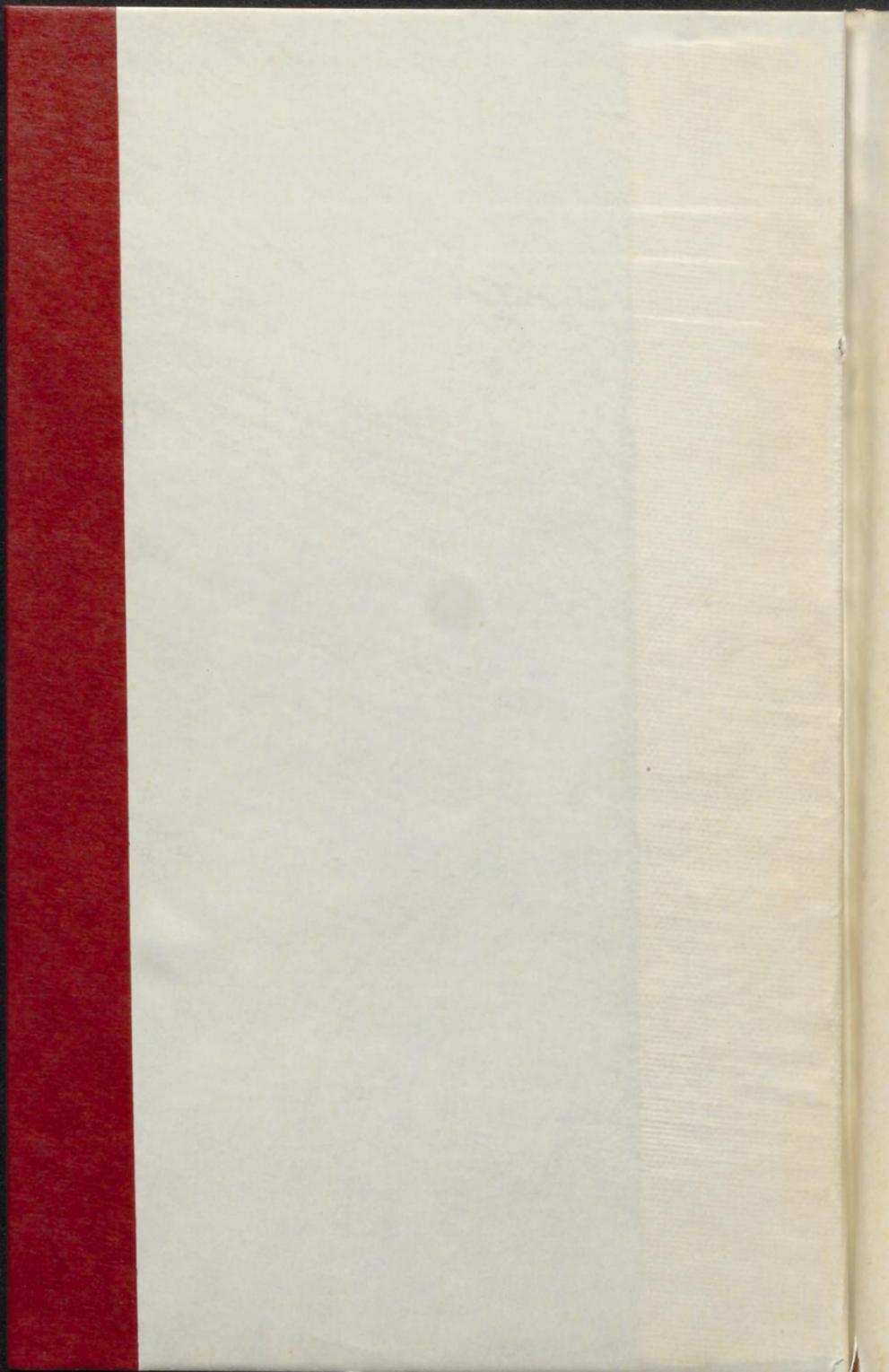
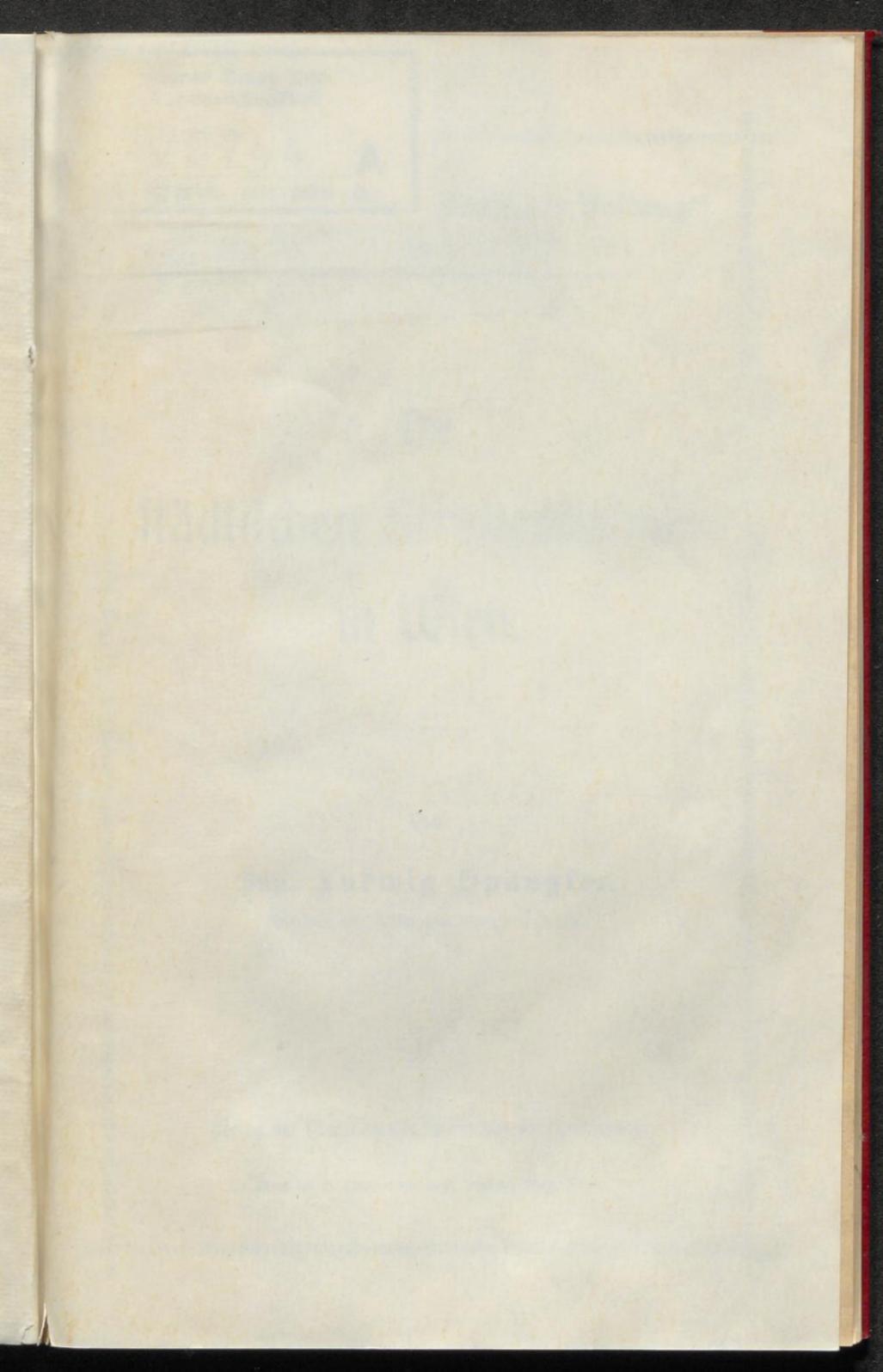


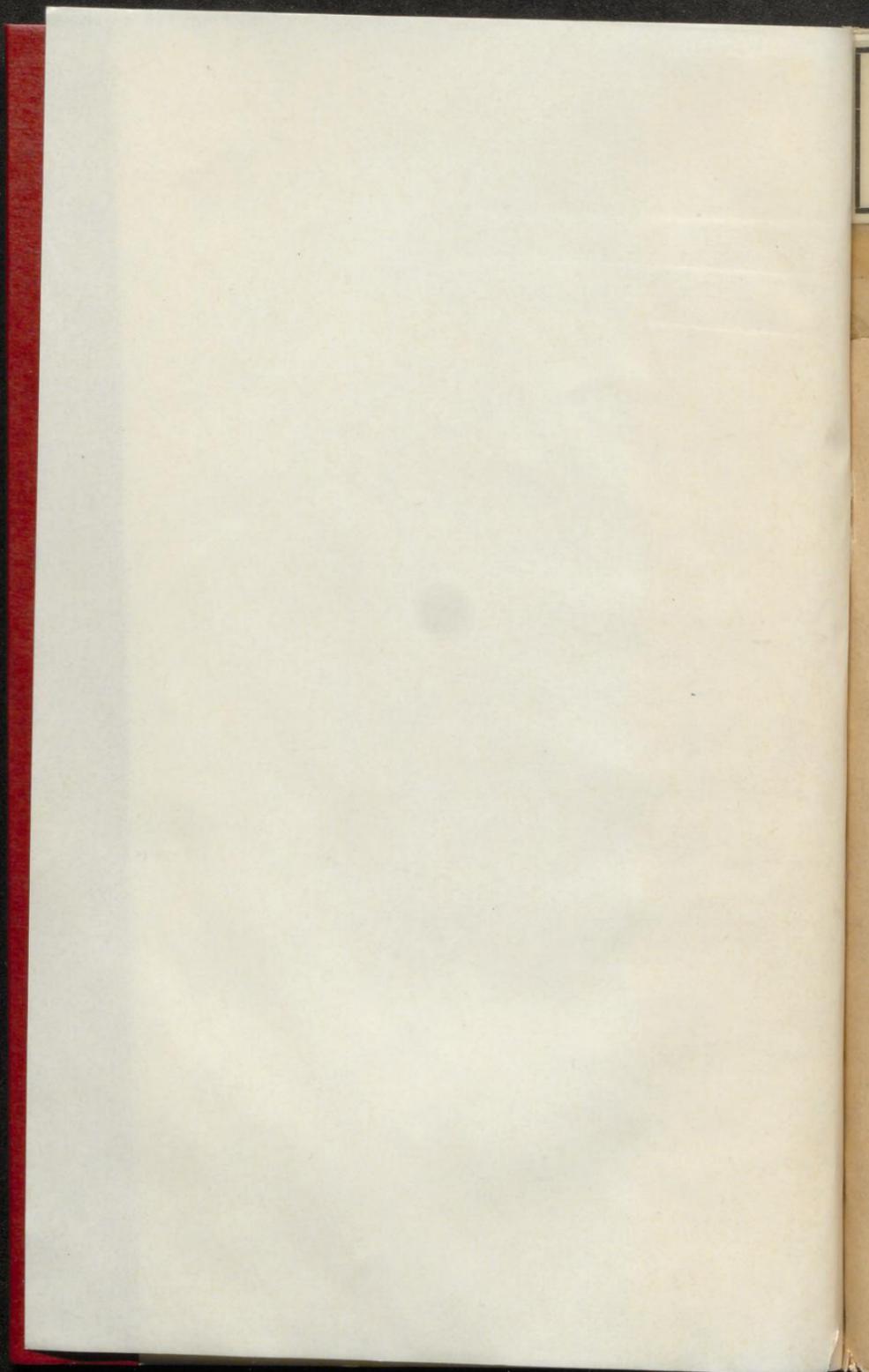
Wiener Stadt- und  
Landesbibliothek

186744 A

MA 9 - SD 25 - 24 - 828 - 128960 - 45







Wiener Stadt- und  
Landesbibliothek

186744 **A**

MA 9 - SD 25 - 50 - 7611 - 39532 - 45

„Deutschen Zeitung“

aus Nr. 11633 vom 22. Mai 1904.

Die  
Städtischen Straßenbahnen  
in Wien.

Von

**Ing. Ludwig Spängler,**

Direktor der städtischen Straßenbahnen.

Verlag der Direktion der städtischen Straßenbahnen.

Druck von F. Hierhammer & F. Geitner, Wien, VIII.

Wiener Stadt- und  
Landesbibliothek

186744

A

MA 9 - SD 25 - 50 - 7611 - 39532 - 45

~~186744~~



\* 186.744

267.449  
IN ~~276.449~~



Die elektrischen Straßenbahnen greifen mit mächtiger Hand in das Geschäftsgetriebe jeder Großstadt und sind bereits überall zu einem wesentlichen und wichtigen Faktor des gesamten städtischen geselligen Lebens geworden. Ihr Wert und ihre Bedeutung beschränken sich nicht nur auf jene, welche sich der Straßenbahn in der Ausübung eines Berufes oder Geschäftes bedienen, sie sind für alle Bewohner einer Stadt in dieser oder jener Weise von Nutzen. Wo immer die elektrische Straßenbahn in einem neuen Bezirk oder in einer neuen Straße erscheint, verändert sie wie mit einem Schlag das Bild der Gegend, sie bringt Leben und Bewegung mit sich und gibt fast immer den Anstoß zu einem ungeahnten Aufschwung der Gebiete, welche sie durchheilt.

Ein gut entwickeltes und geordnetes Verkehrswesen ist die Grundbedingung für die gedeihliche Entwicklung jeder Großstadt; nur im Besitze vorzüglicher Verkehrsmittel ist es möglich, auch die äußeren Bezirke der Stadt dem Verkehr zu erschließen, wodurch bei einer gleichzeitigen Hebung der Bodenrente gesunde und billige Wohnungen für weite Bevölkerungsschichten geschaffen werden können. Diese Aufgabe voll und ganz zu erfüllen, wird aber nur dann möglich sein, wenn sich die hiefür in Betracht kommenden Straßenbahnen im Besitze der Gemeinde befinden, da ein Privatunternehmen viel zu sehr das eigene Interesse in den Vordergrund rücken wird, während die Gemeinde in der Lage ist, dem öffentlichen Wohl ein Opfer zu bringen.

Gerade in dieser Beziehung darf aber auch nicht zu weit gegangen werden, da immer im Auge behalten werden muß, daß die zu erschließende Gegend auch die Grundbedingungen für die gewünschte Entwicklung bieten soll. So z. B. ist es auch durch die beste Straßenbahnverbindung nicht möglich, in einer ungesund, schädlichen Witterungseinflüssen ausgesetzten Gegend eine Villenvorstadt zu errichten, und kann es anderseits auch nicht erwartet werden, dort ein Fabriksviertel zu gründen, wo das nötige Industriewasser und die Eisenbahnverbindungen fehlen oder wo kein Hinterland mit der nötigen Arbeiterbevölkerung vorhanden ist. Eine Mißachtung dieser Umstände kann gerade im städtischen Betriebe zum Bau von Linien führen, welche für die in Betracht kommenden Bezirkeile keinen Nutzen bringen, für die Allgemeinheit, aber schwere wirtschaftliche Nachteile im Gefolge haben können. Eine Straßenbahnlinie hat eben nur dann eine Existenzberechtigung, wenn sie begründete Aussicht bietet, sich in absehbarer Zeit durch den eigenen Verkehr zu erhalten.

Hand in Hand mit der Erschließung neuer Verkehrsgebiete muß aber auch eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gehen; dies ist durch die Elektrifizierung der Pferdebahnen gelungen, indem die mittlere Geschwindigkeit um rund 20 Prozent größer wurde; hier muß davor gewarnt werden, aus Bequemlichkeitsrücksichten immer wieder neue Haltestellen zu verlangen, wie dies leider in Wien vielfach geschieht; jede nicht unbedingt nötige Haltestelle bringt in doppelter Weise Schaden, u. zw. einerseits durch Vergrößerung des Stromverbrauches, anderseits durch eine Herabdrückung der mittleren Geschwindigkeit; die rasche Beförderung aber führt zu einer bedeutenden Zeitersparnis, ein ziffermäßig nicht ausdrückbarer wirtschaftlicher Gewinn, welcher insbesondere im geschäftlichen Leben gar nicht hoch genug angeschlagen werden kann; aber nicht nur der Geschäftsmann, auch der Beamte, der kleine Gewerbsmann, der Arbeiter, der Schüler, sie alle rechnen mit der raschen Beförderung durch die elektrische Straßenbahn.

Die große Wichtigkeit der Straßenbahnen für alle Bevölkerungsschichten zeigt sich am besten in der regen

Anteilnahme, welche denselben von allen Seiten entgegengebracht wird und welche in einer Fülle von Wünschen und Anregungen zum Ausdruck kommt, die in den städtischen Vertretungskörpern, in Versammlungen, in der Tagespresse und in zahlreichen Zuschriften geäußert werden. Viele, ja die meisten der laut werdenden Vorschläge sind begreiflicherweise auch der Verwaltung der Straßenbahnen bekannt; deren Durchführung scheidet aber häufig an gewissen Verhältnissen, die von den Anregern in der Regel nicht berücksichtigt werden; jede Aenderung in einem so gewaltigen Betriebe, wie es unsere Straßenbahn ist, kann eine Menge Folgen nach sich ziehen, die nicht immer als Vorteile zu bezeichnen sind. Es muß daher alles wohl erwogen und in seinen Wirkungen durchdacht werden; keine Anregung, von welcher Seite immer sie auch kommen mag, wird bei den Wiener städtischen Straßenbahnen unbeachtet gelassen; jede Mitteilung findet eine sehr sorgfältige genaue Prüfung und wird alles, was für die Verbesserung des Betriebes wertvoll ist — wenn auch nicht sofort, so doch bei der nächsten Gelegenheit — entsprechend berücksichtigt.

Es gibt allerdings Fälle, wo auch mit dem besten Willen und trotz aller Voraussicht den Wünschen, ja sogar den berechtigten Ansprüchen der Fahrgäste nicht entsprochen werden kann; dies betrifft beispielsweise die Beistellung der notwendigen Anzahl von Wagen bei plötzlich auftretendem Regen oder Gewitter; hier kann nur eine — ausschließlich im Interesse der Fahrgäste gelegene — Vermehrung der Stehplätze etwas nützen. Dagegen kann und wird für vorher bekannte Bedürfnisse gesorgt, wenn dies auch große Kosten verursacht. So z. B. hat die Gemeinde Wien durch großartige Anlagen am Zentralfriedhofe, welche im Vorjahre durchgeführt wurden und heuer ergänzt werden sollen, die Abwicklung eines Allerheiligenverkehrs ermöglicht, welcher in der ganzen Welt seinesgleichen suchen dürfte; es sind an dem Nachmittage des 1. November 1903 stündlich 27.000 bis 28.000 Fahrgäste vom Zentralfriedhofe auf

einer Linie abbefördert worden, wozu bis zu 200 Züge stündlich abgelassen werden mußten.

Die Bewältigung eines solchen Massenverkehrs ist überhaupt erst durch den elektrischen Betrieb möglich geworden. Für die Abwicklung der Verkehrsleistung im Winter wären beim Pferdebetrieb rund 10.000 Pferde notwendig, während für die projektierte Leistung zu Allerheiligen rund 15.000 Pferde im Dienste stehen müßten. Es ist ohneweiters einleuchtend, daß es ganz unmöglich wäre, eine solche Massenbeförderung bei einer Pferdebahn durchzuführen, da ein so großer Pferdestand unmittelbar vor dem schwachen Winterbedarf derart hohe, fortdauernde Verpflegskosten verursachen würde, daß es ausgeschlossen erscheint, an eine Pferdebahn solche Ansprüche zu stellen. Aus dieser Aufstellung über den Pferdebedarf ersieht man auch den großen hygienischen Erfolg der Elektrisierung, welcher durch den Wegfall so vieler Pferde erreicht wird.

Der Pferdebetrieb verursacht hohe Betriebs- und kleine Anlagekosten, der elektrische Betrieb aber hohe Anlage- und kleine Betriebskosten. Für den Pferdebetrieb sind viele Bedienstete und eine große Anzahl von Pferden notwendig, deren Erhaltung täglich bedeutende Kosten verursacht; für den elektrischen Betrieb sind weniger Bedienstete, wohl aber kostspielige Anlagen erforderlich — die Maschinen in den Kraftwerken und die Leitungen — die aber, während der Zeit da sie nicht gebraucht werden, fast keine Betriebskosten verursachen.

Um die großen, für die wenigen Tage des Massenverkehrs notwendigen Anlagen zu anderen Zeiten teilweise auszunützen, wird getrachtet, die städtischen Straßenbahnen in Wien auch zum Frachtenverkehr heranzuziehen. Dies geschieht einerseits durch Vermittlung der Transporte im eigenen Betriebe, aus den Werkstätten- und Lagerräumen in die Bahnhöfe und umgekehrt, was bereits eingeleitet ist, während in größerem Maße die Verfrachtung des Koks aus den städtischen Gaswerken nach den städtischen Gebäuden u. s. w. in Angriff genommen werden soll. Zu diesem letzteren Zwecke ist eine

neue Linie in der Verlängerung der Erdbergstraße zum städtischen Gaswerke geplant. Auch für andere Frachtransporte sind Studien im Zuge, so z. B. für die Beförderung der Postpakete von den Bahnhöfen zum Hauptpaketbestellamt, für Bierbeförderung u. s. w.

Was nun den Personenverkehr betrifft, so ist es die Aufgabe der städtischen Straßenbahnen, für eine sichere, gute, bequeme, billige, rasche und ausreichend häufige Beförderung bis in die äußersten Bezirktteile zu sorgen.

### **Der Entwicklungsgang der Straßenbahnen in Wien.**

Wie die städtischen Straßenbahnen in Wien den vorerwähnten Anforderungen bisher nachgekommen sind, wird sich am besten aus einer kurzen Darstellung des Entwicklungsganges derselben in den letzten Jahren ergeben.

Die erste Pferdebahnlinie in Wien ist am 4. Oktober 1865 eröffnet worden und führte vom Schottentor nach Hernals. Die ersten Linien gingen im Jahre 1868 in den Besitz der Wiener Tramway-Gesellschaft über, welche ihr Netz fortwährend erweiterte und am 28. Jänner 1897 die erste elektrische Linie (Transversallinie) eröffnete. Die Wiener Tramway-Gesellschaft liquidierte ihr Unternehmen im Jahre 1899 und wurde durch die Bau- und Betriebs-Gesellschaft für städtische Straßenbahnen ersetzt. Diese von der Firma Siemens und Halske gegründete Gesellschaft hatte am 28. November 1899 mit der Gemeinde Wien einen Vertrag abgeschlossen, wonach sie zur Elektrisierung des alten Netzes der Wiener Tramway-Gesellschaft und zum Bau neuer elektrischer Linien berechtigt und verpflichtet wurde; die Konzession für die sämtlichen elektrischen Linien wurde schon am 24. März 1899 von der Gemeinde Wien erworben.

Verschiedene Umstände führten dazu, daß die Gemeinde Wien die sämtlichen Linien der Bau- und Betriebsgesellschaft und deren ganzen Wagenpark ab 1. Jänner 1902 ankaufte, wobei die Siemens und Halske Aktiengesellschaft den Auftrag zum Ausbau des gesamten

Neßes erhielt. Bald darauf wurde auch das Neß der im Jahre 1873 gegründeten Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft von der Gemeinde angekauft und deren Umwandlung auf elektrischen Betrieb bei der Oesterreichischen Länderbank und von dieser bei den Oesterreichischen Schuckert-Werken bestellt. Am 1. Juli 1903 gingen die sämtlichen Straßenbahnen in den Eigenbetrieb der Gemeinde Wien über.

Die Betriebslänge der beiden vorerwähnten Wiener Straßenbahnen vor der Erteilung der Konzession an die Gemeinde Wien betrug 114 Kilometer; die Betriebslänge dieser und der neu hinzugekommenen Linien wird am Ende des Jahres 1904 rund 180 Kilometer betragen. Die Geleislänge zu Ende 1904 wird sich auf rund 369 Kilometer belaufen, d. i. etwas mehr, als die Entfernung von Wien nach Prag. Davon sind rund 28 Kilometer Geleise mit unterirdischer Stromzuführung und 26 Kilometer Geleise in den Betriebsbahnhöfen.

Der weiteste Ausläufer der Straßenbahnen zu Ende des Jahres 1901 betrug in der Luftlinie  $7\frac{3}{4}$  Kilometer vom Stephansplatz aus (Zentralfriedhof, zweites Tor), während sich derselbe jetzt bis auf 10 Kilometer (Schwechat) erstreckt.

Im Jahre 1901 standen im Mittel täglich 745 Wagen im Betriebe, während im Jahre 1904 täglich durchschnittlich 1120 Wagen laufen und der Wagenpark zu Ende 1904 insgesamt 1814 Wagen (945 Motor- und 869 Beiwagen) umfassen wird. Diese Wagen aneinander gereiht, würden von Dornbach über den Ring und Rennweg bis nach Schwchat reichen. Für die Unterbringung derselben sind 13 Bahnhöfe vorhanden, mit einem Flächenmaß von über 186.000 Quadratmetern und 66.000 Quadratmetern mit Wagenhallen verbauter Fläche.

Die Revisionen und größeren Reparaturen werden in einer Hauptwerkstätte in Rudolfsheim ausgeführt, während kleinere Bahnhofswerkstätten für die Instandhaltung und unbedeutende Reparaturen dienen.

Der gesamte Personalstand wird im Jahre 1904 zur stärksten Zeit rund 7000 Mann betragen; mit den Familienangehörigen der Angestellten sorgen die Straßen-

bahnen dann für rund 19.000 Köpfe, entsprechend der gesamten Einwohnerzahl der schlesischen Stadt Teschen oder der Fabrikstadt Witkowitz in Mähren.

Die Personenbeförderung in den Jahren 1901, 1902, 1903 betrug 119, 144, 158 Millionen und ist für das Jahr 1904 mit 170 Millionen präliminiert, dürfte aber auf 176 Millionen Fahrgäste steigen. Die letztere Zahl entspricht der vierfachen Einwohnerzahl von ganz Oesterreich-Ungarn. Jeder Einwohner von Wien, welcher im Jahre 1901 rund 70, im Jahre 1902 rund 83, im Jahre 1903 rund 90 Fahrten mit der elektrischen Straßenbahn zurücklegte, wird dieselbe im Jahre 1904 bereits rund hundertmal benützen, wodurch schon nahezu dieselbe Frequenz erreicht wurde, welche sich in Berlin (110 Fahrten) ergibt, während Hamburg mit 95 Fahrten bereits übertroffen erscheint.

Von besonderem Interesse ist es, daß im Jahre 1903 von dem gesamten, auf 213 Millionen bezifferten Wiener Verkehr — mit der Stadtbahn, Dampftramway, den Stellwagen, der Kahlenbergbahn, den Wiener Lokalbahnen, der elektrischen Bahn Wien—Ragnan und den städtischen Straßenbahnen — auf die letzteren 158 Millionen entfallen, daß sie also 74 Prozent des gesamten städtischen allgemeinen Verkehrs allein bewältigen.

Für die vorerwähnte Personenbeförderung sind im Jahre 1901 rund 32, im Jahre 1902 rund 36, im Jahre 1903 rund 43 Millionen Wagenkilometer geleistet worden, während für das Jahr 1904 rund 48 Millionen präliminiert wurden, aber voraussichtlich 52 Millionen Kilometer erreicht werden dürften. — Diese letztere Zahl entspricht ungefähr dem 1300fachen Erdumfange.

Die größte Leistung am Pfingstsonntag wird rund 160.000 Wagenkilometer, zu Allerheiligen aber rund 200.000 Kilometer = ungefähr dem fünffachen Erdumfange betragen.

Die Steigerung in der Personenfrequenz zeigt sich am besten in der Leistung am Allerheiligentage, welche im Jahre 1901 rund 356.000, im Jahre 1903 aber

rund 606.000 Personen betrug; die mittlere tägliche Personenbeförderung aber belief sich im Jahre 1903 auf rund 433.000 Menschen. Es ist außerordentlich schwierig, dieser verschiedenen Inanspruchnahme Genüge zu leisten; dieselbe ist aber auch in den einzelnen Tagesstunden sehr verschieden, wie sich aus genauen Zählungen ergibt. Von besonderem Interesse sind die Ergebnisse auf der Linie über die Simmeringer Hauptstraße und den Rennweg, welche im November vorigen Jahres am allerstärksten in der Früh zwischen 7 und 8 Uhr benützt wurde, während das zweite aber entschieden kleinere Maximum der Personenbeförderung abends zwischen 6 und 7 Uhr austrat. Um diese Zeit findet im allgemeinen die stärkste Personenbeförderung statt, was sich auch im Stromverbrauch deutlich äußert.

Die starke Benützung der Straßenbahn in den Morgenstunden ist der beste Beweis für die im Interesse der minderbemittelten Bevölkerung außerordentlich segensreiche Einrichtung des billigen Frühtarifes von 10 H. Derselbe kommt nicht nur den Arbeitern, sondern auch den kleinen Beamten, den Hausfrauen u. s. w. zugute. Dieser Tarif hat manche Bevölkerungsschichten der Straßenbahn zugeführt, welche sich derselben früher nie bedient haben, und benützen denselben insgesamt 10 Prozent der gesamten Werktagshagäste. Durch diesen Tarif ist aber auch anderseits ein bedeutender Ausfall an Einnahmen eingetreten, welcher im Verein mit den erhöhten Löhnen, die von der Gemeinde den Straßenbahnbediensteten zugewendet wurden, die Früchte der kleinen Tarifierhöhung bei den Zwölfheller-Karten fast gänzlich aufzehrt. Es wäre daher ganz unmöglich, den billigen Frühtarif auch noch auf andere Tageszeiten auszudehnen. Die Straßenbahn ist im allgemeinen ohnedies billig, wenn man berücksichtigt, daß die um 12 H. zurückzulegenden Strecken außerordentlich lang sind, teilweise sogar mehr als 6 Kilometer.

Auch die öfters laut werdenden Klagen über einen zu geringen Verkehr auf den Straßenbahnlinien sind

gänzlich ungerechtfertigt; aus den käuflichen Fahrordnungen kann sich jedermann selbst ein Bild darüber machen, wie dicht die einzelnen Linien zur stärksten Zeit befahren werden; es ergibt sich daraus insbesondere, daß noch immer der größte Verkehrsstrom über die Ringstraße führt und daß die Lastenstraßenlinie bisher noch viel zu wenig zur Entlastung der Ringstraße beigetragen hat, obwohl dies sehr wünschenswert wäre. In den stärksten Teilen der Ringstraße folgen die Züge einander in dreifünftel Minuten, aber auch in anderen Straßen, so z. B. in der Mariahilfer- und Währingerstraße ist ein geradezu außerordentlich dichter Verkehr mit einem Intervall von  $1\frac{2}{5}$ , bzw. 1 Minute, der nicht mehr gesteigert werden könnte, ohne den ganzen übrigen Verkehr zu unterbinden.

Eine Vergleichung der in den vorstehenden Ausführungen gegebenen Zahlen über das Anwachsen der Betriebslänge, der Verkehrsleistung und der Personenfrequenz zeigt deutlich, daß die Steigerung in der Wagenkilometerleistung wesentlich größer ist, als dies zufolge der Zunahme der Betriebslänge oder der beförderten Personen voranzusehen, bzw. zu veranlagen wäre.

Die Betriebslänge ist vom Jahre 1901 bis zum Ende 1903 von 135 auf 170 Kilometer, also um 26 Prozent gestiegen, die Personenfrequenz von 119 auf 158 Millionen, also um 33 Prozent; die Wagenkilometerleistung aber von 32,000.000 auf 43,000.000, d. i. um  $34\frac{1}{2}$  Prozent. Die Steigerung vom Jahre 1903, in welchem sich die Linien der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft noch teilweise im Privatbetriebe befanden, gegenüber den jetzt präliminierten Leistungen für das Jahr 1904 aber betragen: bei der Betriebslänge von 170 auf 180 Kilometer = 6 Prozent, bei der Personenbeförderung von 158 auf 176 Millionen = 11 Prozent und bei der Verkehrsleistung von 43 auf 52 Millionen Wagenkilometer = 21 Prozent.

Es entfallen auf einen Betriebskilometer im Jahre 1901 täglich rund 649 Wagenkilometer, im Jahre 1903 aber rund 692 Wagenkilometer und dürfte diese Zahl im

Jahre 1904 auf 814 Kilometer steigen, während die gleiche Leistung in Berlin für das Jahr 1902 nur 640 Wagenkilometer betrug. Es entfallen auf einen Wagenkilometer im Jahre 1901 rund 3·72, im Jahre 1902 rund 3·69, während im Jahre 1904 nur mehr rund 3·38 Personen auf einen Wagenkilometer entfallen werden; es stehen daher den Fahrgästen viel mehr Wagen zur Verfügung als früher, u. zw. auch mehr als dies in anderen Städten der Fall ist. Es wäre demnach gewiß unbillig, noch mehr zu verlangen, als den Fahrgästen ohnedies schon geboten wird.

Aber nicht nur für eine schnelle und dichte, sondern auch für eine *b e q u e m e* B e f ö r d e r u n g der Fahrgäste ist gesorgt, indem die elektrischen Straßenbahnwagen groß, hoch und lustig gebaut, in der Nacht gut beleuchtet sind und die Sitzplätze ausreichend breit bemessen wurden. Diesen Anforderungen wird auch weiterhin ein besonderes Augenmerk zugewendet werden und ist es beabsichtigt, eventuell notwendige neue Wagen durchwegs mit herablabbaren Fenstern und mit Quersitzen auszustatten, um diese Wagen im Sommer für die Benützung angenehmer zu machen.

### **Die Sicherheit des Verkehrs.**

Was nun endlich die Sicherheit des Verkehrs betrifft, so muß zunächst bemerkt werden, daß die Fahrgäste selbst nur bei Zusammenstößen der Straßenbahnwagen mit eigenen oder fremden Fuhrwerken oder beim plötzlichen Bremsen Schaden leiden können; die Zusammenstöße haben sich in der letzten Zeit bedeutend vermindert; während im Jahre 1902 auf 1 Million Wagenkilometer noch 147 Zusammenstöße entfallen sind, ist diese Zahl im vergangenen Jahre auf 83 gesunken und ist zu hoffen, daß dieselbe fortwährend noch geringer wird. Die Beschädigungen der Fahrgäste in den Wagen sind aber auch glücklicherweise meist nur geringfügiger Natur. Ernstere Unfälle werden durch das Auf- und das Abspringen der Fahrgäste während der Fahrt verursacht,

wobei im Tagesdurchschnitte noch immer und trotz aller Warnungen zwischen 6 und 8, wenn auch meist kleinere Unfälle vorkommen; doch sind dabei auch schwere Verletzungen, ja sogar Todesfälle zu verzeichnen.

Was die beklagenswerten Unfälle durch das Niederstoßen von Menschen beim Ueberschreiten der Geleise betrifft, so muß hier besonders betont werden, daß die meisten derselben gänzlich vermieden werden könnten, wenn die Straßenpassanten eine größere Vorsicht beim Ueberschreiten der Geleise bekunden würden; es ist eine wichtige Aufgabe der ganzen Gesellschaft, dafür zu sorgen, daß insbesondere die Kinder eindringlich aufmerksam gemacht und dazu erzogen werden, in dieser Beziehung eine besondere Vorsicht walten zu lassen. Eine kleine Besserung ist auch hier zu verzeichnen, da auf 1 Million Wagenkilometer im Jahre 1902 rund 12, im Jahre 1903 aber nur mehr  $8\frac{1}{2}$  Unglücksfälle entfallen.

Die Gesamtzahl der von der Straßenbahn beim Ueberschreiten der Geleise niedergestopfenen Personen ist noch immer sehr groß und belief sich im Jahre 1903 auf 360, wobei 34 schwere Unglücks- und 16 Todesfälle verursacht wurden. Die Unfälle ereignen sich meist in der Weise, daß die Leute noch kurz vor dem Straßenbahnwagen das Geleise überschreiten wollen, ja meist erst in dasselbe von der Seite her eintreten, wenn es dem Wagenführer nicht mehr möglich ist, den Wagen noch so rechtzeitig zum Stehen zu bringen, um ein Niederstoßen zu vermeiden. Die Verletzung erfolgt demnach auch meistens bereits durch den Anprall und das Niederwerfen der Menschen auf das Pflaster oder auf die Schienen; dank der Schulung und der Aufmerksamkeit der Wagenführer und zufolge der vorzüglichen Bremsseinrichtungen gelingt es in den meisten Fällen, den Wagen noch so rasch zum Stehen zu bringen, daß der Verunglückte unter der Plattform liegen bleibt, ohne mit der Schutzvorrichtung oder den Wagenrädern in Berührung zu kommen.

Deshalb ist es ganz und gar unrichtig, die vielen Unglücksfälle nur der mangelhaften Wirkung der Schutz-

vorrichtung zuzuschreiben, welche in den meisten Fällen mit dem Unfall gar nichts zu tun hat. Von den 360 Verunglückten sind überhaupt nur 41 mit der Schutzvorrichtung in Berührung gekommen, dabei hat dieselbe in 31 Fällen tadellos gewirkt und nur in 10 Fällen hat sie es nicht verhindern können, daß der Verletzte ganz oder teilweise unter die Schutzvorrichtung gekommen ist.

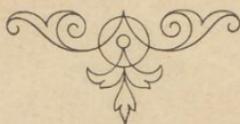
Dies trat meistens in solchen Fällen ein, wenn der Wagen mit großer Geschwindigkeit fuhr und es durch das augenblickliche Zusammentreffen verschiedener verhängnisvoller Umstände unmöglich wurde, die Geschwindigkeit beim Anprall ausreichend zu mäßigen. Da wird aber keine Schutzvorrichtung, wie immer sie beschaffen sein möge, die Rettung des Menschen bewirken können, weil bei einem mit großer Geschwindigkeit dahineilenden Wagen schon das bloße Zusammenstoßen mit irgend einer Schutzvorrichtung tod- und verderbenbringend ist. Das betrifft aber gerade jene Fälle, welche durch eine bessere Vorsicht der unglücklichen Opfer gewiß hätten vermieden werden können.

Nichtsdestoweniger aber werden selbstverständlich seitens der Straßenbahnverwaltung alle neu auftauchenden Schutzvorrichtungen einer eingehenden theoretischen und praktischen Prüfung unterzogen und wird insbesondere allen Erfindern Gelegenheit gegeben, ihre Erfindung zu erproben. Unser Hauptaugenmerk legen wir aber zunächst auf die gute Schulung der Führer, auf die wiederholte und genaue Revision der Bremsvorrichtungen, damit sich dieselben immer in bester Ordnung befinden, und auf die stets tadellose Beschaffenheit der jetzigen Schutzvorrichtung, deren Hauptvorteil in ihrer außerordentlich großen Einfachheit besteht, welche die Gewähr bietet, daß sie bei sachgemäßer Beaufsichtigung nie in Unordnung geraten kann. Es werden auch Studien gemacht, den Abstand der Schutzvorrichtung von der Straßenoberfläche etwas kleiner zu halten, als dies bis jetzt der Fall ist. Wir hoffen damit die Verletzungen und Unfälle noch weiter zu vermindern.

Das Wichtigste ist und bleibt aber die Erziehung der Menschen zu größerer Vorsicht dem neuen Verkehrsmittel gegenüber und in dieser Beziehung rechnen wir auf die Mitwirkung der gesamten Bevölkerung von Wien.

Aus vorstehenden Darstellungen wolle ersehen werden, daß die städtische Straßenbahnverwaltung im Bewußtsein der ihr übertragenen wichtigen Aufgabe stets bestrebt ist, das ihr anvertraute Unternehmen, für dessen gedeihliche Entwicklung die jetzige Gemeindeverwaltung in hervorragender Weise gesorgt hat, immer besser auszugestalten zu Nutz und Frommen aller Bewohner unserer schönen Kaiserstadt an der Donau.

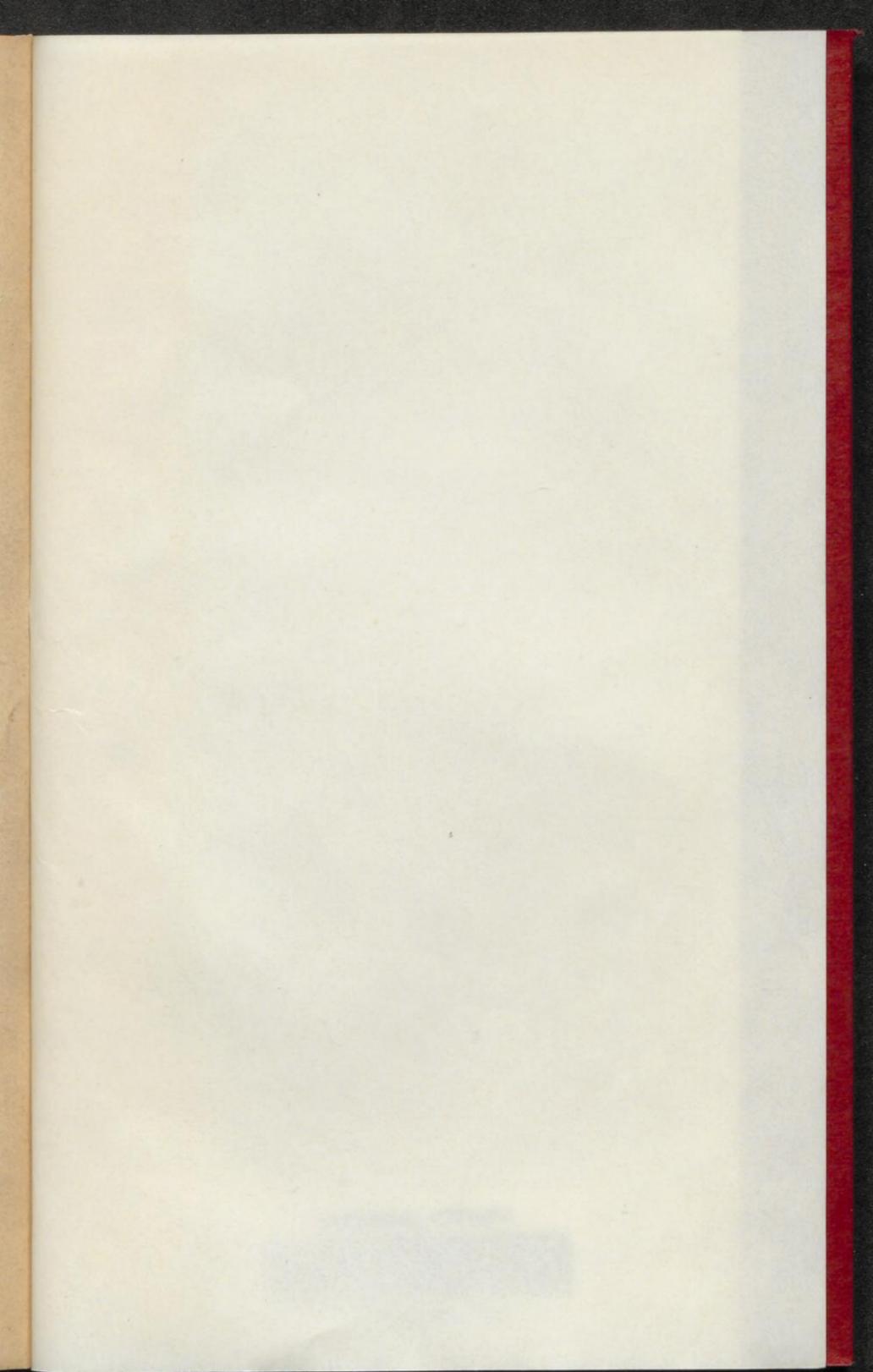
W i e n, im Mai 1904.

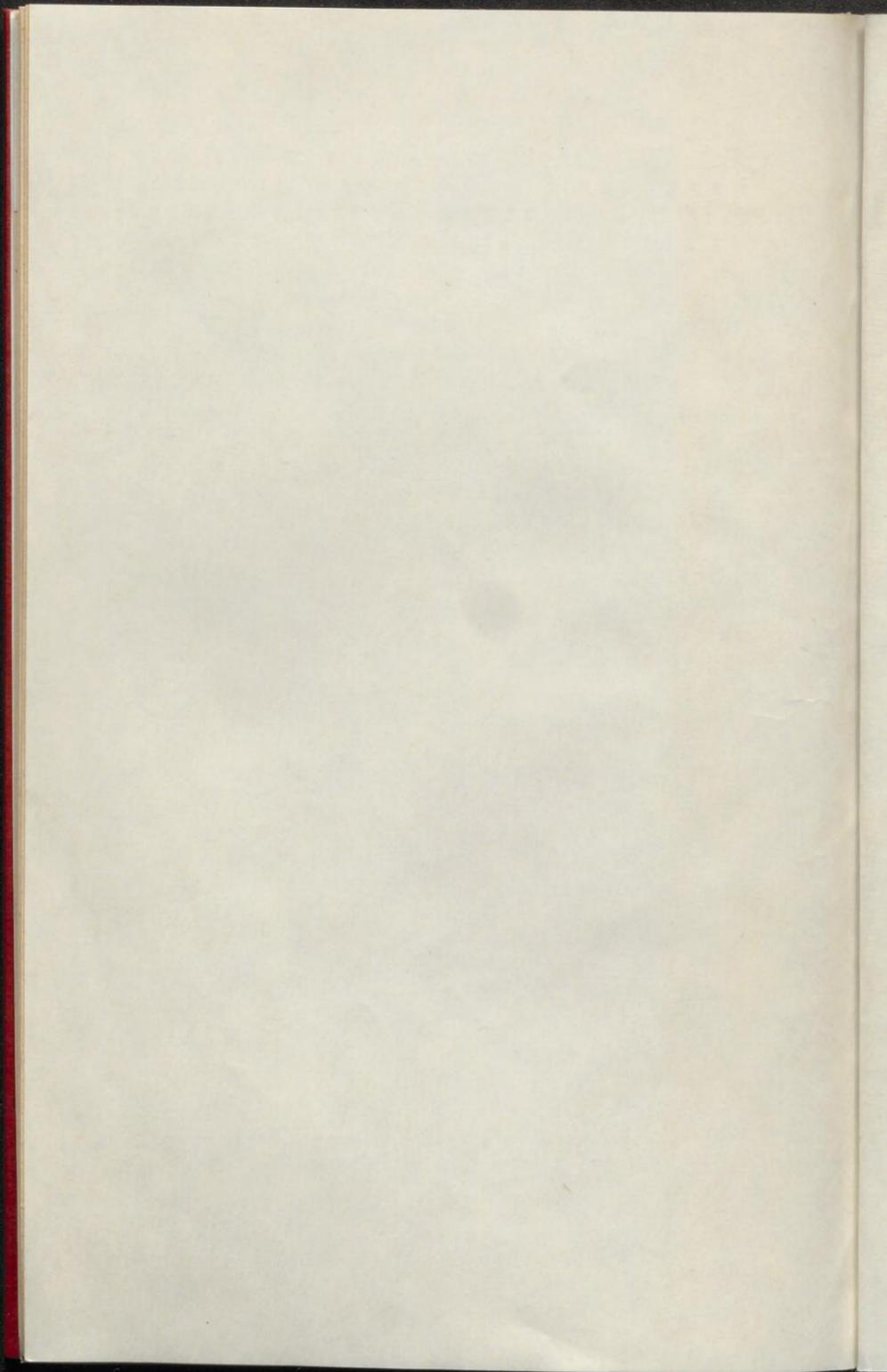


Das Wichtigste ist und bleibt die Er-  
haltung der Gesundheit. Ein gesunder  
Körper ist das beste Mittel  
gegen alle Krankheiten und ist die Basis  
für die Erreichung der höchsten Stufe  
des Lebens.

Die verschiedenen Krankheiten sind  
das Ergebnis einer ungesunden Ernährung  
und eines ungesunden Lebenswandels.  
Die beste Medizin ist eine gesunde  
Ernährung und ein gesunder Lebenswandel.  
Die besten Ärzte sind diejenigen, die  
dies verstehen und dies lehren.

Erhalten Sie Ihre Gesundheit!





WIENBIBLIOTHEK



+QWB9060704

