

## Die Kommunikation während des Krieges.

Vom Leiter der hauptstädtischen Kommunikationssektion  
Magistratsrath Deßler Rényi.

Es ist merkwürdig, daß der Krieg in der öffentlichen Kommunikation der Hauptstadt einen Zustand geschaffen hat, unter dessen Last das Publikum zweifellos viel zu leiden hat. Die Schwierigkeiten werden von zwei Extremen herbeigeführt, nämlich dadurch, daß die natürliche Abnahme der Verkehrsmittel mit der riesigen Zunahme des Verkehrs zusammenfällt. Besonders ins Auge springt dieses Unverhältnis bei den elektrischen Bahnen, die nunmehr fast das ausschließliche Verkehrsmittel bilden. Aber nicht allein in seinen Maschinen, sondern auch in seiner Maschinerie hat der Verkehr eine Veränderung durchgemacht. Die zahlreichen Soldaten, Verwundeten und deren aus der Provinz zu Besuch kommenden Angehörigen: Leute, die früher zu Fuß gingen, in Folge der guten Verdienstverhältnisse auch für die Fahrbequemlichkeit opfern können, schließlich jener Theil des Publikums, der früher Mietwagen, Automobile und Privatgespanne benützte, sind jetzt auf die Elektrische angewiesen.

Die Vermengung des alten Stammpublikums mit den großstädtischen Elementen, ferner mit dem heikleren Publikum verursacht bei uns die mehr als aus den außerordentlichen Verhältnissen begründete Unzufriedenheit mit dem Verkehrszustand.

Ich kann nicht verschweigen, daß dieser Zustand zum großen Theil aus dem Mangel an Disziplin unseres Publikums entspringt. Wenn das von den Unternehmungen mit großer Mühe angeworbene, oftmals wechselnde, zumeist weniger geeignete weibliche Personal vom Publikum verstandige Unterstützung fände, wenn das Publikum gegenseitig mehr Geduld und Anpassung üben würde, die unter dem Sammelnamen Verkehrsmisereen bekannten Zustände würden sich gewiß auf ein Minimum reduzieren. Diese speziellen Kriegsercheinungen werden nach dem Kriege, wenn der Verkehr in seine alten Bahnen zurückkehren wird, von selbst aufhören, viel andere Verkehrsmittel zur Verfügung stehen werden, deren Mangel die jetzigen Uebelstände zeitigt. Die Hauptstadt hat die Verbesserung des Verkehrs mit allen Mitteln angestrebt. Ein Beweis dafür sind die jetzt im Verkehr befindlichen fünf Autobusse, die einen regen Verkehr abwickeln und für die Zukunft bezüglich des Autobusverkehrs zu den größten Hoffnungen berechtigen. Der Kriegszustand hat die Verwirklichung der auf dem Gebiete der Gesellschaftswagen angestrebten löblichen Bestrebungen wohl gehemmt, dies bedeutet jedoch keinesfalls das gänzliche Fallenlassen der Reformen. Die noch vor dem Kriege, im Frühjahr des Jahres 1914 abgehaltene internationale Konkurrenz auf die Autobuslieferung hat ein durchaus befriedigendes Resultat gezeitigt, und wenn keines

der zahlreichen Offerte angenommen wurde, ist dies auf den Umstand zurückzuführen, daß die Hauptstadt in Folge des inzwischen ausgebrochenen Krieges keine Gelegenheit fand, die erforderlichen praktischen Daten zu sammeln. Andererseits hat aber der Krieg, nach meinem Dafürhalten, die Autobusfrage nach einer Richtung hin gelöst. Gleichviel in welcher Weise die Frage entschieden wird, welcher Wagentypus den klimatischen und Pflasterungsverhältnissen der Hauptstadt am besten entspricht und ob der Verkehr von der Hauptstadt geleitet oder in Privatunternehmung gegeben wird, eine Sache steht zweifellos fest, die nämlich, daß feindlichen Staaten angehörige Fabriken an der Lösung der Frage keinen Antheil nehmen werden. Berücksichtigung werden in allererster Reihe ungarische Produkte finden, und nur wenn sie den Bedarf nicht zu decken vermögen werden, kann die deutsche und eventuell die österreichische Industrie in Betracht kommen. Welche Wagentypen zur Annahme gelangen werden, hängt von den Ergebnissen der Probefahrten ab.

Der Krieg hat auch im Omnibusbetrieb tief einschneidende Veränderungen hervorgerufen. Der Pferdebestand ist fast auf die Hälfte herabgesunken, ein großer Theil des geübten Personals ist zum Kriegsdienst einbezogen worden, so daß derzeit gegenüber den 107 Wagen in Friedenszeiten 50 bis 52 Omnibusse im Betrieb stehen. Erschwert wurde der Zustand noch durch die drückende Wirtschaftslage und den stetig zunehmenden Futtermangel, der bereits so drohende Formen annimmt, daß der ohnehin stark reduzierte Verkehr ganz eingestellt werden müsse. Die Eröffnung der umgebauten Kettenbrücke hat wohl einige Erleichterung gebracht, doch die stark erhöhten Arbeitslöhne, das theure Futter und Pferdmaterial hat die Hauptstadt genöthigt, um die bedeutenden Geschäftsverluste reduzieren zu können, vom 1. Juli angefangen mit einem neuen Tarif zu experimentiren, der jedoch nebst einer mäßigen Erhöhung der Fahrpreise dem Publikum dadurch Vortheile bietet, daß die Theilstrecken wesentlich verlängerte und ausgedehntere Strecken verbilligte. Die Eröffnung der Kettenbrücke hat durch die Herstellung alter Linien wohl Erleichterungen gebracht, aber eine gründliche Verbesserung der Zustände auf dem Gebiete des Omnibusverkehrs konnte in Folge der Kriegsverhältnisse in absehbarer Zeit nicht erwartet werden.

Große Schwierigkeiten bereitete die ungestörte Aufrechterhaltung des Mietwagenverkehrs und die Befriedigung der damit in Verbindung stehenden Verkehrsinteressen. Wie auf allen Gebieten haben die durch den Krieg geschaffenen außerordentlichen Verhältnisse, die hohen Preise des Futters, des Pferdmaterials und der Arbeitslöhne und aller Betriebsmaterialien, noch mehr aber die Beschwerlichkeiten der Beschaffung dieser Mittel, das Mietwagen-gewerbe sozusagen in eine Krise gebracht. Die Hauptstadt hat gemeinsam mit den zuständigen Behörden nichts unversucht gelassen, trotz der krisenhaften Lage der Fuhrwerker wenigstens die dringendsten Verkehrsbedürfnisse des Publikums zu befriedigen. Es wurde ihnen gestattet, die Zweispänner in Einspänner umzugestalten, ferner wurden sie der Verpflichtung enthoben, außerhalb der Hauptstadt Fahren oder Spazierfahrten zu übernehmen. Um ihnen die Existenzmöglichkeit zu geben, wurden die Fahrpreise zweimal erhöht und doch stellten täglich Unternehmer ihren Betrieb ein.

Noch fühlbarer machte sich der Kriegszustand auf dem Gebiete des Kraftwagenbetriebes. Die größten Schwierigkeiten bildeten die Requisition des Gummis und Benzins für militärische Zwecke und das Einrücken des sachrichtigen Chauffeurpersonals zum Kriegsdienst. Das Personal war eine Zeit lang überhaupt unerreichbar, was zur Folge hatte, daß die konzessionirte Unternehmung den Betrieb vorübergehend überhaupt einstellen mußte. Und gerade auf diesem Gebiete hat der Krieg bewiesen, daß solche Betriebe nur kapitalstarken Unternehmungen über-

tragen werden können. Die konzessionirte Unternehmung hält ihren Betrieb trotz eines Verlustes von mehr als einer halben Million Kronen nebst großen Opfern auch weiter aufrecht. Wohl sind derzeit nur circa fünfzig Kraftwagen im Betrieb, angesichts ihrer großen Leistungsfähigkeit aber spielen sie im Verkehr eine nennenswerthe Rolle. Bezüglich der Materialbeschaffung hat hier die Spannung etwas nachgelassen, den größeren Uebelstand bildet der Chauffeurmangel.

Man kann sagen, daß die Presse die Angelegenheit der Schwabenbergbahn ständig auf der Tagesordnung erhält. Die in letzterer Zeit immer häufiger vorkommenden Verkehrsstörungen sind hier nebst den durch den Krieg entstandenen außerordentlichen Verhältnissen zum Theil auf dem verbrauchten Zustand des Bahnkörpers und der Betriebsmittel zurückzuführen. Abgesehen von den ständigen Klagen des Publikums, bildet die Ablösung und Modernisirung dieser Bahn eben jetzt den Gegenstand eingehender Erwägung und schon in allernächster Zukunft werden wir Gelegenheit haben, bezüglich der endgiltigen Lösung des Problems dieser Bahn konkrete Vorschläge zu machen. Im Interesse des Publikums halten wir den Winterverkehr im laufenden Jahre aufrecht, trotzdem dies der Hauptstadt unter den gegebenen Verhältnissen große materielle Opferlegt.