

3./VIII. 1918

Die bevorstehende Einschränkung im Straßenbahnverkehr.

Vorläufiges Zugeständnis des Betriebschlusses um halb 10 Uhr abends.

Wien, 2. August.

Mangel an Arbeitskräften, noch fühlbarer Mangel an unentbehrlichem Material, dabei unablässig steigende Verkehrsziffern, das sind die Komponenten, aus denen sich ein derart rasches Sinken der verfügbaren Triebwagen der Wiener Straßenbahnen ergeben hat, daß die Direktion die eheste Entlastung des Verkehrs für unbedingt erforderlich hält, soll nicht der erste große Schneefall des kommenden Winters den Tramwayverkehr monatelang überhaupt vollständig lahmlegen. Zwei Fragen sind nun zu beantworten: Durch welche Maßnahmen kann und hat diese Entlastung zu erfolgen? Was kann vorgekehrt werden, damit bei längerer Dauer des Krieges nicht trotz der jetzt zu verfügenden Einschränkungen doch ein vollständiger Zusammenbruch erfolgt? Dazu gesellt sich noch als politische Frage das Schuldmoment, nämlich: War die jetzige Situation unvermeidlich? Reichen die Anfänge der Straßenbahnkrise noch in die Friedensgebarung zurück? Oder sind vielleicht die störenden Einflüsse der Kriegswirtschaft zu spät erkannt worden oder unberücksichtigt geblieben? Innerhalb dieses Rahmens beiläufig hielt sich eine Besprechung, welche der Bürgermeister heute nachmittags mit den Vertretern der Wiener Presse abhielt und deren Mittelpunkt ein fast zweistündiger Vortrag des Direktors der städtischen Straßenbahnen bildete.

In dieser Besprechung stellte Bürgermeister Dr. Weiskirchner einleitend fest, daß der Stadtrat bisher noch zu keinem endgültigen Beschluß gelangt sei, obwohl was den vollständigen Ausfall einiger Straßenbahnlinien als die beabsichtigte Kürzung anderer Linien betrifft, namentlich aber in der Frage des zeitlichen Betriebschlusses, und daß zunächst alles davon abhängt, welche Wirkung die Denkschrift haben werde, die von der Gemeinde Wien allen in Betracht kommenden Militär- und Zivilbehörden überreicht und von der ein Exemplar auch dem Kaiser unterbreitet werden soll mit der Bitte, daß alle kompetenten Organe beauftragt werden, im Rahmen ihres Könnens dazu beizutragen, um das wichtigste und derzeit nahezu einzige Verkehrsmittel in Wien vor dem vollständigen Zusammenbruche zu bewahren. Eine lange Weilezeit kann Direktor Spängler angesichts der Tatsache, daß im Durchschnitt jetzt jede Woche drei Prozent des Standes der Triebwagen gebrauchsunfähig werden, nicht einräumen, und auch die spätere Beistellung von Arbeitskräften und Material würde nach seinen Darlegungen die Notwendigkeit nicht aus dem Wege räumen, jetzt durch Einschränkungen des Verkehrs zu einer Entlastung der Situation beizutragen. Bis hierher sind alle in die Einzelheiten der Sachlage Eingeweihten so ziemlich eines Sinnes. Von da ab gabeln sich aber ihre Wege vielfach: Projekte, die schon seit Jahrzehnten in der Wiener Verkehrsfrage auf dem Tapet stehen, tauchen jetzt wieder auf, wie die vollständige Loslösung des Ring- vom Radialverkehrs, wobei diejenigen, welche den Fahrern kurzer Strecken am radikalsten zuleibe wollen, die vollständige Einstellung des Ringverkehrs befürworten. Dann sind die Vorschläge zu erwähen über die Auflassung minder wichtiger Linien und über die Kürzung einiger bis an die äußerste Peripherie der Stadt führenden Routen. Wer soll nun entscheiden, was hier minder wichtig ist, wo durch die Kürzung vitale Interessen eines beträchtlichen Kreises gefährdet oder verletzt werden? Für solche Fragen gibt es keine allgemeinen Gesichtspunkte, da treibt natürlich jeder Bezirkspolitik oder steht unbewußt unter dem Banne des täglichen Selbstgeschauten oder seiner eigenen Bedürfnisse und Gewohnheiten, die er fälschlich auch der Allgemeinheit andichtet. Dann gibt es Vorschläge, verkehrstarke und verkehrsschwache Stunden zu schaffen. Ueingeandenermaßen hat diese Uebung schon jetzt tatsächlich Platz gegriffen, doch wird ihre Wirkung für die Entlastung des Personals, vor allem aber der Motoren, stark überschätzt. Auch die vollständige Verkehrsunterbrechung während gewisser Tagesstunden, die wieder von anderen vorgeschlagen wird, verursacht einen relativen Kräfte- und Materialaufwand, der in keinem Verhältnis zu dem erzielten Sparsparfolg steht, und schafft vor allem nicht die entsprechend lange Ruhepause in der Benützung, innerhalb welcher der Motor allmählich erkaltet, sich sozusagen ausruht und jene innere Elastizität des Gejüges sammelt, die wesentlich zu seiner Gebrauchsfähigkeit gehört. Der moderne Techniker sieht auch in der Maschine nicht nur eine leblose Schöpfung, die ausschließlich mechanischen Gesetzen unterworfen ist. Deshalb ist eine der wichtigsten Forderungen der Betriebsdirektion der frühere Schluß am Abend, der bis zum nächsten Morgen eine lange Verkehrsunterbrechung schafft.

Gerade das ist aber die Frage, welche die Bevölkerung aller Bezirke am empfindlichsten trifft und direkt und indirekt sich nicht nur im Charakterbild und im Gesellschaftsleben der Stadt, in den Möglichkeiten geistigen Genußes in Theatern, Konzerten und Vorträgen, sondern auch im Verkehr von und zu den Bahnhöfen und für ganze Kategorien von Arbeitern und Angestellten fühlbar machen muß, deren Tätigkeit erst zu einer späteren Abendstunde endet, als es künftigt der Verkehrsbeschluß der Straßenbahnen sein würde. Die Opposition, die sich gleich vom Anfang an und auch in der heutigen Beratung gerade gegen diesen Punkt fühlbar machte, veranlaßte den Bürgermeister schließlich zu der sehr wichtigen Zusage, daß er im Stadtrate alles daran setzen werde, um den zu 9 Uhr abends in Aussicht genommenen Betriebsbeschluß auf 10 Uhr

zu verlegen. Diesem ersten Schritte werden hoffentlich, wenn die Denkschrift der Gemeinde die erwartete Wirkung auslöst, noch weitere Schritte folgen, so daß in dieser Kardinalfrage wenigstens ein für die Bevölkerung halbwegs annehmbares Kompromiß geschaffen werden könnte, wenn es schon ganz ausgeschlossen wäre, den gegenwärtigen Zustand weiterhin festsuhalten.

Auch über die letzte Frage hat Direktor Spängler sich sehr eingehend geäußert. Die überaus sorgfältig gearbeiteten Diagramme, die er der Versammlung vorwies, gaben vor allem Aufschluß darüber, in welcher Verfassung die Straßenbahn mit ihrem Wagenpark in den Krieg eingetreten ist. In den drei letzten dem Kriege vorausgegangenen Jahren zeigt die das Verhältnis der im Verkehre befindlichen Wagen zur Anzahl der Fahrgäste darstellende Resultierende eine horizontale Richtung, das heißt, daß trotz der stetigen Entwicklung des Verkehrs, wie er sich aus anderen Diagrammen ergibt, der Wagenpark eine Höhe hatte, durch welche das Verkehrsniveau auf den Wiener Straßenbahnen sich beiläufig immer auf derselben Höhe hielt. Durch eine günstige Preisofferte waren sogar unmittelbar vor Kriegsausbruch 300 Wagen gewissermaßen in Reserve angeschafft worden, die später der Situation wesentlich zugute kamen. In einer Reihe von Tabellen führte dann Direktor Spängler aus, welche Wandlung die Verhältnisse bei der Wiener Straßenbahn seit dem Herbst des Jahres 1914 durchgemacht haben, wo man glaubte, der drohenden Arbeitslosigkeit auch bei diesem städtischen Unternehmen durch Inangriffnahme von Notstandsarbeiten steuern zu müssen, während heute trotz der um ein Vielfaches gestiegenen Löhne es infolge des Ernährungszustandes der Arbeiter nicht mehr möglich sei, Ueberstunden zu machen. Er schilderte eingehend, wie allmählich durch den Entfall der Stadtbahn, des Omnibusses, des Pferdebahnverkehrs und der Automobile die ganze Last des Verkehrs in Wien auf die Straßenbahn gewälzt wurde, wie zu dem natürlich wachsenden Verkehre der einheimischen Zivilbevölkerung die riesige Zahl von Fahrgästen aus dem durchreisenden Soldatenstande gekommen sei, wie die Straßenbahn in immer steigendem Maße zum Transport von Lebensmitteln und Kohle, zur Beförderung der Post und zuletzt der Leichen herangezogen wurde und wie stark ihr Wagenpark, namentlich aber die Motoren, dadurch in Anspruch genommen wurden. Er gab tabellarische Uebersichten über das fortwährende Sinken der Zahl der geschulten Arbeitskräfte, und wie das weibliche Element, das vor Kriegsausbruch 2 Prozent der Angestellten betragen habe, jetzt trotz Vermehrung des Gesamtpersonals bereits in der Majorität sei. Er schilderte an der Hand der Akten die schon im Jahre 1915 begonnene Nachbestellung von Wagen und Motoren, auf die aber trotz aller Beschwerden und Urgezen bei allen Zivil- und Militärbehörden bis jetzt fast gar nichts abgeliefert wurde, und behandelte schließlich eingehend die Fragen, wie allmählich das namentlich zur Isolierung verwendete Material vollständig zu fehlen begann. Die zum Aufbau der Motoren notwendigen Glimmerplatten seien nur von deutschen Fabriken erhältlich, wenn man ihnen den Glimmer, Schellack und Spiritus liefert. Diese Materialien aufzutreiben, sei jetzt aber für die Straßenbahnen eine Unmöglichkeit geworden. Sie behelfen sich mit der Isolierung durch Papier und Erde, die aber nur sehr kurzlebig und ebenso kostspielig sei. Seit dem Jahre 1916 zeigt die Fahrparkkurve im Diagramm eine langsame, aber stetig fallende Richtung, doch sei es zum Beispiel im Winter 1916/17 noch gelungen, die durch die starken Schneefälle hervorgerufene Verminderung der Triebwagen von 850 auf 1100 Stück wieder wertzumachen. Im Winter 1917/18 konnte der Stand nach den starken Schneefällen um den erfolgten Ausfall von 250 Wagen bis auf 950 gebracht werden. In allen Kriegsjahren zeigte sich im Sommer eine gewisse Entspannung des Verkehrs. Im Jahre 1918 aber ist seit Mai die Kurve, und zwar in immer steilerer Weise, nach abwärts gerichtet. Aus all diesem Material folgerte der Vortragende, daß es sich bei dem heutigen Stande nicht um Versäumnisse aus der Friedenszeit handle, daß die von ihm produzierten Ziffern und Belege dafür sprechen, daß auch im Kriege nichts verabsäumt wurde, um den Statusquo zu erhalten, daß die jetzige Verkehrskrise erst im Jahre 1918 geboren und daß die Straßenbahn außerstande sei, aus eigener Kraft den Betrieb in der bisherigen Stärke weiterzuführen.

Der Bürgermeister wird außer der Denkschrift an die militärischen und zivilen Behörden auch einen Aufruf an die Bevölkerung erlassen, in welchem er sie daran erinnern wird, daß sie mitarbeiten kann, um die Straßenbahnen zu entlasten, indem alle überflüssigen und vor allem die kurzen Fahrten unterlassen werden, daß nicht zum Beispiel, wie Dr. Weiskirchner aus eigener Wahrnehmung erzählt hat, Fahrgäste zu Dutzenden vor dem Café Opera auf dem Openring warten, um ihren Umsteigfahrchein auszunützen und die kurze Strecke von dort bis zur Endstation auf den Neuen Markt noch fahrend zurücklegen zu können. Der Bürgermeister machte auch einige Mitteilungen über den Inhalt der Denkschrift. Sie verlangt die Beurlaubung der alten Arbeitskräfte aus dem militärischen Dienstverhältnis, die Bevorzugung der Bestellungen der Stadt Wien bei den Fabriken, die Vermehrung des Stadtbahnverkehrs und die Einführung eines Verkehrs auf dem Donaukanal zur Entlastung der Tramway, die Beförderung der durch Wien durchreisenden Militärpersonen von einem Bahnhof zum anderen mit der Verbindungsbahn oder Stadtbahn und schließlich die notwendige Materialbeschaffung.

Die heutigen Besprechungen beim Bürgermeister.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner hatte heute die Vertreter der Wiener Tagespresse zu sich geladen, um ihnen selbst und durch den Mund des Direktors der städtischen Straßenbahnen Aufklärung über die Verkehrskrise bei der Tramway und über die zur Beseitigung derselben nötigen Maßnahmen zu machen. Die Beratung fand im Sitzungssaal des Stadtrates unter Vorsitz des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner und in Anwesenheit des Referenten, des Stadtrates Herrn Schneider, des Magistratsdirektors Dr. Rühtern statt. Nach einigen einleitenden Worten des Bürgermeisters hielt der Direktor der Straßenbahnen Ingenieur Spängler einen ausführlichen Vortrag über die ganze Straßenbahntraot, aus

welchem die „Kathauskorrespondenz“ nachfolgende Biffert wiedergibt.

Infolge der vielen Einberufungen, welche zwei Drittel des gesamten Personals umfassen, stieg die Anzahl der beschäftigten Frauen von 250 vor dem Kriege bei einem damaligen Personalstand von rund 12.000 Personen auf derzeit 7100, so daß nunmehr bei einem Gesamtpersonalstand von 13.700 die Frauen in der Majorität seien.

Die Frequenz der Fahrgäste hat sich während des Krieges in geradezu ungeahnter Weise entwickelt, und zwar von 323 Millionen im Jahre 1913 auf die gegenwärtige Frequenz von rund 600 Millionen Fahrgästen in diesem Jahre. Darin seien aber die Freilartenbesitzer und die „Schwarzfahrer“ nicht mitgerechnet, von denen die ersten im Jahre 30 bis 40 Millionen Fahrgäste ausmachen. All dies sei auf den Wegfall der vielen anderen Verkehrsmittel und das gewaltig gestiegene Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung zurückzuführen. Diesen ganzen großen Verkehr muß die Straßenbahn mit ihrem Wagenpark bewältigen, den zu vermehren jetzt ganz unmöglich sei, so daß selbst für ganz unbrauchbar gewordene Wagen kein Ersatz da ist. Während in den ersten Kriegsjahren noch täglich zirka 1100 Motorwagen betriebsfähig waren, ist diese Ziffer jetzt auf 780 gesunken, von denen wöchentlich im Durchschnitt weitere 20 Motorwagen abfallen, mit denen die Reparaturwerkstätte in ihrer Ablieferung gegenüber dem Einlauf im Rückstand bleibt. Dazu kommt, daß erfahrungsgemäß im Herbst und Winter infolge der Einflüsse des heuchten Wetters und bei starken Schneefällen auf einen Abgang von 200 bis 250 Wagen zu rechnen sei. Wenn man diese von den vorhandenen 780 abziehe und den wöchentlichen Ausfall von 20 Wagen abrechne, werde man es begreiflich finden, daß es ohne Einschränkungen im Verkehre nicht mehr möglich ist, den Betrieb weiter zu führen. Es war ja bereits einmal, und zwar infolge der großen Schneefälle im Januar 1917 und des Kohlenmangels notwendig, radikale Betriebs Einschränkungen eintreten zu lassen, da aber infolge dieser Einschränkungen die untauglich gewordenen Wagen wieder repariert werden konnten, war es nach drei Monaten möglich, den Verkehr wieder in Ordnung zu bringen. Damals haben eben die Motoren noch ausgereicht, die Materialien zur Reparatur waren, wenn auch zu hohen Preisen, noch zu haben und die Leistungsfähigkeit der Arbeiter war noch nicht auf einen solchen Tiefstand gesunken. Die Beschaffung der Betriebsmaterialien, namentlich für die Isolierung der Kupferdrähte im Motor hat ganz aufgehört und man muß jetzt hierfür Papier, das vollständig minderwertig ist, oder Seidenbänder, die per Meter eine Krone kosten, verwenden. Die Straßenbahndirektion habe um eine halbe Million Kronen Seidenbänder bestellt, verwerde also zu den Reparaturen der Motoren Material, das sonst zu Ballwollketten verarbeitet worden war. Dabei geht das Isolationsmaterial in kurzer Zeit durch die zu große Erwärmung der Motoren infolge Ueberlastung bereits wieder zugrunde. Andere Materialien sind überhaupt nur mehr im Schleichhandel, und auch da in ganz ungenügenden Mengen, zu beschaffen. Die Steigerung der Frequenz von 323 Millionen Fahrgästen im Jahre 1913 auf 327 Millionen im Jahre 1914/15 und von da auf 402 Millionen im Jahre 1915/16 veranlaßte die Direktion, große Wagenbestellungen zu machen, und zwar von 100 Motor- und 100 Weiwagen, sowie elektrische Einrichtungen für 100 Reservomotoren, von der ganzen Bestellung wurden aber bis jetzt nur 20 Motore geliefert, Wagen überhaupt noch keine.

Eine weitere Ursache des schlechten Wagenzustandes ist auch die schlechte Beschaffenheit der Schienen die ebenfalls nicht mehr repariert werden können, weil die Rollen zum Glathobeln der Schienen überhaupt verschwinden sind und man heute keine Leule mehr für Nacharbeiten bekommt. Durch all dies gehe eben mit der Zeit die ganze elektrische Einrichtung des Tramwaybetriebes zugrunde.

Auch die Zahl der Fahrgäste spiele da eine Rolle. Diese Zahl betrug per Tag im Jahre 1913 noch 884.000, derzeit 1.660.000, ohne Freilarten. Auf einen Motorwagen entfielen im Jahre 1913 bloß 318.000 Menschen, derzeit 743.000. Auch diese Ueberlastung richte den Wagenpark zugrunde.

Der Bürgermeister brachte nun die gestrigen Stadtratsbeschlüsse in Erinnerung und auch die Forderung, daß alle die vielen Militärpersonen, welche Wien transitieren, mit der Eisenbahn weiterbefördert werden. Der Stadtrat habe sich gestern noch nicht entschließen können, auf die Anträge des Direktors Spängler wegen des Betriebschlusses um 9 Uhr abends einzugehen, man stehe aber vor der Wahl, entweder eine Katastrophe politisch zu befolgen und unbestimmt, wie bisher, weiter zu fahren, oder eine Abbaupolitik einzuschlagen und dadurch wenigstens einen beschränkten Verkehr über den Winter fortzusetzen. Zum Schluß erklärte aber der Bürgermeister, daß er um Stadtrat doch statt des 9-Uhr-Betriebschlusses den Betriebsbeschluß erst um halb 10 Uhr abends beantragen und sich bemühen werde, diesen Antrag durchzusetzen.