

Der Hochbahnverkehr im Kriege.

Ein Antrag auf Tarifierhöhung im Jahre 1917.

Der Vorsitzende des Direktoriums der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen, Geheimer Baurat Paul Wittig, besprach in der heutigen Generalversammlung des Unternehmens an der Hand von graphischen Tabellen die Entwicklung des Verkehrs auf der Hochbahn im Kriege. Der Verkehr ist bei Ausbruch des Krieges zunächst sehr stark zurückgegangen. Das Jahr 1915 brachte eine wesentliche Besserung und im Jahre 1916 hat der Verkehr gegenüber dem Vorjahr um mehr als 13 v. H. zugenommen. Das ist vor allem dem Umstand zuzuschreiben, daß die Fahrgäste durch die Einschränkung des Autobus-Verkehrs und durch Fortfall anderer Fahrgelegenheiten immer mehr auf die Straßenbahnen und die Hochbahn angewiesen sind. Eine neue, außerordentlich starke Steigerung erfuhr der Verkehr in den ersten Monaten des Jahres 1917, die die Verwaltung zunächst dem anhaltenden Frost und dem Schneewetter zuschrieb. Da der Verkehrszuwachs aber auch weiterhin angehalten hat, glaubt die Verwaltung, dies darauf zurückführen zu sollen, daß die Hoch- und Untergrundbahn mit ihrem eisenbahnmäßigen Betriebe die regelmäßige Abfertigung eines Massenverkehrs verbürgt. Jeder Fahrgast könne bei der Hochbahn auch unter den heutigen Verhältnissen auf pünktliche Beförderung mit größerer Sicherheit rechnen, als bei Benützung anderer Verkehrsmittel von geringerer Fassungskraft. Die hierdurch entstehenden Ueberfüllungen sind nicht zu vermeiden, aber mit Hilfe des Kriegsamtes werden Maßnahmen getroffen, um einen stärkeren Wagenumlauf herbeizuführen.

Dieser starken Verkehrszunahme stehen erhebliche Erhöhungen der Löhne und Materialpreise gegenüber. Hier kann nach Ansicht der Verwaltung ein Ausgleich nur durch entsprechende Erhöhung der Fahrpreise geschaffen werden. Die Verwaltung beschäftigt sich daher dauernd mit der Frage einer Tarifierhöhung und wird mit den für ihre Durchführung erforderlichen Schritten sobald als irgend möglich, jedenfalls aber noch im Laufe dieses Jahres hervortreten. Geheimerat Wittig berichtete am Schlusse seiner Ausführungen noch über die Verkehrssteuer, die die Hochbahn, bei der die Anlagelosten für den Kilometer rund 5 Mill. M. betragen, freiläßt.