

Der Strassenbahnverkehr. In der heute unter dem Vorsitz des Bgm. Dr. Weiskirchner abgehaltenen Sitzung des Stadtrates berichtete St.R. Schneider über die bereits angekündigte Einschränkung des Strassenbahnverkehrs, die durch die andauernde starke Inanspruchnahme des Wagenparkes und die überaus erschwerte Wiederinstandsetzung notwendig gemacht wurde.

Direktor Spängler gibt eine ausführliche Darstellung über die außerordentlich schwierige Lage in welcher sich die städtischen Strassenbahnen zufolge des immer schlechter werdenden Zustandes des ganzen Wagenparkes befinden; durch die große Beanspruchung werden täglich mehr Wagen betriebsuntauglich als mit Aufbietung aller Kräfte repariert werden können, sodaß die Anzahl der verwendbaren Wagen immer kleiner wird.

Von den im Besitze der Straßenbahn befindlichen 1500 Motorwagen sind derzeit kaum 780 für den Personenverkehr betriebsfähig zur Verfügung (rund 30 stehen dauernd im Frachtenverkehr) und mit diesen wenigen Motorwagen muß eine Frequenz bewältigt werden, welche von rund 323 Millionen Fahrgästen im Jahre 1913 auf derzeit über 600 Millionen jährlich gestiegen ist. Dies führt zu den großen und sehr beklagenswerten Ueberfüllungen der Wagen, die wiederum die Wageneinrichtungen schwer überlasten, sodaß sowohl die mechanischen als auch die elektrischen Einrichtungen - insbesondere die Motoren - überaus rasch zugrunde gehen. Hiezu trägt auch der sehr schlechte Gleiszustand bei, der wegen Personalmangel nicht behoben werden kann; naturgemäß sind auch die zum Ersatz der ins Feld gerückten Wagenführer eingetretenen neuen Kräfte noch nicht so gut geschult als die alten erfahrenen Leute, was zu Ueberanstrengungen der Motoren führt.

Die größte Schwierigkeit aber bereitet die bedeutend verringerte Fähigkeit der Wagen-Hauptwerkstätte, in welcher zwar um die Hälfte mehr Leute tätig sind als im Frieden, die aber auch nicht so gut geschult sind als die alten Arbeiter und die vor allem zufolge der schlechten Ernährungsverhältnisse nicht mehr so arbeitsfähig sind wie früher. Seit Ende Mai mußte die Ueberstundenarbeit in der Hauptwerkstätte gänzlich eingestellt werden, was das Arbeitsergebnis bedeutend beeinflusste. Während in der Werkstätte noch im Winter wöchentlich über 200 Wagen repariert werden konnten, ist deren Zahl jetzt auf 140 bis 180 gesunken; in den letzten 8 Wochen sind durch die verminderte Leistungsfähigkeit in der Werkstätte in jeder Woche durchschnittlich 20 Motorwagen in Abfall gekommen. Dadurch ist die Anzahl der betriebsfähigen Motorwagen, die vor Jahresfrist 1100 heuer im Mai noch 980 Wagen betrug, wie erwähnt auf derzeit 780 Motorwagen für den Personenverkehr gesunken, womit dem Verkehrsbedürfnisse auf dem ganzen Netz absolut nicht mehr entsprochen werden kann. Aber nicht nur der Personalmangel verursacht die bedeutenden Schwierigkeiten sondern vielleicht in noch höherem Maße das gänzliche Fehlen der für die Erhaltung der elektrischen Einrichtung nötigen Materialien, insbesondere der Isolierstoffe wozu nebst verschiedenen Textilwaren insbesondere auch die Glimmerpräparate gehören, die in Oesterreich überhaupt nicht erzeugt werden und seit Langem aus dem Deutschen Reiche nur mehr in absolut unzureichender ganz geringer Menge und unter den allergrößten Schwierigkeiten beschafft werden können, in der letzten Zeit aber überhaupt nicht mehr erhältlich sind. Man muß sich daher für die Isolationen mit sehr minderwertigen Ersatzstoffen, vielfach mit Papier, behelfen, das aber keine lange Dauer der reparierten Motoren ermöglicht, sodaß vielfach die kaum reparierten Wagen schon nach wenigen Stunden oder Tagen wieder betriebsuntauglich werden.

Die Direktion hat auf diese Schwierigkeiten schon wiederholt hingewiesen, sie haben schon im Jänner 1917 zu bedeutenden Jntervallausdehnungen und zu einem vorzeitigen Betriebsschluß um 19 Uhr abends geführt, wodurch es möglich wurde den Wagenpark wieder in besseren Zustand zu versetzen.

Die Verhältnisse liegen heute so, daß eine weitere Ausdehnung der Intervalle auf den einzelnen Linien nicht mehr möglich ist, weil sonst die Ueberfüllungen der Wagen so groß würden, daß dies zu einem gänzlichen Niederbruch der elektrischen Bahneinrichtungen führen müßte. Es müssen daher unbedingt bedeutende Verkehrseinschränkungen durchgeführt werden und zwar so rasch als irgend möglich sowohl um die augenblickliche Katastrophe zu beheben als auch um noch viel schwerere und weitergehende Einschränkungen zur Winterszeit, die sonst unvermeidlich wären, hintanzuhalten zu können.

Direktor Spängler unterbreitet folgende Vorschläge:

1. Verlegung des Betriebsschlusses von 11 Uhr nachts auf 9 Uhr abends von der Ringstraße nach außen. Durch die um 2 Stunden frühere Einstellung werden die Motoren geschont, sie werden weniger heiß, können über Nacht länger auskühlen und es ist in den Remisen zur Revision mehr Zeit als bisher;
2. Einstellung einzelner Linien und Linienenden auf den Radialstrecken sowie einiger Rundlinien. Dadurch wird es möglich 84 Motorwagen nebst den dazugehörigen Beiwagen zu ersparen. Diese ersparten Motorwagen sollen dazu verwendet werden, die Jntervalle auf den übrigen Linien abzukürzen bezw. den die Motoren sehr belastenden Dreiwagenzugsverkehr auf einigen Linien einzuschränken, wo dies wegen ungünstiger Gefällsverhältnisse besonders wünschenswert erscheint. Bei der Einstellung der Linienenden wird berücksichtigt, daß sie im allgemeinen sich auf nicht mehr als 1 bis 1 1/2 Kilometer

erstreckt, was einem Fußweg von 10 bis 20 Minuten entspricht und daher von der Bevölkerung nicht so schwer empfunden werden dürfte.

Längere Linien an den Streckenenden sollen nur dort eingestellt werden, wo noch ein anderes Verkehrsmittel zur Verfügung steht, wie z.B. die Stadtbahn oder die n.ö. Landesbahn nach Schwechat. Es sollen auch noch einzelne Rundlinien dort eingestellt werden, wo die Radiallinien nicht zu weit voneinander entfernt sind, da in erster Linie auf die Erhaltung des Radialverkehrs nach der Stadt, der für die große Masse der Bevölkerung von größter Wichtigkeit ist, Bedacht genommen werden muß. Als Termin für die Verkehrseinschränkung wird von Direktor Spängler der 11. oder spätestens der 16. August beantragt, da sich nach seinen oben wiedergegebenen Ausführungen der Zustand der Fahrbetriebsmittel der Strassenbahnen in rapider Verschlechterung befindet und nur durch eine rasche Maßregel noch viel größeren Schäden im Herbst und Winter vorgebeugt werden kann.

Bgm. Dr. Weiskirchner wies auf die einschneidenden Wirkungen dieser Massnahmen hin, gedachte der ununterbrochenen Bemühungen der Gemeinde, sie hintanzuhalten und sprach sich dahin aus, noch den letzten Schritt zu unternehmen, die Ueberreichung einer Denkschrift an den Kaiser, in welcher die Verhältnisse geschildert und um entsprechende Aufträge an die Zivil- und Militärbehörden im Interesse des uneingeschränkten Aufrechterhaltung des Wiener Strassenbahnbetriebes gebeten wird.

Der Stadtrat stimmte diesem Antrage einhellig zu, führte über die von der Strassenbahndirektion beabsichtigten Einschränkungsmassnahmen eine eingehende Debatte ab, an der sich alle Stadträte beteiligten und ersuchte Direktor Spängler, bis zur Stadtratssitzung der nächsten Woche die in der Debatte gefallenen Antegungen einer Prüfung und Würdigung zu unterziehen und neuerliche Vorschläge dem Stadtrate zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Ueber Antrag des Stadtrates Spalowsky wurde beschlossen, den Bürgermeister zu ersuchen, einen Aufruf an die Bevölkerung zu erlassen, in welcher dieselbe aufgefordert wird, die nicht unbedingt notwendigen Strassenbahnfahrten zu unterlassen, insbesondere die Benützung auf kurze Strecken zu vermeiden.

Ebenso wird der Antrag des St.R. Müller angenommen, an die Regierung wegen reichlicherer Lebensmittelzuschüsse und Beistellung anderer Bedarfsartikel für die Angestellten der Strassenbahn heranzutreten.

Betriebseinschränkung bei der Zentralsparkasse. Infolge des ausserordentlichen Mangels an geschulten Beamten, der durch die militärische Dienstleistung einer grossen Zahl von Angestellten und durch häufige dauernde Erkrankungen der wenigen dem Institute verbliebenen Beamten verursacht wurde, ist das Institut genötigt, vom heutigen Tage an bis auf weiteres den Betrieb der Zweiganstalt Brigittenau einzustellen. Die Führung der Geschäfte der gesperrten Zweiganstalt übernimmt vom heutigen Tage an die Zweiganstalt Josefstadt, VIII. Schlesingerplatz 5. Es mutet eigenartig an, dass einer städtischen Anstalt, die, dem Gemeinwohl dienend, sich im Interesse der Kräftigsten ausserordentlich verdient gemacht hat, solche Schwierigkeiten erwachsen, dass sie zum Unterschied von anderen Unternehmungen genötigt ist, ihre erspriessliche Tätigkeit einzuschränken. Man sollte glauben, dass gerade solchen Instituten an massgebenden Stellen eher eine erweiterte Tätigkeit ermöglicht würde.