

Wiener Stadt-Bibliothek.

55397 A



Entwicklung ◦ ≡ ≡
des städtisch. ≡ ≡
Verkehrswesens
unter ≡ ≡ ≡ ◦ ≡ ≡ ≡
Bürgermeister ≡ ≡
Dr. Lueger ◦ ≡ ≡ ≡

◦ Von L. Spängler ◦

Wiener Stadt-Bibliothek.

55397 A

Sonderabdruck der „Deutschen Zeitung“

aus Nr. 11785 vom 23. Oktober 1904.

Festnummer zum 60. Geburtstage des Herrn
Bürgermeisters Dr. Lueger.

Die
≡≡≡ Entwicklung ≡≡≡
des
städtischen Verkehrswesens
unter
Bürgermeister Dr. Lueger.

○ ○ ○

Von
Ing. Ludwig Spängler,
Direktor der städtischen Straßenbahnen.



Im Selbstverlag des Verfassers.

○ ○ ○
Druck von H. Hierhammer & H. Geitner, Wien, VIII.

G.N. 83220



Die Entwicklung des städtischen Verkehrswezens unter Bürgermeister Dr. Lueger.

Es war lange Zeit hindurch eine viel umstrittene Frage, ob es der Allgemeinheit dienlicher ist, die Verkehrsanlagen, welche für den Massenverkehr im Innern großer Städte bestimmt sind, in den Eigenbetrieb der Gemeinden zu übernehmen, oder ob dieselben besser dem Wettbewerbe privater Unternehmer überlassen werden sollen. Während bis vor wenigen Jahren die Mehrheit der städtischen Vertretungskörper sich für den privaten Betrieb entschied, ist dank des zielbewußten Vorgehens einiger vorgeschrittener Städte nunmehr ein vollständiger Umschwung der Anschauungen eingetreten, so daß heute die Verstädtlichung der Straßenbahnunternehmungen als die einzig richtige Lösung der schwierigen Verkehrsfrage in den Städten erkannt wird.

Trotzdem sind es bisher meist nur kleinere Städte, welche den Straßenbahnbetrieb in eigener Regie führen, in der Regel aber nur solche, die sich überhaupt erst seit kurzem einer Straßenbahn erfreuen. Die Hauptstädte der einzelnen Länder dagegen sind zum überwiegenden Teile noch von Privatgesellschaften abhängig und doch sind es gerade die Großstädte, welche in allererster Linie

darauf angewiesen sind, ein Straßenbahnunternehmen zu besitzen, das der großen Allgemeinheit dient, nicht aber durch die Sonderinteressen einzelner kapitalstärkiger Personen beeinflusst werden darf. Was in einer kleinen Stadt wünschenswert erscheint, wird in einer Großstadt zum zwingenden Gebote der Notwendigkeit, und daher macht sich allenthalben das Verlangen geltend, die in der Großstadt noch bestehenden privaten Straßenbahnunternehmen — selbst mit großen Opfern — einzulösen, um der Bevölkerung die Vorteile eines in städtischer Verwaltung stehenden Verkehrsunternehmens zu bieten. In vielen Großstädten ist die im öffentlichen Interesse gelegene Elektrifizierung der Pferdebahnen nur durch eine wesentliche Verlängerung der von früher her bestandenen Konzessionen gelungen, so daß die Bevölkerung auf lange Jahre hinaus den Privatunternehmen kontributionspflichtig geworden ist. Diese Abhängigkeit von einem privaten Unternehmer ist aber für die Allgemeinheit nicht weniger lästig, wenn diesen die Knappheit seiner Mittel zu übergroßer Sparsamkeit nötigt, als wenn er, durch das Monopol gesättigt, sich den Luxus übermütiger Schikane erlauben kann.

Mit Berücksichtigung dieser Verhältnisse muß es daher die allgemeine Bewunderung erregen, daß es der Gemeinde Wien schon vor mehreren Jahren gelungen ist, sich einer übermächtigen Privatgesellschaft zu entledigen, die Straßenbahnen bedeutend zu erweitern, die Elektrifizierung durchzuführen und den ganzen Betrieb in die eigene Verwaltung der Gemeinde zu übernehmen. Diese Tat hat mit kräftiger Hand unser Bürgermeister Dr. Lueger vollbracht, der mit seinem nur auf das allgemeine Beste bedachten Geiste seiner Zeit vorangeeilt ist und schon vor Jahren die Notwendigkeit erkannt hat, die für das Gemeinwohl

so wichtige Straßenbahn in den städtischen Besitz zu bekommen. Wien und sein großer Bürgermeister werden daher auch in der Geschichte der Verstädtlichung der Verkehrsunternehmungen immerdar einen ehrenvollen Platz einnehmen und der Nachwelt verkünden, wie durch zielbewußtes Handeln und Wirken für die Allgemeinheit bedeutende Vorteile errungen und eine für die ganze Welt vorbildliche Leistung vollbracht werden konnte. Wien hat heute tatsächlich das größte einheitlich verwaltete Netz städtischer elektrischer Straßenbahnen auf der ganzen Erde. Bei dem vor kurzem in den Mauern unserer Stadt abgehaltenen Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnkongreß haben die Einrichtungen der städtischen Straßenbahnen in Wien bei den Fachleuten aller Länder eine einmütig auszeichnende Anerkennung gefunden; daß es sich aber bei diesen Worten aus dem Mund hervorragender Funktionäre nicht um leere Formen der Höflichkeit handelte, zeigt am besten der Umstand, daß von allen Seiten Auskünfte über unsere Einrichtungen erbeten werden, vor allem aber, daß sich auch die Verwaltungskörper fremder Länder und Großstädte, so z. B. vor kurzem erst die französische Regierung und der Pariser Gemeinderat, eingehend mit dem Studium der Wiener Straßenbahnen beschäftigt haben.

Die größte Schwierigkeit beim städtischen Eigenbetriebe eines ausgedehnten Straßenbahnunternehmens besteht darin, der Verwaltung derselben die für eine anstandslose Verkehrsabwicklung und für die Aufrechterhaltung der Disziplin unter einem so großen Personal unumgänglich notwendige Selbständigkeit zu wahren und diesen neuen Verwaltungsorganismus zweckmäßig der allgemeinen Gemeindeverwaltung einzugliedern. Die in dieser

Beziehung in Wien getroffenen Einrichtungen ermöglichen es der Direktion der städtischen Straßenbahnen, frei von beengendem Bürokratismus ihres Amtes zu walten, so daß auch in dieser für ein Verkehrsunternehmen unter Umständen geradezu gefährlichen Beziehung die Verstädtlichung der Wiener Straßenbahnen einwandfrei vor der Kritik der Gegner dieser sozialen Richtung bestehen kann. Die Wiener Bevölkerung darf sich vor der ganzen Welt mit Stolz der Erfolge rühmen, welche gerade auf dem Gebiete des städtischen Verkehrs wesens in den letzten Jahren bei uns errungen wurden und welche zum größten Teile unserem jetzigen Bürgermeister und der von ihm geführten Partei zu danken sind. Als die letztere im Jahre 1895 zur Herrschaft in der Gemeinde gelangte, da hatten wir ein Groß-Wien, dessen Teile nur recht lose miteinander zusammenhingen, da das für die Entwicklung einer Großstadt so wichtige Verkehrswesen sehr im argen lag. Die Bevölkerung in vielen äußeren Bezirken war von den Vorteilen der Zugehörigkeit zur Großstadt mehr oder weniger ausgeschlossen, da die Pferdebahnen nur wenige nach auswärts führende Linien besaßen und große Gebiete ausschließlich auf einen in keiner Weise genügenden Stellwagenverkehr angewiesen waren. Die Wiener Tramway-Gesellschaft erfüllte schlecht und recht die ihr vertragsmäßig zustehenden Verpflichtungen, war aber selbstverständlich in erster Linie auf ihre eigenen Vorteile bedacht, wie dies ja von einer Privatunternehmung nicht anders zu erwarten ist. Die Neue Wiener Tramway-Gesellschaft fristete ein kümmerliches Dasein. Mit Rücksicht auf das wenig dichte Netz und die kleine Geschwindigkeit der Pferdebahnen kam man in vielen Fällen schneller zu Fuß an sein Ziel, als mit Benützung der Straßenbahn,

und konnte die letztere den wirklichen Bedürfnissen des Publikums in keiner Weise mehr genügen. Dabei waren die Tarife sehr hoch und die Fahrgelegenheiten selten.

Eine Verbesserung dieser unhaltbaren Zustände gehörte aber zu den größten Schwierigkeiten, da die Wiener Tramway-Gesellschaft sich eines sehr wertvollen Straßenbenützungsmonopols erfreute; es würde zu weit führen, hier zu wiederholen, welcher schwierigen Kampf der Bürgermeister durchzufechten hatte, bis es ihm endlich unter dem einmütigen Beifalle der gesamten Bevölkerung gelungen war, aus der Asche der Privatunternehmungen den Phönix eines neuen großen städtischen Unternehmens erstehen zu lassen. Die Krönung dieses seines hervorragenden Wirkens ist die nach vollendetem Ausbau und nach durchgeführter Elektrifizierung der städtischen Straßenbahnen am 1. Juli 1903 vollzogene Übernahme derselben in den Eigenbetrieb der Gemeinde Wien. Aus den nachstehenden Angaben möge ersehen werden, in welcher Weise die Entwicklung des städtischen Verkehrs wesens seit dem Jahre 1895 bis zum heutigen Tage erfolgt ist. Die Bahnbetriebslänge ist von insgesamt 110·4 Kilometern (80·4 Kilometer der Wiener Tramway-Gesellschaft und 30 Kilometer der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft) auf 175·4 Kilometer, die Geleislänge aber von 213·6 auf 336·2 Kilometer gestiegen. Die Leistung an Wagenkilometern ist von rund 16·7 Millionen auf rund 48 Millionen, die Personenbeförderung von 67·9 auf rund 166 Millionen, die Einnahmen aber sind von 11·95 Millionen Kronen auf 23·7 Millionen Kronen jährlich gestiegen. Der Zuwachs an Bahnbetriebslänge ist einerseits auf die Verdichtung des Netzes in den inneren Bezirken, hauptsächlich aber auf den Ausbau neuer Linien nach den äußeren Bezirken

zurückzuführen. Die städtischen Straßenbahnen reichen bekanntlich auch bereits über das Weichbild der Stadt nach Schwechat, bald auch nach Kagran hinaus und beträgt die Entfernung des weitesten Ausläufers der Straßenbahnen vom Stephansplatz aus rund 10 Kilometer in der Luftlinie.

Wie sich aus den vorstehenden Zahlen ergibt, werden die Linien jetzt viel dichter als früher befahren und beträgt die Steigerung der Bahnlänge rund 60 Prozent, die Steigerung der Leistung an Wagenkilometern aber rund 200 Prozent, die Steigerung der Personenbeförderung hingegen nur 150 Prozent. Es stehen also den Fahrgästen viel mehr Wagen als früher zur Verfügung, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß die neuen, meist in den äußeren Stadtteilen gelegenen Linien selbstverständlich weniger dicht befahren werden als die inneren Linien, weshalb die Verkehrsverdichtung auf den inneren Linien sehr bedeutend ist. Die Steigerung der Einnahmen beträgt nur rund 100 Prozent, ist also viel geringer als die Steigerung der Frequenz. Die Einnahme für eine beförderte Person beträgt rund 14.38 H. gegenüber 17.6 H. im Jahre 1895. Von besonderer Bedeutung aber wird dieser billigere Durchschnittsfahrpreis, wenn berücksichtigt wird, daß die Entfernungen, welche um die billigen Preise zurückgelegt werden können, jetzt ganz bedeutend gegen früher gestiegen sind. Die mittlere Entfernung, welche gegenwärtig um 12 H. zurückzulegen ist, beträgt innerhalb der drei ersten Zonen zirka 4.8 Kilometer, auf einzelnen Linien aber bis zu 6 Kilometern, während um 20 H. vom Ring aus im Mittel $6\frac{1}{2}$ Kilometer, teilweise aber bis zu 10 Kilometer zurückgelegt werden können. Der Früh tarif von 10 H. ist hierbei gar nicht in Berücksichtigung gezogen. Im Jahre 1895

betrug nur auf ganz kurzen Strecken von durchschnittlich 1·6 Kilometern der Fahrpreis 10 H. (ohne Umsteigen), auf Strecken von durchschnittlich 3·2 Kilometern 14 H., während die mittlere Entfernung der um 20 H. zurückzulegenden Strecke nur 5·75 Kilometer betrug. Die Fahrpreise sind also tatsächlich ganz bedeutend heruntergesetzt worden. Insbesondere sei hier auf die in erster Linie der arbeitenden Bevölkerung zugute kommende Verbilligung des Fahrpreises in den Frühstunden hingewiesen, welche eine ganz außerordentliche Erhöhung der Verkehrsleistungen in den Morgenstunden zur Folge hatte. Diese billigen Fahrpreise haben denn auch die Benützung der Straßenbahnen in Wien ganz außerordentlich gesteigert. Gegenwärtig benützt jeder Einwohner Wiens die Straßenbahn durchschnittlich 94 mal im Jahre. Diese Ziffer ist auch im Vergleiche mit der entsprechenden Ziffer für Berlin sehr hoch. In Berlin entfallen nämlich 110 Fahrten jährlich auf jeden Einwohner. Da aber in Berlin keine Umsteigefahrtscheine ausgegeben werden und die Anzahl der Fahrten nur nach den ausgegebenen Fahrtscheinen bestimmt werden kann, so ist die Ziffer Berlins nur scheinbar höher als unsere.

Es muß hier auch erwähnt werden, daß im Jahre 1903 von dem gesamten auf 213 Millionen bezifferten Wiener Verkehre — mit der Stadtbahn, Dampftramway, den Stellwagen, der Kahlenbergbahn, den Wiener Lokalbahnen, der elektrischen Bahn Wien—Ragran und den städtischen Straßenbahnen — auf die letzteren 158 Millionen entfallen, daß sie also 74 Prozent des gesamten städtischen allgemeinen Verkehrs allein bewältigten. Von besonderem Interesse ist es, daß die Stellwagen, welche nach Einführung der elektrischen Straßenbahnen großen Schaden gelitten haben,

sich nunmehr den neuen Verhältnissen angepaßt und sich einen gewissen Verkehr — insbesondere auf kurze Entfernungen und für die Verbindung mit der Inneren Stadt — herangezogen haben, welcher es ermöglicht hat, daß dieses Unternehmen heute besser denn je steht. Das Verkehrsbedürfnis ist also bedeutend gestiegen, was einen Beweis für das kräftiger pulsierende geschäftliche Leben gibt. Aus diesem Grunde ist auch zu hoffen, daß die durch die elektrischen Straßenbahnen in ihren Einnahmen stark bedrängte Wiener Stadtbahn auch wieder bessere Tage sehen wird. Allerdings wird sie sich dazu bequemen müssen, den Dampfbetrieb zu verlassen und ebenfalls auf den elektrischen Betrieb überzugehen. Derselbe ermöglicht nicht nur eine bessere Ausnützung der Bahnanlage, sondern auch zufolge der rascheren Beförderungsmöglichkeit eine größere Zeiterparnis für die Fahrgäste und eine zweckmäßigere Verwendung des Fahrparkes. Dieser letztere Vorteil ist bei der Elektrifizierung der Pferdebahnen sehr deutlich zum Ausdruck gekommen, indem für die geringe Leistung im Jahre 1895 ein Fahrpark von 29 Lokomotiven und 917 Wagen notwendig war, während für die dreifache gegenwärtige Leistung mit 945 Motor- und 871 Beiwagen, zusammen also mit 1816 Wagen das Auslangen gefunden wird, daher nicht einmal der doppelte Stand notwendig ist. Die Zugintervalle sind trotz der Einführung von Beiwagen gegenüber früher bedeutend abgekürzt worden und betragen beispielsweise auf der Mariahilferstraße jetzt $1\frac{1}{4}$ gegen früher 2 Minuten, auf der Währingerstraße jetzt 1 gegen früher $1\frac{1}{2}$ Minuten; die Wagenanzahl ist also hier bis auf das dreifache gestiegen. Die ersten Wagen verkehren von den Endstationen jetzt zwischen 5 bis $\frac{1}{2}$ 6 Uhr früh (Winter

und Sommer), die letzten Wagen aber zwischen $\frac{1}{2}$ 12 und 12 Uhr, während im Jahre 1895 der erste Wagen um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr, der letzte Wagen des Nachts aber um $\frac{1}{2}$ 11 Uhr aus den viel näher zur Stadt gelegenen Endstationen abfuhr.

Zur Abwicklung des gegenwärtigen großen Verkehrs und zur Besorgung aller sonstigen Geschäfte des Straßenbahnunternehmens, wozu beispielsweise auch der Umbau bestehender und der Bau neuer Linien gehört, ist ein sehr großes Personal notwendig, welches sich im Jahre 1904 auf rund 7000 Personen beläuft, während im Jahre 1896 nur rund 2900 Personen notwendig waren. Die Steigerung des Personals beträgt rund 140 Prozent, während die damit bewältigte Verkehrsleistung um 200 Prozent gesteigert wurde. Diese verhältnismäßig geringe Personalsteigerung ist dem Umstand zuzuschreiben, daß beim elektrischen Betrieb das zahlreiche Personal in Wegfall kommt, welches früher in den Ställen benötigt wurde. Die Personalkosten sind aber gegenüber anderen ähnlichen Betrieben außerordentlich hohe, was darauf zurückzuführen ist, daß die christlichsoziale Gemeinderatsmajorität die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Bediensteten ganz besonders wohlwollend gestaltet hat. Der Gesamtverdienst der Bediensteten betrug im Jahre 1896 ca. 49·9 Prozent der Betriebsausgaben und ist im Jahre 1903 auf 58·1 Prozent derselben gestiegen; der durchschnittliche Jahresverdienst eines Bediensteten stieg von 1200 auf 1380 Kronen, wobei aber noch berücksichtigt werden muß, daß sich der frühere Durchschnitt auf meist langjährige Diener, der jetzige aber auch auf eine sehr große Zahl neu aufgenommener junger Kräfte erstreckt. Die Zuwendungen an den Pensionsfonds der Bediensteten betragen im Jahre 1896 rund $\frac{7}{10}$ Prozent der Bruttoeinnahme und stiegen im Jahre 1903 auf $1\frac{1}{2}$ Prozent

derselben, also um über 100 Prozent und ermöglichen eine derartige Gestaltung der Altersversorgung, daß jeder Bedienstete nunmehr mit Beruhigung seinem Alter entgegensehen kann. Von allergrößter Wichtigkeit für das Wohlergehen der Bediensteten und für die Sicherheit der ihrer Tätigkeit anvertrauten Personen aber ist die außerordentliche Herabsetzung der täglichen Dienstleistung bei den Fahrbediensteten. Die durchschnittliche tägliche Dienstzeit eines Fahrbediensteten betrug beim Pferdebetriebe im Jahre 1895 rund $14\frac{1}{4}$ Stunden, wovon $11\frac{3}{4}$ Stunden auf den reinen Wagendienst entfielen. Durch die Vermittlung des Bürgermeisters Dr. Lueger ist diese Dienstzeit bei der alten Tramway-Gesellschaft im Jahre 1897 auf $13\frac{1}{2}$ Stunden, wovon $10\frac{3}{4}$ Stunden auf den Wagendienst entfielen, herabgesetzt worden. Im elektrischen Betriebe bei der alten Tramway-Gesellschaft betrug die durchschnittliche tägliche Dienstzeit eines Fahrbediensteten rund 12 Stunden, wovon nicht ganz $9\frac{1}{2}$ Stunden auf den Wagendienst entfielen, während die jetzige durchschnittliche Dienstzeit eines Mannes $11\frac{1}{2}$ Stunden täglich beträgt, wovon aber nur 7 Stunden und 40 Minuten im Mittel auf den Wagendienst entfallen. Es gibt unseres Wissens keine Bahn auf der Welt, bei welcher die Bediensteten eine geringere tatsächliche Tagesleistung zu vollbringen haben, was bei der Beurteilung der Betriebsverhältnisse auf den Wiener städtischen Straßenbahnen nicht vergessen werden darf. Die Bediensteten erkennen diese außerordentliche Verbesserung ihrer Lage gegenüber den früheren Verhältnissen auch dankbar an und bilden eine mit ihrer Lage zufriedene, dienstbeflissene und eifrige Körperschaft, was auch für das große Publikum von Vorteil und Wert ist.

So war denn die Gemeindeverwaltung mit ihrem jetzigen Bürgermeister an der Spitze bestrebt, nicht nur den Bedürfnissen aller Einwohner von Wien in bezug auf die Schaffung eines weit ausgebreiteten, dicht und rasch befahrenen Straßenbahnnetzes zu genügen, sondern auch in zahlreichen Familien ihrer Vaterstadt treu ergebener Mitbürger Zufriedenheit und Glück einkehren zu lassen und damit ein Unternehmen zu schaffen, welches der Allgemeinheit zu Nutz und Frommen, der Stadt Wien zur Ehre gereicht.



















