

## Der Straßenbahn-Güterverkehr.

Vortrag im Verein für Eisenbahnkunde.

Regierungsbaumeister Paul von der Transportzentrale beim Oberkommando in den Marken hielt gestern im Verein für Eisenbahnkunde einen Lichtbildervortrag über den Straßenbahngüterverkehr in Deutschland.

Der Krieg stellte hohe Anforderungen an das Verkehrswesen, besonders in der Ab- und Anfuhr der Güter von den Bahnhöfen und Häfen. Die immer kostspieliger werdenden tierischen Zugkräfte machten die stärkere Benutzung mechanischer Hilfsmittel notwendig, zu denen in erster Linie die Straßenbahnen zählten. Vor dem Kriege besaßen sich in Deutschland von 307 Straßenbahnunternehmungen nur 94 Gesellschaften mit der Beförderung von Gütern, und unter diesen wieder nur 54, die Postgut transportierten. Insgesamt wurden etwa 1½ Millionen Tonnen jährlich auf den deutschen Straßenbahnen zur Abfuhr gebracht.

Vor genau einem Jahre entschloß sich die Berliner Oberpostdirektion zur stärkeren Heranziehung der Großen Berliner, nachdem eine Probefahrt der Kraftfahrtruppen im Beisein der Aufsichtsbehörden von der Bapestraße durch die belebtesten Teile von Berlin die Durchführbarkeit eines Verkehrs mit Zügen, die aus einem Triebwagen und gewöhnlichem Lastfuhrwerk als Anhängern bestanden, ergeben hatte. Ein einzelner Postwagen ist im Stande, 800 Pakete zu befördern, so daß ein Zug 3400 Pakete zu befördern vermag. Im ganzen wurden 1917 rund 8 Millionen Pakete zwischen den Berliner Postbahnhöfen befördert. Doch hat sich diese Verkehrsart nicht in Berlin einbürgern können, da die Gleise nicht bis an die Entladestellen führten, so daß die Bereitstellung von Pferden an den Endstellen der einzelnen Strecken nötig war. Daher mußte zum Bau besonderer Anschlußgleise geschritten werden, die heute zum größten Teil hergestellt sind. In anderen Städten, wie in Forst, München-Gladbach usw., wurde durch die Verwendung von Rollböden der Transport ganzer Eisenbahngüterwagen ermöglicht. Auch auf westpreussischen und sächsischen Bahnen ist der Betrieb mit Unterstellwagen mit einer Tragfähigkeit bis 30 To. erfolgreich aufgenommen.

Die Postverwaltung sah sich durch die immer mehr anwachsende Pferdenot gezwungen, die Straßenbahn auch zur Beförderung der Postfächer in Berlin heranzuziehen. Wie sehr der Postpaketverkehr gegen die letzten Friedensjahre gestiegen ist und wie nötig die Hilfe der Straßenbahn für die Post war, erhellt aus Folgendem: Die Zahl der Postpakete betrug 1913 an eingehenden 29 Millionen Stück und an ausgehenden 45 Millionen Stück, diese Zahl stieg 1917 auf 51 Millionen eingehender und 64 Millionen ausgehender Pakete. Insgesamt werden jetzt im Monat etwa 250 000 Tonnen Güter auf den Straßenbahnen befördert, d. h. rund das Doppelte wie im Frieden.

Endlich zeigte der Vortragende in zahlreichen Bildern die Dampflastzüge, die ja auch in Berlin geholfen haben, die Güterabfuhrschwierigkeiten zu beseitigen. Er forderte für die Straßenbahnen zur besseren Ausgestaltung des Güterverkehrs, zur Beseitigung der Abfuhrschwierigkeiten mehr technisches Aufsichtspersonal, die unentbehrlichsten Betriebsmittel hierzu und vor allem mehr Kohlen. Für den Kraftfahrzeugbetrieb forderte er die Einrichtung einer besonderen Klasse für Lastfahrzeuge über 9 To. Gewicht mit mehr als einem bis zu drei Anhängern mit unelastischen Rädern, die eine wirtschaftlichere Ausnutzung der Kraftwagen ermöglichen. Die Erfüllung dieser Forderungen sei nötig, das Durchhalten zu erleichtern, wie auch den Wiederaufbau zu fördern.