

Straßenbahn und Kohlenmangel

Generaldirektor Dr. Wussow zur Tarifierhöhung.

Beim Reichskommissar für die Kohlenverteilung fand heute vormittag unter dem Vorsitz des Bergrats Zielursch eine Besprechung über etwaige Einschränkungen im Straßenbahnverkehr statt.

Bergrat Zielursch legte dar, daß zwar unsere Kohlenförderung ungefähr wieder auf den Friedensstand gekommen sei; man dürfe aber nicht vergessen, daß die Einfuhr von 9 Millionen To. englischer Kohle fortgefallen sei, vor allem aber leide die Kohlenförderung. Die Eisenbahn habe unter dem Mangel an Wagen, an geschultem Personal und unter sonstigen Erschwernissen zu leiden. Als die Kartoffel- und Rübenenernte einsetzte, mußte die Beförderung der Kohlen zurückgehen. Um die Kohlenabfuhr nicht übermäßig zu schädigen, wurden während dieser Zeit die Getreide- und Futtermitteltransporte zurückgestellt, die jetzt zum Vorschein kommen. Infolgedessen wird der Wagenmangel noch einige Zeit dauern. Schneefall und Frost verhindern ebenfalls die Beförderung. Auf dem Wasserwege etwas heranzuschaffen ist auch nur schwer möglich. All das führt dazu, mit jeder Tonne Kohle zu rechnen. Wir müssen vorläufig auf alle Fälle sparen. Die neulich vorgeschlagenen (in der „Vossischen Zeitung“ bereits mitgeteilten) Einschränkungen im Straßenbahnbetriebe Groß-Berlins sollen nur etwa eine Ersparnis von 5000 To. Kohlen bedeuten. Aber jede Tonne Kohle fällt ins Gewicht. Das Einziehen gewisser Haltestellen, die Stilllegung einzelner, wenig benutzter Linien im Außenverkehr, eine gewisse Einschränkung im Sonntagsverkehr wird sich kaum vermeiden lassen. Sobald der vorübergehende Kohlenmangel beseitigt ist, wird man selbstverständlich wieder für den ununterbrochenen Verkehr sorgen.

Als Vertreter der Großen Berliner Straßenbahn nahm an der Sitzung deren Generaldirektor Dr. Wussow teil, der zunächst mit besonderem Nachdruck hervorhob, daß die Straßenbahn sich mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln gegen jede weitere Einschränkung ihres Verkehrs gestraut hat. Nur dem Zwang der vorgeschriebenen Behörden folgend, wird sie die jetzt erwogenen weiteren Einschränkungen auf sich nehmen. Dr. Wussow sprach sich dann über die augenblickliche Wirtschaftslage der Straßenbahn und die unbedingte Notwendigkeit einer Tarifierhöhung aus. Im Gegensatz zu den ersten beiden Kriegsjahren, die ein Sinken der Einnahmeziffern gegenüber dem Friedensstand gebracht haben, wiesen die Einnahmen der Jahre 1916/17 allerdings Steigerungen von 59 und 11,7 Mill. M. (nicht, wie Stadtrat Loehning mitgeteilt hat, 7 bzw. 12 Mill. M.) gegen das Vorjahr auf. Trotzdem befindet sich die Wirtschaftslage der Großen Berliner keineswegs in einer günstigen Entwicklung. Im Jahre 1917 hat die Steigerung aller Ausgabe-posten einen Mehraufwand von 9 Mill. M. erfordert, wozu noch die erhöhte Bruttoabgabe an die Stadt Berlin mit 900 000 M. hinzutritt. Diese rund 10 Mill. M. verzehren bereits annähernd die Mehreinnahmen. Zu diesen Mehrausgaben tritt aber noch die notwendige höhere Bemessung der Rückstellungen für Erneuerungen. Der Straßenbahn ist es selbstverständlich in der Kriegszeit unmöglich gewesen, ihre Anlagen in Ordnung zu halten, und sie rechnet nach sorgfältiger sachverständiger Abschätzung mit Instandsetzungs-kosten von rund 25 Millionen Mark. Da dem Unternehmen andere Mittel nicht zu Gebote stehen, muß dieser Betrag den Erneuerungsrücklagen entnommen werden. Im letzten Friedensjahr wiesen diese Rücklagen einen Bestand von 7 Mill. Mark auf, und es ist anzunehmen, daß die Abrechnung des Jahres 1917 einen Erneuerungsbetrag von 17 Mill. Mark aufweisen werden. Stellt man demgegenüber die von der Straßenbahn als notwendig erachtete Ausgabe von 25 Mill. Mark, so kann von einer künstlichen Ueberfüllung der Erneuerungsrücklagen keinesfalls gesprochen werden, zumal bis zu dem Zeitpunkt, an dem mit den Erneuerungsarbeiten begonnen werden kann, die notwendigen Ausgaben noch weiter um 8—10 Mill. Mark steigen werden. Daß die Straßenbahn in der Kriegszeit trotz der gewaltigen Steigerung ihrer Ausgaben noch betriebsfähig geblieben ist, ist darauf zurückzuführen, daß die Betriebsleistungen im Verhältnis zu der Zahl der beförderten Personen unmaßlich gering sind. Unter Zugrundelegung des Reingewinnes des Jahres 1913 würden allein die niedrigen geschätzten zukünftigen Mehrausgaben für Löhne und Materialien von rund 10—11 Mill. Mark ohne Anrechnung der Verkehrs- und Kohlensteuer zu einer erheblichen Unterbilanz führen. Wenn die Straßenbahn betriebs- und entwicklungsfähig bleiben soll, muß daher eine angemessene Erhöhung der Tarife erfolgen.