

Die Berliner Verkehrs-Gesellschaften.

Von
Daniel Bernstein.

Als wir uns in Nr. 31 der „Vossischen Zeitung“ vom 18. Januar d. J. mit der Entwicklung der Berliner Verkehrs-Gesellschaften beschäftigten, stellte sich zwanglos in den Vordergrund unserer Betrachtungen das Mißverhältnis zwischen den Unkosten und den Einnahmen der drei Unternehmen. Inzwischen ist die Frage der Tarifierhöhungen, von denen die Gesellschaften allein eine Besserung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse erhoffen, von den verschiedenen Parteien eingehend besprochen worden, ohne daß bisher eine Entscheidung gefallen ist. Es hat auch nicht den Anschein, als ob die Berliner Verkehrsgesellschaften schon im Kalenderjahre 1917 in den Genuß etwaiger Fahrpreiserhöhungen kommen werden. Anders liegen die Verhältnisse für das Jahr 1918, in dem vom 1. Juli ab eine automatische Tarifierhöhung Platz greifen dürfte. Spätestens an diesem Zeitpunkt tritt die Verkehrssteuer für die Kleinbahnen in Kraft, die eine 6prozentige Abgabe vorsieht. Die Gesellschaften glauben, bei dieser Gelegenheit Fahrpreiserhöhungen durchsetzen zu können. Besonders die Verwaltung der Großen Berliner Straßenbahn glaubt bestimmt, daß der 1. Juli 1918 der Geburtstag des 15-Pfennig-Tarifs sein werde. Dieser ist von der Gesellschaft schon vor einiger Zeit beim Zweckverband Groß-Berlin beantragt worden. Es sieht aber nicht so aus, als wenn in allernächster Zeit in dieser Angelegenheit eine Entscheidung fallen wird. Bemerkenswert sei, daß bei der fiskalischen Stadt- und Ringbahn der Zeitpunkt der angekündigten Fahrpreiserhöhung noch nicht feststeht. Sie wird Hand in Hand mit der Eisenbahntarifreform gehen.

Es bleibt aber die Frage offen, ob Tarifierhöhungen allein als das Allheilmittel für unsere Verkehrsgesellschaften zu betrachten sind. Denn die Allgemeine Berliner Omnibus-Gesellschaft, die schon in der zweiten Hälfte des Jahres 1916 eine Tarifierhöhung durchsetzen konnte, also im ganzen laufenden Jahr mit der Fahrpreiserhöhung arbeitet, hat einen weiteren erheblichen Rückgang ihrer Verkehrseinnahmen nicht verhindern können. Bei der Hochbahn und bei der Straßenbahn jedoch, welche noch mit den alten Fahrpreisen arbeiten, die für 1916 eine ziemlich erhebliche Dividendenherabsetzung zur Folge hatten, bewegen sich die Monatsausweise in steigender Richtung.

Dieser scheinbare Widerspruch erklärt sich zuerst durch die Einschränkung des Omnibusverkehrs, der eine Abwanderung der Fahrgäste zur Folge hat. Alle drei Verkehrsgesellschaften betonen, daß die Steigerung der Unkosten so groß sei, daß selbst eine Vergrößerung des Verkehrs, der jetzt Einschränkungen unterworfen ist, den notwendigen Ausgleich nicht bringen kann. Uebrigens darf nicht außer acht gelassen werden, daß die Verkehrsunternehmen sowohl in bezug auf die Arbeiter- als auch Material-Beschaffung mit der Kriegsindustrie in Wettbewerb stehen und dabei selbstverständlich zu kurz kommen müssen. Deckung des Kriegsbedarfes geht jedem anderen voran. Den Mangel an gelerntem Arbeiter an den wichtigsten Stellen sucht man dadurch etwas auszugleichen, daß man die Löhne annähernd auf die Höhe der jetzt in der Kriegsindustrie ortsüblichen bringt. Ueber diese für die drei Verkehrsunternehmen zutreffenden Bemerkungen hinaus sei über die Entwicklung der einzelnen Unternehmen noch folgendes mitgeteilt:

Bei der Großen Berliner Straßenbahn liegt auch im laufenden Jahr der Schwerpunkt auf dem Lohnkonto. Nachdem die Gesellschaft erst am 21. Januar d. J. Lohnerrhöhungen in Höhe von 1½ Millionen Mark für das Jahr bewilligt hatte, hat sie sich am 1. Juli bereits wieder zu einer neuen Aufbesserung des Lohnkontos um jährlich 3 Millionen Mark verstehen müssen, so daß also das Jahr 1917 gegen das Vorjahr bereits jetzt mit 3 Millionen Mark mehr an Lohnaufwendungen belastet ist. Dieser Steigerung steht zwar eine Aufbesserung des Verkehrs gegenüber, die jedoch im Anbetracht der ebenfalls ganz unverhältnismäßig gestiegenen anderen Betriebskosten keinen Ausgleich bietet. Seit Beginn des Jahres haben die Preise der Betriebsmaterialien eine Steigerung um 160 pCt. bis 260 pCt. erfahren. Ferner sind die Ausgaben für Unterhaltung und Erneuerung ganz außerordentlich gestiegen. Andererseits können die notwendigen Erneuerungsarbeiten nur sehr unvollkommen ausgeführt werden, da es weiter an Arbeitern mangelt. So beschäftigt die Gesellschaft zurzeit nur 220 Handwerker und Gleisarbeiter, gegen 850 in Friedenszeiten, und in der Hauptwerkstatt sind nur 250 Schlosser und gelernte Arbeiter tätig, gegen rund 900 in normalen Zeitläuften. Der größte Teil der Arbeiten muß also durch ungelernetes Personal ausgeführt werden. Besonders die Beschaffung von Gleismaterial ist recht schwierig, da die Walzwerke jetzt hauptsächlich für Kriegszwecke beschäftigt sind. Der Gesamtzustand des Gleiskörpers ist daher so schlecht, daß wieder mit sehr großen Rückstellungen, größeren, als im Vorjahre, zu rechnen sein wird. Ebenso stehen die Dinge bei dem anderen Betriebsmaterial. Die Rückstellungen für die Wagen sind schon daraus zu schätzen, daß jetzt ein Triebwagen, der in Friedenszeiten für 21 000 M. zu haben war, 45 000 bis 50 000 Mark kostet. Mit einer Herabsetzung dieser Preise in den ersten Friedensjahren ist nicht zu rechnen. Dazu kommt aber noch die Preissteigerung für das künftig zu erwerbende Gleismaterial. Bisher sind die Gleise noch auf Grund laufender alter Abschlüsse geliefert worden, die jetzt zu Ende gehen. Die Preissteigerung für dieses Material ist schätzungsweise auf etwa 75 pCt. anzunehmen. Eine weitere neue Belastung bedeutet für die Große Berliner Straßenbahngesellschaft die Kohlensteuer, welche die Gesellschaft jährlich mit etwa 400 000 M. treffen wird. Diesen bedeutenden Mehrausgaben hat die Gesellschaft als einzigen Ausgleich bisher nur die Hoffnung auf die Tarifierhöhung entgegenzusetzen. Eine weitere finanzielle Sorge der Großen Berliner Straßenbahn bedeutet einstweilen die große Aktienbeteiligung an der Allgemeinen Berliner Omnibus-Gesellschaft.

An eine Erweiterung des Verkehrs der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft, sowohl in bezug auf das Verkehrsnetz als auch auf die Länge der täglichen Betriebszeit, kann schon abgesehen von den technischen Schwierigkeiten, deswegen nicht gedacht werden, weil dazu die schwer erreichbare Erlaubnis der Elektrizitätswirtschaftsstelle notwendig wäre. Diese hat z. B. die Ausdehnung des Betriebes nach Spandau, die auf Wunsch der Militärbehörde erfolgt ist und dem Verkehrsbedürfnis zu genügen scheint, von einer Betriebs-einschränkung an anderer Stelle im gleichen Ausmaß abhängig gemacht. Der Güterverkehr, der ebenfalls auf Wunsch der Behörden eingerichtet wurde, ist zwar im laufenden Jahre beibehalten worden, er bringt jedoch der Gesellschaft keinen irgendwie ins Gewicht fallenden Mehrdienst. Der größte Teil des Güterverkehrs entfällt jetzt auf die Paketbeförderung. Es gehen regelmäßig Tag und Nacht etwa 30 Züge, bestehend aus Triebwagen und Anhängern, die den Verkehr zwischen den beiden Postumladebahnhöfen vermitteln. Die Post läßt jetzt auf ihre Kosten auf diesen Bahnhöfen große Gleisanlagen herstellen, nach deren Fertigstellung die Paketbeförderung durch die Stra-

ßenbahn noch einen weit größeren Umfang annehmen wird. Wie wenig die daraus erzielten Einnahmen für die Große Berliner Straßenbahn jedoch ins Gewicht fallen können, geht schon daraus hervor, daß die Post zurzeit an die Gesellschaft monatlich 8000 bis 4000 M. zu zahlen hat. Nach der erwähnten Ausdehnung des Betriebes wird der Betrag sich kaum wesentlich erhöhen, denn dann tritt ein billigerer Tarif für die Post in Kraft.

An eine nennenswerte Herabsetzung der allgemeinen Unkosten, insbesondere des Lohnkontos, ist in den ersten Friedensjahren kaum zu denken. Bei der Beurteilung der Aussichten muß auch in Betracht gezogen werden, daß in absehbarer Zeit mit der Inbetriebnahme der A. E. G.-Schnellbahn (Gesundbrunn-Neukölln) und der Nord-Südbahn zu rechnen ist. Beide Schnellbahnen werden der Straßenbahn einen nicht unbedeutlichen Teil des Verkehrs fortnehmen, denn beispielsweise allein die A. E. G.-Schnellbahn konkurriert mit 30 Straßenbahnlinien. Mit einer Verminderung der Verkehrseinnahmen bei der Straßenbahn darf dann um so sicherer gerechnet werden, als die Erfahrung gelehrt hat, daß die Hochbahnstrecke nach der Schönhauser Allee der Straßenbahn einen dauernden Abbruch getan hat.

Bei der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen liegen die Verhältnisse ähnlich. Die Hochbahn-Gesellschaft hat im Januar und Anfang Juli d. J. allgemeine Lohnerhöhungen gewähren müssen. Die aufzuwendenden Summen werden auf die Bilanz der Hochbahn-Gesellschaft den gleichen Einfluß ausüben wie bei der „Großen Berliner“. Die Kohlensteuer und die Verteuerung der Kohlenpreise werden die Hochbahn-Gesellschaft ebenfalls mit einigen 100 000 Mark Mehrausgaben für das Jahr belasten. Die Gesellschaft, die im Interesse ihrer Aktionäre auf eine bessere Verzinsung des Aktienkapitals sehen will (für 1916 8 pCt. Dividende), hält eine Tarifierhöhung daher nur für eine Frage der Zeit. Das Unternehmen ist im allergrößten Teil seines Verkehrsnetzes in der Tarifrfrage nicht an vertragliche Abmachungen gebunden, im Gegenteil, die Fahrpreiserhöhung steht ihr frei, wenn die Höhe der Löhne eine gewisse Grenze überschritten. Dieser Fall ist bei der Gesellschaft längst gegeben. In bezug auf die künftigen Rückstellungen gilt das oben Gesagte.

Zweifelloos am mißlichsten ist die Lage bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-A.-G. Die monatlichen Betriebsausweise zeigen trotz der im Oktober 1916 erfolgten Tarifierhöhung ein rasches Anwachsen der Mindereinnahmen. Im ersten Halbjahr 1917 sind gegen die gleiche Zeit des Vorjahres 632 185 M. weniger vereinnahmt worden. Das Jahr 1916 erbrachte einen Verlust von 1 102 948 M., um den sich der gesetzliche Reservefonds auf 1 082 163 M. vermindert hat. Da im laufenden Jahre ein weiterer erheblicher Verlust zu erwarten ist, der wahrscheinlich den Reservefonds nahezu oder ganz aufzehren wird, sinnen neben der Verwaltung auch die Hauptaktionäre, eben die Straßenbahn- und die Hochbahn-Gesellschaft, auf Abänderung. Bei einem dieser Großaktionäre ist bereits zur Vermeidung weiterer Verluste der Plan aufgetaucht, den Omnibus-Verkehr einstweilen stillzulegen. Die andere Hauptaktionärin hat zu dem Plane noch nicht Stellung genommen. Da aber die beiden Verkehrsgesellschaften in bezug auf die Allgemeine Berliner Omnibus-Gesellschaft gemeinsam arbeiten, würden einem offiziellen Antrag auf einstweilige Einstellung des Omnibus-Verkehrs wohl keine Schwierigkeiten gemacht werden.

Der Omnibus-Verkehr ist im Laufe der Kriegsjahre infolge des schlechten Betriebsmaterials und des Personalmangets etwa auf die Hälfte des in der Friedenszeit üblichen gesunken. Trotzdem wird die Gesellschaft beträchtliche Mehrausgaben für Löhne zu buchen haben. Im Januar ist eine erhebliche Lohnaufbesserung bewilligt worden. Infolge des herrschenden Personalmangets hat die Gesellschaft mit großen Kosten die Ausbildung von weiblichen Kutschern durchgeführt. Der Fahrkursus war mit Rücksicht auf die der Gesellschaft drohende Haftpflicht notwendig, hat aber schließlich für das Unternehmen mit einer Enttäuschung geendet. Eine ganz erhebliche neue Belastung wird bei der Gesellschaft das Futterkonto zeigen. Nach den von der Militärbehörde für ihren Bedarf festgesetzten Richtpreisen wird die Gesellschaft für Heu usw. mehr als das Doppelte der im Vorjahre benötigten Summe aufzuwenden haben. Die im Pferde-Konto liegende Reserve ist inzwischen kaum höher geworden. Die Bilanz für 1916 bewertet 2455 Pferde mit nur einer Mark. Wenn nun auch in der Kriegszeit der Wert des Pferdes ungeheuer gestiegen ist, so darf doch nicht vergessen werden, daß sich der Zustand des Pferdmaterials der Gesellschaft von Tag zu Tag verschlechtert. Eine Ergänzung des Pferdebestandes war aber nicht möglich; die letzten Pferde, nur einige Stück, konnten im Januar 1915 erworben werden. Zu berücksichtigen bleibt ferner, daß schon zu Beginn des Krieges die kräftigsten Tiere, ebenso wie die Kraftwagen, von der Heeresverwaltung beschlagnahmt worden sind. Die vierwöchige Kälteperiode des letzten Winters, während der nur dreispännig gefahren werden konnte, haben die Tiere immer noch besser überstanden als die spätere Hitzewelle. Im ganzen ist aber ihre Leistungsfähigkeit immer noch besser, als man befürchtete. Der Zustand der Straßen hat Pferd und Wagen auch nicht geschont, so hat der Bau der Nord-Südbahn manchen Achsenbruch verschuldet.

Die Allgemeine Berliner Omnibus-Gesellschaft wird nach dem Kriege von allen Berliner Verkehrsgesellschaften am längsten unter seinen Einwirkungen zu leiden haben. Der Pferde-Ersatz wird nur langsam und zu hohen Preisen möglich sein. Aber die Verwaltung hat darüber hinaus erkannt, daß die Zeit den Schnellverkehr fordert, der mit noch so kräftigen und flinken Pferden nicht geschaffen werden kann. Die Gesellschaft wird daher nach dem Kriege so schnell wie möglich den Kraftwagenverkehr aufnehmen. Zur möglichsten Herabsetzung der Selbstkosten plant die Gesellschaft den Bau eines einheitlichen Kraftwagens in eigener Regie. Drei von der Gesellschaft selbst erbaute Kraftwagen laufen zur Erprobung aller Einzelheiten seit etwa zwei Jahren auf der Strecke Pankow-Neukölln. Von der massenhaften Herstellung eines einheitlichen Typs erwartet man durch Herabsetzung der Herstellungs- und Erneuerungskosten in Verbindung mit einem Nutzen lassenden Tarif eine Rentabilität der Gesellschaft. Immerhin dürfte die Allgemeine Berliner Omnibus-Gesellschaft bis zur vollständigen Konsolidierung ihrer Verhältnisse etwa drei Friedensjahre nötig haben. Die Nord-Südbahn wird auch für die Omnibus-Gesellschaft eine empfindliche Konkurrenz werden.