

Die Wiener Straßenbahnmisere.

Nachdenklicher Rückblick von kaiserlichem Rat P. F. Kupka.
Wien, 27. August.

Die Auflassung einiger Strecken dürfte sich im großen und ganzen weniger fühlbar machen, weil zurzeit für sie ein dringendes Verkehrsbedürfnis noch nicht besteht. Weitans schwerer wird die Bevölkerung durch die Kürzung der Radiallinien betroffen, weil sie mit der Mächtigkeit des täglichen Verkehrs von der Wohn- zur Arbeitsstätte zusammenfallen; es handelt sich hierbei zumeist um die Abschneidung von zwei oder drei Haltestellen, was für gesunde, gute Fußgeher (ohne Pakete) bei schönem Wetter vielleicht nur eine Unbequemlichkeit, für kranke, schwächliche oder alte Personen eine körperliche Anstrengung oder das Unvermögen, das Haus zu verlassen, bedeutet. Nun fragt es sich, welcher Ersatz würde für alle diese Beschränkungen geboten? Obenan steht der verdichtete Stadtbahnverkehr; dieser mag einem Teil der Bevölkerung immerhin recht willkommen sein, aber ein Ersatz ist er nicht, sondern nur ein Nothelf. Nur ein geringer Prozentsatz unternimmt Vogenfahrten, und diese nur notgedrungen, weil die Sehne fehlt; als Beweis hierfür gilt der immer wiederkehrende Ruf nach der Anlage einer Untergrundbahn in das Stadtinere. Etwas Ähnliches, nur im kleineren Maßstabe beobachtet wir bei den Ringlinien der Straßenbahn; auch hier drängt die Bevölkerung auf die Führung von Linien durch die Innere Stadt, welchem Unternehmen jedoch fast unüberwindliche Schwierigkeiten gegenüberstehen. Daß die Vorschläge, einen Stellwagenverkehr einzurichten und auch die Heranziehung der Kanalschiffahrt zur „Bewältigung“ des Verkehrs etwa zwischen Klosterneuburg, beziehungsweise der Freudenau und Wien keine Verteidiger fanden, ist eigentlich nicht sehr zu bedauern.

Die Anregung, den Betrieb auf der ganzen Länge der Radiallinien gegen Verlängerung der Zeitintervalle wieder aufzunehmen, dürfte kaum zur Durchführung gelangen. Der kilometrische Wert dieser beiden Dienste läßt sich zweifellos ziffermäßig darstellen, jedoch ist ein Millionenverkehr ein äußerst empfindlicher Apparat, dessen Baaschalen bei un-

gleicher Belastung sofort in starke Schwankungen geraten. Eine Ausdehnung der Zeitintervalle ist gleichbedeutend mit einer stärkeren Ansammlung von Fahrgästen an den Haltestellen, Ringkämpfen um einen Platz und der unzulässigen Ueberlastung der Motorwagen. Das einzige wirksame Mittel zur Besserung der gegenwärtigen Lage und Vermeidung einer Lahmlegung des Verkehrs ist die mit allen Kräften durchzuführende Wiederherstellung der Reparaturbedürftigen Wagen. Das wird und muß gelingen. Gleichzeitig ist eine Mithilfe der Bevölkerung durch Selbstbeschränkung unerlässlich und im allgemeinen Interesse geboten.

Wieder einmal steht die Bevölkerung am Krankenbett ihres Sorgenkindes; aber diesmal ist die Krankheit eine schleichende und bössartiger als je zuvor. Zu den ohnedies schwer erträglichen Nahrungs-, Heizungs- und Beleuchtungsorgen gesellt sich die jetzt im Kriege für eine Zweimillionenstadt überaus wichtige Verkehrsorge. Von kleinen Anfängen ausgehend — man denke an die erste und lange Zeit einzige Linie Schottenring-Dornbach oder an den freilich unzulänglichen, Jahre hindurch bestandenen Viertelstundenverkehr mit einspännigen Pferdebahnwagen mit je sechs Eigen im Innern zur Bedienung von drei Bahnhöfen (Franz Josefsbahn, Nordwestbahn, Nordbahn) — entwickelte sich das Wiener Pferdebahnetz nur sehr langsam und seine Leistungsfähigkeit trug dem rasch anwachsenden Verkehrsbedürfnis keineswegs Rechnung. Das gesamte Netz ging, dem Zuge der Zeit entsprechend, in den Besitz der Gemeinde über, und mit dem Bau neuer Linien und der Einführung des elektrischen Betriebes war ein großer Schritt noch vorwärts getan. Auf dem bereits sehr umfangreichen, vielfach verzweigten Liniennetz wurden Züge mit zwei und drei langen Wagen in Verkehr gesetzt. Verkehrsgelegenheiten erzeugen Verkehr und der wachsende

Verkehr verlangt neue Verkehrsgelegenheiten. In dieser Beziehung muß das Gleichgewicht sorgfältig gehütet werden, soll nicht ein Mißverhältnis entstehen. Ob das hier stets der Fall war, bleibe dahingestellt; Tatsache ist, daß eine ungebührliche Ueberfüllung Platz griff, die zum Erlaß eines Ueberfüllungsverbotes führte, ohne jedoch den beabsichtigten Zweck voll erreicht zu haben. Kämpfe an den Haltestellen um einen Platz im Wagen, Verzögerungen durch Abweisung überzähliger Fahrgäste waren an der Tagesordnung. Neben den eigentlichen Betriebsfragen schritt die empfindliche Tariffrage einher. Die Ausgaben stiegen in stärkerem Verhältnis als die Einnahmen — eine bei fast allen Transportgesellschaften beobachtete Erscheinung — eine Folge höherer Löhne, Materialpreise, sozialer Fürsorge usw. Ein Ausgleich mußte erfolgen, aber wie? Entweder Erhöhung der Fahrpreise, das heißt die Fahrgäste, welche die Straßenbahn benützen, kommen dafür auf, oder die unheimliche Ziffer eines Fehlbetrages erscheint im Voranschlage der Stadt. Diese eine neuerliche Belastung der Bevölkerung bildende Maßnahme gelangte notgedrungen wiederholt zur Anwendung.

Der unheilvolle Krieg stürzte alle Verhältnisse um; es gebrach bald an Mannschaft, Eisen, Holz, Kohle. Dem Mangel an Fahrpersonal konnte durch Einstellung von Schaffnerinnen und auch einigen Wagenführerinnen mit gutem Erfolge begegnet werden. Aber wiederholte Klagen seitens der Straßenbahnleitung wurden laut bezüglich des unzureichenden Materials und der Arbeitskräfte behufs Herstellung der dringend nötigen Reparaturen. Noch schlimmer gestaltete sich die Lage, als drohender Kohlenmangel am Horizont erschien. Der für den Betrieb des Netzes benötigte elektrische Strom konnte nur notdürftig von Tag zu Tag beschafft werden. Die Bevölkerung wurde zur tunlichsten Einschränkung des Stromverbrauches aufgefordert und durch Verordnungen dazu verhalten. Im Betrieb selbst wurden teilweise größere Zeitintervalle, zu gewissen Stunden ein schwächerer Verkehr eingeführt und zur Schonung der Motorwagen eine größere Zahl von Haltestellen aufgelassen, wodurch das Schlimmste abgewendet werden konnte. Diese Beschränkungen blieben bis heute aufrecht. Endlich gelang es auch, die der Kohlenbeschaffung gegenüberstehenden Schwierigkeiten zu bekämpfen. Aber die lange Dauer des Krieges machte sich trotzdem in der einschneidendsten Weise geltend. Die Zahl der täglich in den Reparaturstand aufgenommenen Wagen erhöhte sich in besorgniserregender Weise. Jeder Wissende konnte sich an den Fingern abzählen, wann der Zeitpunkt der Unzulänglichkeit der Fahrmittel, also ein teilweiser Zusammenbruch des Betriebes eintreten werde; das ist ungefähr die Lage, in der sich gegenwärtig die Haupt- und Residenzstadt befindet oder, dank einem Nachwort des Kaisers, sich noch vor kurzem befand. Die große Gefahr ist wohl gemildert, aber nicht abgewendet. Es wurde zu heroischen Mitteln Zuflucht genommen: Auflassung einiger Strecken, Kürzung vieler Radiallinien und früherer Schluß des Betriebes.