

Wiener Angelegenheiten.

Das Wiener Verkehrsproblem im Kriege.

Von Ingenieur Ludwig Spängler, Direktor der städtischen Straßenbahnen.

Das im Kriege so gebräuchliche „Ersahwesen“ hat sich in Wien auch auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs immer mehr geltend gemacht, da mit dem gänzlichen Aufhören oder doch mit der sehr wesentlichen Beschränkung der übrigen öffentlichen und auch privaten innerstädtischen Verkehrsmittel nunmehr die städtischen Straßenbahnen fast allein den ganzen allgemeinen öffentlichen Personenverkehr zu bewältigen haben. Dieser ist dabei nicht etwa gesunken, sondern im Gegenteil zufolge der besonderen in Wien herrschenden Verhältnisse und auch mit Rücksicht auf das außerordentlich rege militärische und Geschäftsleben noch bedeutend gestiegen; während die städtischen Straßenbahnen im letzten Friedensjahre 325 Millionen Fahrgäste beförderten, sind es im abgelaufenen Geschäftsjahre rund 460 Millionen, das ist weit mehr, als von den übrigen, aufgelassenen Verkehrsmitteln zugeströmt sind.

Als solche sind heute nur noch die Stadtbahn mit einem beschränkten Früh-, Mittags- und Abendverkehr und eine von rund 3900 auf 750 Stück verminderte Anzahl von Lohnwagen und Lohnautomobilen vorhanden, während der Stellwagenverkehr wegen des Pferde- und Futtermangels und der Heranziehung der noch erübrigten Gespanne zu Zwecken der Approvisionnement gänzlich eingestellt werden mußte.

Leider konnten die sofort bei Kriegsbeginn bestellten 200 Wagen bisher von den Fabriken nicht geliefert werden, während andererseits die vorhandenen Motowagen, trotz der alleräußersten Anstrengungen in den Werkstätten, immer schlechter werden und immer schwieriger in Ordnung gehalten werden können. Es fehlt an geschulten Arbeitskräften, insbesondere aber macht sich jetzt der Mangel an den nötigen Reparatur- und Ersatzmaterialien geltend, welcher eine fortschreitende Verminderung des dienstfähigen Wagenstandes bewirkt.

Dabei ist es selbstverständlich auch von wesentlichem Einfluß, daß ein sehr großer Teil des langjährigen erprobten Betriebspersonals seit Kriegsbeginn zum Heeresdienst eingerückt ist — derzeit mehr als 7600 Mann —, und daß auch von den mühsam geschulten Ersatzleuten mehr als 3300 Mann wieder militärisch einberufen wurden, was die Arbeit sowohl in den Werkstätten als auch auf dem Wagen selbst bedeutend erschwert. Das Ersatzpersonal, darunter mehr als 7800 Frauen, die größtenteils erst während des Krieges zum Straßenbahndienst neu herangezogen worden sind, verdient dabei gewiß die vollste und uneingeschränkste Anerkennung für die verhältnismäßig große Schnelligkeit und für die außerordentliche Anpassungsfähigkeit, mit dem es sich in den so schwierigen und verantwortungsvollen Straßenbahndienst geschickt hat, der gerade jetzt während des Krieges noch viel schwieriger geworden ist, als er auch sonst zu Friedenszeiten war.

Natürlich ist es dem Personal und der Leitung des Unternehmens nur bei dem weitestgehenden Entgegenkommen und bei der dringend erbetenen Rücksicht des Publikums möglich, den derzeit sehr hochgebannten Anforderungen des Dienstes wenigstens so weit zu entsprechen, daß die Fahrgäste, wenn auch mit gewissen Unbequemlichkeiten in den ständig überfüllten Wagen, doch ohne Gefahr für die Sicherheit befördert werden können.

Die Straßenbahn wurde schon seit Kriegsbeginn auch zum Gütertransport herangezogen, und zwar zunächst für den Heeresdienst, wobei sie beispielsweise täglich bis zu 70 Vollbahnwagen Verpflegungsgüter der Armee verfrachtet; daran schlossen sich dann Gütertransporte für die Versorgung der Wiener Bevölkerung mit Milch, Gemüsen, Kartoffeln (bis zu 60 Vollbahnwagen täglich), Kohle von eigens erbauten großen Kohlenrutschen usw.; auch für die Paketbeförderung der Postanstalt hat die Straßenbahn einen besonderen Verkehr geschaffen, so daß insgesamt heute ausser schon bis 80 Motor-