterleitungen wurde ein Stromabnehmer in einen Schlitzkanal der jeweils linken Schiene eingelassen, wobei sich dieser zwischen den Rädern befand. Der Stromabnehmer bezog die elektrische Energie über die stromführende Leitung in diesem Kanal.⁸⁹ Im Konkreten geschah dies mittels eines herablassbaren Kontaktschiffes, das aus einem schmalen Holzbrett mit zwei federnd gelagerten Metallflügeln bestand. Es handelte sich dabei um ein von

⁸⁸ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=1834.0>

⁸⁹ Vgl. Marincig, 2005, 21

Siemens & Halske patentiertes System mit einem 32 mm breiten Schlitz.⁹⁰ Der Oberleitungsstromabnehmer wurde während derartiger Fahrten abgezogen. Problematisch war, dass sich das System extrem störanfällig und wartungsintensiv gestaltete⁹¹. Dennoch wurden die Unterleitungen bis zum 20. Dezember 1915 benützt, wurden dann aber noch zu Lebzeiten des Kaisers auf der Ringstraße und der Mariahilfer Straße durch normale Oberleitungen ersetzt⁹².

3.3 Weitere Entwicklungen

Kurz nach Beginn der Elektrifizierung des Straßennetzes übernahm die am 5. September 1899 gegründete *Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien (BBG)* das gesamte Vermögen der *Wiener Tramway-Gesellschaft*. Darüber hinaus wurden von der *WT* 83 km Streckennetz, 75 elektrische Triebwagen und 801 Pferdewagen übernommen. Im Jahr 1902 wurde dann auch das Betriebsnetz der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft* übernommen, das noch vollständig mit Pferdetraction betrieben wurde. Die Elektrifizierung des knapp 30 km langen Netzes wurde innerhalb von nur sechs Monaten bewerkstelligt. Schließlich wurde von der *Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (WStB)* mit 1. Juli 1903 das gesamte Wiener Straßenbahnnetz betrieben, das nun auf 162 km Streckenlänge angewachsen war⁹³ (zum genauen Ablauf der Übernahme der *Wiener Tramway-Gesellschaft*, der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft* und der *BBG* seitens der Gemeinde siehe Kapitel 4).

Verbesserungen im Wiener Straßenbahnverkehr waren bereits kurz nach der Übernahme durch die Gemeinde in allen Bereichen zu spüren. Zum einen wurden vormals getrennte Streckennetze miteinander verknüpft, wodurch neue Verbindungen entstanden. Darüber hinaus wurden auch die täglichen Betriebszeiten verlängert und die Intervalle verringert. Des Weiteren wurde ein Silvesternacht-Verkehr eingeführt. Bereits am 25. Mai 1903 wurde ein günstiger Umsteigetarif eingeführt und ein günstigerer Früh tarif (vgl. dazu v. a. Abschnitt

⁹⁰ Vgl. Coffey & Kuchwalek, 1992, 5; Kaiser, 2008, 60

⁹¹ Vgl. Andics, 1984, 272f

⁹² Vgl. Marincig, 2005, 21

⁹³ Vgl. Kaiser, 2008, 60f

3.6.1), eine allgemeine Senkung der Fahrpreise erfolgte jedoch nicht (vgl. dazu Abschnitt 4.4.4)⁹⁴.

Die nur sehr schwer zu durchschauenden Farbsignale der einzelnen Linien wurden 1907 durch ein gut durchdachtes System mit Ziffern und Buchstaben ersetzt, das Großteils bis heute noch Gültigkeit hat (vgl. dazu Abschnitt 3.6.2). Schließlich wurde auch das gesamte Streckennetz weiter ausgebaut (vgl. dazu u. a. auch Abschnitt 3.5.3)⁹⁵. 1903 sah dieses wie folgt aus:

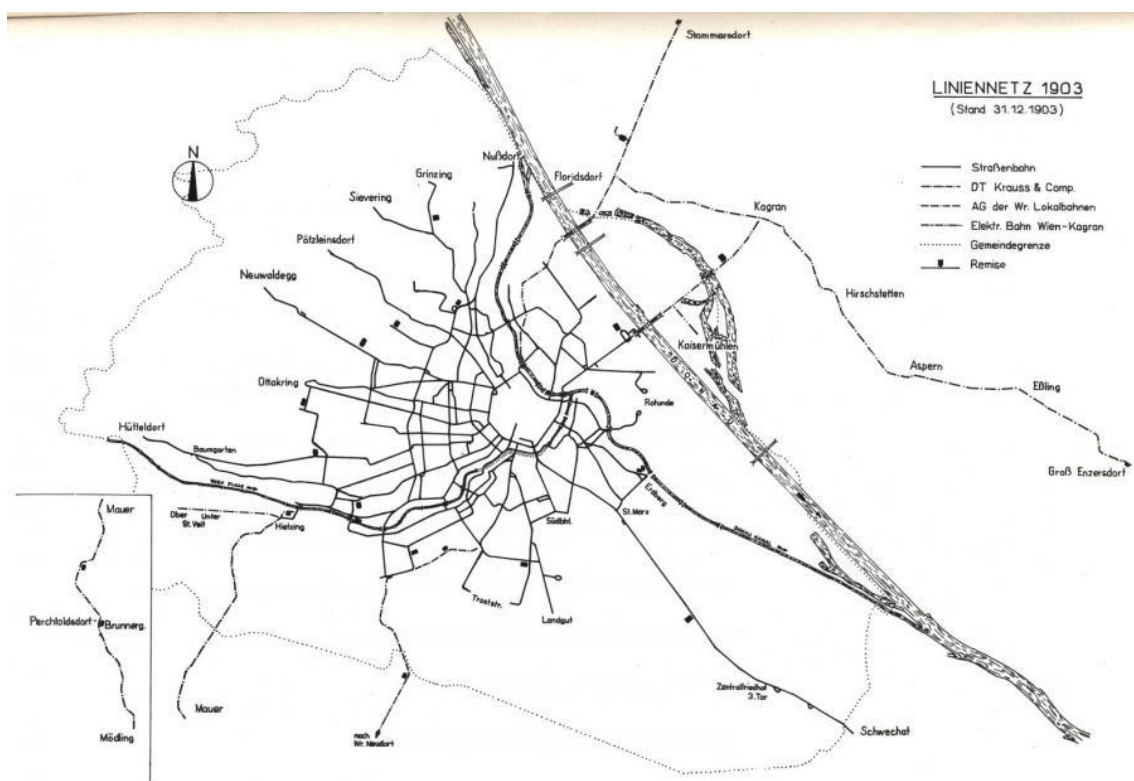


Abbildung 6: Streckennetz der Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (WStB) und der Dampfframway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp. im Jahr 1903⁹⁶

⁹⁴ Vgl. Kaiser, 2008, 63

⁹⁵ Vgl. Kaiser, 2008, 63

⁹⁶ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=80.msg473#msg473>

3.4 Zu den Wagen

3.4.1 Technische Daten

Die ersten Pferdebahnwagen sahen ähnlich aus wie die anderen damals üblichen Straßenfahrzeuge. Sowohl Wagenkasten als auch Chassis bestanden ausschließlich aus Holz und waren daher relativ kurzlebig. Ab 1873 wurden eiserne Untergestelle verwendet, auf denen man die Wagenkästen aufsetzte. Die neuen Wagenkästen waren erstmals außen verblecht. Ein Jahr später im Jahr 1874 wurden dann an der Stirnseite der Wagen neue Liniensignalisierungen für Tag und Nacht angebracht⁹⁷.

Die erste Probelinie der Pferdestraßenbahn hatte eine Spurbreite von 1440 mm, wobei die erste Wagengeneration bald von anderen Fahrzeugen ersetzt wurde. Die bisherigen Fahrzeuge waren relativ schwer und mussten von zwei Pferden gezogen werden (Zweispänner). 1897 wurden leichtere Wagen gebaut, die von nunmehr einem Pferd gezogen werden konnten (Einspänner). Das Problem war allerdings, dass die kleinen und relativ filigran gebauten Fahrzeuge nach wenigen Betriebsjahren ziemlich stark abgenutzt waren. Erst im Zuge von Sanierungsumbauten wurde die Stabilität der Wagen erhöht, wodurch diese dann auch noch lange Zeit im elektrischen Betrieb verwendet werden konnten⁹⁸.

Wie bereits in Abschnitt 3.1 berichtet, wurde im Jahr 1896 mit der Elektrifizierung des Wiener Pferdetramwaynetzes begonnen. Die Anlage wurde mittels des amerikanischen Systems Thomson-Houston mit 550 Volt Gleichstrom errichtet. Die Grazer Wagonfabrik erbaute für den elektrischen Betrieb im Jahr 1896 insgesamt 30 Motorwagen⁹⁹, die in Holzbauweise ausgeführte Wagenkästen und Dächer mit Lüftungsaufsätzen hatten. Auf jeder Seite befanden sich fünf Fenster. Insgesamt entstanden mittels zweier längsseitig angelegter Sitz-

⁹⁷ Vgl. Rosenkranz, 1983, 9

⁹⁸ Vgl. Marincig, 2005, 6f

⁹⁹ Bei den Zugsfahrzeugen handelte es sich um so genannte Arbeitstriebwagen bzw. Motorwagen. Die anderen Wagen wurden als Hilfwagen bezeichnet. Bis etwa 1911 waren diese grau, bis zum Zweiten Weltkrieg braun, ab dann wieder grau (Marincig, 1983, 3).

bänke 20 Sitzplätze. Die Plattformen waren wie auch noch viele Jahre danach (bis 1910) vollkommen offen. Die Triebwagen hatten ein Gewicht von 9,4 Tonnen und maßen 8 m Länge. Es wurden zwei Motoren der Type GE 800 mit einer Leistung von je 14,7 Kilowatt (runde 20 PS) eingesetzt. Das Fahrgestell hatte einen Achsabstand von 1,8 m. Ein Schleifringfahrshalter der Type RSP 104 regelte die Geschwindigkeit der Wagen. Gebremst wurde mit einer elektrischen Kurzschlussbremse, zum Anhalten des Wagens wurde eine Kurbelhandbremse eingesetzt, die ihre Bremskraft über vier Bremsklötze auf alle Räder übertrug¹⁰⁰.

Die Stromabnahme erfolgte aus der Oberleitung. Dazu war auf dem Wagendach ein frei beweglicher Rollenstromabnehmer montiert. Dieser Rollenstromabnehmer wurde bereits 1899 aufgrund mangelnder Betriebssicherheit durch Schleifbügel, so genannte Lyrabügel, ersetzt¹⁰¹.

Als Beiwagen fungierten zunächst 30 adaptierte einspännige Pferdetrampwaywagen, die eine Pufferkupplung und eine elektrische Beleuchtung erhielten. Eine Heizung gab es damals allerdings nicht, d. h. auch im Winter waren die Wagen unbeheizt¹⁰².

Der Anstrich der Wagen war derselbe wie aus dem Pferdewagenbetrieb. Ab 1. März 1902 wurden allerdings die ersten Beiwagen rot-weiß gestrichen, wobei das Wiener Stadtwappen an den Wagen angebracht wurde¹⁰³. Im Jahr 1905 wurden verglaste Plattformen eingeführt. Davor waren geschlossene Plattformen verboten gewesen, weil die Wiener Verkehrsbehörde der Meinung war, dass der Fahrer eine ungehinderte Sicht auf die Fahrbahn haben müsste, was durch eine Fensterscheibe nicht gewährleistet wäre. Dass dies zu erheblichen Belastungen des Fahrpersonals führte (Kälte, Hitze, Schmutz etc.), ist un schwer vorstellbar¹⁰⁴. 1910 wurde dann eine große Zahl neuer Trieb- und Bei-

¹⁰⁰ Vgl. Marincig, 2005, 9f

¹⁰¹ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 21

¹⁰² Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 21f

¹⁰³ Vgl. Rosenkranz, 1983, 57

¹⁰⁴ Vgl. Rosenkranz, 1983, 57

wagen mit ebenfalls geschlossenen Plattformen und Doppeltüren im den Innenraum im Betrieb genommen¹⁰⁵.

Ab 1905 wurden die Wagen mit verschiedenen Schutzvorrichtungen ausgestattet. Es kamen v. a. Tastgitter und Fangkorb unter jeder Plattform hinzu, die als Schutz gegen das Überfahren von Gegenständen und Personen montiert wurden¹⁰⁶. Schließlich ist aus technischer Hinsicht zu erwähnen, dass 1913 die erste elektrische Weiche beim Südbahnhof in Betrieb genommen wurde. Sie konnte durch den Fahrschalter des fahrenden Wagens aus elektrisch gesteuert werden¹⁰⁷.

3.4.2 Wagenarten und Innenausstattung

Zu den Wagenarten der ersten Pferdetramway Wiens ist festzuhalten, dass in den Anfängen geschlossene Wagen mit offenem Oberdeck, so genannte Imperialwagen, und offene Sommerwagen zum Einsatz kamen. Ab 1871 wurden auch so genannte Salonwagen gebaut, die sowohl einen kleinen Innenraum, d. h. einen Salon hatten, aber auch über Plattformsitze verfügten. Da die Fahrgastanzahl immer stärker anstieg (vgl. dazu Abschnitt 3.5.2), wurden in den Jahren 1894 und 1895 die Wagen wie in den Anfängen mit Dachsitzen ausgestattet, um so das Fassungsvermögen zu vergrößern¹⁰⁸.

Mit der Elektrifizierung im Jahr 1897, die 1903 für das gesamte Wiener Straßenbahnnetz abgeschlossen war (abgesehen von einigen Linien der Dampftramway) wurden weitere Neuerungen vorgenommen. So gab es ab dem Jahr 1907 so genannte Exkursionswagen. Diese waren rot-braun lackiert, hatten große Bogenfenster und waren mit transportablen Lehnstühlen aus Korbgeflecht ausgestattet. Im Inneren war alles in Mahagoniholz und grünem Leder gehalten und der Boden war mit Teppich ausgelegt. Noch luxuriöser waren die so genannten Galawagen (drei Stück) ausgestattet. Sie verfügten über vergoldete Luster, gepolsterte Lehnstühle und Aquarellbilder. Diese Wagen wurden

¹⁰⁵ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 19f

¹⁰⁶ Vgl. Marincig, 2005, 46

¹⁰⁷ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 28

¹⁰⁸ Vgl. Marincig, 2005, 7ff

vorwiegend für Eröffnungsfahrten und Empfänge durch den Bürgermeister und sonstige Festivitäten eingesetzt¹⁰⁹.

Um den Fremdenverkehr zu fördern, wurden während der Sommermonate an Werktagen auch zwei Mal täglich Rundfahrten mittels Salonwagen durchgeführt. Sie boten wechselnde Programme mit den wichtigsten Straßen und Ausflugspunkten und Sehenswürdigkeiten durch Wien¹¹⁰.

Erwähnenswert ist auch das Werbeverbot an den Flächen der Wiener Straßenbahnen. Zur Zeit der privaten Gesellschaften waren Pferdebahn und Stellwagen voll von Reklameaufschriften. Nachdem die Wiener Straßenbahn jedoch in den Besitz der Gemeinde Wien überging, wurden Reklameaufschriften verboten, denn man war der Meinung, ein kommunaler Betrieb hätte „solch ein Anbiedern an den Kommerz nicht nötig“¹¹¹.

Da die Fahrgastzahl nach wie vor ansteigend war, wurden im Jahr 1913 probe-
weise so genannte Decksitzwagen (Doppeldecker) mit einer Höhe von 4,9 m
eingesetzt. Abbildung 7 zeigt einen derartigen Doppeldecker:

¹⁰⁹ Vgl. Marincig, 2005, 50f

¹¹⁰ Vgl. Kuppe, 1933, 395

¹¹¹ Vgl. Pawlik & Slezak, 1999, 8



Abbildung 7: Doppeldecker mit der Nr. 2545 aus dem Jahr 1913¹¹²

Im Obergeschoß war das Rauchen gestattet. Außerdem bot sich ein guter Überblick über die Straße. Die so genannten Doppeldecker hatten einen Fassungsraum von 72 Personen¹¹³. Die Doppeldecker waren allerdings aufgrund ihrer enormen Höhe nur beschränkt einsatzfähig¹¹⁴.

Eine weitere Maßnahme, die ergriffen wurde, um der erhöhten Fahrgastzahl Herr zu werden, war zu bestimmten Anlässen die Anzahl der Stehplätze per Sonderbewilligung zu erhöhen. So wurde u. a. anlässlich des Maikorsos am 7. Mai 1906 von den Behörden eine Vermehrung der Stehplätze von acht Plätzen im Wageninneren und acht Plätzen auf den rückwertigen Plattformen bewilligt¹¹⁵.

Welchen Zuwachs die Fahrgastzahlen von Jahr zu Jahr zu verzeichnen hatten, wird der nachfolgende Abschnitt zeigen.

¹¹² <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=1266.0>

¹¹³ Vgl. Kaiser, 2008, 67

¹¹⁴ Vgl. Marincig, 2005, 67f

¹¹⁵ Vgl. Pawlik & Slezak, 1999, 7

3.5 Daten und Fakten – Die Entwicklung der Wiener Straßenbahn in Zahlen

3.5.1 Bevölkerungswachstum¹¹⁶ und flächenmäßige Ausdehnung

Bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts war abzusehen, dass sich Wien relativ rasch zu einer Großstadt entwickeln würde. Im Jahr 1800 betrug die Bevölkerungsanzahl 230.000¹¹⁷. Dreißig Jahre später, im Jahr 1830, war diese Zahl bereits auf 317.000 angestiegen¹¹⁸. 1850 zählte Wien schon 431.000 Einwohner. Bereits zehn Jahre später waren abermals 220.000 hinzugekommen¹¹⁹, wodurch die Bevölkerungszahl nun auf 550.000 angestiegen war. Im Jahr 1880 betrug sie 726.000¹²⁰ und 1890 schon 817.000 (vor der zweiten Stadterweiterung). D. h. zwischen 1860 und 1880 war die Bevölkerungszahl um 35% gestiegen¹²¹.

Nach der zweiten Stadterweiterung betrug die Einwohnerzahl von Wien 1.364.000¹²². Im Jahr 1900 zählte Wien dann bereits 1.728.000 Einwohner¹²³. D. h. zwischen 1880 und 1900 war die Einwohnerzahl in Wien um 138 % gestiegen¹²⁴. Im Jahr 1905, nach der Eingemeindung von Floridsdorf, war die Wiener Bevölkerung dann auf 1.877.000 angestiegen und überschritt im Jahr 1911 erstmals die Zwei-Millionengrenze¹²⁵. 1918 erreichte die Wiener Bevölkerung ihren Höchststand mit 2,3 Millionen Einwohnern¹²⁶. Insgesamt ist die Wiener Bevölkerung somit zwischen 1830 und 1910 auf das Sechsfache gestiegen¹²⁷.

¹¹⁶ Die in den verschiedenen Quellen angegebenen Zahlen werden immer auf Tausend gerundet.

¹¹⁷ Vgl. Spitzer, 1988, 142

¹¹⁸ Vgl. Macho, 2010, 62

¹¹⁹ Vgl. Czeike, 1981, 207

¹²⁰ Vgl. Brandstätter, 1986, 329

¹²¹ Vgl. Czeike & Groner, 1965, 52

¹²² Vgl. Hawlik, 1995, 105

¹²³ Vgl. Spitzer, 1988, 142

¹²⁴ Vgl. Till, 1947, 52

¹²⁵ Vgl. Czeike & Groner, 1965, 130

¹²⁶ Vgl. Kaiser, 2004a, 9

¹²⁷ Vgl. Till, 1947, 62

Im Hinblick auf die Größe Wiens ist festzuhalten, dass der Gebietsumfang der Stadt vor der Eingemeindung der Vororte im Jahr 1890 rund 38 km betrug, nach der Eingemeindung verdoppelte sich dieser nahezu auf 63 km¹²⁸. Im selben Zeitraum stieg die Vergrößerung der Fläche Wiens um mehr als das Dreifache, nämlich von 5540 Hektar auf 17.812 Hektar an¹²⁹. Im Jahr 1904 betrug die Fläche Wiens bereits 278 Quadratkilometer¹³⁰.

3.5.2 Fahrgastaufkommen

Zum Fahrgastaufkommen ist festzuhalten, dass dieses eine ebenso rasante Entwicklung durchmachte. 1865 benutzen 265.000 Fahrgäste die Wiener Pferdetramway¹³¹. Im Jahr 1897, zum Zeitpunkt der Elektrifizierung, war diese Zahl bereits auf 64 Millionen angestiegen¹³². Ein Jahr später benutzten bereits 76 Millionen Fahrgäste die Wiener Straßenbahnen¹³³. Zwei Jahre später, im Jahr 1900, wird von 80 Millionen berichtet. Im Zeitraum zwischen 1903 und 1913 wuchs die Fahrgastanzahl von 158 Millionen auf 325 Millionen¹³⁴, wobei im Werk *Die Gemeinde-Verwaltung der Stadt Wien im Jahre 1910 – Bericht des Bürgermeisters Dr. Josef Neumayer* 1909 von 267 Millionen und 1910 von 272 Millionen berichtet wird¹³⁵.

3.5.3 Streckennetz und Fuhrpark

Die Wiener Pferdetramway nahm 1865 ihren Fahrbetrieb mit einer Strecke von insgesamt dreieinhalb Kilometern auf. 1866, nachdem die Linie nach Dornbach verlängert worden war, hatte das Streckennetz bereits eine Ausdehnung von 5 km¹³⁶. 1873 betrug das Streckennetz 37 km, der Fuhrpark umfasste 554 Wagen¹³⁷. Vier Jahre später verfügte die *Wiener Tramway-Gesellschaft* bereits

¹²⁸ Vgl. Till, 1947, 52

¹²⁹ Vgl. Till, 1947, 52

¹³⁰ Vgl. Kaiser, 2004a, 9

¹³¹ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 24

¹³² Vgl. Czeike, 1983, 6

¹³³ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 18

¹³⁴ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 26

¹³⁵ Vgl. Neumayer, 1910, 476

¹³⁶ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 3

¹³⁷ Vgl. Marincig, 2005, 7

über ein Streckennetz von 45 km, 1885 waren es 60 km¹³⁸. Zehn Jahre später hatte sich das Streckennetz auf 80,5 km erhöht, der Wagenstand betrug 710 Stück¹³⁹. 1897, in dem Jahr, in dem Lueger Bürgermeister wurde, verfügte die *Wiener Tramway-Gesellschaft* über ein Streckennetz von 81 km¹⁴⁰, die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft* über 32 km. D. h. das gesamte Streckennetz in Wien umfasste 112 km¹⁴¹. Zum Dampfbetrieb ist festzuhalten, dass dieser im Jahr 1887 einen Höchststand von 45,5 Streckenkilometern erreichte¹⁴².

Zwei Jahre nach der Elektrifizierung waren 75 Wagen im elektrischen Betrieb aber immer noch 801 Pferdewagen auf Wiens Straßenbahnen unterwegs. Am 1. 1. 1902, als die *BBG* die *Wiener Tramway-Gesellschaft* übernommen hatte, umfasste das Netz dieser Gesellschaft 132 km, wobei das gesamte Netz elektrifiziert war¹⁴³. Am 5. 8. 1902 kamen zu diesen 132 noch weitere 30 km von der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft* dazu, somit umfasste das Streckennetz der *BBG* nun 162 km¹⁴⁴.

1903 übernahm die Gemeinde von der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft* 226 Anhängewagen, 29 Dampfloks und 120 Elektrische Triebwagen. Von der *BBG* wurden 825 Triebwagen und 664 Beiwagen übernommen¹⁴⁵. Am 1. Juli 1903 verfügten die *Gemeinde Wien städtische Straßenbahnen* insgesamt über 945 elektrische Triebwagen und 888 Beiwagen¹⁴⁶.

1904 kamen zum Streckennetz weitere 5 km von der Kagranner Bahn dazu¹⁴⁷. Schließlich wurden am 1. 1. 1907 von *Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp.* noch weitere 45 km übernommen, womit das in der Zwischenzeit von der Gemeinde Wien vollständig übernommene Straßenbahnnetz nun

¹³⁸ Vgl. Kaiser, 2008, 28

¹³⁹ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 3

¹⁴⁰ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 12

¹⁴¹ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 18

¹⁴² Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 4

¹⁴³ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 24

¹⁴⁴ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 24f

¹⁴⁵ Vgl. Marincig, 2005, 22

¹⁴⁶ Vgl. Marincig, 2005, 22

¹⁴⁷ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 19

212 km ausmachte¹⁴⁸. 1910 betrug das Streckennetz 214 km, 1913 bereits 241 km und 1918 war das Streckennetz der Wiener Straßenbahnen 254 km lang¹⁴⁹.

Hochgerechnet auf die Einwohnerzahl kamen im Jahr 1897 rund 7,5 Streckenkilometer auf 100.000 Einwohner. Im Vergleich dazu kamen in Berlin 19,6 km, in Hamburg 21 km, in Leipzig 27 km und in Dresden 42,5 km auf 100.000 Einwohner¹⁵⁰. Wien verfügte also vergleichsweise über eine relativ geringe Anzahl von Streckenkilometern hochgerechnet auf die Einwohnerzahl.

Schließlich sei noch die Wagennutzleistung erwähnt. 1865 betrug diese 500.000 Kilometer, 1898 war diese Leistung bereits auf 20 Millionen Wagennutzkilometer gestiegen¹⁵¹. 1903 hatte sich diese Leistung mit 43 Millionen Kilometern mehr als verdoppelt und war 1913 auf 100 Millionen Kilometer gestiegen¹⁵².

3.5.4 Personalstand

Gemäß den Verfassern der *Festschrift anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Wiener Tramway 1868 bis 1968* existieren Aufzeichnungen zum Personal erst seit 1890. Im Jahr 1890 betrug gemäß den Autoren der Personalstand der Wiener Straßenbahn 2093, 1895 bereits 2571¹⁵³. Im Jahr 1897 war ein Personalstand von 4000 zu verzeichnen¹⁵⁴. 1898 betrug die Zahl der für die Straßenbahn arbeitenden Bediensteten 4661¹⁵⁵. Im Jahr 1903 bei der Übernahme der *BBG* durch die Gemeinde Wien arbeiteten bereits 6300 für die Wiener Straßenbahn¹⁵⁶. 1917 hatte sich diese Zahl mehr als verdreifacht und be-

¹⁴⁸ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 25

¹⁴⁹ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 20; Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 48

¹⁵⁰ Vgl. Coffey & Kuchwalek, 1992, 16

¹⁵¹ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 18

¹⁵² Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 26

¹⁵³ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 58

¹⁵⁴ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 12

¹⁵⁵ Vgl. Grobauer, 1965, 58

¹⁵⁶ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 20

trug 19.700¹⁵⁷. Anzumerken ist darüber hinaus, dass ab 1916 der Anteil des weiblichen Personals aufgrund des Ersten Weltkrieges stark anstieg¹⁵⁸.

3.6 Zum Fahrbetrieb

3.6.1 Fahrpreise/Tarife

Zunächst ist festzuhalten, dass in den *Erläuterungen über die Anlage einer amerikanischen Pferde-Eisenbahn um die Stadt und durch die Vorstädte der k. k.-Haupt- und Residenzstadt Wien* der Firma C. Schaeck – Jaquet & Comp. angegeben wird, dass für die zu errichtende Pferdeeisenbahn die „für bestimmte Strecken normierten [sic!] Fahrpreise [...] ohne Unterschied an Sonntagen und Werktagen, bei Tag und Nacht genau eingehalten [werden] [...] und bedeutend niedriger gestellt [sind], als die jeder anderen Omnibus-Unternehmung“¹⁵⁹. Zu den Fahrpreisen aus den ersten zehn Jahren der Pferdeeisenbahn konnten in der Literatur keine Angaben gefunden werden. Czeike berichtet darüber, dass 1875 ein Straßenbahnschein für eine Strecke zwölf Kronen, für Kurzstrecken sechs Kronen betrug. Kinder bezahlten acht bzw. sechs Kronen. Ein Schlossergehilfe bzw. ein Maschinenarbeiter in einer Fabrik hatte in etwa einen Stundenlohn von zwölf Kronen. Dies, so Czeike, würde zeigen, dass das Benutzen der Pferdetramway eine relativ teure Angelegenheit gewesen sei.¹⁶⁰

Für Strecken in die Vororte waren sogar 18 Kronen zu bezahlen. Darüber hinaus habe es keine Umsteigfahrtscheine gegeben. Erst später seien die Korrespondenzkarten eingeführt worden. Diese seien allerdings so kompliziert zu handhaben gewesen, dass die Unternehmung ein eigenes Handbuch zu Benutzung der Umsteigfahrtscheine herausgeben habe müssen¹⁶¹.

¹⁵⁷ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 20

¹⁵⁸ Vgl. Czeike, 2004b, 362

¹⁵⁹ Schaeck-Jaquet & Comp., 1864, 12

¹⁶⁰ Vgl. Czeike, 1983, 2

¹⁶¹ Vgl. Czeike, 1983, 2

Für 1903 wird berichtet, dass im Wiener Stadtgebiet (= Tarifgebiet I) ein Fahrpreis von 30 Hellern zu bezahlen gewesen sei (wie in Abschnitt 4.4.4 noch zu berichten sein wird, hob die Wiener Städtische Straßenbahn nach der Kommunalisierung die Preise an). Abbildung 8 zeigt einen solchen Fahrschein.

Gemeinde Wien - städtische Straßenbahnen.												Kontrolle		
028009						C 87								
6	5	4	3	2	1	1	2	3	4	5	6			
d	c	b	a	III	II	I	I	II	III	a	b	c	d	
Montag 7 8			IV			30 Heller			IV			Montag 7 8		
9	10	11	12	V			V			9	10	11	12	
1	2	3	4	1	2	3	4	5	1	2	3	4		
5	6	7	8	N-Markt	Bäder			5	6	7	8			
9	10	11	12	Kai	Kaisermühlbr.			9	10	11	12			
Dienst. 7 8			Ring			Klosterbrgstr.			Dienst. 7 8					
9	10	11	12	2	3		Nußdorf	9	10	11	12			
1	2	3	4	Praterst.	Hohe Warte			1	2	3	4			
5	6	7	8	Imst.	Grünzing			5	6	7	8			
9	10	11	12	Dietrichst.	Stavertag			9	10	11	12			
Mittw. 7 8			Klosterst.			Pötzleinsdorf			Mittw. 7 8					
9	10	11	12	Porzellan	Herbeckstr.			9	10	11	12			
1	2	3	4	Türkisch	Kreuzgasse			1	2	3	4			
5	6	7	8	Hernals	Jörgelstr.			5	6	7	8			
9	10	11	12	Burgg.	Ottakringstr.			9	10	11	12			
Donnst. 7 8			Winkl.			Scheitengr.			Donnst. 7 8					
9	10	11	12	Felberst.	Thaliastr.			9	10	11	12			
1	2	3	4	Arb. Brig.	Härtschstr.			1	2	3	4			
5	6	7	8	Schönbr.	Mariahilforstr.			5	6	7	8			
9	10	11	12	Matildstr.	Linzerstr.			9	10	11	12			
Freitag 7 8			Laxenbg.			Sechshaus			Freitag 7 8					
9	10	11	12	Favorit.	Rietzing			9	10	11	12			
1	2	3	4	Pr. Brig.	Zeltnerstr.			1	2	3	4			
5	6	7	8	Fasang.	Landgut			5	6	7	8			
9	10	11	12	Stäberg.	Benzweg			9	10	11	12			
Samst. 7 8			Alptalco.			Kais. Eberedf.			Samst. 7 8					
9	10	11	12	Freibrunn.	Landstr.			9	10	11	12			
1	2	3	4		Schüttelstr.			1	2	3	4			
5	6	7	8		2	3	4	5	6	5	6	7	8	
9	10	11	12		Jägerstr.			9	10	11	12			
Sonntag 7 8						Pragerstr.			Sonntag 7 8					
9	10	11	12					9	10	11	12			
1	2	3	4					1	2	3	4			
5	6	7	8	Masoch	Rodn.	Perch	Modlg.	5	6	7	8			
9	10	11	12	Stadl.	Schw.	Kesslg.	O. Ruz.	9	10	11	12			
I	II	III	IV	V	Girtnkt.	Relug.	II	III	IV	V				
Wallent-Gelzlb.				Ia	I	VId	Vlc	Südl.	Gürtel					
Laternengasse				Rechn.	Aspern			Westl. Gürtel						
Neubaugasse					Lebpld	Stadlan								

PAUL GERH WIEN K.

Abbildung 8: 30-Heller-Fahrschein im Jahr 1903¹⁶²

¹⁶² <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=265.0>

Bis 1917 wurde dieser Preis nicht erhöht¹⁶³. Allerdings wurden 1903 10-Heller-Fahrscheine eingeführt, die an Werktagen vor 7.30 Uhr gültig waren¹⁶⁴. An Sonn- und Feiertagen vor 12 Uhr gab es 20-Heller-Fahrscheine¹⁶⁵ (vgl. Abbildung 9). Darüber hinaus wurde im Jahr 1903 auch der Umsteigefahrschein eingeführt¹⁶⁶. 1907 schließlich führte Lueger den Freifahrtsschein für Schüler ein, die mehr als zwei Kilometer Schulweg in eine Richtung zurückzulegen hatten¹⁶⁷.

¹⁶³ Vgl. Andics, 1984, 269; Spitzer, 1988, 48

¹⁶⁴ Vgl. Kuppe, 1933, 395

¹⁶⁵ Vgl. Soukup, 1953, 57

¹⁶⁶ Vgl. Czeike, 1983, 9; Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 28

¹⁶⁷ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 19

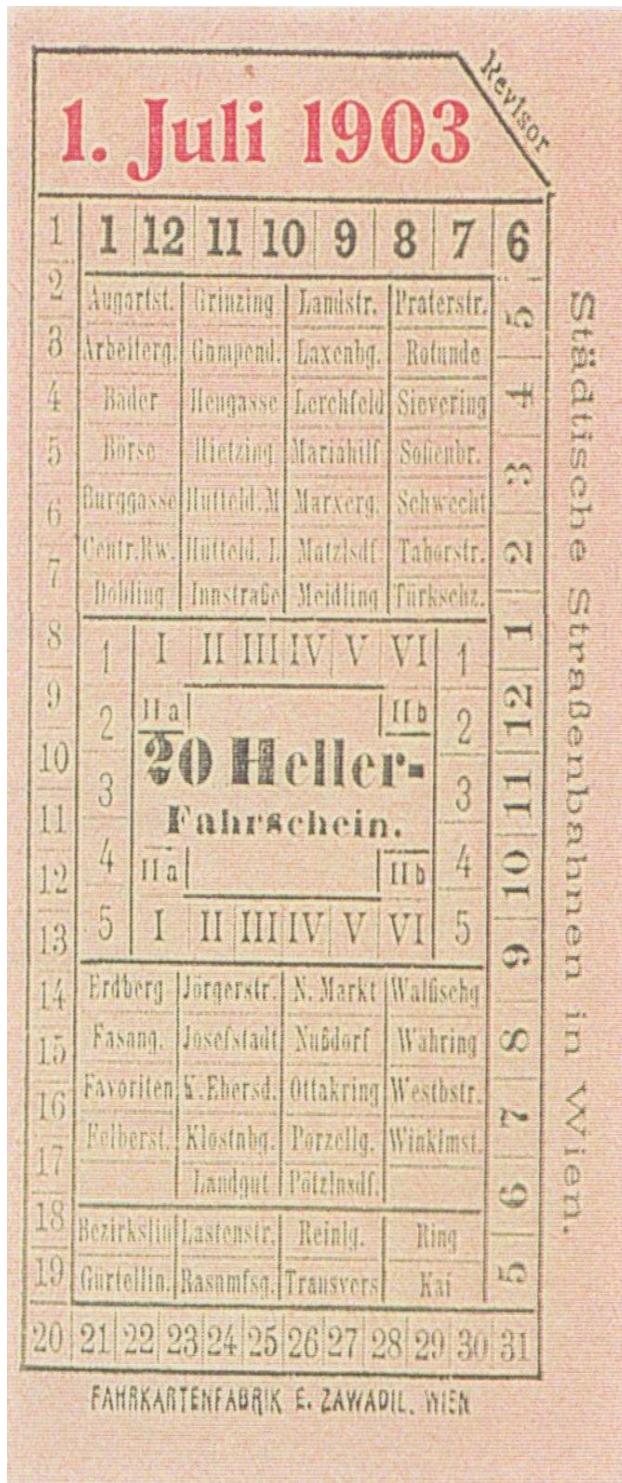


Abbildung 9: 20-Heller Fahrschein im Jahr 1903¹⁶⁸

¹⁶⁸ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=265.0>

Selbst Zeitkarten gab es, wie folgende Abbildung zeigt:



Abbildung 10: Zeitkarte der Wiener Straßenbahn im Jahr 1914¹⁶⁹

¹⁶⁹ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=266.0>

3.6.2 Haltestellen, Signaltafeln, Liniennummern etc.

Haltestellen

Bereits im Jahr 1868 wurden Haltestellen eingeführt. D. h. die Straßenbahn hielt nicht mehr dort, wo Fahrgäste ein- bzw. aussteigen wollten, sondern an fix eingerichteten Haltestellen¹⁷⁰. Weitere Neuerungen hinsichtlich der Haltestellen erfolgten erst Jahrzehnte später. 1906 wurden Bedarfshaltestellen im Unterschied zu fixen Haltestellen farblich gekennzeichnet. Ein blauer Ständer bedeutete Bedarfshaltestelle, ein roter fixe Haltestelle. Diese farbliche Unterscheidung ist heute noch gültig¹⁷¹. Am 5. Mai 1911 wurde die erste Doppelhaltestelle bei der Oper errichtet und ab 1914 erfolgte eine detaillierte Anführung der Linien und ihrer jeweiligen Endstellen an den Haltestellen direkt¹⁷².

Signaltafeln und Liniennummern

Im Zeitalter der Pferdestraßenbahn entwickelte sich ein Linieninformationssystem in Form von geometrischen Figuren. Im Konkreten wurden die von den Wagen angefahrenen Endstationen ab 1874 mittels Sternen, Karos, Kreisen, Streifen etc. in verschiedenen Farben dargestellt¹⁷³.

Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über diese Signalscheiben:

¹⁷⁰ Vgl. Marincig, 2005, 7

¹⁷¹ Vgl. Hatzl-Bandel, 1991, 30

¹⁷² Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1968, 28

¹⁷³ Vgl. Marincig, 2005, 8



Abbildung 11: Signalscheiben der Wiener Straßenbahnen 1903¹⁷⁴

Mit dem Ausbau des Streckennetzes wurde diese Art der Linienkennzeichnung jedoch so kompliziert, dass nur geübte Straßenbahnfahrer damit zurecht kamen. Kaiser geht sogar so weit, diese Art der Linienbezeichnung als Hieroglyphensignale zu bezeichnen. Sein Kapitel zu den Liniensignalen lautet *Hieroglyphen – Zonen – Sektoren – Tarife – als Tramwayfahren noch eine Wissenschaft war...*¹⁷⁵. Aus diesem Grund, so Marincig, sei 1907 die „schon längst fällig gewordene Neuorganisation der Linienbezeichnung“ eingeführt worden¹⁷⁶. Dabei wurden den Rundlinien, die die Stadt in verschiedenen Radien abschnittsweise kreisförmig umfahren (und größtenteils heute noch umfahren), die Nummerngruppierungen 1 bis 20 zugeteilt. Die so genannten Radiallinien, d. h. jene Linien, die stadtein- und stadtauswärts fahren, wurden mit der Nummer 21 bis zu Nummer 82, beginnend bei der Ausstellungsstraße, gegen den Uhrzeigersinn,

¹⁷⁴

http://www.google.at/imgres?q=fahrplan+stra%C3%9Fenbahn+wien+1903&start=140&hl=de&gbv=2&biw=1205&bih=675&tbn=isch&tbnid=194ZhwnD4y5ltM:&imgrefurl=http://oe1.orf.at/pro-gramm/266200&docid=xMEjvdOSKsQfKM&imgurl=http://oe1.orf.at/static/uimg/99/2e/992e7a8cfa5c18515133d4f210e7374243a92744.jpg&w=582&h=314&ei=mM_HT_KKGoaAOo6FgM0O&zoom=1&iact=hc&vpx=354&vpy=228&dur=406&hovh=165&hovw=305&tx=95&ty=54&sig=107447324777989153038&page=8&tbnh=119&tbnw=221&ndsp=20&ved=1t:429,r:11,s:140,i:121

¹⁷⁵ Vgl. Kaiser, 2004a, 27

¹⁷⁶ Marincig, 2005, 55

gekennzeichnet. Eine Kombination aus Rund- und Radiallinien waren die so genannten Durchgangslinien. Sie bekamen Buchstaben als Linienbezeichnung¹⁷⁷. Ein Großteil dieser Linienkennzeichnungen ist bis heute erhalten geblieben.

3.7 Blick über die Grenzen von Wien ins restliche Österreich

Wie dieser (Abschnitt 3.7) und der nachfolgende Abschnitt (3.8) zeigen werden, entstanden sowohl in Österreich als auch international innerhalb von zwei Jahrzehnten vielerorts elektrifizierte Straßenbahnen für den innerstädtischen Verkehr, wobei in einem Teil dieser Städte Pferde- bzw. Dampfstraßenbahnen die Vorläufer waren, in anderen wiederum war die „Elektrische“ das erste innerstädtische schienengebundene Verkehrsmittel.

3.7.1 Niederösterreich

Nicht nur in Wien hielt Ende des 19. Jahrhunderts die elektrische Straßenbahn Einzug, auch in anderen österreichischen Städten kam es zur Elektrifizierung der Straßenbahn. Die erste elektrische Straßenbahn Österreichs, die ihren Betrieb im Jahr 1883 zwischen Mödling und Hinterbrühl aufnahm, war eine der ersten elektrischen Straßenbahnen der Welt. Sie wurde nur zwei Jahre nach der weltweit ersten elektrischen Straßenbahn in Berlin-Lichterfelde (1881) eröffnet¹⁷⁸.

Eine weitere Lokalbahn, die als elektrische Straßenbahn geführt wurde, war die Badner Bahn. Bereits drei Jahre bevor die Haupt- und Residenzstadt Wien eine elektrische Straßenbahn erhielt, wurde in Baden die erste elektrisch betriebene Strecke errichtet (Baden – Soos – Vöslau)¹⁷⁹.

Ybbs erhielt erst relativ spät eine elektrische Kleinbahn. Am 21. 5. 1907 wurde die Konzession für die Trasse Ybbs - Kemmelbach erteilt und am 11. 11. 1907

¹⁷⁷ Vgl. Marincig, 2005, 56

¹⁷⁸ Vgl. Käfer, o. J., 8

¹⁷⁹ Vgl. Käfer, o. J., 98

wurde der Betrieb von den beiden Triebwagen auf der knapp 3 km langen Strecke aufgenommen. Aufgrund der engen Kurven in den Gassen von Ybbs hatte die Bahn eine relativ geringe Spurweite von 760 mm. Von 1913 bis zur Betriebseinstellung im Jahre 1953 wurde von den Straßenbahnwagen auch die Post zwischen der Stadt Ybbs und der Bahnstation befördert. Im Jahr 1953 wurde die Ybbser Straßenbahn von einer Autobuslinie abgelöst¹⁸⁰.

3.7.2 Oberösterreich

Auch Gmunden war mit dem Bau einer elektrischen Straßenbahn, die die Strecke Rudolfsbahn (heutiger Hauptbahnhof) - Rathausplatz befuhr, drei Jahre schneller als Wien. Die Gmundner Straßenbahn musste einen Höhenunterschied von 60 m überwinden und wird selbst heute noch aufgrund der Steigung von exakt 100 Promille weltweit bestaunt. Die Strecke war insgesamt 2,5 km lang. Gmunden war nach Mödling und Baden die dritte österreichische Stadt mit einer elektrischen Bahn¹⁸¹.

Linz machte relativ früh Bekanntschaft mit Schiene und Pferd. Bereits im Jahr 1832 führte eine Pferdeeisenbahn von Linz nach Budweis. Die erste Linzer Pferdetramway, die ausschließlich innerhalb der Stadt verkehrte, wurde am 1. Juli 1880 eröffnet und befuhr eine Strecke von knapp zwei Kilometern Urfahrer Hauptstraße – Rudolfstraße – Landstraße – Goethestraße. Zwei Monate später war auch die Strecke bis zum Hauptbahnhof fertig gestellt (insgesamt nun 2,6 km). Nach weiteren fünf Jahren kam es zur nochmaligen Verlängerung von 400 m bis zum Bahnhof Urfahr. Nachdem ein Dampfkraftwerk in Betrieb genommen wurde, konnte im Mai 1897 mit den Elektrifizierungsarbeiten an dieser Straßenbahn begonnen werden. Die ersten Motorwagen fuhren bereits am 31. Juli 1897 durch Linz. Eine weitere Strecke wurde am 19. Dezember 1902 eröffnet (knappe 6 km)¹⁸².

¹⁸⁰ Vgl. Laula, 1972, 5ff

¹⁸¹ Vgl. Käfer, o. J., 67; Kaiser, 2004b, 162

¹⁸² Vgl. Kaiser, 2004b, 132ff; Wegenstein et al., 1987, 3f

3.7.3 Steiermark

Ab 1878 rollte durch Graz die vom Direktor der 1875 eröffneten Prager Pferdetramway, Bernhard Kollmann, erbaute Pferdetramway (2,2 km, zweigleisig, Hauptbahnhof – Jakominiplatz). Noch 1878 wurde die Strecke verlängert, 1879 und 1880 erfolgten weitere Streckenausweitungen. 1895 war das in der Zwischenzeit von der Grazer Tramway-Gesellschaft übernommene Streckennetz bereits 11 km lang¹⁸³.

In den Jahren 1897 bis 1898 baute der Stadtbaumeister Andreas Franz auf Basis einer Konzession, die im Jahr 1884 für eine Dampftramway von Graz nach Mariatrost vergeben wurde, eine elektrisch betriebene Straßenbahn. Die Strecke wurde am 29.1.1898 eröffnet, war 5,2 km lang, begann beim Grazer Stadtzentrum und führte bis Maria Grün. An diesem Punkt begann die Überlandstrecke nach Mariatrost (3 km), wo sich auch das Kraftwerk und die Remise befanden¹⁸⁴. Am 23. Juni 1899 verkehrte in Graz die letzte Pferdeeisenbahn, am nächsten Tag verkehrte bereits die elektrische Tramway. Insgesamt wurden drei Strecken befahren¹⁸⁵.

3.7.4 Kärnten

Zwischen 1891 und 1910 fuhr in Klagenfurt die Pferdetramway auf der Strecke Südbahnhof (heutiger Hauptbahnhof) über den Heiligen-Geist-Platz zur Militärschwimmschule. 1910 führte die Firma Siemens-Schuckert die Elektrifizierung dieser Linie durch und bald danach konnten fünf weitere elektrische Linien – alle im Jahr 1911 - ihren Betrieb aufnehmen¹⁸⁶:

- 6.5.1911 Hauptbahnhof – Heiligengeistplatz
- 21.6.1911 Heiligengeistplatz – Kreuzbergl

¹⁸³ Kaiser, 2004b, 105ff

¹⁸⁴ Vgl. Kaiser, 2004b, 104ff

¹⁸⁵ Vgl. Wegenstein et al., 1995, 3

¹⁸⁶ Vgl. Herrmann & Laula, 1981, 7

- 25.6.1911 Heiligengeistplatz – Eisenbahnkreuzung
- 15.7.1911 Eisenbahnkreuzung – Militärschwimmschule
- 18.9.1911 Heiligengeistplatz – Landes-Irrenanstalt (heute Landeskrankenhaus)¹⁸⁷

3.7.5 Tirol

Der Vorläufer der elektrischen Straßenbahn in Innsbruck war nicht die Pferdebahn, wie in manch anderen österreichischen Städten, sondern die Dampftramway. 1891 eröffnete eine eingleisige, 12,1 km lange Strecke mit dem Ausgangspunkt Berg Isel und der Endstation Innsbrucker Innenstadt. Eine zweite dampfbetriebene Lokalbahn wurde 1900 über eine Strecke von 8,3 km von Berg Isel nach Igls in Betrieb genommen. Fünf Jahre später wurde die erste innerstädtische elektrische Straßenbahnlinie in Betrieb genommen (3,1 km lang, eingleisig). Die Strecke führte vom Hauptbahnhof zum Bergisel. Knapp ein halbes Jahr später erfolgte eine Verlängerung um 1,3 km. Nach und nach wurden die Dampfstrecken elektrifiziert, die letzte dampfbetriebene Bahn fuhr am 6. Jänner 1910¹⁸⁸.

Abschließend zum vorliegenden Abschnitt sei noch ein Überblick der Straßenbahnbetriebe bzw. Strecken/Linien in Österreichs Städten gegeben, die wieder aufgelassen wurden:

Straßenbahnbetrieb bzw. Strecke oder Linie	Elektrischer Betrieb
Mödling – Hinterbrühl	1883 – 1932
Baden – Innerstädtische Ringlinie	1894 – 1928
Baden – Rauhenstein	1894 – 1938
Baden – Sooß – Bad Vöslau	1895 – 1951
Dornbirn – Lustenau	1902 – 1938

¹⁸⁷ Herrmann & Laula, 1981, 7

¹⁸⁸ Vgl. Kaiser, 2004b, 172ff

Unterach – Mondsee	1907 – 1949
Ybbs – Bahnhof Kemmelbach	1907 – 1953
Salzburg („Gelbe Elektrische“)	1908 – 1940
St. Pölten	1910 – 1975
Klagenfurt	1911 – 1963
Linz/Ebelsberg – St. Florian	1913 – 1974
Neusiedl/See – Neusiedlersee	1928 – 1939

Tabelle 1: Aufgelassene Straßenbahnbetriebe bzw. –linien in Österreich (nur Elektrischer Betrieb, chronologisch nach dem Jahr der Eröffnung geordnet)¹⁸⁹

3.8 Blick ins Ausland

Beginnend mit 1830er Jahren setzen sich Pferdestraßenbahnen in den Großstädten der USA relativ rasch durch. In Europa eroberte die Pferdestraßenbahn in der Folge ebenfalls schnell die wichtigsten Städte wie Paris, London, Genf, Kopenhagen und Berlin. Anschließend erfolgte die Elektrifizierung in nahezu allen Großstädten. Der vorliegende Abschnitt soll einen kurzen Überblick über die Entstehung der Pferdeeisenbahn und der elektrischen Straßenbahn in den wichtigsten Städten der Welt geben.

3.8.1 Vereinigte Staaten von Amerika

Die erste Pferdestraßenbahn fuhr 1828 durch Baltimore. Eine weitere frühe Pferdestraßenbahn war die zwischen New York und Harlem im Jahr 1832. Die Fahrgastzahlen stiegen relativ rasch stark an und so wurden in New York alleine im Jahr 1858 über 36 Millionen mit der Pferdetrampway befördert¹⁹⁰. Bald wurde das Verkehrsaufkommen so stark, dass man sich entschloss, die Trassen zu erhöhen. So fuhr in den 1870ern in New York bereits regelmäßig die *elevated rail road*, die dampfbetrieben war¹⁹¹.

¹⁸⁹ Käfer, o. J., 9; Lehnhart & Jeanmaire, 1972, 6

¹⁹⁰ Vgl. Grobauer, 1965, 47

¹⁹¹ Vgl. Middleton, 2003, 24

Im Jahr 1887 wurde das erste Mal versucht, einen elektrischen Fahrbetrieb in New York aufzunehmen. Mit diesem Fahrbetrieb konnte jedoch nur eine Geschwindigkeit von 8 Meilen pro Stunde (= kapp 13 km/h) erreicht werden, wodurch der Versuch vorerst scheiterte¹⁹². 1898 fuhr dann die erste elektrische Straßenbahn, ebenfalls auf erhöhtem Niveau, durch Brooklyn¹⁹³.

In Chicago entschied man sich ebenfalls für *elevated steam locomotives* für den innerstädtischen Verkehr. Der erste derartige Zug fuhr 1893 durch Chicagos Lake Street (Lake Street Line)¹⁹⁴. Im Jahr 1897 transportierte die erste elektrifizierte Straßenbahn Fahrgäste durch Chicago. Nach erfolgreichem Betrieb wurde der Fuhrpark von fünf Testzügen auf 20 aufgestockt. Im Jahr 1898 fuhr die letzte *elevated steam locomotive* durch Chicago. Fortan gab es nur mehr den elektrischen Betrieb¹⁹⁵.

Boston erhielt erst relativ spät seinen elektrischen Betrieb (ebenfalls auf erhöhten Trassen (1901). Philadelphia begann seinen elektrischen Fahrbetrieb sogar noch zwei Jahre später im April 1903 (ebenfalls in Form erhöhter Trassen)¹⁹⁶. Schließlich ist noch Cleveland zu erwähnen, wo 1912 die ersten Vierachser regelmäßig Fahrgäste im Elektrobetrieb beförderten¹⁹⁷.

3.8.2 Europa

Einer der internationalen Vorreiter im Verkehrswesen war London. Bereits 1863 fuhr dort zum ersten Mal eine Untergrundbahn, die allerdings mit Dampf betrieben war¹⁹⁸. Im Jahr 1890 wurde die Londoner Untergrundbahn dann sukzessive elektrifiziert¹⁹⁹.

¹⁹² Vgl. Middleton, 2003, 35

¹⁹³ Vgl. Middleton, 2003, 40

¹⁹⁴ Vgl. Middleton, 2003, 31

¹⁹⁵ Vgl. Middleton, 2003, 43

¹⁹⁶ Vgl. Middleton, 2003, 45

¹⁹⁷ Vgl. Kaiser, 2002, 85

¹⁹⁸ Vgl. Middleton, 2003, 57

¹⁹⁹ Vgl. Middleton, 2003, 58

Die erste britische Pferdestraßenbahn fuhr im Jahr 1861 in Birkenhead, einer Stadt nahe Liverpool. Sie war aus Amerika importiert worden. Es dauerte nicht lange, und jede britische Großstadt verfügte über ihr eigenes Tramway-System. Die erste elektrische Straßenbahn fuhr 1885 in Blackpool, wobei die Stromschiene in der Straße verlegt war. Ab 1891 waren in Leeds elektrische Straßenbahnen mit Oberleitungen unterwegs. Typisch für Großbritannien fuhren in nahezu allen Städten Doppelstocktrams²⁰⁰.

Auch auf der Isle of Man gab es trotz der geringen Größe der Insel (ca. 15x18 km) öffentliche Verkehrsmittel. Zunächst bediente eine Pferdeeisenbahn ab 1862, die 1877 verlängert wurde, eine dann insgesamt 3 km lange Strecke zwischen Burnt Mill Hill (Derby Castle) und Victoria Pier. 1894 sollte die Strecke Burnt Mill Hill bis in den Norden nach Ramsey (ca. 25 km) elektrifiziert werden. Dafür wurde jedoch keine Bewilligung erteilt. So wird die Straßenbahn bis heute noch mit Pferden betrieben (seit 1927 nur mehr noch im Sommer Betrieb)²⁰¹.

In Paris fuhr die erste Pferdestraßenbahn auf dem europäischen Kontinent im Jahr 1854. Die zweite französische Stadt, die folgte, war Lille im Jahr 1867. Bis zum Jahr 1873 verfügte Paris bereits über 22 Pferdestraßenbahnlinien. 1888 wurde in Paris eine Versuchsstrecke mit Batteriebetrieb errichtet. Allerdings war das Gewicht der Akkumulatoren zu hoch und die Lebensdauer zu sehr begrenzt. In den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden in Frankreich allerdings in mehreren Städten relativ rasch hintereinander elektrische Straßensysteme errichtet. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts waren nahezu alle städtischen Räume Frankreichs mit elektrischen Straßenbahnen ausgestattet²⁰².

Deutschland ist v. a. deshalb erwähnenswert, weil, wie bereits berichtet, in Berlin im Jahr 1881 die erste elektrifizierte Straßenbahn der Welt fuhr. Sie wurde von Siemens & Halske als meterspurige Demonstrationsbahn angelegt. Die Wagenlänge betrug 4,30 m, der Abstand 1,80 m. Das erste großangelegte Netz

²⁰⁰ Vgl. Coffey & Kuchwalek, 1992, 73

²⁰¹ Vgl. Hierl, 1987, 3f

²⁰² Vgl. Groneck, 2003, 6

wurde dann allerdings erst 1891 in Halle an der Saale mit 21 Triebwagen errichtet²⁰³.

Da es sich hier also eher um eine Versuchsbahn gehandelt hatte, argumentiert Käfer, dass damit die erste elektrische Straßenbahn Österreichs, die ihren Betrieb im Jahr 1883 zwischen Mödling und Hinterbrühl aufnahm, die erste elektrische Straßenbahn der Welt gewesen sei²⁰⁴. Allerdings hatte die Straßenbahn Berlin-Lichterfelde immerhin schon einen Fahrplan, wie die nachfolgende Abbildung zeigt:

FAHRPLAN
der
Electricischen Eisenbahn
in. *Groß-Lichterfelde*
zwischen dem Bahnhof der Anhaltischen Eisenbahn
und der Haupt-Kadetten-Anstalt.

—•••••—
Vom 16. Mai 1881 ab täglich bis auf Weiteres.

Abfahrt von der Haupt-Kadetten-Anstalt:		Abfahrt vom Bahnhof Gross-Lichterfelde:
6,00 Morgens.		6,30 Morgens.
7,15 "		7,40 "
7,50 "		8,30 "
9,30 "		12,15 Mittags.
12,30 Mittags.		1,10 Nachmittags.
2,15 Nachmittags.		2,30 "
3,30 "		3,45 "
4,30 "		4,50 "
5,00 "		5,55 "
6,34 "		7,30 Abends.
8,25 Abends.		8,45 "
10,30 "		11,30 "

Fahrzeit für die ganze Strecke 10 Minuten.

Siemens & Halske, Berlin.

Abbildung 12: Fahrplan der ersten elektrischen Straßenbahn der Welt (Berlin-Lichterfelde 1881).²⁰⁵

²⁰³ Vgl. Pabst, 2000b, 7

²⁰⁴ Vgl. Käfer, o. J., 8

²⁰⁵

<http://www.google.at/imgres?q=fahrplan+stra%C3%9Fenbahn+wien+1903&start=311&hl=de&gbv=2&biw=1205&bih=675&tbn=isch&tbnid=olLxlhGh02bTM:&imgrefurl=http://www.philas>

Auch München blickt auf eine lange Straßenbahntradition zurück. Im Jahre 1876 wurde die Pferdestraßenbahn eröffnet. 1886 erfolgte die Elektrifizierung der Ungerer Bahn. Damit war München nach Berlin (1881) und Frankfurt (1884) die dritte elektrische Straßenbahn im deutschen Reich²⁰⁶.

In Wien hatte es, wie bereits beschrieben, noch bis zum Jahr 1897 dauern sollen, bis die Straßenbahn elektrifiziert war. Welche Rolle Dr. Karl Lueger dabei, aber v.a. bei der Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen gespielt hat, ist Gegenstand des nachfolgenden Kapitels.

eiten.de/cgi-bin/index.pl%3FFF%3D1%26ST%3D552%26da%3D1%26page%3D10&docid=GNxKsllnfU6nRM&imgurl=http://www.philaseiten.de/up/261097/5/0/ae3649b0_h.jpeg&w=384&h=487&ei=1tTHT9zaOIXR-gbS_rTmDg&zoom=1&iact=hc&vpx=965&vpy=391&dur=10420&hovh=253&howw=199&tx=116&ty=99&sig=107447324777989153038&page=16&tbnh=155&tbnw=122&ndsp=20&ved=1t:429,r:9,s:311,i:24

²⁰⁶ Pabst, 2000a, 18

4 Die Kommunalisierung unter Karl Lueger

Wie das vorliegende Kapitel zeigen wird, war Dr. Karl Lueger, der von 1897 bis zu seinem Tod im Jahre 1910 Bürgermeister Wiens war, maßgeblich an der Entwicklung der Wiener Straßenbahn beteiligt. Zum einen erfolgte unter seiner Federführung ein Großteil der Elektrifizierung der Straßenbahn (einige Monate vor seinem Amtsantritt begonnen), zum anderen war Lueger für die Kommunalisierung der Straßenbahn verantwortlich. Dass dies nicht immer einfach war und es auch mehrere Jahrzehnte dauerte, bis Luegers politischer Einfluss groß genug war, die Wiener Straßenbahn aus den gewinnorientierten Händen der sie bis zur Verstadtlichung betreibenden Privatunternehmen zu „befreien“, werden die nachfolgenden Abschnitte zeigen.

4.1 Politische Vorbedingungen

Nach dem „Februarpatent“ von 1861 bildete sich die Partei der Liberalen. Sie vertrat vorrangig das wohlhabende deutschsprachige Bürgertum. Seit dem Ausgleich Österreich-Ungarn im Jahr 1867 stellten die Liberalen die herrschende Gruppierung in der cisleithanischen Reichshälfte. Sie besaßen bis 1879 die Mehrheit im dortigen Reichsrat. Während die Liberalen an der Macht waren, sahen sie sich in Wien jedoch einer großen Anzahl von Problemen gegenüber. Czeike nennt hier die Folgenden: „[D]ie Bewältigung der ihr oktroyierten Stadterweiterung in der Ringstraßenzone (einschließlich des Ausbaues der technischen Infrastruktur, der Errichtung des neuen Rathauses, der Anlage von Stadtpark und Rathauspark sowie der durch Regulierungen erforderlich gewordenen Donaukanal- und Wienflußbrücken), die durch die Bautätigkeit in der Ringstraßenzone ausgelösten sozialräumlichen Verschiebungen (die in der Folge weitreichende baulichen Veränderungen in der immer deutlicherer Cityfunktionen übernehmenden Innenstadt erzwangen), die Verbesserung der technischen und sozialen Infrastruktur in den 1850 administrativ mit der Stadt vereinigten Vorständen (wobei es bereits damals in manchen Fällen unmöglich war,

die Vororte jenseits des Linienwalls völlig aus den Überlegungen auszuklamern), die Lösung der Friedhofsfrage und die Donauregulierung²⁰⁷.

Erschwerend zu der Notwendigkeit zur Ergreifung der genannten infrastrukturellen Maßnahmen kam hinzu, dass die Möglichkeiten für die Finanzierung derartiger Vorhaben relativ eingeschränkt waren. V. a. der Börsenkrach im Jahr 1873 trug zu dieser schwierigen Situation bei²⁰⁸. Darüber hinaus wurden die Entscheidungen von Faktoren beeinflusst, die der Gemeinderat nicht steuern konnte. Denn „Wien war nicht nur kaiserliche Residenz- und Hofstadt, sondern auch Verwaltungsmittelpunkt, Wirtschafts-, Bank- und Börsenzentrum der Monarchie, internationaler Verkehrsknotenpunkt und eine bedeutende Garnisonsstadt; staatliche Entscheidungen mußten als bindend anerkannt werden, auch wenn sie sich – wie im Falle der Tätigkeit des Stadterweiterungsfonds, der Verteilung der Lasten in der Ringstraßenzone und der Steuerbefreiungen für Neubauten – auf die Ausgaben oder Einnahmen der Stadt ungünstig auswirkten [...]“²⁰⁹. Darüber hinaus war unschwer zu erkennen, dass die Bevölkerungszahlen in Wien in den nächsten Jahrzehnten drastisch ansteigen würden und auch die Vororte früher oder später der Eingemeindung zugeführt werden müssten. Diese waren allerdings vorwiegend von armen Bevölkerungsteilen bewohnt und auch infrastrukturell hoffnungslos rückständig²¹⁰.

Zu den finanziellen Problemen, denen sich die Partei gegenüber sah, kamen auch v. a. in den 70er Jahren immer mehr Korruptionsskandale, die sich schlussendlich nicht mehr verschleiern ließen und durch die sich die Partei „selbst den Boden abgrub“²¹¹.

Was allerdings letztendlich zum Verfall der liberalen Ideologie bzw. Partei geführt hat, ist nach Czeike relativ schwierig festzumachen, denn Czeike ist der Ansicht, dass es nicht nur politische, sondern vorwiegend soziale und ökonomische Gründe dafür gegeben hat, dass in der Bevölkerung Widerstand gegen

²⁰⁷ Czeike, 1981, 209

²⁰⁸ Vgl. Czeike, 1962, 11

²⁰⁹ Czeike, 1981, 209

²¹⁰ Vgl. Czeike, 1981, 209

²¹¹ Czeike, 1962, 11

den Liberalismus erwachsen ist. Unter den Liberalen wurde der freie Wettbewerb forciert, wodurch die wirtschaftlich Stärkeren begünstigt wurden und für Kleinbetriebe kaum zu ertragende Belastungen entstanden. So kam es zu Monopolbildung und Konzernbetrieben, die zu einem nahezu „erdrückenden Übergewicht“ für kleine Gewerbetreibende führten. All dies wurde durch den Umstand verschärft, dass Großbetriebe häufig von ausländischem Kapital abhängig waren. Darüber hinaus wurde die Arbeitskraft der Proletarier „in beisspielsloser Form ausgebeutet“²¹².

So führten fehlende materielle Sicherheit, ein extrem niedriger Lebensstandard und skandalöse Arbeits- und Wohnbedingungen zu einer offenen Konfrontation mit dem Liberalismus. „Der Liberalismus in seiner ursprünglichen Form hatte sich zweifelsohne überlebt“²¹³. Der Nährboden für christlich-soziales Gedankengut, aufbereitet durch einen hervorragenden Rhetoriker wie Karl Lueger, war damit geschaffen.

4.2 Karl Lueger – das Zugpferd der Christlich-Sozialen

4.2.1 Luegers politische Anfänge

Karl Lueger, der bereits als Kind und Jugendlicher durch herausragende schulische Leistungen auffiel (er war Vorzugsschüler²¹⁴ und besuchte mittels Stipendium als Externist das Theresianum²¹⁵), war der Sohn relativ einfacher Leute des mittleren Bürgerstandes (der Vater war Saaldiener, die Mutter Hausfrau)²¹⁶. Nach abgeschlossenem Jus-Studium machte Lueger „eine politische Blitzkarriere“²¹⁷ (vgl. dazu weiter unten in diesem Abschnitt).

Nach seinem Jus-Studium schlug der spätere Politiker zunächst eine Advokaten-Laufbahn ein. Bald jedoch begann er sich für Politik zu interessieren und

²¹² Czeike, 1981, 244

²¹³ Czeike, 1981, 244

²¹⁴ Vgl. Soukup, 1953, 20

²¹⁵ Vgl. Czeike, 2004a, 220; Czeike, 2004a, 110

²¹⁶ Vgl. Czeike, 2004a, 110

²¹⁷ Vgl. Brandstätter, 1986, 362

trat 1872 dem Landstraßer Bürgerclub bei. Zunächst war Lueger noch liberaler Kandidat für den Gemeinderat, in den er 1875 gewählt wurde²¹⁸. Bald jedoch wandte er sich vom liberalen Bürgerclub ab und sagte dem Liberalismus den Kampf an. „Vorwiegend aus wirtschaftlichen Gründen, aus seiner Gegnerschaft zur schrankenlosen Herrschaft des Manchesterliberalismus und Hochkapitalismus, aus der Tatsache, daß er sich zum Fürsprecher und Vorkämpfer der in ihrer Existenz bedrohten Handwerker und Kleingewerbetreibenden machte, ist seine Wandlung zum antiliberalen `Demokraten´ zu erklären“²¹⁹.

1878 gelang es Lueger, den damaligen Bürgermeister Felder zum Rücktritt zu zwingen. Lueger erlitt allerdings einen unerwarteten politischen Rückschlag, als er sich 1882 bei Ministerpräsident Taaffe für Bürgermeister Newald einsetzte. Ab 1883 begann Lueger dann das von ihm geprägte Schlagwort einer „österreichischen christlichen Volkspartei“ stärker in den Fokus seiner Politik zu rücken²²⁰. 1884 wurde er wieder in den Gemeinderat gewählt, 1885 gehörte er auch dem Reichsrat an. Die letzten Vorbedingungen zur Gründung einer neuen Partei wurden durch den Zusammenschluss mehrerer antiliberaler, aber auch antisemitischer Kreise (Christlichsoziale, Demokraten, Katholisch-konservative, Deutschnationale und gewerbliche Reformer) erfüllt. All diese Gruppierungen vereinigten sich zum losen Bündnis der „Vereinigten Christen“. Am zweiten allgemeinen österreichischen Katholikentag im April 1889 bekannte sich Lueger sodann offen zu Vogelsang und dessen Christlich-Soziale²²¹. Für Lueger war damit der Weg zum Bürgermeister von Wien vorgezeichnet.

Luegers Ziel lag somit klar auf der Hand. „The great and abiding goal of Karl Lueger’s political life was the reunification of the fragmented bourgeoisie into a more imposing, effective political party which would cope both with the demands of Mittelstand extremism and with the challenge of Austrian Social Democracy“²²². Vor allem aber wollte Lueger dem Liberalismus den Kampf ansagen. Dabei vertrat er, wie soeben erwähnt, den unteren Mittelstand, d. h. jene

²¹⁸ Vgl. Czeike, 2004a, 111

²¹⁹ Czeike, 1962, 61

²²⁰ Czeike, 2004a, 11

²²¹ Vgl. Czeike, 1962, 61f

²²² Boyer, 1981, 411

Schicht, die üblicherweise als Kleinbürgertum bezeichnet wird. Allmählich bezog er aber auch den Bauernstand in seine Zielgruppe mit ein²²³. Darüber hinaus waren es auch niedere Beamte und die Lehrerschaft, die zu seinen Anhängern wurden²²⁴.

Über die Tatsache, inwieweit Lueger die Arbeiter erreichen konnte, herrscht in der Literatur keine Einigkeit. Während Hawlik angibt, dass Lueger auch ein Vertreter „jenes Teils der Arbeiterschaft [war], der sich mit dem religiösen Erbe der Vergangenheit verbunden fühlte“²²⁵, meint Spitzer, dass sich Lueger, wie bereits erwähnt, als Anwalt der Gewerbetreibenden und Bauern sah, „den Arbeiter in den Vorstädten hatte er nichts zu sagen“²²⁶. Und selbst Hawlik meint an anderer Stelle, dass es Lueger schlussendlich im Laufe seiner politischen Karriere nicht gelang, die potenziellen Wählerschichten der Armen und Ärmsten zu erreichen. Er sieht diese Tatsache als „das vielleicht größte Scheitern seiner politischen Laufbahn“²²⁷.

Dennoch sieht Reichhold Lueger als ersten Führer einer demokratischen Massenbewegung und hält sogar fest, dass er nicht Viktor Adler als Gründer der österreichischen Sozialdemokratie sieht, sondern „Dr. *Karl Lueger* steht in Österreich an der Spitze des politischen Aufbruchs jener breiten Schichten des Volkes, mit dem die Herrschaft einer Jahrhunderte dominierenden Elite, meist adeliger Herkunft, abgelöst wurde“²²⁸.

4.2.2 Der Charismatiker und Rhetoriker Lueger

Karl Lueger war eine überaus charismatische Persönlichkeit. Sein Charakter war von Eigenschaften geprägt, die sich im Laufe seiner politischen Karriere als wichtig zeigen sollten. Darüber hinaus verfügte er über einige Fähigkeiten, die

²²³ Vgl. Hawlik, 1995, 153

²²⁴ Vgl. Czeike & Groner, 1965, 132

²²⁵ Hawlik, 1995, 153

²²⁶ Spitzer, 1988, 151

²²⁷ Hawlik, 1995, 108

²²⁸ Reichhold, 1989, 7

ebenfalls Relevanz für seinen politischen Werdegang haben. Diese sollen im vorliegenden Abschnitt in aller Kürze dargelegt werden.

Ein Faktor, der Lueger sehr schnell bei den Massen beliebt machte, war die Tatsache, dass er sich als Mann des einfachen Volkes gab. „Lueger nützte die kommunale Öffentlichkeit, die in Wirtshäusern und Versammlungssälen, in Vereinen und im kirchlichen Umfeld lagen, voll aus und mobilisierte eine Art `Wiener Mundfunk‘“²²⁹. Auch Czeike bezeichnet ihn als „ersten großen Volksmann“²³⁰, der auch ein hervorragender Rhetoriker war: „Die Waffe, die Karl Lueger in seinem politischen Kampf vornehmlich einsetzte, war das gesprochene Wort. Jede seiner Reden, ob im Reichsrat, im Wiener Gemeinderat, im niederösterreichischen Landtag, auf einem Kongreß, in einer Versammlung oder in einem Gasthaus gehalten, war für seinen jeweiligen Zuhörerkreis ein Ereignis, das ihn in Bann schlug“²³¹.

Auch hatte Lueger die Gabe, sich in das einfache Volk hinein zu versetzen. „Lueger hat es verstanden – wie kein anderer Politiker der damaligen Zeit –, die Stimmung in der Bevölkerung nachzuempfinden, die Sprache des Volkes zu sprechen und seine Emotionen in einer bisher nie gekannten Weise aufzuwühlen“²³².

Allerdings polarisierte Lueger auch. So berichtet Czeike davon, dass es kaum einen Bürgermeister gegeben habe, dessen Anhänger und Gegner ein so differenziertes Bild seiner Persönlichkeit entworfen hätten, wie dies bei Dr. Karl Lueger der Fall gewesen sei. „Grenzenlose Anerkennung, vielleicht sogar kritiklose Bewunderung übersteigern sich auf der einen Seite zu grandioser Glorifizierung, skeptische Beurteilung und sachbezogene Kritik auf der anderen Seite zu oft überbewerteter, ja unqualifizierter Ablehnung“²³³.

²²⁹ Hawlik, 1995, 12

²³⁰ Czeike, 1962, 61

²³¹ Reichhold, 1989, 11f

²³² Hawlik, 1995, 12

²³³ Czeike, 1981, 246

Insgesamt bezeichnet Czeike Lueger als einen Mann zwischen den Zeiten, als sowohl konservativ als auch zukunftsweisend, als dogmatisch und gleichzeitig weltoffen. „Lueger war, objektiv beurteilt und dem Urteil der Zeitgenossen ent-rückt, ein faszinierender und volkstümlicher Politiker, der sich in weiten Kreisen der Bevölkerung einer erstaunlichen Popularität erfreute und der es mit bemerkenswertem Spürsinn und Einfühlungsvermögen verstand, bei Versammlungen die Zuhörer auf seine Seite zu bringen“²³⁴.

Wie war es dieser schillerenden, charismatischen Persönlichkeit nun gelungen, dem Liberalismus, im Zuge dessen die Massen verarmten und sich die finanziell Mächtigsten durchsetzten, Einhalt zu gebieten und stattdessen Veränderungen vorzunehmen und Maßnahmen zu setzen, die dem Wohl der Gemeinschaft, d. h. der Massen, dienen sollten? Dieser Frage widmen sich die nachfolgenden Abschnitte.

4.2.3 Luegers „zweijährige“ Wahl zum Bürgermeister²³⁵

Um politisch in Wien auch tatsächlich etwas bewegen zu können, strebte Lueger den Bürgermeisterposten an. Bereits im Frühjahr 1895 wurde er zum Bürgermeister gewählt. John Boyer gibt in diesem Zusammenhang allerdings an, dass Lueger nur aus taktischen Gründen Unterstützung aus dem Lager der Liberalen bei dieser Wahl erhalten hatte. „The Liberals’ tactic was to embarrass Lueger by handing him the office to mayor on a platter, with the implication that the Liberals would constantly harass and embarrass him, allowing minor administrative matters to go through the Council uncontested, but intervening to stop any major policy reforms the Christian Socials might attempt“²³⁶. Lueger, so Boyer, habe diesen Schachzug durchschaut und habe versucht, auf neue Wahlen zu drängen, um bei der nächsten Wahl eine stärkere Unterstützung zu erhalten²³⁷.

²³⁴ Czeike, 1981, 247

²³⁵ Für detaillierte Ausführungen zu Luegers hürdenreichem Weg bis zu seiner schlussendlichen Wahl zum Wiener Bürgermeister im Jahr 1897 vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 742-753 sowie Skalník, 1954, 90-116

²³⁶ Boyer, 1981, 360

²³⁷ vgl. Boyer, 1981, 360

Am 29. Oktober 1895 wurde Lueger dann im Gemeinderat mit großer Mehrheit zum Bürgermeister gewählt. Kaiser Franz Josef I. lehnte die Wahl Luegers als Bürgermeister jedoch ab. Dies war hauptsächlich darauf zurückzuführen, dass konservative Kreise v. a. um Ministerpräsident Badeni Lueger als gefährlichen Demagogen betrachteten. Der Kaiser hatte das Recht, Lueger abzulehnen, da die Wahl des Bürgermeisters ausdrücklich der Bestätigung durch den Kaiser bedurfte (im Paragraph 43 verankert)²³⁸.

Mit der Ablehnung des Kaisers begann ein zwei Jahre langes Tauziehen um die Wahl Luegers zum Bürgermeister²³⁹. Am 13. November wurde Lueger abermals zum Bürgermeister gewählt. Daraufhin wurde der Gemeinderat vom Kaiser aufgelöst und ein kommissarischer Verwalter bestellt. Doch auch die dritte Bürgermeisterwahl im Frühjahr 1896 brachte kein anderes Ergebnis. Wieder wurde Lueger vom Gemeinderat zum Bürgermeister gewählt. Nachdem Lueger nun also das dritte Mal gewählt worden war, wurde verzweifelt nach einem Ausweg gesucht, um Lueger die Bestätigung nicht offiziell zum dritten Mal verweigern zu müssen. Dieser Ausweg wurde dahingehend gefunden, dass Lueger zu einer Audienz Luegers beim Kaiser gerufen wurde. Im Communiqué, das über diese Audienz verlautbart wurde, findet sich die bedeutende Passage „daß Lueger die *Bestätigung als Bürgermeister dermalen (!) nicht gewährt werden könne* und der Kaiser aber bei gleichzeitiger Anerkennung der Ehrhaftigkeit, Begabung und Vaterlandstreue des Gewählten den Wunsch geäußert habe, dieser möge freiwillig auf die Wahl verzichten“²⁴⁰. Lueger entsprach dem Wunsch des Kaisers und lehnte den Posten des Bürgermeisters ab. Damit begann eine Übergangsperiode, die von den Wienern, in Anlehnung in das vom Kaiser benutzte Wort „dermalen“ scherzhaft das „Dermalium“²⁴¹ genannt wurde.

Dass Luegers Weg zum Posten des Bürgermeisters jedoch nur mehr noch ein kurzer war, war damit klar. Der Mann, der damals stattdessen den Bürgermeisterposten einnahm, war Josef Strobach. In Anspielung auf seinen Namen und die geringe Macht, die er im Vergleich zu Lueger hatte, wurde er scherzhaft als

²³⁸ Vgl. Czeike, 1974b, 38

²³⁹ Vgl. Brandstätter, 1986, 356

²⁴⁰ Czeike, 1974b, 357, Hervorhebung im Original

²⁴¹ Csendes, 1990, 126

„Strohmann“ bzw. „Luegers Vertreter“ bezeichnet, denn obwohl Strobach Bürgermeister war, war Lueger derjenige, der die Zügel fest in der Hand hatte. So schreibt auch Czeike: „Strobach war sich über die ihm zugedachte Aufgabe durchaus im Klaren. In seiner Antrittsrede erklärte er unumwunden, er werde augenblicklich auf seine Stelle verzichten, wenn ihn der Klub abberufe. Es wurde überhaupt kein Zweifel darüber gelassen, daß der maßgebende Mann im Präsidium nicht der Bürgermeister, sondern dessen erster `Vize´ Lueger sein würde“²⁴².

Ende März trat Strobach dann ohne konkret genannte Gründe als Bürgermeister zurück, wobei Czeike anmerkt, dass dieser Zeitpunkt parteitaktisch sehr klug gewählt worden sei, da die Regierung Badeni gerade in eine existenzielle Krise geraten sei. Lueger wurde daraufhin zwei Tage später vom Gemeinderat zum fünften Mal als Bürgermeister vorgeschlagen²⁴³. Kielmansegg gab zwar vor, Vorbehalte im Bezug auf Luegers politische Einstellung und Treue zur Krone zu haben, musste jedoch einlenken und gegenüber Badeni eingestehen, dass die Regierung keine andere Alternative hatte, als Lueger im Amt zu bestätigen²⁴⁴.

So wurde Lueger am 20. April 1897 im Alter von 52 Jahren schließlich der neue Bürgermeister von Wien²⁴⁵. Bereits in seiner Antrittsrede zeigt sich Luegers kommunalpolitische Einstellung. Nach Bekräftigung seiner Liebe zum Volk, zur Krone und zu seiner Vaterstadt erwähnt Lueger zunächst den Bau neuer Kirchen. An zweiter Stelle nennt Lueger das Vorhaben, das Verkehrswesen Wiens zu verbessern. Im Hinblick auf den Gegenstand der vorliegenden Arbeit soll diese Passage wörtlich zitiert werden:

„[...] Eure Exzellenz haben recht, wenn Sie den Zustand des Verkehrswesens unserer Stadt für einen ungenügendes halten. In der gleichen Erkenntnis hat ja auch die Stadt Wien ihre Zustimmung zu den schmerzvollen Opfern gegeben, welche ihr den Bau der sogenannten Verkehrsanlagen auferlegt. Aber selbst wenn diese ausgebaut sein werden, wird

²⁴² Czeike, 1974b, 357

²⁴³ Vgl. Czeike, 1981, 246

²⁴⁴ Vgl. Boyer, 1981, 409

²⁴⁵ Vgl. Brandstätter, 1986, 356

dem lokalen Bedürfnissen nicht zur Gänze Rechnung getragen... Jahrelang habe ich den Kampf gegen eine Gesellschaft geführt, welche in monopolistischer Weise das öffentliche Verkehrsbedürfnis ausbeutete und sich zu einem förmlichen Staat im Staate ausbildete; ich bin leider unterlegen. Der Vertrag ist ein förmlicher Wall um die Zwingburg... Wenn ich hoffe, diesen Wall bezwingen zu können, so beruht diese Hoffnung darauf, daß sich endlich die Überzeugung Bahn brechen wird, daß die öffentlichen Gewalten nicht zu dem Zwecke vorhanden sind, sich gegenseitig zu befehlen. Sondern um in einmütigem Zusammenwirken den berechtigten Forderungen des Volkes zum Siege zu verhelfen. Die elektrische Kraft wird uns hier zum Siege verhelfen, und ich rechne auf die Unterstützung Eurer Exzellenz und aller staatlichen Behörden in dieser für Wien hochwichtigen Frage ...²⁴⁶.

Lueger spricht in seiner Antrittsrede des Weiteren Straßenbau und Straßenpflege an, ein besseres Versorgungsnetz für Arme und Bedürftige, eine gerechtere Entlohnung für die im Dienste der Stadt Wien stehenden Arbeiter, die Gründung einer Arbeitsvermittlung, die Verbesserung des öffentlichen Gesundheitswesens, aber auch die Verstadtlichung der städtischen Gasanstalten. Denn eines der vorrangigen Ziele Luegers war die Kommunalisierung der Unternehmen, die mit ausländischem Kapital auf Wiener Boden finanziert wurden. Und dazu zählten v. a. die Gas- und die Elektrizitätswerke²⁴⁷ (vgl. dazu Abschnitt 4.3.2.1 und 4.3.2.2).

D. h. eines von Luegers vorrangigsten Zielen war es, sich in privatwirtschaftlicher Hand befindende Betriebe, die öffentlichen Bedürfnissen nachzukommen hatten, der Gemeinde Wien zu unterstellen. Dieser Tatsache ist der nun nachfolgende Abschnitt gewidmet.

²⁴⁶ Antrittsrede Karl Luegers zum Amt des Bürgermeisters am 20. 4. 1897, angeführt in Hawlik, 1995, 100

²⁴⁷ Vgl. Hawlik, 1995, 109

4.3 Kommunalisierung statt Privatwirtschaft

„Ich war immer der Meinung, daß das, was im öffentlichen Interesse gelegen ist, auch von öffentlichen Organen verwaltet werden soll“²⁴⁸.

4.3.1 Luegers Bestreben nach Unterordnung der wirtschaftlichen Kraft unter die Interessen der Gemeinschaft

Die kommunalen Leistungen waren vor der Ära Luegers, d. h. unter Luegers liberalen Vorgängern, auf ein Minimum beschränkt. Die Liberalen favorisierten eine Politik, im Zuge derer der öffentliche Sektor möglichst klein gehalten wurde. Lediglich Bereiche wie Verwaltung der Friedhöfe, die Kanalräumung, die Führung von Waisenhäusern wurden von der Gemeinde betrieben. Seliger und Ucakar gehen davon aus, dass diese Aktivitäten nur deshalb übernommen worden sind, weil „ohne sie die Funktionalität des Systems Stadt gefährdet erschien“²⁴⁹. Erfolgreiche Privatunternehmen, die in der allgemeinen Versorgung tätig waren, wie z. B. die diversen Verkehrsunternehmen oder die privaten Gaswerke wurden nicht kommunalisiert.

Es waren auch v. a. die ausländischen Kapitalgesellschaften, die die öffentliche Beleuchtung, die Gasversorgung und die innerstädtischen Verkehrsmittel kontrollierten. So wurden auch durch diese ausländischen Kapitalgesellschaften aufgrund ihrer unsozialen Haltung immer wieder soziale Unruhen ausgelöst und der Bevölkerung durch ihre gewinnorientierte Tarifpolitik große Nachteile beschert²⁵⁰. „Die aus der katastrophalen wirtschaftlichen Lage etwa der Tramwaykutscher oder Ziegelarbeiter resultierenden Protestversammlungen und Ausstände zeigten mit aller Deutlichkeit, daß die Zeit unkontrollierter Ausbeutung des Menschen ihrem Ende zuging“²⁵¹.

²⁴⁸ Karl Lueger in einer seiner Reden, angeführt in Reichhold, 1989, 16

²⁴⁹ Seliger & Ucakar, 1985, 887

²⁵⁰ Vgl. Czeike, 1981, 211

²⁵¹ Czeike, 1981, 214

Gerade diese versorgungsspezifischen Einrichtungen Wiens wollte Lueger der Kommunalisierung zuführen²⁵². In seinem Programm forderte er die „Verstadtlichung der mächtigen, von den Gesellschaften des Groß-Kapitalismus betriebenen und ausgebeuteten Unternehmungen“²⁵³. Er trachtete danach, „die Stadt Wien vor allem auf den Gebieten der Versorgung mit lebenswichtigen Bedürfnissen (Gas, Strom, Personenbeförderung) von in- und ausländischen monopolartigen Kapitalgesellschaften unabhängig zu machen und nahm `ohne Hemmungen´ [...] den schon immer geforderten Kampf gegen das Großkapital auf [...]“²⁵⁴. Er verhehlte dabei nicht, dass er der Ansicht war, dass das ausländische Kapital schuld am „Verkümmern der Stadt“ sei²⁵⁵. Dass sich das Großkapital gegen diese Vorgangsweise vehement zur Wehr setzte, überrascht nicht²⁵⁶. Wie versucht wurde, Luegers Pläne zu durchkreuzen, wird in Abschnitt 4.3.2.1 bzw. 4.4.3 noch näher dargestellt.

Lueger hatte jedoch nicht nur die Erhöhung der Lebensqualität des kleinen Mannes im Sinn, er führte die Kommunalisierung auch durchaus unter fiskalen Interessen der Gemeinde durch. Kommunalisierte Einrichtungen sollten der Stadt Einnahmen bringen²⁵⁷. Czeike nennt Lueger daher einen weitsichtigen Kommunalpolitiker²⁵⁸.

Das erste Kommunalisierungsprojekt, das Lueger unmittelbar nach Amtsantritt in Angriff nahm, war die Kommunalisierung der Gaswerke, gleich darauf folgte die Verstadtlichung der Elektrizitätsversorgung. Diesen beiden Projekten, die auch eng im Zusammenhang mit der Kommunalisierung der Straßenbahn gesehen werden müssen (vgl. zu den Begründungen die Abschnitte 4.3.2.1 und 4.3.2.2), sind die nachfolgenden beiden Abschnitte gewidmet.

²⁵² Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 887

²⁵³ Schnee, 1936, 41

²⁵⁴ Czeike, 1962, 63

²⁵⁵ Czeike, 1981, 247

²⁵⁶ Vgl. Czeike & Groner, 1965, 128

²⁵⁷ Vgl. Spitzer, 1988, 163

²⁵⁸ Vgl. Czeike, 1981, 245

4.3.2 Kommunalisierung von Gas- und Elektrizitätsversorgung als Vorbedingung für die Kommunalisierung der Straßenbahn

4.3.2.1 Gasversorgung

Die Gasversorgung in Wien wurde im letzten Quartal des 19. Jahrhunderts von zwei Firmen bewerkstelligt. Diejenige, die 90% der Wiener Gasproduktion bestritt, war die *k. k. priv. Gas- Beleuchtungsanstalt der Imperial-Continental Gas-Association*. Die zweite war die *Österreichische Gasbeleuchtungs-AG*, die in Gaudenzdorf und am Wienerberg Werke hatte und damit größere öffentliche Einrichtungen wie z. B. das K. u. k.-Hofoperntheater versorgte. Darüber hinaus wurden auch einige westliche Vororte von der *Österreichischen Gasbeleuchtungs-AG* versorgt. Bereits in der liberalen Ära wurden immer wieder Debatten im Bezug auf eine Kommunalisierung der Gasversorgung geführt. Die englische Firma konnte jedoch schlussendlich eine Verlängerung des Versorgungsvertrages mit der Gemeinde Wien bis 1899 erwirken²⁵⁹.

Noch bevor Lueger Bürgermeister wurde, im Konkreten während des so genannten Dermaliums, beschloss der Gemeinderat bereits, die Anlagen der englischen Gasgesellschaft nach Ablauf des Vertrages (1899) nicht zu übernehmen²⁶⁰, da die Engländer für den Verkauf ihrer Anlagen mehr als doppelt so viel Ablöse verlangten als eine amtliche Schätzung ergeben hatte²⁶¹. Daher wurde beschlossen, selbst ein neues Gaswerk (in Simmering) zu bauen und neue Leitungen zu legen²⁶². Dafür wurde ein Maximalbetrag von 30 Millionen Kronen gewährt²⁶³.

Die liberale Opposition war strikt gegen das Vorhaben, obwohl die Partei selbst im Jahr 1872 diesbezüglich eine Anleihe aufnehmen hatte wollen. Der Börsen-

²⁵⁹ Vgl. Chaloupek, 1991, 467f

²⁶⁰ Vgl. Spitzer, 1988, 151

²⁶¹ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 889

²⁶² Vgl. Spitzer, 1988, 152

²⁶³ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 889

krach von 1873 hatte dies jedoch verhindert²⁶⁴. In der liberalen Presse war von „Wahnsinn“ zu lesen, da mit Erdbeben, Bränden und anderen Unglücksfällen zu rechnen sei. Wien könnte mit einem Schlag ohne Licht sein. Es war von Explosionen und Massenvergiftungen die Rede, und darüber hinaus wurde auch geunkelt, dass es technisch unmöglich sei, das geplante Riesenwerk in nur drei Jahren fertig zu stellen²⁶⁵.

All diese Negativprognosen sollten sich schlussendlich als falsch herausstellen. Womit Lueger schlussendlich allerdings wirklich zu kämpfen hatte, war „die liberal dominierte Hochfinanz, die ihre internationalen Beziehungen spielen ließ [...]. [Sie] suchte durch einen organisierten Boykott der europäischen Banken sowie durch die gezielte Herabsetzung des wirtschaftlichen Nutzens in den Augen der kapitalkräftigen Bevölkerung im Inland und die systematische Untergrabung der Kreditwürdigkeit der neuen Stadtverwaltung im Ausland den ihr nicht genehmen Plan außerparlamentarisch zu Fall zu bringen“²⁶⁶. „Für die Opposition war es tatsächlich ein Vergnügen zu beobachten, wie sich die Vertreter Luegers im Inland und im westlichen Ausland bei den großen Banken Ablehnungen holten“²⁶⁷. Spitzer geht allerdings davon aus, dass Lueger hauptsächlich deshalb keinen Kredit im Ausland bekam, weil die Stadt kaum interessante Sicherheiten für die Banken zu bieten hatte²⁶⁸.

Schließlich gelang es mit Hilfe des deutschen Großindustriellen Dr. Werner Siemens an die entsprechende Finanzierung zu gelangen. Luegers Abgesandte unterbreiteten der *Deutschen Bank* in Dresden ein Angebot, das für diese interessant war. Die Bank war mit der Firmengruppe Siemens eng verbunden und gewährte schließlich einen Kredit von 60.000 Goldkronen für den Gaswerkbau, *musste allerdings zusichern, dass die Firma Siemens & Halske den Auftrag für die Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn, die ebenfalls geplant war, erhalten würde (!)*²⁶⁹.

²⁶⁴ Vgl. Spitzer, 1988, 152

²⁶⁵ Vgl. Soukup, 1953, 40

²⁶⁶ Czeike, 1981, 248

²⁶⁷ Spitzer, 1988, 155

²⁶⁸ Vgl. Spitzer, 1988, 155

²⁶⁹ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 813ff

So konnte Lueger in letzter Minute den Bau des Gaswerkes doch noch in Angriff nehmen, wo er schon alles verloren geglaubt hatte. Zum Erstaunen der Opposition wurden das Gaswerk und sämtliche Leitungen pünktlich zum Termin (31. 10. 1899) fertig gestellt. Es war dies genau der Tag, an dem der Vertrag mit den Engländern endete und diese ihre Gaszufuhr einstellten.

Bei der Einweihung richtete der Bürgermeister an die Festgäste folgende Ansprache: „[...] Die Erbauung städtischer Gaswerke ist seit Jahrzehnten eine stürmische Forderung des Volkes. Warum sollte das in Wien nicht möglich sein, was in anderen größeren Städten sich glänzend bewährt hat, was in Prag geschaffen wurde und reiche Einnahmen getragen hat [...]. Wir hatten den Mut, den Bau eigener Gaswerke zu beschließen, die Geduld und Ausdauer, diesen Beschluß auch auszuführen [...]. Wir haben das Werk aus eigener Kraft geschaffen, uns ist niemand helfend zur Seite gestanden, wir hatten es nur zu tun mit Feinden und trotzdem ist das Werk gelungen [...]. Das Werk verkündet, daß wir stets eines zu wahren wussten: die Ehre Wiens und das Wohl des Volkes“²⁷⁰.

Wie die kommenden Jahre zeigten, handelte es sich um ein technisch ausgezeichnet ausgeführtes Werk und Rohrsystem, bei dem es keinerlei Schwierigkeiten gab. Lueger verschaffte sich mit der Kommunalisierung der Gaswerke den Glauben im Volk, Großes bewerkstelligen zu können und der internationalen Finanzwelt konnte er durch eine anschließend ausgezeichnete Wirtschaftsgebarung zeigen, dass er mit derartig großen Summen umzugehen wusste und sie finanziell klug investieren konnte. So war auch der Schritt zur Verstadtlung eines weiteren großen Versorgungsbetriebes – den Elektrizitätswerken – nur mehr ein kleiner. Diese nahm Lueger unmittelbar, nachdem die Entscheidung über den Bau der städtischen Gaswerke in Simmering gefallen war, in Angriff²⁷¹.

²⁷⁰ Kuppe, 1933, 389

²⁷¹ Vgl. Kuppe, 1933, 391

4.3.2.2 Elektrizitätsversorgung

Die Elektrizitätsversorgung in Wien besorgten vorwiegend drei große Gesellschaften: die *Wiener Elektrizitätsgesellschaft*, die *Internationale Elektrizitätsgesellschaft* und die *Allgemeine Österreichische Elektrizitätsgesellschaft*²⁷². Die drei Privatgesellschaften hatten in Wien das Monopol²⁷³, die Stadt mit Elektrizität zu versorgen, wobei es allerdings bei deren Arbeitsweise zu immer lauterem Klagen innerhalb der Bevölkerung kam²⁷⁴.

Seit ihrem Bestehen im Jahr 1889 erfassten diese drei Gesellschaften den Bereich der alten Stadtbezirke innerhalb des Gürtels, die äußeren Bezirke blieben von Elektrizität unversorgt. Dabei hätte gerade die Industrie in diesem Gebieten der relativ neuen Energieform „Elektrizität“ besonders bedurft²⁷⁵.

Noch vor der Ära Luegers hatte 1883 der Wiener Gemeinderat ein Komitee zum Studium der Verwendungsmöglichkeiten der Elektrizität eingesetzt. Das Stadtbauamt schlug daraufhin vier Jahre später die Errichtung eines städtischen E-Werkes vor. Allerdings war die liberale Gemeinderatsmehrheit in Bezug auf die damit involvierten Risiken besorgt und zog daraufhin die drei bereits genannten Privatgesellschaften zum Bau von E-Werken und Verteilernetzwerken heran. Allerdings waren diese Firmen den immer stärker steigenden Anforderungen bald nicht mehr gewachsen²⁷⁶.

Da es sich bei der Elektrizitätsversorgung um eine Dienstleistung handelte, die im öffentlichen Interesse stand, war die Kommunalisierung der Elektrizitätswerke ein weiteres Anliegen Luegers. Allerdings stand – und dies ist im Hinblick auf die vorliegende Arbeit von besonderer Wichtigkeit – die Kommunalisierung der Elektrizitätswerke in engem Zusammenhang mit der Kommunalisierung der Straßenbahnen²⁷⁷. Denn nicht nur musste die Elektrizitätsversorgung in den

²⁷² Vgl. Chaloupek, 1991, 470

²⁷³ Czeike spricht in diesem Zusammenhang von einem „privatkapitalistische[n] Kartell“ (Czeike, 1981, 248).

²⁷⁴ Vgl. Czeike, 1962, 72

²⁷⁵ Vgl. Hawlik, 1995, 114

²⁷⁶ Vgl. Spitzer, 1988, 162

²⁷⁷ Vgl. Czeike, 1962, 72

Händen der Stadtverwaltung liegen, wenn ein zu verstadtlichendes Unternehmen wie die Wiener Straßenbahnen mit Strom betrieben werden sollten, sondern es war auch nötig, ein weiteres Elektrizitätswerk zu errichten, um die entsprechende Strommenge für ein elektrifiziertes Straßenbahnnetz erzeugen zu können²⁷⁸. Auch Czeike sagt: „Die Verstadtlichung der Stromproduktion ist in engem Konnex mit der schon damals geplanten Kommunalisierung und Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn zu sehen“²⁷⁹.

Daher beschloss der Gemeinderat im Mai 1899 zum einen, die Genehmigung für eine Anleihe in der Höhe von 30 Millionen Kronen, die für die Errichtung städtischer Elektrizitätswerke dienen sollten, zum anderen wurde auch eine Genehmigung für die Ausschreibung zum Wettbewerb für den Bau erteilt. Schon im Jahr darauf erfolgte die Zustimmung des Gemeinderates zu einem Bauvertrag zur Errichtung eines Bahn- sowie eines Licht- und Kraftwerkes in Simmering mit der *Österreichischen Länderbank* und der *Österreichischen Schuckertwerke AG*²⁸⁰.

Im Hinblick auf die wirtschaftliche Entwicklung der städtischen Stromversorgung ist festzuhalten, dass die städtischen Elektrizitätswerke, die 1902 in Betrieb gingen, sich nun in Konkurrenz zu privaten Gesellschaften befanden (anders als beim Gas, deren Konkurrenz zeitlich beschränkt war). D. h. die Gemeinde Wien hatte das Ziel, so schnell wie möglich zum „ausschließlichen Stromproduzenten in Wien zu werden“²⁸¹.

Solang dies nicht gelungen war, mussten die städtischen Elektrizitätswerke allerdings mit den privaten Gesellschaften um Konsumenten buhlen. Als vorrangige Strategie setzte die Gemeinde hier die Herabsetzung der Stromtarife ein, wodurch auch die privaten Gesellschaften gezwungen waren, ihre Preise zu reduzieren. Endziel war es, „die privaten Gesellschaften niederzuringen“²⁸².

²⁷⁸ Vgl. Kuppe, 1933, 391

²⁷⁹ Czeike, 1981, 249

²⁸⁰ Vgl. Czeike, 1981, 894ff

²⁸¹ Seliger & Ucakar, 1985, 896

²⁸² Kuppe, 1933, 392

Die drei Gesellschaften hielten diesem Konkurrenzkampf einige Zeit lang stand und weigerten sich zunächst, ihre Anlagen der Stadt Wien zu überlassen²⁸³. Schließlich übernahm die Gemeinde Wien im Jahr 1907 dann aber das Werk der *Wiener Elektrizitätsgesellschaft* in der Kaunitzgasse, im Jahr darauf wurde die Stromerzeugungs- und -lieferungsanlagen der *Internationalen Elektrizitätsgesellschaft* in der Engerthsstraße übernommen und 1914 die Anlagen der *Allgemeinen Österreichischen Elektrizitätsgesellschaft*. Damit hatte sich die Kommunalisierung auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft in Wien vollzogen²⁸⁴.

4.3.3 Weitere Kommunalisierungsprojekte unter Lueger

In der vorliegenden Arbeit soll zwar die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen unter Lueger behandelt werden, dennoch sollen hier in aller Kürze weitere Kommunalisierungsprojekte des christlich-sozialen Politikers angeführt werden, um so einen Einblick darüber zu geben, welch großes Anliegen Lueger die Verstadtlichung wesentlicher Versorgungsdienste für die Bevölkerung war und welch großer Anzahl von Projekten sich Lueger in relativ kurzer Zeit (Übernahme des Bürgermeisteramtes am 20. April 1897, gestorben noch während seiner Amtszeit am 10. 3. 1910) verschrieb. In Fußnoten wird auf die entsprechenden Werke hingewiesen, wo im Detail zu den Projekten nachgelesen werden kann.

Relativ gegen Ende seiner Karriere als Bürgermeister nahm Lueger, der damals gesundheitlich bereits sehr angegriffen war, eines seiner größten Projekte in Angriff: den Bau der zweiten Hochquellwasserleitung. Die erste Hochquellwasserleitung war dem immer stärker steigenden Wasserbedarf nicht mehr gewachsen und so initiierte Lueger den Bau der zweiten Hochquellwasserleitung, die erst kurz nach seinem Tod fertig gestellt werden konnte. Sie versorgt heute noch große Teile Wiens²⁸⁵.

²⁸³ Vgl. Czeike, 1981, 248f

²⁸⁴ Vgl. Chaloupek, 1991, 470

²⁸⁵ Vgl. Czeike, 1962, 76f; vgl. dazu auch im Detail auch Spitzer, 1988, 166; Andics, 1984, 275; Soukup, 1953, 63ff; Hawlik, 1995, 149ff und Neumayer, 1910, 187ff

Auch auf dem sozialpolitischen Sektor kam es unter Lueger zu vielerlei Neuerungen. Er förderte das Gesundheitswesen²⁸⁶ (Errichtung mehrerer Spitäler), ließ eine Vielzahl (mehr als hundert) neue Schulen²⁸⁷ bauen, führte mehrere Verbesserungen im Armenwesen²⁸⁸ ein, eröffnete mehrere Brause- und Volksbäder²⁸⁹, eröffnete ein städtisches Arbeitsvermittlungsamt²⁹⁰, kommunalisierte die Leichenbestattung²⁹¹ und das Brauhaus und förderte den Wohnbau²⁹². Schließlich ist auch noch zu erwähnen, dass Lueger ein Verfechter des Wald- und Wiesengürtels²⁹³ in Wien war, da er bereits frühzeitig erkannte, dass Wien großflächige Lungenflügel in Form von Grünflächen braucht.

4.4 Die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen

„Mit der Kommunalisierung der beiden großen Wiener Straßenbahnunternehmen und der Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde Wien am 1. Juli 1903 begann eine neue Epoche des öffentlichen Verkehrs in Wien“²⁹⁴.

4.4.1 Zu den Vorbedingungen

Vor der Kommunalisierung war die Wiener Tramway rechtlich ein Bestandteil der Eisenbahn und unterstand damit dem staatlichen Handelsministerium. Dieses vergab auch die Konzessionen. Im Gemeinderat war jahrzehntelang der liberale Standpunkt vertreten worden, dass auf dem Sektor des öffentlichen Verkehrs – und dies, obwohl sich, wie noch weiter auszuführen sein wird, im Laufe der Zeit sowohl in ökonomischer als auch in arbeitsrechtlicher Hinsicht immer mehr Unzulänglichkeiten einstellten – keine Notwendigkeit bestehe, diese Dienste zu kommunalisieren²⁹⁵.

²⁸⁶ Vgl. Spitzer, 1988, 172; Hawlik, 1995, 141ff

²⁸⁷ Vgl. Soukup, 1953, 73ff; Neumayer, 1910, 389f; Hawlik, 1995, 133ff

²⁸⁸ Vgl. Spitzer, 1988, 172; Hawlik, 1995, 141ff

²⁸⁹ Vgl. Spitzer, 1988, 165; Soukup, 1953, 98f

²⁹⁰ Vgl. Schnee, 1936, 42; Spitzer, 1988, 173; Neumayer, 1910, 311

²⁹¹ Vgl. Czeike, 1962, 73; Hawlik, 1995, 139f

²⁹² Vgl. Hawlik, 1995, 213

²⁹³ Vgl. Spitzer, 1988, 168ff; Soukup, 1953, 89f; Kuppe, 1933, 401 und Hawlik, 1995, 163

²⁹⁴ Wiener Stadtwerke, 1978, 14

²⁹⁵ Vgl. Czeike, 1983, 1

Doch die Wiener wurden immer unzufriedener mit dem öffentlichen Verkehr. Zum einen gab es unter den Verkehrsunternehmungen keine Tarifgemeinschaften und auch keine Umsteigfahrtscheine. Darüber hinaus waren die Anschlüsse zwischen den Linien der einzelnen Gesellschaften nicht koordiniert. Auch das Platzangebot in den Straßenbahnen war viel zu gering und das Überfüllungsverbot war zwar von den Behörden verfügt worden, wurde jedoch nicht überwacht. „Wer fahren mußte, der fuhr, und das waren laut Statistik immerhin 80 Millionen Menschen²⁹⁶ im Jahr“²⁹⁷.

Die nachfolgende Abbildung gibt eine Vorstellung davon, wie viele Menschen die Verkehrsmittel benutzten und mit welcher Frequenz diese fahren mussten um der Masse an Fahrgästen – wenn auch mit Überfüllung – Herr zu werden:

²⁹⁶ Diese Zahl bezieht sich auf das Jahr 1900.

²⁹⁷ Hatzl-Bandel, 1991, 23



Abbildung 13: Pferdestraßenbahnen auf der Ringstraße um 1890²⁹⁸

²⁹⁸ <http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=1878.0>

Bereits 1873 war die *Wiener Tramway-Gesellschaft* aufgrund der Weltwirtschaftskrise in finanzielle Probleme geraten. Der Verkehr sank, die Einnahmen gingen zurück, was in den folgenden Jahren zu einschneidenden Maßnahmen führte. Diese äußerten sich vorwiegend darin, dass der Fahrpreis erhöht wurde, bei Personal- und Materialkosten aber gespart wurde. Sowohl bei der Bevölkerung als auch beim betreffenden Gesellschaftspersonal stieg die Unzufriedenheit²⁹⁹ (vgl. dazu im Detail noch Abschnitt 4.4.5). Die Wiener wollten für ihre „schwer genug verdienten Heller [...] eine pünktlich fahrende Tramway [...]“³⁰⁰. Eine Lösung all dieser Probleme sah Lueger in der Kommunalisierung der Straßenbahn.

4.4.2 Initiative Luegers zur Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen

Dass Lueger gerade die Wiener Straßenbahnen kommunalisieren wollte (und nicht etwa vorrangig die Omnibusse), verwundert nicht, denn die Hauptlast des öffentlichen Verkehrs lag damals bei den Straßenbahnen. Wie bereits im vorangehenden Abschnitt (4.4.1) beschrieben, waren durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens und die wirtschaftlichen Gegebenheiten die Mängel dieses öffentlichen Verkehrsmittels bald nicht mehr zu übersehen. V. a. auf den besonders frequentierten radialen Linien, aber auch auf der Ringstraße hatte der Verkehr im Laufe der Zeit so zugenommen, dass es zu einer Überlastung des gesamten oberirdischen Verkehrs in den wichtigen Straßenzügen gekommen war. Erschwerend kam hinzu, dass die Straßenbahn eine relativ niedrige Reisegeschwindigkeit (10-12 km/h) hatte, wodurch ihr keine Baulanderschließungsfunktion zugestanden wurde. Auch die Wiener Stadtbahn, die 1898 eröffnet worden war, konnte das gestiegene Verkehrs- und Fahrgastaufkommen nicht abfangen, da sie den Anforderungen eines städtischen Massenverkehrsmittels nicht gerecht wurde³⁰¹.

²⁹⁹ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 14

³⁰⁰ Andics, 1984, 193

³⁰¹ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 907

Von Anfang an hatte Lueger daher die Kommunalisierung der Straßenbahn im Sinn. Siemens & Halske, die die Elektrifizierung des vorhandenen Streckennetzes der *Wiener Tramway-Gesellschaft* übernahm, wollte die Wiener Straßenbahnen zwar gerne in Eigenregie übernehmen, „doch am Kommunalisierungsgedanken ließ Lueger nicht rütteln“³⁰².

In einer Rede bei der Gemeinderatssitzung vom 28. Oktober 1898 meinte Lueger zum Tagesordnungspunkt *Die Umwandlung des bestehenden Tramwaynetzes in ein elektrisches Bahnnetz und dessen Ergänzung, so dass dadurch den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen wird*:

„Die Geschichte der Wiener Tramway ist eine Leidensgeschichte zu nennen. Der beste Vertrag, der in dieser Beziehung geschlossen wurde, ist noch der erste, welcher im Jahre 1868 zwischen der Gemeinde und der Gesellschaft Schaeck, Jaquet & Co. abgeschlossen wurde. Doch dieser Vertrag hat im Laufe der Zeit die merkwürdigsten Abänderungen zugunsten der Tramwaygesellschaft erfahren. Das Nachtragsabkommen vom Jahre 1887 ist ein Vertrag, welcher zu den merkwürdigsten gehört, der jemals zwischen der Gemeinde Wien und einer anderen Unternehmung abgeschlossen wurde. Durch diesen Vertrag wurden wertvoll Rechte, welche noch in dem Vertrage vom 7. März enthalten waren, aufgegeben“³⁰³.

Es sollte noch zwei weitere Jahre dauern, dass Lueger im Wiener Gemeinderat den Antrag stellte, das Liniennetz und den Wagenpark der damals bereits gegründeten *Bau- und Betriebsgesellschaft* zu kaufen³⁰⁴. Welchen Weg die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen schlussendlich nahm, welche Hürden dabei zu überwinden waren und welche Änderungen sich sowohl für Fahrgäste als auch Angestellte im Zuge der Kommunalisierung ergaben, soll im nachfolgenden Abschnitt dargelegt werden.

³⁰² Andics, 1984, 269

³⁰³ Rede Dr. Karl Lueger in der Gemeinderatssitzung vom 28. Oktober 1898, angeführt Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 19

³⁰⁴ Vgl. Wiener Stadtwerke, 1978, 13

4.4.3 Die Übernahme der *Wiener Tramway-Gesellschaft (WT)*, der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft (NWT)* und der *Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien (BBG)* zur Gründung der *Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (GWStStB bzw. WStB)*

Im Gegensatz zur Kommunalisierung der Gasversorgung war die Verstadtlisierung der Straßenbahnen relativ kompliziert und ging auch mit zeitlichen Verzögerungen einher. Zunächst befand sich die Gemeinde Wien in einer relativ ungünstigen rechtlichen Situation. Die *Wiener Tramway-Gesellschaft* hatte sich vertraglich das Monopol auf die Führung von Pferdestraßenbahnen in bestimmten Straßenzügen rechtlich gesichert – ein Recht, das sie gegen Entrichtung von Benützungsentgelten an die Gemeinde bis 1925 ausüben konnte. Allerdings bezog sich dieses Monopol nur auf die Pferdestraßenbahnen, im Hinblick auf die Elektrifizierung war die *Wiener Tramway-Gesellschaft* von der Zustimmung der Gemeinde abhängig³⁰⁵.

Die Stellung der Stadt Wien wurde erst durch das Lokalbahngesetz, RGBI.2 aus 1895 vom 31. Dezember 1894 aufgewertet. Dieses Gesetz erforderte die Zustimmung der Gemeinde im Hinblick auf die Führung von Linien in Gemeindestraßen, legte Steuerbegünstigungen für lokale Personenbeförderungen fest und bevorzugte als Konzessionsinhaber Gebietskörperschaften. Darüber hinaus verzichtete der Staat auf sein Heimfalls- und Einlösungsrecht ihnen gegenüber. Dies bedeutete, dass für Konzessionen, die vor 1895 erteilt worden waren (und die der *Wiener Tramway-Gesellschaft* waren ja bereits ab 1865 erteilt worden), Steuerbegünstigungen nur mit Zustimmung der betreffenden Gemeinde erreicht werden konnten³⁰⁶.

Eng verstrickt mit der Kommunalisierung der Straßenbahn war auch deren Elektrifizierung. Unter der liberalen Stadtverwaltung vor Luegers Amtsantritt hatte man sich – allerdings später als in anderen Großstädten – bereits für die Elektrifizierung entschlossen. In der Übergangsphase zur christlich-sozialen

³⁰⁵ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 901

³⁰⁶ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 901

Mehrheit im Gemeinderat (Wien wurde damals vom landesfürstlichen Regierungskommissär Friebeis verwaltet) wurden dann die ersten konkreten Schritte in Richtung Elektrifizierung unternommen. Bereits 1895 war ein Wettbewerb für ein „Programm für die Herstellung eines Bahnnetzes mit elektrischem Betrieb im Gemeindegebiet von Wien“ ausgeschrieben worden. Im Programm war vorgesehen, dass die Gemeinde Wien sich selbst um die Konzession zu Bau- und Führung der Bahnen bewerben würde. Insgesamt wurden Ende 1895 elf Projekte eingereicht, wobei fünf den Anforderungen entsprachen. Darunter befanden sich auch die Projekte der *Wiener Tramway-Gesellschaft* und das der *Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft* im Zusammenwirken von *Anglobank* und der Firma *Siemens & Halske*. Letztgenannte Firma hatte mehrere Patente für elektrische Straßenbahnen inne und war auch wesentlich am Aufschwung der Elektroindustrie in der Monarchie beteiligt. Schlussendlich wurde 1896 die erste versuchsweise Umstellung der Straßenbahnen auf elektrischen Betrieb der *Wiener Tramway-Gesellschaft* genehmigt. Diese Genehmigung wurde vom landesfürstlichen Kommissionär für einen Probetrieb auf der sog. Transversallinie (diese machte 10 Prozent des gesamten Netztes aus) erteilt³⁰⁷.

Im August 1897 kam es zu einem weiteren wichtigen Schritt in der Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen. Die Firma *Siemens & Halske* richtete ein Angebot an die amtierende neue Mehrheit im Gemeinderat. Sie schlug vor, den bestehenden Vertrag der *Wiener Tramway-Gesellschaft* aufzulösen, wenn die Gemeinde Wien einwilligen würde, dass es zu einem Vertrag zwischen der Stadt Wien und „einer von der Firma Siemens zu bildenden Gesellschaft über den Umbau des bestehenden Netzes auf elektrischen Betrieb und dem Bau von zusätzlichen Linien“ kommen würde³⁰⁸. Im Gemeinderat wurde lange über den Vorschlag debattiert³⁰⁹. Am 3. November 1898 wurde eine Gemeinderatssitzung abgehalten, in der Bürgermeister Lueger die sich lange hinziehenden Beratungen in Bezug auf die Umwandlung des bestehenden Tramway-Netzes mit folgenden Worten schloss: „Ich habe in mir die Überzeugung, daß der Vertrag, den ich Ihnen vorgelegt habe, ein solcher ist, wie er vielleicht von keinem ande-

³⁰⁷ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 902

³⁰⁸ Seliger & Ucakar, 1985, 902

³⁰⁹ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 902

ren zustande gebracht werden konnte. Ich bin überzeugt, daß er im Interesse der Gemeinde Wien gelegen ist, ich bin überzeugt, daß er die Interessen der Bevölkerung wahrt und daher bitte ich Sie, meine sehr geehrten Herren, nehmen Sie den Vertrag an“³¹⁰.

Schlussendlich kam es dann zum Abschluss mit *Siemens & Halske*. D. h. die *Wiener Tramway-Gesellschaft* wurde liquidiert und die so genannte *Bau- und Betriebsgesellschaft*, die von *Siemens & Halske* gegründet werden sollte, würde den Umbau sowie den Ausbau der Straßenbahnen vornehmen. Gleichzeitig würde sich die Gemeinde Wien um die staatliche Konzession für die elektrischen Straßenbahnen bewerben. Im Jahr 1899 wurde die *Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen (BBG)* ins Leben gerufen³¹¹.

Das Verhältnis zwischen der *Bau- und Betriebsgesellschaft* und der Gemeinde Wien war jedoch bald sehr belastet. Darüber hinaus ergaben sich immer wieder Gegensätze zwischen den Bedürfnissen der Allgemeinheit und den geschäftlichen Interessen der privaten Gesellschaft. Durch die immer häufiger werdenden Spannungen zwischen den Vertragspartnern einerseits und einer relativ ungünstigen Ertragslage der Gesellschaft andererseits kam es schließlich zum Angebot an die Gemeinde, Ausbau und Betrieb der Straßenbahnen auf eigene Rechnung zu übernehmen³¹².

All diese Zustände machten die Verstadtlichung der Straßenbahnen immer dringender³¹³. Die Übernahme des vorhandenen Netzes inklusive Ausrüstung kostete die Gemeinde 62 Millionen Kronen. Allerdings verlangte *Siemens & Halske* die Zusicherung des weiteren Ausbaus des Netzes und Ausrüstung der Straßenbahnen. Am 27. Dezember 1901 folgte sodann der Gemeinderatsbeschluss über die Verstadtlichung des Straßenbahnnetzes der *Bau- und Betriebsgesellschaft* ab 1. Jänner 1902. Darüber hinaus wurde auch die Aufnahme einer Anleihe zur Finanzierung derselben beschlossen. Als Geburtstag gilt der 4. April 1902, als das Unternehmen *Gemeinde Wien – städtische Straßenbah-*

³¹⁰ Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 20

³¹¹ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 902

³¹² Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 906

³¹³ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 21

nen in das Handelsregister eingetragen wurde. Der kommunale Betrieb wurde allerdings noch bis zum 30. Juni 1903 im Auftrag der Gemeinde Wien von der Firma *Siemens & Halske* geführt. Bis 31. Dezember 1903 war der Firma auch der weitere Ausbau des vorgesehenen Netzes übertragen worden³¹⁴. „Nachdem am 5. August 1902 auch das Straßenbahnnetz der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft erworben worden war, ebenfalls ab 1. Juli 1903 von der Gemeinde selbst betrieben, befand sich nach sechs Jahren christlichsozialer Vorherrschaft das wichtigste städtische Personenbeförderungsmittel bis auf einige weniger bedeutsame Linien in kommunaler Hand“³¹⁵.

Zur weiteren Verstädtlichung der damaligen Verkehrsunternehmen erwarb die Gemeinde Wien am 1. Juli 1904 schließlich von der *Bahn-, Bau- und Betriebsunternehmung Ritschl & Co.* die im Jahr 1898 erbaute elektrische Bahn Vorgartenstraße-Kagran. Damit waren nur mehr noch drei Lokalunternehmen in Privatbesitz:

- die *Dampftramway-Gesellschaft* (vormals *Dampftramway Krauss & Comp.*). Die wichtigsten Linien führten von der Augartenstraße nach Stammersdorf, von Floridsdorf nach Kagran, von Kagran nach Groß-Enzersdorf und von Hietzing nach Mödling und Ober St. Veit.
- die Dampfstraßenbahn Guntramsdorf der AG der Wiener Lokalbahnen.
- die Zahnradbahn auf den Kahlenberg.

Von wirklicher Bedeutung für den Nahverkehr war allerdings nur die *Dampftramway-Gesellschaft*. Diese wurde im Jahr 1907 ebenfalls ins Eigentum der Gemeinde Wien übernommen³¹⁶.

³¹⁴ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 20ff

³¹⁵ Seliger & Ucakar, 1985, 906

³¹⁶ Vgl. Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe, 1953, 22

4.4.4 Kosten und Gewinne

Auf kostentechnischer Seite ist zu erwähnen, dass für den Erwerb und den Ausbau der Straßenbahnen beträchtliche Mittel aufzuwenden waren. Insgesamt mussten bis zum 1913 für die Kommunalisierung der Straßenbahnen 180 Millionen Kronen von der Gemeinde ausgegeben werden³¹⁷. Da die Kosten somit enorm waren und auch ein Karl Lueger trotz des Zieles, zum Wohl des Volkes zu arbeiten, versuchen musste, kostendeckend, noch besser jedoch gewinnbringend zu wirtschaften, hatte dies sowohl für die Bevölkerung als auch für das Personal Auswirkungen (zu den Auswirkungen für das Personal vgl. nachfolgenden Abschnitt).

Anstatt also, wie von der Bevölkerung ursprünglich erhofft worden war, die Straßenbahntarife zu senken, wurden die Tarife mit der Übernahme des Betriebes durch die Gemeinde per 1. Juli 1903 erhöht (als die Straßenbahn per 1. Jänner 1902 in städtisches Eigentum übergegangen war, jedoch noch von der Firma *Siemens & Halske* betrieben worden war, waren sogar teilweise Tarifierduktionen durchgeführt worden)³¹⁸.

Luegers Haltung bei sämtlichen kommunalisierten Betrieben, so auch bei den Straßenbahnen, war also „durchaus gewinnorientiert“³¹⁹. Lueger hatte erkannt, dass die Elektrifizierung der Straßenbahn zu nachhaltigen Frequenz- und Gewinnsteigerungen geführt hatte. Dies zeigt sich z. B. an der heutigen Linie 46. Im Jahr 1901 erfolgten gegenüber dem Pferdebahnenbetrieb z. B. ein Wagenkilometerzuwachs von 43%, ein Fahrscheinverkaufszuwachs von 24% und eine Einnahmensteigerung von 23%. „So sehr er [Lueger,; Anm. d. Verfass.] während der Jahre der Opposition die Tarife der Wiener Tramway bekämpft hatte, versuchte er nun selbst, aus dem Straßenbahnbetrieb möglichst hohen Gewinn zu schöpfen und ließ sich dabei von keiner öffentlichen Kritik beeinflussen. Bereits 1898 hatte er einer Verteuerung der Fahrpreise seine Zustimmung gegeben, und später, als Siemens & Halske den Vorschlag unterbreitete, Unterpflas-

³¹⁷ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 47f

³¹⁸ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 819

³¹⁹ Czeike, 1983, 6

terbahnen durch die Innere Stadt ins Auge zu fassen – man dachte an eine Betriebsaufnahme zwischen 1914 und 1920 - , war es Luegers größte Sorge, für diesen Fall der Gemeinde das nötige Mitspracherecht, vor allem aber die Hälfte des vorgesehenen Fahrpreiszuschlags - `nicht weniger als 10 h pro Fahrgast´ - zu sichern³²⁰.

Czeike merkt in diesem Zusammenhang allerdings an, dass man es Lueger nicht verdenken dürfe, dass er dem finanziellen Vorteil, den die Gemeinde aus den Straßenbahnen ziehen konnte, so viel Augenmerk schenkte, da für die Kommunalisierung des E-Werkes und der Straßenbahn und auch deren Elektrifizierung relativ hohe Anleihen aufgenommen werden hatten müssen. Dasselbe galt für den Bau der zweiten Wiener Hochquellwasserleitung³²¹.

Dennoch muss festgehalten werden, dass von den kommunalisierten Betrieben, Gas-Werk, E-Werk, Straßenbahnen, die Gemeinde aus dem Betrieb der Straßenbahnen den geringsten Ertrag zog³²². Im Konkreten leisteten die Straßenbahnen zwischen 1903 und 1913 in Summe 25,4 Millionen Kronen Gewinnabfuhr, was in etwa 20% der von allen drei Betrieben (Gas, Strom, Straßenbahnen) zusammen insgesamt erwirtschafteten Gewinne ausmachte. Seliger und Ucakar weisen darauf hin, dass diese vergleichsweise niedrigen Erträge der Straßenbahn zum einen mit höheren Investitionen und zum zweiten mit einem personalintensiveren Betrieb zusammenhängen³²³. Inwieweit Personalpolitik eine Rolle gespielt hat, wird im nachfolgenden Abschnitt dargestellt.

4.4.5 Personalpolitik

Die Beziehung zwischen dem Straßenbahnpersonal und Lueger hatte bereits Jahrzehnte vor der Kommunalisierung der Straßenbahnen begonnen. Da die Wiener Straßenbahnen, deren Betrieb zu Beginn noch ausschließlich von der *Wiener Tramway-Gesellschaft* geführt wurde, den Straßenbahnbetrieb unter gewinnorientierten Gesichtspunkten betrachteten, war das Los des Personals

³²⁰ Czeike, 1983, 7

³²¹ Vgl. Czeike, 1983, 7

³²² Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 816

³²³ Vgl. Seliger & Ucakar, 1985, 907

ein sehr trauriges. So berichtet Brandstätter u.a. davon, dass die „Rossknödel-Schupfer“, die damals abfällige Bezeichnung für die Wiener Pferdetramwayfahrer, für einen Hungerlohn von sechs bis neun Gulden wöchentlich arbeiten mussten³²⁴.

Mehrere Autoren führen darüber hinaus eine Reihe von den Schikanen an, denen die „weißen Sklaven Wiens“, so die damalige Presse, ausgesetzt waren. Kondukteure, Kutscher und Straßenbahner waren extrem schlecht entlohnt und vorwiegend auf Trinkgelder der Fahrgäste angewiesen. Ihr Arbeitstag dauerte nicht selten bis zu 19 Stunden. Wenn Wagen beschädigt waren, mussten sie diese Beschädigungen selbst bezahlen, hatten Züge Verspätungen³²⁵, musste Strafarbeit dafür geleistet werden. Oft bestand diese darin, am einzigen dienstfreien Tag ohne Entlohnung Dienst zu verrichten. Darüber hinaus kamen auch immer wieder willkürliche Entlassungen vor³²⁶.

Von weiteren Schikanen berichten Krobot, Slezak und Sternhart. So verlangte z. B. die *Wiener Tramway-Gesellschaft* vom Waggonführer, aber auch vom Kondukteur, eine Kaution von 30 Gulden und die strenge Einhaltung der Dienstvorschriften. Darüber hinaus war auch festgelegt, wer z. B. beim Umspannen welches Ende der Stange zu tragen hatte. Urlaub gab es nur unbezahlt, darüber hinaus konnte kein Urlaub an Sonn- und Feiertagen genommen werden. Freifahrten konnten nur in Uniform in Anspruch genommen werden und dann auch nur stehend beim Kutscher³²⁷.

Ende März 1889 ließ sich die *Wiener Tramway-Gesellschaft* noch eine neue Schikane einfallen und kontrollierte die Fahrzeiten auf den einzelnen Teilstrecken. Wie bereits erwähnt wurden geringste Unregelmäßigkeiten mit Straftou-

³²⁴ Vgl. Brandstätter, 1986, 344

³²⁵ Dass die Einhaltung der Fahrzeiten ein wichtiges Anliegen der Betreibergesellschaft war, zeigt sich bereits im Antrag der Firma *C. Schaeck – Jaquet & Comp.* aus dem Jahr 1864. Dort wird unter dem Buchstaben E zur Fahrgeschwindigkeit und Fahrordnung festgehalten: „Fahrordnung. Je nach der Frequenz der befahrenen Linie gehen von dem Aufstellungsorte die Wagen in Intervallen von 5, 10 und 15 Minuten ab. *Die Abfahrtszeiten werden genau und rücksichtslos eingehalten, ob überhaupt und wie viele Passagiere sind.* Ebenso wird durch die genau eingehaltene Fahrgeschwindigkeit für eine bestimmte Strecke der Verkehr reguliert [sic]“ (Schaeck-Jaquet & Comp., 1864, 11; meine Hervorhebung)

³²⁶ Vgl. Spitzer, 1988, 157; Marincig, 2005, 11

³²⁷ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 24

ren geahndet. Dies wurde den Kutschern schlussendlich zu viel und sie traten am 4. April in den Streik³²⁸. Dazu hält Grobauer fest: „Denn es gab eine Grenze, wo selbst die `weißen Sklaven` eher mit Weib und Kindern das tägliche Brot aufs Spiel setzten, als sich weiter unter eine menschenunwürdige Dienstordnung zu beugen“³²⁹. In diesem Streik wurde von den Tramwaykutschern die Aufhebung der Fahrzeugkontrollen auf Teilstrecken gefordert, des Weiteren sollten die mit diesen Kontrollen im Zusammenhang verhängten Strafen erlassen werden, das Schadenersatzsystem sollte abgeschafft werden, die Mittagspausen auf eine Stunde verlängert (zuvor betrug sie eine halbe Stunde), die Arbeitszeit auf zwölf Stunden begrenzt und der Lohn auf etwa 50% erhöht werden. Unterstützt wurden diese Forderungen von der Bevölkerung, die Behörde allerdings stellte sich auf die Seite der Tramway-Gesellschaft³³⁰.

Zwei Männer, die die Seite der Tramwaykutscher vertraten, waren Rudolf Aichhorn, ein Klosterneuburger Chorberr und Pfarrer, und Viktor Adler. Aichhorn machte bereits im Jahr 1885 mit seinem Aufsatz „Die weißen Sklaven der Wiener Tramway-Gesellschaft“ auf die überaus schlechten Bedingungen für die Tramwayangestellten aufmerksam³³¹. Viktor Adler trat am 26. April 1889 in der *Gleichheit*, einer Vorläuferin der Arbeiterzeitung, offen für die Rechte der Tramwaykutscher ein. Die Polizei beschlagnahmte diese Nummer der *Gleichheit* allerdings, klagte Viktor Adler an (es wurde behauptet, Adler wollte den gewaltsamen Umsturz der bestehenden Gesellschaftsordnung herbeiführen) und Adler wurde zu vier Monaten strengem Arrest verurteilt³³².

Lueger, der damals als Rechtsanwalt die Straßenbahner vor Gericht gegenüber dem Unternehmen vertrat³³³, stellte am 24. 4. 1889 eine Interpellation:

„Seit Jahren schon sind über die Art und Weise, für die Wiener Tramwaygesellschaft die Arbeitskraft der bei ihr Bediensteten ausbeutet, berechnete Klagen laut geworden, ohne daß irgendein Organ der staatli-

³²⁸ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 25

³²⁹ Grobauer, 1965, 52

³³⁰ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 25

³³¹ Vgl. Czeike, 1983, 2

³³² Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 25; Brandstätter, 1986, 344

³³³ Vgl. Spitzer, 1988, 157

chen Gewalt, sei es ein Minister, sei es ein Statthalter, sei es ein Polizeipräsident oder wer immer sich für verpflichtet gehalten hätte, dagegen einzuschreiten und das Los der Unglücklichen zu erleichtern. Als nun die Tramwaykutscher zum letzten Mittel, zum Streik griffen, um ihre ebenso gerechten als billigen Wünsche durchzusetzen, standen zwar die Sympathien aller rechtlich denkenden Menschen auf ihrer Seite, aber irgendeine Hilfe von den politischen Behörden wurden ihnen nicht zuteil. Dagegen wurde sofort die gesamte staatliche Gewalt an Polizei und schließlich auch an Militär aufgeboden, um die Herren Machthaber der Wiener Tramway-Gesellschaft, die Herren Reitzes und Genossen, zu schützen. Angesichts des Umstandes, daß diese Erscheinung eine traurige und beschämende ist, angesichts des Umstandes, das nunmehr durch infame Lügen der freche Versuch gemacht wird, die Schuld an den bedauerlichen Exzessen der letzten Tage von den Schultern jener, welche allein hierfür verantwortlich zu machen sind, auf die Schultern anderer, insbesondere aber der christlich gesinnten Parteien zu schieben, stelle ich folgende Frage: Ist der Bürgermeister geneigt, bei I. Maj. dem Kaiser durch eine wahrheitsgetreue Darstellung des Sachverhaltes den Schutz der unterdrückten christlichen Bevölkerung gegen ihre Unterdrücker und Ausbeuter zu erbitten?“³³⁴.

Kralik, der Verfasser des Artikels gibt an, dass Bürgermeister Uhl eine verneinende Antwort gegeben habe³³⁵. Am 3. August 1889 bestellten die Tramwaybediensteten Lueger dann zu ihrem Vertreter. Dazu hielt Lueger fest: „Meine Wahl bedeutet nicht den Streik sondern das Anrufen des Gesetzes, das Betreten gesetzlicher Wege“³³⁶.

Aufgrund des Drucks der öffentlichen Meinung mussten schließlich die ärgsten Schikanen aufgehoben und die Arbeitszeit auf 12 Stunden pro Tag verkürzt werden³³⁷.

³³⁴ Interpellation von Dr. Karl Lueger am 24. 4. 1889, angeführt in Kralik, 1923, 35f.

³³⁵ Vgl. Kralik, 1923, 36

³³⁶ Aussage Luegers, angeführt in Kralik, 1923, 76

³³⁷ Vgl. Czeike, 1983, 2

Vor dem Hintergrund des bisher Gesagten überrascht Luegers Verhalten den Angestellten der Straßenbahnen gegenüber im Zuge der Kommunalisierung umso mehr. Zunächst machte Lueger von sich reden, als er für die Straßenbahnen 1903 eine neue Arbeitsordnung einführte, in der vorgesehen war, dass jeder Bedienstete dem Bürgermeister sein Ehrenwort geben musste, nicht Alldeutscher oder Sozialdemokrat zu werden³³⁸. Lueger verlangte von jenen Leuten, die im Dienst der Stadt Wien stehen, „dass sie kaisertreue und treue, gute Wiener sind“³³⁹.

Auch gab es Enttäuschungen hinsichtlich der Verbesserungen für das Personal nach der Kommunalisierung durch Lueger. Dazu schreibt Czeike u. a. Folgendes: „Wenn sich allerdings die Bediensteten erhofft hatten, die gewinnbringende Führung des Betriebes durch die Gemeinde Wien würde zu einer sofortigen und fühlbaren Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen führen, so wurden sie in dieser Hoffnung bitter enttäuscht“³⁴⁰. Und auch Krobot, Slezak und Sternhart führen, dass aus der Sicht der „betroffenen Zeitgenossen“ (gemeint dürften hier Fahrgäste als auch das Personal sein) das städtische Unternehmen ein weniger rosiges Bild geboten habe. Die Autoren weisen darauf hin, dass damals, als der Gemeinderat im Jahr 1898 über die Rolle der Gemeinde Wien bei der Errichtung der Bau- und Betriebsgesellschaft diskutiert hatte, Lueger es nicht versäumt habe, auf „den reichen, der Gemeinde zufließenden Einnahmeteil hinzuweisen [...]“³⁴¹. Auch vor dem Trinkgeldunwesen seien die Augen der Gemein-

³³⁸ Erwartungsgemäß wird von Luegeranhängern ein deutlich rosigeres Bild gezeichnet, als es dies von distanzierten Historikern getan wird. So berichtet z. B. Soukup in seiner Lueger-Biographie *Lueger und sein Wien – ein Volksbuch um den großen Bürgermeister Wiens* folgendes: „Dabei war die Straßenbahn Luegers erstaunlich billig. Für eine Fahrt an Werktagen, die vor ½8 Uhr früh angetreten wurde, zahlte man ohne Rücksicht auf die Länge der Strecke einen Einheitspreis von zehn Hellern. Ähnlich wurde für jede vor 12 Uhr mittags an Sonn- und Feiertagen angetretene Fahrt, auch wenn sie über fünf Zonen ging, der einheitliche Preis von bloß 20 Hellern festgesetzt. Für das Personal, dessen Lebensstandard Dr. Lueger besonders am Herzen lag, wurde eine Reihe wichtiger Verbesserungen durchgeführt. So wurden Lohnerhöhungen, Wohnungsbeiträge, Fahrzulagen und eine Reihe anderer Zuwendungen an die Angestellten mit einem jährlichen Aufwand von mehr als einer Million Kronen, darunter auch eine wesentliche Aufbesserung der Pensionsbezüge beschlossen. Hand in Hand damit ging die Veröffentlichung einer einheitlichen Dienstordnung für das ganze Personal, das die Gemeinde nahezu vollzählig unter Anrechnung der bisher bei den verschiedenen Unternehmungen zugebrachten Dienstzeit übernommen hatte“ (Soukup, 1953, 54f).

³³⁹ Lueger, 1903, angeführt in Spitzer, 1988, 171

³⁴⁰ Czeike, 1983, 7

³⁴¹ Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 46

deverantwortlichen verschlossen geblieben. „Das Personal [...], das seine Erfolge in den Streiks von 1889 und 1897 zum Großteil der massiven Unterstützung durch Gemeindefunktionäre zu danken hatte, fühlte sich nun, da die Gemeinde zu seinem Brotherrn aufgestiegen war, von Lueger verraten“³⁴².

Im Jahr 1905 wurden die Unmutsäußerungen immer lauter. Es wurden Dienstzeitverkürzungen von zwölf auf zehn Stunden gefordert, Lohnzulagen statt Trinkgeld in der Höhe von einer Krone täglich, ein rascheres Definitivum und nach 25 Dienstjahren 100% Pension. Da sich ein Generalstreik anbahnte, befahl der Magistratsdirektor Dr. Richard Weiskirchner gegenüber jeglichen Streiks strengstens durchzugreifen. Die Straßenbahner wurden dermaßen eingeschüchtert, dass sie sich zu einem Streik nicht mehr entschließen konnten³⁴³.

Da den Verantwortlichen bewusst war, dass sie die Forderungen nicht für immer ignorieren konnten, wurde am 16. 2. 1906 eine Neuregelung der Dienst-, Lohn- und Pensionsverhältnisse beschlossen. Diese wurden in den Folgejahren noch weiter ausgebaut. Die zwölf Stunden Fahrdienst wurden auf 9,5 Stunden (ohne die 1 - 1,5 Stunden lange dauernde Mittagspause reduziert). Nach je sechs Arbeitstagen wurde darüber hinaus ein ganzer bezahlter Ruhetag gewährt. So stiegen die Jahreslohnkosten von 9 Millionen Kronen im Jahr 1903 auf 22,3 Millionen Kronen im Jahr 1912³⁴⁴.

In Summe musste das Wiener Straßenbahnpersonal also auch noch lange nach der Kommunalisierung durch Lueger um seine Rechte kämpfen.

4.5 Die Entwicklung der Wiener Straßenbahn nach dem Tod Luegers 1910

Im Jahr 1909 wurde Lueger das siebte Mal zum Bürgermeister Wiens gewählt³⁴⁵. Luegers Gesundheit war damals allerdings schon schwer angeschla-

³⁴² Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 46

³⁴³ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 47

³⁴⁴ Vgl. Krobot, Slezak & Sternhart, 1972, 47

³⁴⁵ Vgl. Skalnik, 1954, 159

gen. 1902 war bereits ein schweres Nierenleiden festgestellt worden. 1906 eine Zuckerkrankheit. Zu Beginn des Jahres 1910 setzte ein mehrere Wochen dauernder Kampf gegen den Tod ein. Am 10. März 1910 erlag Lueger diesem Kampf³⁴⁶.

Im Bezug auf die Entwicklung der Wiener Städtischen Straßenbahnen ist festzuhalten, dass sich, wie Abschnitt 3.5 und 3.6 gezeigt haben, das Straßennetz auch nach Luegers Tod weiter ausgedehnt hat und die Fahrgastzahlen stiegen. Die wesentlichen Arbeiten im Bezug auf die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahnen waren jedoch bereits bis zum Jahr 1907 (Kommunalisierung der Dampftramway) abgeschlossen.

Parteipolitisch hinterließ Lueger allerdings eine große Lücke, die seine Nachfolger nicht auszufüllen im Stande waren³⁴⁷. So kam es nach Luegers Tod zu einem rasch fortschreitenden Verfall der christlich-sozialen Partei³⁴⁸. Bei den Reichsratswahlen im Jahr 1911 blieben die Christlich-Sozialen stimmenmäßig in der Minderheit³⁴⁹.

Auch Dr. Josef Neumayer, Luegers Nachfolger, konnte die Lücke, die der charismatische Politiker hinterlassen hatte, nicht schließen. Er war der schwierigen Position der Partei in keiner Weise gewachsen und trat schon zwei Jahre später zurück. Auf ihn folgte der bereits erwähnte Wiener Magistratsdirektor und Handelsminister Dr. Richard Weiskirchner, den Lueger sich ohnehin als Bürgermeister gewünscht hatte³⁵⁰.

Seliger und Ucakar führen den Verfall der Partei allerdings nicht nur darauf zurück, dass das wichtigste Zugpferd, Karl Lueger, nicht mehr unter ihnen weilte, sondern auch darauf, dass es den Christlich-Sozialen nicht gelungen sei, „die in ihr vereinigten Interessen besser zu integrieren“³⁵¹.

³⁴⁶ Vgl. Skalnik, 1954, 159ff

³⁴⁷ Vgl. Czeike, 1981, 251

³⁴⁸ Vgl. Czeike, 1962, 7

³⁴⁹ Vgl. Czeike, 1981, 252

³⁵⁰ Vgl. Reichhold, 1989, 134

³⁵¹ Seliger & Ucakar, 1985, 723

Mit dem Tod Luegers ist damit eine von großen Veränderungen geprägte Ära für Wien zu Ende gegangen. Czeike fasst die Verdienste Luegers und der Christlich-Sozialen wie folgt zusammen: „So konnte gestützt auf eine solide Majorität, rund ein viertel Jahrhundert ein christlich-soziales Wirtschafts- und Sozialprogramm verfolgt werden, das aus der Geschichte der städtischen Verwaltung nicht mehr wegzudenken ist. Unlösbar ist mit dieser Verwaltungsära die starke Persönlichkeit des Bürgermeisters Dr. Karl Lueger verbunden“³⁵². An anderer Stelle meint Czeike, „die Kommunalisierung der Versorgungsbetriebe muss [...] als das entscheidende Verdienst der von Lueger geleiteten Verwaltung angesehen werden“³⁵³. Und schließlich: „Was Lueger kommunalpolitisch hinterlassen hat, kann sich sehen lassen. Noch heute profitieren wir von seinen diesbezüglichen Leistungen“³⁵⁴.

³⁵² Czeike, 1962, 12

³⁵³ Czeike, 1974b, 56

³⁵⁴ Hawlik, 1995, 209

5 Conclusio

Wie die vorliegende Arbeit gezeigt hat, geht der Wiener Straßenbahn, wie wir sie heute kennen, eine beinahe 150-jährige Geschichte voraus. Die Anfänge der Wiener Pferdetrampway waren v. a. vom gewinnorientierten Denken der *Wiener Tramway-Gesellschaft* geprägt, sehr zum Leidwesen der Wiener Bevölkerung, aber auch der Angestellten dieses Unternehmens. Auch die *Neue Wiener Tramway-Gesellschaft*, die im Jahr 1868 gegründet wurde, war ein privates Unternehmen und war ebenfalls nur auf Gewinnmaximierung ausgerichtet. Die Interessen der Öffentlichkeit – der Betrieb von komfortablen, regelmäßigen, pünktlichen und v. a. finanzierbaren öffentlichen Verkehrsmitteln - standen dabei nicht im Vordergrund.

Eine Wende kündigte sich hier mit der Person Dr. Karl Luegers an. Noch bevor er Bürgermeister Wiens wurde, setzte er sich für die Rechte der schwer benachteiligten Angestellten der Straßenbahnen ein und in seiner Antrittsrede zum Bürgermeister Wiens kündigte er große Veränderungen, allen voran die Kommunalisierung der Wiener Straßenbahn an. Diesem Versprechen blieb Lueger auch treu. Als die Straßenbahnen dann jedoch 1903 in den Besitz der Gemeinde Wien übergingen, erlebten sowohl die Bevölkerung als auch die Angestellten eine herbe Enttäuschung. Zum einen wurden die Fahrpreise angehoben, zum anderen mussten die Straßenbahner weiterhin um ihre Arbeitsrechte hinsichtlich ihrer Dienstverhältnisse kämpfen. Nach längerem Tauziehen gelang es diesen allerdings doch, ihre wesentlichsten Ansprüche durchzusetzen.

Dennoch müssen die Errungenschaften Luegers entsprechende Anerkennung finden. Denn: „Die Kommunalisierung dieser wichtigen Versorgungs- und Dienstleistungsunternehmungen war zweifellos eine historische Notwendigkeit. Nicht Ideologie, sondern reines Zweckmäßigkeitsdenken hatte den christlich-sozialen Bürgermeister dabei bestimmt. Privatwirtschaft und Privatinitiative hatte bei der Einführung und Durchsetzung neuer Technologien auf dem Verkehrs- und Energiesektor zweifellos große Leistungen erbracht, ihre historische Funktion war jedoch erfüllt. Das Funktionieren des öffentlichen Verkehrs und der Energieversorgung war eine so unerlässliche Voraussetzung für das Leben aller

geworden, die Aufgaben dieser Unternehmen waren so umfassend und verantwortungsvoll, die Verpflichtungen für die Zukunft so groß geworden, daß die Übernahme dieser Einrichtungen in das Eigentum, in die Verantwortung und die Kontrolle der Allgemeinheit der einzige sinnvolle Weg war. Kein privates Unternehmen wäre damals – und daran hat sich bis heute nichts geändert – in der Lage gewesen, die Versorgungspflicht mit einem ausreichenden Verkehrsangebot für alle Teile dieser Stadt unter vertretbaren Tarifbedingungen zu übernehmen. Diese Pflicht beinhaltet nämlich auch die Hintanstellung betriebswirtschaftlicher Interessen hinter Interessen der Allgemeinheit und der gesamten Wirtschaft. Kein privates Verkehrsunternehmen wäre unter diesen Voraussetzungen bereit und imstande gewesen, die gewaltigen und mit großen Belastungen für den Betrieb verbundenen Investitionen und Aufbauleistungen, die im Laufe des 20. Jahrhunderts notwendig wurden, von sich aus vorzunehmen³⁵⁵. Was Lueger darüber hinaus anzuerkennen ist, ist, dass seine „eigentliche Genialität als Kommunalpolitiker [...] darin [bestand], daß er die Probleme einer modernen Großstadt rechtzeitig erkannt und ihrer Lösung vorgearbeitet hat [...]: mit ihm beginnt eine neue Ära der Kommunalpolitik, die ihren vielfältigen sozialen Bezug in der Befriedigung der Bedürfnisse einer großstädtischen Bevölkerung hat“³⁵⁶.

³⁵⁵ Wiener Stadtwerke, 1978, 14

³⁵⁶ Reichhold, 1989, 30

6 Literaturverzeichnis

Andics, H. (1984). Luegerzeit. Das schwarze Wien bis 1918. Wien, München: Jugend und Volk

Bauer, G.; Linert, S.; Losos, L. & Mahel, I. (1995). Straßenbahnen in der Tschechischen und Slowakischen Republik. Von der Pferdebahn zum Tatrawagen. Dresden: Verlag für Verkehrsliteratur Dr. Bauer

Boyer, J. W. (1981). Political Radicalism in Late Imperial Vienna. Chicago and London: The University of Chicago Press

Brandstätter, C. (1986). Stadtchronik. Wien: Christian Brandstätter Verlag & Edition

Bruckmüller, E. (2004). Österreichisches Lexikon R-Z (Band 3). Wien: Österreichischer Bundesverlag

Chaloupek, G. (1991). Wien. Wirtschaftsgeschichte 1740-1938. In: Geschichte der Stadt Wien, Band IV und V. Wien: Jugend und Volk Verlagsges.

Coffey, A. & Kuchwalek, H. (1992). Grünes Licht für die Straßenbahn. Renaissance eines umweltfreundlichen Verkehrsmittels. Wien: Verlag für Gesellschaftskritik

Csendes, P. (1990). Geschichte Wiens. Wien: Verlag für Geschichte und Politik

Czeike, F. & Groner, R. (1965). Wien wie es war. Wien: Verlag Fritz Molden

Czeike, F. (1962). Liberale, Christlichsoziale und Sozialdemokratische Kommunalpolitik (1861-1934), dargestellt am Beispiel der Gemeinde Wien. Wien: Verlag für Geschichte und Politik

Czeike, F. (1974a). Das große Groner-Wien-Lexikon. Wien: Verlag Fritz Molden

Czeike, F. (1974b). Wien und seine Bürgermeister. 7 Jh. Wiener Stadtgeschichte. Wien: Jugend und Volk

Czeike, F. (1981). Geschichte der Stadt Wien. Wien: Verlag Fritz Molden

Czeike, F. (2004). Historisches Lexikon Wien. Band 4. Wien: Kremayr & Scheriau

Czeike, F. (2004). Historisches Lexikon Wien. Band 5. Wien: Kremayr & Scheriau

Czeike, F. (Hrsg.) (1991). Geschichte der Stadt Wien, Band IV und V. Wien: Jugend und Volk Verlagsges. Herausgegeben im Auftrag des Vereines für Geschichte der Stadt Wien von Felix Czeike

Czeike, F. (1983). 100 Jahre elektrische Tramway in Österreich. 80 Jahre Wiener Städtische Straßenbahn. Festschrift. Wien. Gedruckt mit Unterstützung der DOROTHEUM Auktions-, Versatz- und Bank-Gesellschaft m. b. H. und der Wiener Verkehrsbetriebe

Faber, E. & Jankowsky, H. (2008). Linien, die verbinden. Mit Straßenbahn und Bus durch Wien. Erfurt: Sutton Verlag

Grobauer, F. J. (1965). Fahr'n ma, euer Gnad'n! Vom Kobelwagen zum Straßenkreuzer. Wien: erschienen im Selbstverlag

Gröger, R. H. (2011). Schienen für die Ewigkeit. 113 Wiener Straßenbahnstrecken aus dem Österreichischen Staatsarchiv. Wien: Studienverlag

Grones, C. (2003). Neue Straßenbahnen in Frankreich. Die Wiederkehr eines urbanen Verkehrsmittels. Freiburg: EK-Verlag

Hatzl-Bandel, H. (1991). Schnelle Verbindungen. Geschichte der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien. Wien: Compress Verlag

Hawlik, J. (1995). Der Bürgerkaiser. Karl Lueger und seine Zeit. Wien, München: Herold Verlag

Herrmann, H. & Laula, A. (1981). Straßenbahn in Klagenfurt. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Hierl, K. (1987). Bahn im Bild 108. Straßenbahnen auf der Insel Man. Wien: Verlag Pospischil

Käfer, A. (o. J.). Straßenbahn 2000. Wien: VCÖ Verkehrsclub Österreich

Kaiser, W. (2002). Die schönsten Straßenbahnen der Welt. Tram- und Überlandbahnen rund um den Globus. München: GeraMond Verlag

Kaiser, W. (2004a). Die Wiener Straßenbahnen. Vom „Hutscherl“ bis zum Ulf“. München: GeraMond Verlag

Kaiser, W. (2004b). Straßenbahnen in Österreich. München: GeraMond Verlag

Kaiser, W. (2008). Wiener Schienennahverkehr. Straßenbahn – Stadtbahn – U-Bahn. München: GeraMond

Karl, S. (2005). Stationen eines Lebens. Mit der Wiener Straßenbahn in die Vergangenheit und zurück. Wien: Egoth-Egon-Theiner-Verlag

Koranda, A. (1978). Straßenbahn Wien. ESA 8. Wien: Verlag Slezak

Kralik, R. (1923). Karl Lueger und der christliche Sozialismus. Wien: Vogelsang-Verlag Ges. m. b. H.

Kramer, W.; Rosenkranz, A.; Schmidt, E.; Sternhart, H.; Stockklausner, H.; Tatra, W.; Wöber, H. (1951). Österreichs Straßenbahnen in Wort und Bild. Wien: Ployer & Co

Krobot, W.; Slezak, O. & Sternhart, H. (1972). Straßenbahn in Wien vorgestern und übermorgen. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Kuppe, R. (1933). Karl Lueger und seine Zeit. Wien: Österreichische Volkschriften

Laula, A. & Sternhart, H. (1974). Dampftramway Krauss & Comp. in Wien. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Laula, A. (1972). Straßenbahn Ybbs. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Lehnhart, H. & Jeanmaire, C. (1972). Die alten Wiener Tramways 1865-1945. Fahrzeuge und Strecken. Villigen: Verlag Eisenbahn

Macho, R. (2010). Kommunalisierung unter Karl Lueger. Kulturmagazin der Wiener Fremdenführer. Abgerufen unter: www.guides-in-wien.at [12.3.2012]

Marincig, H. (1983). Bahn im Bild 33. Arbeitstriebwagen der Wiener Verkehrsbetriebe. Wien: Verlag Pospischil

Marincig, H. (1995). Auf Schienen durch Wien. Die Geschichte der städtischen Verkehrsmittel Straßenbahn, Stadtbahn und U-Bahn. Wien: Pospischil

Marincig, H. (2005). Die Wiener Linien. 140 Jahre öffentlicher Verkehr in Wien. Wien: Verlag Bahn im Film

Mechtler, P. Zur Vorgeschichte der Wiener Pferdestraßenbahn. In: Wiener Geschichtsblätter/ Herausgeber- Verein für Geschichte der Stadt Wien- Wien, 1962-1965

Middleton, W. D. (2003). Metropolitan Railways. Rapid Transit in America. Bloomington und Indianapolis: Indiana University Press

Neumayer, J. (1911). Die Gemeinde-Verwaltung der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien im Jahre 1910. Bericht des Bürgermeisters Dr. Josef Neumayer. Wien: Gerlach und Wiedling

o. A. (1895). Reden der Reichraths-Abgeordneten Dr. Karl Lueger, Dr. Robert Pattni und Prinz Alois Liechtenstein gehalten in der christlich-sozialen Parteiversammlung im Musikvereinssaale am 16. Mai 1895. Wien: Verlag der Reichspost

O. A. (2009). Wien in alten Fotografien. Fiaker und Straßenbahn. Wien: Ueberreuter

Pabst, M. (2000a). Die Münchner Tram. Bayerns Metropole und ihre Straßenbahn. München: GeraMond Verlag

Pabst, M. (2000b). Straßenbahn-Fahrzeuge. Band 1: Klassische Straßenbahnwagen. München: GeraMond Verlag

Pawlik, H. P. & Slezak, J. O. (1999). Ring-Rund. Das Jahrhundert der elektrischen Straßenbahn in Wien. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Reichhold, L. (1989). Karl Lueger – Die soziale Wende in der Kommunalpolitik. Wien: Karl von Vogelsang-Institut

Rosenkranz, A. (1983). Wiener Straßenbahnwagen. Listen 1865 – 1982. Wien: Verlag Josef Otto Slezak

Schaeck-Jaquet & Comp. (1864). Erläuterung über die Anlage einer amerikanischen Pferde-Eisenbahn um die Stadt und durch die Vorstädte der k. k. Haupt- und Residenzstadt Wien, beantragt von C. Schaeck-Jaquet & Comp. Wien: Verlag von C. Schaeck-Jaquet & Comp.

Schnee, H. (1936). Bürgermeister Karl Lueger. Leben und Wirken eines großen Deutschen. Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh

Schnee, H. (1960). Karl Lueger – Leben und Wirken eines großen Sozial- und Kommunalpolitikers. Berlin: Duncker & Humblot

Seliger, M. & Ucakar, K. (1985). Wien: Politische Geschichte. Teil 2: 1896-1934. Verlag Jugend und Volk, Wien

Seliger, M. (1980). Sozialdemokratie und Kommunalpolitik in Wien. Wien: Jugend und Volk

Skalnik, K. (1954): Dr. Karl Lueger. Der Mann zwischen den Zeiten. Wien, München: Verlag Herold

Soukup, R. (1953). Lueger und sein Wien. Wien: Verlag Internationale Werbegesellschaft

Spitzer, R. (1988). Des Bürgermeisters Luegers Lumpen und Steuerträger. Wien: Österreichischer Bundesverlag

Till, R. (1947). Wiens geschichtliche Stellung in Wirtschaft und Politik. Wien: Bindenschild-Verlag

Wegenstein, P. (1987). Bahn im Bild 59. Die Straßenbahn von Linz. Wien: Verlag Pospischil

Wegenstein, P. (1995). Bahn im Bild 94. Die Straßenbahn von Graz. Wien: Verlag Pospischil Wiener Stadtwerke (1978). 75 Jahre Wr. Verkehrsbetriebe. Wien: o.V.

Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe (1953). 50 Jahre stadteigene Verkehrsbetriebe Wiens 1903-1953. Wien: o.V.

Wiener Stadtwerke Verkehrsbetriebe (1968). Festschrift anlässlich des 100 Jährigen Bestehens der Wiener Tramway 1868-1968. Wien: o.V.

Internetquellen

Dampftramway Nr. 11 der *Dampftramway-Gesellschaft Krauss & Comp.*, abgerufen unter:

http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=622.0;prev_next=prev#new
[14.4.2012]

Doppeldecker mit der Nr. 2545 aus dem Jahr 1913, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=1266.0>[14.4.2012]

Fahrplan der ersten elektischen Straßenbahn der Welt (Berlin-Lichterfelde 1881), abgerufen unter:

http://www.google.at/imgres?q=fahrplan+stra%C3%9Fenbahn+wien+1903&start=311&hl=de&gbv=2&biw=1205&bih=675&tbm=isch&tbnid=oILixlhGh02bTM:&imgrefurl=http://www.philaseiten.de/cgi-bin/index.pl%3FFF%3D1%26ST%3D552%26da%3D1%26page%3D10&docid=GNxK-sllnfU6nRM&imgurl=http://www.philaseiten.de/up/261097/5/0/ae3649b0_h.jpeg&w=384&h=487&ei=1tTHT9zaOIXR-gbS_rTmDg&zoom=1&iact=hc&vpx=965&vpy=391&dur=10420&hovh=253&hovw=199&tx=116&ty=99&sig=107447324777989153038&page=16&tbnh=155&tbnw=122&ndsp=20&ved=1t:429,r:9,s:311,i:24 [14.4.2012]

Fahrplan der Wiener Tramwaygesellschaft aus dem Jahr 1883, abgerufen unter

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=590.msg6638#msg6638>
[14.4.2012]

Mariahilfer Straße beim Getreidemarkt um 1910, Züge der Linien K, 52 und 59 sowie daneben einen Pferdestellwagen zum Westbahnhof, den Vorläufer der späteren Autobuslinie 4, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=1834.0> [14.4.2012]

Pferdestraßenbahnen auf der Ringstraße um 1890, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=1878.0> [14.4.2012]

Signalscheiben der Wiener Straßenbahnen 1903, abgerufen unter:

<http://www.google.at/imgres?q=fahrplan+stra%C3%9Fenbahn+wien+1903&start=140&hl=de&gbv=2&biw=1205&bih=675&tbn=isch&tbnid=I94ZhwnD4y5ltM:&imgrefurl=http://oe1.orf.at/programm/266200&docid=xMEjvdOSKsQfKM&imgurl=http://oe1.orf.at/static/uimg/99/2e/992e7a8cfa5c18515133d4f210e7374243a92744.jpg&w=582&h=314&ei=mM HT KKGoaAOo6FgM0O&zoom=1&iact=hc&vpx=354&vpy=228&dur=406&hovh=165&hovw=305&tx=95&ty=54&sig=107447324777989153038&page=8&tbnh=119&tbnw=221&ndsp=20&ved=1t:429,r:11,s:140,i:121> [14.4.2012]

Streckennetz der *Gemeinde Wien – städtische Straßenbahnen (WStB)* und der *Dampftramway-Gesellschaft Krauss & Comp.* im Jahr 1903, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=80.msg473#msg473> [14.4.2012]

Streckennetz der *Wiener Tramwaygesellschaft*, der *Neuen Wiener Tramwaygesellschaft* und der *Dampftramway-Gesellschaft, vormals Krauss & Comp.* im Jahr 1893, abgerufen unter

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=80.msg473#msg473> [14.4.2012]

Streckennetz der *Wiener Tramwaygesellschaft* im Jahr 1873, abgerufen unter

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=80.msg473#msg473> [14.4.2012]

Zeitkarte der Wiener Straßenbahn im Jahr 1914, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=266.0> [14.4.2012]

30-Heller-Fahrschein im Jahr 1903, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=265.0> [14.4.2012]

20-Heller Fahrschein im Jahr 1903, abgerufen unter:

<http://www.tramwayforum.at/index.php?topic=265.0> [14.4.2012]

Anhang A: Kurzfassung

Die Arbeit untersucht die Geschichte der Wiener Straßenbahn von der Pferdetramway bis zum Ersten Weltkrieg, wobei der Kommunalisierung unter Karl Lueger besondere Berücksichtigung geschenkt wird. Zunächst wird auf die Notwendigkeit von Massenverkehrsmitteln in Wien aufgrund der Stadtweiterung und der weiteren Entwicklung zu Groß-Wien näher eingegangen. Wien erlebte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und zum Beginn des 20. Jahrhunderts einen explosionsartigen Bevölkerungsanstieg (von 431.000 im Jahr 1850 auf über zwei Millionen im Jahr 1911) – effiziente Massentransportmittel waren daher unumgänglich. Eine Reihe von Privatfirmen erkannte diese Notwendigkeit und errichtete zwischen 1865 und 1902 verschiedene Pferdestraßenbahn- und Dampftramwaytrassen. Ab 1897 begann die Elektrifizierung bereits bestehender Trassen. Darüber hinaus wurden auch neue, von Anfang an elektrisch geführte Linien errichtet.

Die Wiener Bevölkerung war allerdings nicht zufrieden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Sie waren überfüllt, unpünktlich und vor allem für die Massen im Vergleich zum Einkommen sehr teuer (ein Fahrschein kostete 1875 soviel, wie ein Schlossergehilfe in einer Stunde verdiente, Fahrten in die Vororte waren sogar noch um 50% teurer). Darüber hinaus wurde auch das Straßenbahnpersonal von den privaten Firmen regelrecht ausgebeutet. Arbeitstage mit bis zu 19 Stunden und extreme Strafmaßnahmen für kleinste Verfehlungen oder Beschädigungen waren die Regel.

Ein Mann, der diese Missstände erkannte, war Dr. Karl Lueger. Er stammte aus einfachen Verhältnissen, wusste politisch wie auch rhetorisch aber dennoch die Massen zu begeistern. Sein Interesse galt v.a. dem Kleinbürgertum, den Bauern und den Gewerbetreibenden. Die untersten Schichten erreichte Lueger aber nicht. Dennoch setzte sich der Politiker für das Wohl der Massen ein, indem er gegen die Tatsache eintrat, dass Dienstleitungen des öffentlichen Interesses von privaten Firmen geführt wurden. Einrichtungen wie die Strom- und Gasversorgung, die Wasserversorgung und der öffentliche Verkehr sollten, so Lueger, unbedingt in der Hand der Gemeinde sein – bis auf die Wasserversorgung wa-

ren all diese Dienste bei Luegers Amtsantritt als Bürgermeister aber in Privat-hand.

Nach seinem Amtsantritt als Bürgermeister Wiens (liberale Kreise bis hinauf zu Kaiser Franz Josef wussten Luegers Wahl zum Bürgermeister in einem Zeitraum von zwei Jahren viermal zu verhindern) im Jahr 1897 widmete sich Lueger zunächst der Kommunalisierung der Gas- und Stromversorgung. Gleichzeitig trieb er die Elektrifizierung der Wiener Straßenbahn voran. Darüber hinaus strebte Lueger auch die Kommunalisierung der Straßenbahn an. Diese wurde in Teilschritten bis zum Jahr 1903 vollzogen.

Sowohl die Wiener Bevölkerung als auch das Straßenbahnpersonal sollte jedoch eine Enttäuschung erleben, denn weder wurden die Fahrpreise gesenkt noch verbesserten sich vorerst die Arbeitsbedingungen des Straßenbahnpersonals (diese hatten sich zwar vor der Kommunalisierung – interessanterweise auf Betreiben Luegers, der sich davor als Anwalt des Straßenbahnpersonals verdient gemacht hatte – schon verbessert, waren jedoch immer noch nicht als wirklich „human“ zu bezeichnen). Dennoch ist anzumerken, dass es auch nach der Kommunalisierung, nachdem das Personal erheblichen Druck gemacht hatte, zu weiteren Verbesserungen der Arbeitsbedingungen kam. Darüber hinaus wurden das Streckennetz der Wiener Straßenbahnen weiter ausgebaut und die Fahrpreise zwischen 1903 und 1917 nicht erhöht.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass es Karl Lueger zu verdanken ist, dass die Wiener Straßenbahnen aus Privathand in öffentliche Hand gelangten und ein wichtiger Dienst, der von den Massen in Anspruch genommen wurde, schlussendlich auch „massentauglich“ gemacht wurde.

Anhang B: Lebenslauf

Nach abgelegter HAK-Matura, bin ich sofort ins kaufmännische Berufsleben eingestiegen, habe dann nach etlichen Jahren einige Semester Betriebswirtschaft auf der Wirtschaftsuniversität belegt und auch die entsprechenden Prüfungen abgelegt. Ich musste aber aus beruflichen und damit auch zeitlich bedingten Diskrepanzen das Wirtschaftsstudium abbrechen. Aus persönlichem Interesse habe ich dann 2001, ebenfalls berufsbegleitend, das Studium der Geschichte auf der Universität Wien begonnen. Bei Prof. Dr. Wallisch habe ich die erforderliche Ergänzungsprüfung in Latein abgelegt. Schließlich habe ich angesucht, mich von der alten Studienrichtung Geschichte in die neue Studienrichtung Geschichte zu unterstellen. Mit der vorliegenden Diplomarbeit und der Diplomprüfung wird dieses Studium beendet.