

3. Ausgabe.

21. Jahrgang. Wien, Freitag, 2. August 1918. Nr. 240.

Zum Strassenbahnverkehr. Bürgermeister Dr. Weiskirchner empfing heute nachmittag im Rathause die Vertreter der Tagespresse, um sie über die wie er sagte, tief in das wirtschaftliche Leben Wiens einschneidenden Verhältnisse der Strassenbahn zu informieren.

Der Direktor der Strassenbahn Ingenieur Spängler erstattete einen ausführlichen Bericht über den ganzen gegenwärtigen Stand der Strassenbahnfrage, aus welchem in Folgendem einige Hauptziffern wiedergegeben seien:

Infolge der vielen Einberufungen, welche 2/3 des gesamten Personales umfassen, stieg die Anzahl der beschäftigten Frauen von 250 vor dem Kriege auf derzeit 7100 so dass nunmehr bei einem Gesamtpersonalstand von 13.700 die Frauen in der Majorität seien.

Die Frequenz der Fahrgäste habe sich während des Krieges in geradezu ungeahnter Weise entwickelt und zwar von 323 Millionen im Jahre 1913 auf die gegenwärtige Frequenz von rund 600 Millionen Fahrgästen in diesem Jahre. Darin seien aber die Freikartenbesitzer und die Schwarzfahrer nicht mitgerechnet, von denen die ersteren im Jahre 30 bis 40 Millionen Fahrgäste ausmachen. All dies sei auf den Wegfall der vielen anderen Verkehrsmittel und das gewaltig gestiegene Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung zurückzuführen. Diesen ganzen grossen Verkehr muss die Strassenbahn mit ihrem Wagenpark bewältigen, den zu vermehren jetzt ganz unmöglich sei, so dass selbst für ganz unbrauchbar gewordene Wagen kein Ersatz da ist. Während in den ersten Kriegsjahren noch täglich ca. 1100 Motorwagen betriebsfähig waren, ist diese Ziffer auf 780 gesunken und ausserdem fallen jetzt wöchentlich rund weitere 20 Motorwagen ab, die nicht mehr repariert werden können. Dazu kommt, dass nach der Erfahrung in der Friedenszeit im Herbst und Winter infolge der Einflüsse des schlechten Wetters unter allen Umständen auf einen weiteren Abfall von 200 bis 250 Wagen zu rechnen ist. Wenn man diese von den vorhandenen 780 abziehe und den wöchentlichen Ausfall von 20 Wagen abrechne, werde man es begreiflich finden, dass es ohne Einschränkungen im Verkehre nicht mehr möglich ist, den Betrieb weiter zu führen. Es war ja bereits einmal und zwar infolge der grossen Schneefälle im Jänner 1917 und des Kohlenmangels notwendig, radikale Betriebs einschränkungen eintreten zu lassen, da aber infolge dieser Einschränkungen die untüchtig gewordenen Wagen wieder repariert werden konnten, war es nach drei Monaten möglich, den Verkehr wieder in Ordnung zu bringen. Damals haben

eben die Motoren noch ausgereicht, die Materialien zur Reparatur waren, wenn auch zu hohen Preisen, noch zu haben und die Leistungsfähigkeit der Arbeiter war noch nicht auf einem solchen Tiefstand gesunken, wie er infolge der Ernährungsverhältnisse jetzt ist. Die Beschaffung der Betriebsmaterialien, namentlich für die Isolierung der Kupferdrähte im Meter hat ganz aufgehört und man muss jetzt hierfür Papier, das vollständig minderwertig ist, oder Seidenbänder, die per Meter eine Krone kosten, verwenden. Die Strassenbahndirektion habe um eine 1/2 Millionen Kronen Seidenbänder bestellt, verwende also zu den Reparaturen der Motoren Material, das sonst zu Ballweilotten verarbeitet worden war. Dabei geht das Isolationsmaterial in kurzer Zeit durch die Erwärmung bereits wieder zugrunde. Andere Materialien sind überhaupt nur mehr im Schleichhandel und auch da in ganz ungenügenden Mengen zu beschaffen. Die Steigerung der Frequenz von 323 Millionen Fahrgästen im Jahre 1913 auf 327 Millionen im Jahre 1914/15 und von da auf 402 Millionen im Jahre 1915/16 veranlasste die Direktion grosse Wagenstellungen zu machen und zwar von 100 Motor- und 100 Beiwagen, sowie elektrische Einrichtungen für 100 Reservemotoren von der ganzen Bestellung wurden aber bis jetzt nur - 20 Motore geliefert, Wagen überhaupt noch keine. Eine weitere Ursache des schlechten Wagenzustandes sei auch die schlechte Beschaffenheit der Schienen, die ebenfalls nicht mehr repariert werden können, weil die Feilen zum Glatthebeln der Schienen überhaupt verschwunden sind und man heute keine Leute mehr für Nacharbeiten bekomme. Durch all dies gehe eben mit der Zeit die ganze elektrische Einrichtung des Tramwaybetriebes zugrunde. Auch die Zahl der Fahrgäste spiele da eine Rolle. Diese Zahl betrug per Tag im Jahre 1913 noch 884.000, der zeit 1.660.000. ohne Freikarten. Auf einen Motorwagen entfielen im Jahre 1913 bloss 318.000 Menschen, derzeit 743.000. Auch diese Ueberlastung richte den Wagenpark zugrunde

Der Bürgermeister brachte nun die gestrigen Stadtratsbeschlüsse in Erinnerung und auch die Forderung, dass alle die vielen Militärpersonen, welche Wien transitieren, mit der Eisenbahn weiter befördert werden. Der Stadtrat habe sich gestern noch nicht entschliessen können, auf die Anträge des Direktör Spängler wegen des Betriebsschlusses um 9 Uhr abends einzugehen, man stehe aber vor der Wahl entweder eine Katastrophenpolitik zu befolgen und unbekümmert, wie bisher weiter zu fahren, oder eine Abbaupolitik einzuschlagen und dadurch wenigstens einen beschränkten Verkehr über den Winter fortzusetzen. Zum Schlusse

erklärte aber der Bürgermeister, dass er im Stadtrate doch statt des 9 Uhr Betriebsschlusses, den Betriebsschluss erst um 1/2 10 Uhr abends beantrage und sich bemühen werde, diesen Antrag durchzusetzen.