

Die Straßenbahn im Kriege.

Der Direktor der städtischen Straßenbahnen Ingenieur Spängler hatte die Liebendwürdigkeit, einen unserer Redakteure zu empfangen, dem er folgende interessante Angaben über die gegenwärtigen Verhältnisse bei der Straßenbahn machte:

Die augenblickliche Frequenz der Straßenbahn ist enorm. Es werden täglich etwa 1½ Millionen Fahrgäste befördert. Den gesamten Dienst auf allen Linien bewältigen ungefähr 6000 Schaffnerinnen. Aus diesen Zahlen ergibt sich ein Bild der großen Arbeitsleistung der einzelnen Schaffnerinnen. Von den 1½ Millionen Fahrgästen werden durchschnittlich von jeder Schaffnerin 250 Personen bedient. Diese Zahl wird aber durch das Umsteigen noch erhöht, so daß tatsächlich jede Schaffnerin die Fahrcheinmanipulation bei etwa 400 Fahrgästen vorzunehmen hat. Die Ausgabe des Kriegspapiergeldes, das bekanntlich von sehr schlechter Qualität ist, hat die Arbeitsleistung der Schaffnerin durch das fortwährende Geldwechseln noch bedeutend erschwert und erhöht.

Die derzeitigen Einnahmen der Straßenbahn sind nicht schlecht, wie es ja bei einer Jahresfrequenz von etwa 500 Millionen Fahrgästen selbstverständlich ist. So riesenhaft allerdings, wie vielfach angenommen wird, sind jedoch die Einnahmen der Straßenbahn nicht. Selten wohl arbeitet ein Unternehmen mit so großen Regien wie gerade die Straßenbahn. Die Uniformierung der Angestellten kostet allein heiläufig 8 Millionen Kronen im Jahre. Jeder Fahrschein kommt dem Unternehmen auf etwa einen Viertel Heller Selbstkosten zu stehen. Rechnet man alle Ausgaben für Bauten, Reparaturen usw. zusammen, so ergibt sich, daß die einzelne Fahrt, für die eine Gebühr von 22 Heller eingehoben wird, die Straßenbahn selbst auf 15 bis 16 Heller zu stehen kommt.

Eine eigenartige Erscheinung im Straßenbahnbetrieb sind die sogenannten Schwarzfahrer, jene Fahrgäste, die es darauf anlegen, umsonst zu fahren. Es wird über diesen Punkt in der Öffentlichkeit viel gesprochen. Ich möchte aber bemerken, daß die Zahl der Schwarzfahrer meist sehr überschätzt wird. Tatsächlich hat der größte Teil jener Personen, die die Elektrische ohne Lösung einer Fahrkarte benutzen, von Haus aus nicht die Absicht, die Straßenbahn zu schädigen. Infolge der jetzt herrschenden Überfüllung der Wagen ist es aber den Schaffnerinnen nicht immer möglich, rechtzeitig jedem Fahrgast eine Fahrkarte zu verkaufen. Im übrigen hat auch die Einführung des Einheitstarifes willkürliche Schädigungen der Straßenbahn stark unterbunden, da der Passagier, wenn er umsteigt, doch eine Karte lösen und für diese den gleichen Preis zahlen muß, wie wenn er sie auf dem zuerst benutzten Wagen gelöst hätte. Um aber das Schwarzfahren möglichst zu unterbinden, haben wir die Wagen der Linien mit besonders starker Frequenz mit zwei Schaffnerinnen besetzt.

Über die Straßenbahn nach dem Kriege läßt sich heute noch nicht viel sagen. Selbstverständlich haben wir ein Programm, ob und wie es sich durchführen lassen wird, wird davon abhängig sein, ob wir genügend Material, insbesondere aber genügend Arbeitskräfte freibekommen werden. Im Interesse der allgemeinen Wohnungsfürsorge wie auch unserer Bediensteten werden wir eine Anzahl entsprechender Wohnhäuser errichten. Der Ausbau gewisser Linien, besonders wieder solcher im Interesse der Wohnungsfürsorge, wird zur Durchführung gelangen. In erster Linie selbstverständlich jene, über die die Beschlüsse des Gemeinderates bereits vorliegen. Eine der wichtigsten dürfte jene durch die Krottenbachstraße sein, durch die die herrliche Sommerfrische Neustift am Walde dem Verkehr erst richtig erschlossen werden dürfte. Ergänzungen des Betriebesnetzes werden sich anschließen. Dann müssen wir tracken, den während des Krieges sehr abgeminsten Fahrpark sobald wie möglich zu verbessern. Um die neuen Wagen unterbringen zu können, müssen wir selbstverständlich zum Bau einer größeren Anzahl Remisen schreiten. An den besonders stark frequentierten Punkten, wie Bellaria und Schottentor, werden Verbesserung und Ergänzungen durch Schleifen usw. eingeleitet werden. Unsere Hauptarbeit aber wird es sein, die heute sehr heruntergekommenen Gleisanlagen zu ergänzen und in Ordnung zu bringen. Auch die Überleitungen und Hochbauten bedürfen dringend durchgreifender Reparatur.

Besonders zu erwähnen wäre noch, daß es uns unter Aufbietung aller Kräfte gelungen ist, mit den augenblicklich notwendigen Reparaturen rasch vorwärts zu kommen, so daß es möglich sein wird, den Fahrplan, der jetzt auf 760 Rüge täglich gekürzt war, in absehbarer Zeit wiederum auf die Tagesnorm von 900 Rügen zu bringen."