

Entlastung des Verkehrs durch den Donaukanal.

Mit Rücksicht auf die Ueberlastung des Straßenbahnverkehrs wäre der Gedanke sehr nahe liegend, durch einen Lokalschiffahrtsverkehr im Donaukanal die elektrische Straßenbahn zu entlasten. Es ist nicht das erstemal, daß man sich diese Frage vorlegt, denn schon vor einigen Jahren hat ein Privatunternehmer sechs Motorboote auf dem Donaukanal in Dienst gestellt und mit ihnen einen lebhaften Verkehr von Rusdorf in die Kreiau unterhalten. Er war jedoch gezwungen, trotz seiner eifrigsten Bemühungen nach zwei Jahren den Verkehr wegen zu schwacher Frequenz wieder aufzulassen.

Maßgebende Fachleute halten, wenn auch die Verhältnisse heute anders liegen, gleichwohl die Schwierigkeiten, die der Errichtung eines solchen Wasserverkehrs entgegenstehen, nach wie vor für sehr unüberwindlich. Das wichtigste Hindernis ist der Mangel an entsprechenden Schiffen. Es müßte, um von einer Entlastung sprechen zu können, ein Halbstundendienst eingerichtet werden, berechnet man nun die Fahrzeit der Bergfahrt bis Rusdorf mit $1\frac{1}{2}$ Stunden, die der Talfahrt bis zur Sophienbrücke mit einer Stunde, worauf eine halbstündige Rast einzuschalten wäre, so würde man sechs Dampfer benötigen. Da ein Umkehren im Donaukanal nicht möglich ist, müßten diese Passagierdampfer doppelruderig sein, es steht jedoch nicht die erforderliche Anzahl doppelruderiger Schiffe zur Verfügung.

Auch das Verhältnis der Betriebskosten zu den Einnahmen wäre sehr ungünstig mit Zugrundelegung eines Durchschnittsfahrpreises von 50 S. per Person — denn höher läßt sich der Fahrpreis selbst bei einer Steigerung des Straßenbahntarifes nicht ansetzen — und bei einer Anzahl von zweihundert Passagieren bei einer Berg- und Talfahrt ergibt sich eine Bruttoeinnahme von 10 K. per Stunde, während sich die Kosten einer Fahrstunde auf 50 K. stellen. Dazu kommt noch, daß die zahlreichen niedrigen Brücken für einen Passagierverkehr auf dem Donaukanal ein ernstes Hindernis bilden.