

## Die Drofflung der Tramway. Statistisches über die Zunahme des Güterverkehrs.

Gelegentlich der häufigen Motivierungen einer angeblich unerlässlichen, weitgehenden Betriebseinschränkung war immer auch auf die starke Materialabnutzung und insbesondere auf den schlechten Schienenzustand hingewiesen worden, der sich nicht beheben lasse und der daher eine Verkehrsreduktion notwendig mache. In der gestern zur Ausgabe gelangten „Kriegskorrespondenz“ des Kriegspressequartiers findet sich nun eine Mitteilung, die, gerade zur rechten Zeit, recht interessante Aufschlüsse gibt, aus denen sich auch eine Erklärung dafür bietet, warum das Schienematerial der Straßenbahn in einem so stark hergenommenen Zustand sich befindet. Die genannte Korrespondenz gibt nämlich eine

Übersicht über die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straßenbahn und führt hierbei unter anderem aus:

In welcher Folge wurden Schienenanschlüsse zu den Kohlenrutschen am Nordwestbahnhof, zum Baerhaus, zu den städtischen Gaswerken usw. geschaffen. Für militärische Zwecke wurden Gleisanschlüsse im Arsenal, Neubaugebäude am Spangbahnhof, für die Gewerkschafts-erzeugungsanlagen am Nordbahnhof angelegt und das Verpflegsmagazin dem Straßenbahngüterverkehr zugänglich gemacht. Außerdem hat die Gemeinde Wien für Zwecke des Kranken- und Verwundetenabschlusses Anlagen am West- und Nordwestbahnhof geschaffen. Da auch die Postverwaltung sehr mit Bespannungs- und Mannschäftsmangel zu kämpfen hatte, wurde nach deutschem Muster auch in Wien die Beförderung der Postfrachten von und zu den Bahnhöfen mittels Straßenbahn eingeführt. Die von der Seeresverwaltung durch die Benutzung der Straßenbahnen gemachten Ersparnisse dürften bereits zum größten Teil zur Tilgung der namhaften Anlagelkosten ausreichen.

Wie wir den von der historischen Gruppe für Eisenbahn- und Schiffswesen herausgegebenen Mitteilungen entnehmen, entsprechen die im Jahr 1917 auf den Straßenbahnen beförderten Militärgüter von 84.648 Tonnen nahezu 106 Eisenbahnzügen von je 800 Tonnen Belastung, während die Gesamtmenge der von den Wiener Straßenbahnen jährlich zur Verfrachtung gelangenden Militär- und Zivilgüter mit 200.000 bis 250.000 Tonnen veranschlagt werden kann.

Soweit die Kriegskorrespondenz, die schließlich noch feststellt, daß die Durchschnittstagesleistung an Gütertransporten sich auf 281 Tonnen belaufe. Unter solchen Umständen ist natürlich die starke Materialabnutzung, unter der jetzt der Personenverkehr leiden soll, kein Wunder. Vielleicht aber wird man morgen in der Gemeinderatssitzung, die über die Einschränkungen des Personenverkehrs endgültige Beschlüsse fassen soll, auch die Frage ertönen, ob es denn nicht zweckmäßiger wäre, die laut Statistik immer größer werdenden ärarischen Gütertransporte ein wenig zu beschränken und dafür ein paar Vorortelinien, die für die Sonntagsfrequenz der Erholungsbedürftigen Wiener wahrhaftig unentbehrlich sind, von der Drofflung auszunehmen.