

## Die Ablösung der elektrischen Verkehrsmittel.

— Eine Mahnung zur Vorsicht. —

Fast über Nacht ist eine Frage aktuell geworden, die seit vielen Jahren auf der Tagesordnung steht, ohne daß sie den Charakter der Dringlichkeit angenommen hätte. Als die Hauptstadt seinerzeit die Majorität der Aktien der Stadtbahngesellschaft erwarb, war es klar geworden, daß sie den Anfang macht, von den Verkehrsmitteln Besitz zu ergreifen, und ebenso selbstverständlich war es, daß die Hauptstadt auf halbem Wege nicht stehen bleiben wird. Daß der erste Schritt zu der Absicht, auf das Verkehrsweisen Einfluß zu gewinnen, ein verfehlter war, wissen wir nach den traurigen Erfahrungen erst heute, und vergebens melden sich jetzt Stimmen, die da sagen, daß sie den verfehlten Weg vorausgesehen haben. Gerechtere Weise muß man zugestehen, daß die Absicht eine löbliche war. Anders steht es freilich mit der praktischen Durchführung derselben, die als Grundübel eben jenen Zustand geschaffen hat, den wir heute bei der Stadtbahn zu beklagen allen Grund haben. Freilich ist es eine verspätete Retrimination, wenn wir heute darauf verweisen, daß der Ankauf der Aktien zu exorbitant hohem Kurs zur Uebernahme von Lasten geführt hat, die selbst mit den erhofften, leider aber ausgebliebenen Vortheilen in keinem Verhältnis stehen, und bei diesem Punkte drängt sich die Frage auf: Warum wurden, um auf den Verkehr Einfluß zu gewinnen, die Aktien damals angekauft und warum wurde die Stadtbahn nicht nach demselben Rezept, wie es derzeit bei der Straßenbahn angewendet werden soll, abgelöst?

Es gibt hiefür, nachdem die bona fides der leitenden Kreise der Hauptstadt keinesfalls angezweifelt werden können und dürfen, nur die Erklärung, daß sie schlecht berathen waren und daß sie die Machtstellung, die sie durch die Majorität der Aktien erlangten, zu hoch eingeschätzt haben. Ein Nebel gebar das andere, und zu den Hauptfehlern gesellte sich ein dritter: der Respekt vor Traditionen, die ob mit oder ohne Recht, den Leitern der Hauptstadt gewisse Rücksichten auferlegten, die, als einzelne Glieder zu einer endlosen Kette vereint, der Hauptstadt statt eines rentablen Geschäfts ungeahnte Lasten aufbürden.

Diese Feststellungen leiten uns, wenn wir, obwohl es sich jetzt um eine andere Art der Verstadtlung handelt, an blutende Wunden zu rühren. Nicht nur zur Vorsicht wollen wir die Leiter der Hauptstadt und ihre Repräsentanz ermahnen, sondern es drängt sich uns bei dieser Gelegenheit überdies eine Reihe von Fragen auf, die wir nicht zu beantworten vermögen. Wir dürfen uns ohne Selbstüberhebung nachsagen, daß wir immer an der Spitze marschirten, wenn es sich darum handelte, die Interessen der Hauptstadt zu fördern. Und diese Tendenz leitete uns auch, wenn wir jede Verstadtlungsfrage skeptisch aufnahmen. Daß uns dabei keine Eughzigkeit leitete, sondern die Ueberzeugung, daß die Verstadtlung nicht für All und Jedes taugt, bewiesen die Thatfachen, daß fast alle Betriebe der Hauptstadt die an sie geknüpften Hoffnungen weitweitem nicht erfüllen und daß auch solche Betriebe, die vermöge ihres Charakters ein Monopol der Hauptstadt bilden, weit hinter den an sie geknüpften Erwartungen zurückbleiben.

Bei den Verkehrsunternehmungen aber begegnen sich unsere Anschauungen mit denen der leitenden Kreise der Hauptstadt, und dennoch können wir nicht umhin, obwohl im Prinzip in voller Uebereinstimmung, der bevorstehenden Transaktion mit gewissem Bangen entgegenzusehen. Wieder ist es die Hast, die uns Bedenken einflößt, weil wir nicht begreifen können, warum heute plötzlich eine Frage so dringend wurde, die nebst

den gleichen Bedingungen vor einem oder mehreren Jahren ebenso gelöst hätte werden können wie sie in zwei oder drei und in noch mehr Jahren gelöst werden könnte. Just inmitten des fürchterlichen Blutvergießens, zu einem Zeitpunkt der absoluten Unsicherheit des Wirtschaftslebens muß die Ablösung der Straßenbahn durchgeführt werden? Die angewachsenen Verkehrseinahmen des letzten Jahres sind doch gewiß nicht so verlockend, daß die Hauptstadt, ohne Berücksichtigung der Raubwirtschaft der Gesellschaft seit Kriegsbeginn, nun die Erwerbung eines Unternehmens forciert, welches sie vom Jahre 1923 an gerechnet auch ohne das Wohlwollen der Aktionäre auf Grund ihrer kontraktlichen Rechte zu erwerben vermag. Warum also diese Eile zu einer Zeit, in welcher jeder Betrieb, und in erster Reihe ein Kommunikationsbetrieb, bezüglich der Beschaffung seiner Materialien mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hat und selbst nach einem baldigen Frieden noch lange zu kämpfen haben wird? An dem heutigen Verkehrszustand etwas zu ändern vermag auch die Verstadtlung nichts. Die Einführung des Autobusverkehrs steht noch in weitem Felde und damit auch die allgemeine Regelung des Verkehrs.

Wir vermögen demnach nicht zu ergründen, warum die Straßenbahn so dringend abgelöst werden muß, es sei denn, daß wir auf die Erwerbung der Majorität der Stadtbahnaktien zurückgreifen und an die Revision des Tarifes denken. Es scheint fast, daß es sich um eine Rettungsaktion der Stadtbahn handelt. Man hofft, durch die Verquickung des rentablen Unternehmens mit dem unrentablen auch das unrentable rentabel zu machen, und weil das Plus des einen das Minus des anderen eventuell noch immer nicht deckt, soll eben die Tarifierhöhung nachhelfen. Vom Standpunkt des Spekulanten ist diese Theorie richtig, und es ist sogar möglich, daß sie die Kalkulation rechtfertigt. Aber nur möglich, sicher ist es nicht. Wie wenn die Kalkulation versagt? Die Stadtbahn bürdet der Hauptstadt nur Hunderttausende an Lasten auf. Wenn die Kalkulation mit der Straßenbahn aber fehlschlägt, steigen die Hunderttausende in Millionen, denen zu entkommen jede Möglichkeit fehlt.

Wir büßen die Sünden unserer Vorfahren, die den Verkehrsunternehmungen die splendidesten Verträge gaben, an nichts weiter denkend als: „Nach uns die Sintfluth!“ Dies sind die Grundfehler, an denen nichts mehr geändert werden kann, es liegt aber nun an uns, auf der Hut zu sein, damit die Fehler in unüberlegter Weise nicht vermehrt werden. Die Finger haben wir uns oft genug verbrannt, um die weitestgehende Vorsicht walten zu lassen, sollen unsere Nachkommen nicht Grund haben, uns mit Recht Stümper zu nennen.