

18. VIII. 1918

Die Straßenbahn in Wien und Budapest.
Eine Entgegnung auf den Artikel des General-
direktors Sandor.

Von Straßenbahndirektor Ing. Ludwig Spängler.

Wien, 17. August.

Von Herrn Direktor Ingenieur Ludwig Spängler erhalten wir folgende Ausführungen:

Höflichst bezugnehmend auf den in Ihrer letzten Donnerstagnummer abgedruckten Artikel des Herrn Reichstagsabgeordneten Paul Sandor, Generaldirektors der Budapester Straßeneisenbahngesellschaft, über den „Unter-

schied zwischen Stadt- und Privatwirtschaft bei elektrischen Straßenbahnen“ möchte ich mir einige Bemerkungen erlauben, dabei aber zunächst auf die Mitteilungen des genannten Herrn in Ihrer Nummer vom 8. d. zurückkommen, die zu ungünstigen Schlüssen über die Verhältnisse in Wien gegenüber Budapest Veranlassung gegeben haben. Der sehr niedrige Prozentsatz an Reparaturwagen (14 bis 15 Prozent) bei der Budapester Straßeneisenbahngesellschaft erklärt sich zunächst dadurch, daß diese Ziffern vom gesamten Wagenpark, einschließlich der Anhängerwagen, gerechnet sind, während bei den Auseinandersetzungen in Wien immer nur von Motorwagen gesprochen wurde; für diese allein ist naturgemäß auch in Budapest der Prozentsatz der Reparaturwagen höher, wenn auch niedriger als bei uns; letzteres ist ganz selbstverständlich, wenn man bedenkt, daß die Frequenz der Straßenbahn in Wien während des Krieges um 100 Prozent gestiegen ist, während die Steigerung bei der Budapester Straßenbahn nur 60 Prozent beträgt, also die Anstrengung der Motoren dort viel geringer ist, als hier. Die Beschaffung der notwendigen, dem freien Handel entzogenen, staatlich bewirtschafteten Reparatur- und Ersatzmaterialien ist bei einer Straßenbahn, deren Wagenpark nur rund ein Drittel von dem unseren beträgt, viel leichter, wobei nicht übersehen werden darf, daß sich in Ungarn die Industrie- und Verkehrsunternehmungen einer besonderen Fürsorge der Regierungskreise erfreuen. Aber auch die wesentlich ungünstigeren Ernährungsverhältnisse des Personals in Wien spielen hierbei wegen Verminderung der Leistungsfähigkeit in der Werkstatt eine große Rolle.

Auf den letzten Artikel des Herrn Reichstagsabgeordneten Paul Sandor zurückkommend, muß gesagt werden, daß die Meinungen darüber, ob die Verstaatlichung der Straßenbahnen im allgemeinen den Erwartungen entsprochen hat oder nicht, doch noch sehr geteilt sind. Es ist richtig, daß die kommunalen Straßenbahnen in finanzieller Beziehung vielfach keine großen Erfolge erzielen. Der Hauptgrund hierfür ist die von Herrn Generaldirektor Sandor ausdrücklich zugegebene geringere Ausnützung des Personales, also dessen größere Schonung bei städtischen Betrieben, dann aber auch der bei kommunalen Bahnen schwer zu verhindernde Ausbau zahlreicher oft sehr unrentabler Linien und vor allem deren überflüssig dichter Betrieb. Das führt naturgemäß zu einem geringeren Erträgnis oder aber zu einer Erhöhung der Fahrpreise. Da diese bei kommunalen Betrieben ausschließlich dem Gemeinwohl zugute kommen, darf in dieser Beziehung wohl nicht von einem Ausbleiben des sozialen Erfolges gesprochen werden, weil schließlich die Vertreter der Bevölkerung darüber zu entscheiden haben, in welcher Richtung die Sozialpolitik der Straßenbahnunternehmung zu führen ist. Die besonderen Hinweise auf Wien sind unrichtig; wie schon erwähnt wurde, ist die Frequenzsteigerung auf den Wiener städtischen Straßenbahnen perzentuell weitaus größer als bei der Budapester Straßenbahn, obwohl in Wien während der Kriegszeit im öffentlichen Interesse außerordentlich umfangreiche Frachttransporte abgewickelt werden, was in Budapest nicht in gleichem Ausmaß geschehen ist. Es könnte auch einer Privatunternehmung nicht gut zugemutet werden, die enorm hohen Investitionskosten für die Anlage von Geleisen und die Beschaffung von Lastwagen für eine vielleicht nur kurze Dauer aufzuwenden, wie dies in Wien während des Krieges zum allgemeinen Besten geschehen ist.

Betriebseinschränkungen sind bei den Wiener Straßenbahnen — mit Ausnahme des im Vorjahre vorübergehend eingeführten früheren Betriebschlusses am Abend — bisher nicht eingetreten; insbesondere muß auf die vollständige Aufrechterhaltung des Betriebes während der sehr schneereichen Winter hingewiesen werden, wogegen in einigen Privatbetrieben — auch vor nicht allzu langer Zeit in Budapest — länger dauernde Betriebseinstellungen bei Schneefällen nicht zu vermeiden waren. Gerade das unbeschränkte Durchhalten des Straßenbahnbetriebes zur Schneezeit war eine der grundlegenden Ursachen für den jetzigen schlechten Zustand der Motorwagen.

Bezüglich der kommerziellen Verwaltung ist die freiere Beweglichkeit einer Privatunternehmung zweifellos von größtem Vorteil gegenüber der unter allen Umständen schwerfälligeren Geschäftsgebarung rein kommunaler Unternehmungen; es muß aber anerkannt werden, daß die Einrichtung der Verwaltung bei den großen wirtschaftlichen Unternehmungen der Gemeinde Wien deren Direktionen immerhin eine gewisse Freiheit der Einschließungen gewährleistet. Der Hinweis auf ein angeblich besseres Erträgnis der Großen Berliner Straßenbahn ist nicht zutreffend, da auch dieses Unternehmen in den beiden letztvergangenen Betriebsjahren nur mehr vier Prozent Dividende zahlen konnte, was dem letzten Jahres Erträgnis entspricht.

Wenn man berücksichtigt, daß die Personalkosten bei den Wiener städtischen Straßenbahnen während des Krieges von 24½ Millionen Kronen auf 74 Millionen Kronen gestiegen sind — bei einem nur wenig größeren im Dienste stehenden Gesamtpersonal — und daß selbstverständlich für die Ausbesserung der im Kriege arg vernachlässigten technischen Einrichtungen größere Beträge in den Erneuerungs- und Erhaltungsfonds gelegt werden mußten, so ist das verhältnismäßig geringe Erträgnis begreiflich.

Dieses durch die Kriegsverhältnisse beeinflusste Ergebnis darf aber nicht zu einer Beurteilung herangezogen werden, ob der private oder städtische Betrieb für Straßenbahnen vorzuziehen ist, da dies nur zu falschen Schlüssen führen müßte. Es ist aber durchaus zutreffend, daß die große Begeisterung, die im Anfang dieses Jahrhunderts — ausgehend von englischen Vorbildern — für die Kommunalisierung der städtischen Verkehrsunternehmungen bestand, seit einiger Zeit wesentlich nachgelassen hat, was vielleicht auch darauf zurückzuführen ist, daß der Ausbau dieser Unternehmungen außerordentlich hohe

Kapitalsaufwendungen der Städte notwendig macht, die nicht von allen Seiten gebilligt werden. Die gemischtwirtschaftliche Unternehmung findet daher immer mehr Freunde, insbesondere in Deutschland. Das letzte beachtenswerte Beispiel hierfür auf dem Gebiete des Verkehrswesens ist die Vereinigung der Hamburger Hoch- und Untergrundbahnen mit der Hamburger Straßeneisenbahngesellschaft und der Alsterschiffahrt zu einem großen gemischtwirtschaftlichen Unternehmen unter Führung des Hamburger Staates, der dort an Stelle der Stadtverwaltung tritt.