

5. / I. 1918

M1

## Die Stromersparnis im Verkehr.

Oberbürgermeister Bermuth über die Tarifffrage.

Erfreulicherweise hat sich ebenso wie bei den städtischen Gaswerken auch bei den Groß-Berliner Elektrizitätswerken die Kohlenzufuhr während der Festtage etwas gebessert. Wie Direktor Dr. Passavant von den städtischen Elektrizitätswerken heute in einer Besprechung mit den Vertretern der Berliner Presse mitteilte, befinden sich die Elektrizitätswerke ganz Deutschlands seit der Kriegszeit unter ganz eigenartigen Verhältnissen. Ursprünglich Lichtwerke, sind sie immer mehr für die Kriegsindustrie in Anspruch genommen und förmliche Kraftwerke, die hauptsächlich im Dienste der Kriegsindustrie stehen, geworden. Die Schwierigkeiten, die in dem Mangel an geschultem Personal in der Anschaffung geeigneter Maschinen lagen, sind zum größten Teil überwunden. Nur die Kohlenbeschaffung ist erheblich erschwert worden. Und wenn auch die Kohlenförderung zugenommen hat, so reichen doch nicht immer die Verkehrsmittel aus, um die nötigen Kohlen heranzuschaffen. Was die Groß-Berliner Elektrizitätswerke anbetrifft, so ist die Stromabgabe im letzten Kriegsjahr außerordentlich gestiegen, von 428 Millionen Kilowattstunden auf 549 Millionen Kilowattstunden. Es teilen sich darin die städtischen Elektrizitätswerke, das Elektrizitätswerk SW, die städtischen Werke von Neukölln, Pichtenberg, Spandau, Steglitz und Charlottenburg sowie das märkische Elektrizitätswerk. Erspart wurden nur 5 Millionen Kilowattstunden, die hauptsächlich auf Einschränkung des Lichtverbrauchs zurückzuführen sind.

Durch Einschränkung der Verkehrsmittel kann kaum viel Strom erspart werden, sowohl Oberkommando wie Polizeipräsidentium wären übrigens der Ansicht, daß der Verkehr Groß-Berlins, der das Leben der Großstadt bedeutet, nicht allzusehr eingeengt werden darf. Man hat sich daher zu allerlei kleineren Maßnahmen verstehen müssen. U. a. wurde die Zahl der Haltestellen vermindert, was unter Umständen sogar von Vorteil ist. Einige Linien sind geradegelegt, einige Außenlinien verkürzt worden. Diese Verkürzung soll aber zur Zeit des hauptsächlichsten Arbeiterverkehrs nicht erfolgen. Daß all diese Einschränkungen nicht sonderlich zu einer Kohlenersparnis beitragen können, das geht daraus hervor, wenn man sich klar macht, daß nach den günstigsten Berechnungen höchstens 5 Millionen Kilowattstunden dadurch erspart werden können. Da zur Erzeugung einer Kilowattstunde rund 1 Kilogramm Kohle gebraucht wird, so bedeutet das nur eine Ersparnis von 5000 Tonnen. Die Berliner Straßenbahn beansprucht jährlich 75 Millionen Kilowattstunden, die Berliner Elektrizitätswerke liefern 450 Millionen Kilowattstunden. Schon aus diesen Zahlen ersieht man, daß weitere Verkehrseinschränkungen kaum etwas Wesentliches zur Kohlenersparnis beitragen können. Der Strom, den unsere Berliner Elektrizitätswerke erzeugen, dient im wesentlichen Betrieben, die im Dienste der Kriegsindustrie stehen. Für die ganze Lichterzeugung kommen ungefähr 8 v. H. des städtischen Stroms in Betracht.

\*

Bei dieser Gelegenheit nahm Oberbürgermeister Bermuth das Wort, um sich zu der geplanten Erhöhung des Straßenbahntarifs zu äußern. Er betonte, daß der Verbandsausschuß oder vielmehr die Verbandsversammlung hierüber die Entscheidung zu fällen habe. Bereits am 27. November 1916 hat sich die Verbandsversammlung des Verbandes Groß-Berlin mit großer Mehrheit gegen jede Erhöhung des Tarifs während des Krieges ausgesprochen. Inzwischen ist die Verkehrs- und Kohlensteuer gekommen. Diese bedingen ungefähr eine Verteuerung um 0,58 Pf. Das würde also noch nicht eine Erhöhung von 1 Pf. bedeuten. Die Erhöhung um 5 Pf. bedeute aber eine Mehrbelastung der Groß-Berliner Bevölkerung um 16 bis 18 Millionen Mark. Der Verkehr habe sich bei der Großen Berliner Straßenbahn auch im letzten Jahre außerordentlich gehoben: Die Einnahmen seien in ihm um 12 Millionen Mark gestiegen, im Vorjahre bereits um 7 Millionen Mark. Wie Stadtrat Böhnig noch ergänzend bemerkte, haben die Lohnsteigerungen 5 Millionen Mark ausgemacht, man hat den Erneuerungsfonds um 6 Millionen Mark erhöht, um die künstliche Verbehalten einer Dividende von 4½ v. H. zu ermöglichen. Hätte man nur 2 Millionen eingeseht, so wäre die Dividende ohne weiteres auf 6 v. H. gestiegen. Das Schiedsgericht, das das neue Gesetz über die Verkehrssteuer vorsieht, kann nur darüber entscheiden, ob die Aufwendungen, die infolge der Verkehrs- und Kohlensteuer zu machen sind, richtig bemessen worden sind, nicht aber ob noch Entschädigungen für andere Ausgaben erfolgen sollen.