

## 50 Jahre Wiener Straßenbahn.

„Die erste Franz Josef-Pferdeeisenbahn in Wien ist seit dem 4. Oktober 1865 in vollem Gange. Nachdem bereits am 2. abends eine Probefahrt stattgefunden hatte und glücklich abgelaufen war, setzte sich am ersten genannten Tage nachmittags um 2 Uhr der aus sechs festlich dekorierten Wagen bestehende Eröffnungszug vom Schottentor aus zur Fahrt nach Dornbach in Bewegung. Vom frühen Morgen an schon umlagerte eine bunte Menschenmenge den im Schmuck von Wappen, Wimpeln und Laubgewinden glänzenden Pavillon vor dem Schottentor, die sich von Minute zu Minute vergrößerte, je näher der Zeitpunkt der Eröffnung kam.

Endlich erschienen der Statthalter Graf Chorinsky, die Gemeinde- und Magistratsräte, Vertreter der Presse und andre geladene Gäste, worauf das lang erwartete Sensationsereignis vor sich gehen konnte. Die Pferde setzten sich in Trab, und fort ging es, bei Hernals und Ottakring vorbei, deren Bewohner gleichfalls in Scharen herbeieilten, den vorüberfahrenden Zug neugierig anzustarren. Beim Roten Kreuz wurde der Zug mit Musik empfangen, die Ankommenden stiegen aus und versammelten sich in der sehr reich und geschmackvoll ausgeschmückten Wagenhalle, die zum Festsaal umgestaltet war. Das hier stattfindende Bankett währte mehrere Stunden und war vielfach mit launigen Toasten gewürzt. Die nach beendeter Feier erfolgende Rückfahrt ging sehr schnell vonstatten, in 15 Minuten befanden sich die Festteilnehmer wieder am Schottentor, während man zur Hin- und Rückfahrt 25 Minuten gebraucht hatte.

Das Unternehmen der Wiener „Tramway-Gesellschaft“ erfreut sich beim Publikum eines großen Anklanges und starken Zuspruchs, es wird nicht nur als ein neues und angenehmes Verkehrsmittel, sondern geradezu als eine Volksbelustigung betrachtet. Der Andrang war gleich in den ersten Tagen so groß, daß demselben durchaus nicht genügt werden konnte, am schlimmsten aber ging es am darauffolgenden Sonntag her.

So berichtet eine Zeitschrift aus jenen Tagen. Und was ist mittlerweile aus dieser Unternehmung der Herren C. Schaed-Isaquet u. Comp. aus Genf geworden! Ein städtisches Unternehmen, das größte der Gemeinde Wien, das den allgemeinen Verkehr der Zweimillionenstadt fast ausschließlich beherrscht und ohne das ihre heutige Ausdehnung und wirtschaftliche Höhe nicht denkbar wäre. Das Hauptverdienst an dem Ausbau des Straßenbahnnetzes und der möglichst klugsten Durchführung des Verkehrs gebührt Direktor Spängler, einem Fachmann ersten Ranges, dessen weiter Blick, dessen Organisations-talent und Wohlwollen gegenüber den Bediensteten gerade am Tage des Jubiläums der Straßenbahn besonders anerkannt werden müssen. Wenn auch manche berechtigte Wünsche der Bevölkerung gerade mit Bezug auf den Straßenbahnverkehr der Erfüllung harren, so weiß man es wenigstens, daß es nicht am guten Willen der Direktion fehlt.

Die Gemeinde Wien begann am 1. Juli 1903 mit der Betriebsführung auf eigene Rechnung. Damit war auch die Möglichkeit gegeben, in viel weiterer Maße als bisher das Verkehrsmittel für großstädtische Verwaltungszwecke nutzbar zu machen. Auf lange Zeit ertraglose Linien, weit über das dicht bewohnte Stadtgebiet hinaus, wurden neu gebaut, um der Bestimmung neue Gebiete zu erschließen. Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 10, dann 10½ und zuletzt auf 11,8 Kilometer bewirkte eine vollständige Umwälzung in den Wohnungsverhältnissen und das Entstehen neuer Bezirke. Die stete Beobachtung aller Neuerungen der Technik in bezug auf Geleisbau und Wagenbau sowie gewissenhaftes Studium der Verkehrsbedürfnisse haben ein ununterbrochenes, mitunter sprunghaftes Fortschreiten in der Entwicklung des Unternehmens bewirkt. Zu Anfang 1903 noch 132,5, mit der Neuen Wiener Tramway 170,5 Kilometer lang, ist das Netz auf rund 270 Kilometer Länge angewachsen. Etwa 1500 Trieb- und 1600 Anhängerwagen mit 65.000 Sitz- und 58.000 Stehplätzen sind im Betriebe nebst einer großen Zahl Hilfsfahrzeugen, zumeist mit eigenem Kraftbetrieb. Die vielerlei Wagentypen, insbesondere jene mit geteiltem Ein- und Ausstieg und verglasten Plattformen, haben von Wien aus den Anstoß zu wesentlichen Fortschritten im Waggonbau gegeben.

Der Dampftrieb auf den Linien Kagran-Groß-Enzersdorf und Mauer-Mödling der 1907/08 verstaatlichten Dampftramway, vormals Krauß u. Comp., ist von untergeordneter Bedeutung, nachdem die wichtigen Verbindungen mit dem 21. Bezirk und im 13. Bezirk schon 1908 und 1909 elektrisch ausgestaltet wurden. Ganz entlegene Bezirke, wie Kaiser-Ebersdorf, Leopoldau und Salmansdorf, wurden mit Kraftstellwagen an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Mittlerweile hat Kaiser-Ebersdorf eine eigene Straßenbahn erhalten, und eine Linie nach Leopoldau ist augenblicklich im Bau begriffen.

Die Fahrleistung ist von 116.000 Wagenkilometer im Tagesdurchschnitt des Jahres 1903 auf rund 260.000 Kilometer täglich gestiegen, insgesamt also um 120 Prozent, die Zahl der beförderten Personen von 158 Millionen auf 333 Millionen, demnach etwas mehr als das Doppelte und täglich nahezu eine Million Menschen. Der Dreiwagenzug mit einem Fassungsvermögen von 120 bis 150 Menschen ist eine gewöhnliche Erscheinung geworden. Die weitere Steigerung der Beförderungsmöglichkeit durch stockhohe Wagen steht unmittelbar bevor. Mit dem Wachsen des Verkehrs und der Vermehrung des Fahrparkes hält der Bau neuer Bahnhöfe sowie die Erweiterung und völlige Umgestaltung bereits bestandener Bahnhöfe gleichen Schritt. Die Wohnungsfrage, die im letzten Jahrzehnt sich zu einer die Allgemeinheit bewegenden Bedeutung zugespielt hat, hat der Gemeindeverwaltung Anlaß gegeben, daß neben großen Verwaltungsgebäuden mit zahlreichen Wohnungen für die daselbst beschäftigten Angestellten umfangreiche Bedienstetenwohnhäuser und in den letzten Jahren ganze Wohnhausgruppen errichtet wurden. Insgesamt stehen den Angestellten rund 6600 Wohnungen in eigenen Häusern des Unternehmens und dessen Pensionskasse zur Verfügung. Der Kostenaufwand dafür beläuft sich auf etwa 20 Millionen Kronen. Die Wohnungen sind in gesundheitlicher Beziehung nach allen Richtungen entsprechend ausgestattet, die Häuser selbst mit Badeanlagen und Spielplätzen versehen. Besonders die jüngsten, unter dem derzeitigen Bürgermeister erbauten Bedienstetenwohnhäuser kennzeichnen ein hohes Maß an Wohlichkeit, der die tüchle Zweck-

mäßigkeit moderner Kleinwohnhäuser wohltuend durchwärmt. Dies gilt vor allem von dem Erholungsheim, das auf Anregung des Bürgermeisters Doktor Weiskirchner im Jahre 1913 den von Krankheit gezeichneten Straßenbahnbediensteten aus einem ehemaligen Herrschaftssitz in Deutsch-Wittenburg geschaffen wurde.

Die Fürsorge für die Angestellten, deren Zahl sich seit der Verstaatlichung gleichfalls verdoppelt hat und mehr als 12.000 beträgt, erstreckt sich auf die Schaffung einer Alters- und Invaliditätsversicherung, die eine 35-, zum großen Teil sogar schon eine bloß 30jährige Dienstzeit zur Grundlage hat und Ruhebezüge bis zur vollen Höhe des Gehalts und Wohnungsgeldes gewährleistet.

Der Aufwand für das Unternehmen ist nicht gering. Während noch im Jahre 1903 rund 126 Millionen Kronen festgelegt waren, ist das Anlagevermögen jetzt auf 194 Millionen Kronen gestiegen. Wenn wir noch zum Schluß erwähnen, daß vom reinen Uberschuß seit 1903 rund 26 Millionen Kronen in den Säckel der Gemeinde für Zwecke der städtischen Verwaltung geflossen sind, so kann es nur eine Stimme geben, daß auch in diesem Punkt die Verstaatlichung die einzig richtige Lösung der für die Bewohnerschaft so wichtigen Frage des Massenverkehrs gewesen ist.