

Ein Vorschlag der Wiener Straßenbahnen zur Bekämpfung des Verkehrsandranges.

Wien, 15. Januar.

Aus dem Rathaus wird ein Vorschlag der Wiener städtischen Straßenbahnen zur öffentlichen Diskussion gestellt, der geeignet sein könnte, teilweise dem Verkehrsandrang bei diesem Unternehmen zu steuern. Im Verkehr der Großstädte ergeben sich, wie ausgeführt wird, grundsätzlich zwei besonders starke Verkehrszeiten, und zwar in der Früh beim Arbeitsbeginn in den Fabriken und am Abend bei deren Schluß. Besonders ungünstig gestaltet sich in dieser Beziehung der Verkehrsandrang in der Früh, weil der Fabriksbeginn nahezu überall um dieselbe Stunde — 7 Uhr — beginnt, wozu während der Kriegszeit noch hinzukommt, daß auch der Beginn der militärischen Übungen in den Kasernen im Winter meistens auf 7 Uhr festgesetzt ist. Vermehrt wird der große Verkehrsandrang in der Früh noch durch den billigen Frühtarif. Am Abend ist die Sache viel weniger bedenklich, weil der Fabrikschluß wegen der verschiedenen langen Arbeitsdauer und der Ueberstundenarbeit nicht so allgemein um dieselbe Zeit stattfindet als gerade der Arbeitsbeginn. Wenn man bedenkt, daß in Wien Hunderttausende von Menschen in Fabriken tätig sind, von welchen ein sehr großer Teil in der Zeit von halb 7 bis 7 Uhr mit der Straßenbahn befördert werden soll, dann ist es begreiflich, daß die Straßenbahn diesem gleichzeitigen Andrang auch bei der größten Ueberfüllung der Wagen nicht entsprechen kann. Es kommt noch hinzu, daß der Andrang jetzt viel größer ist als im Frieden und daß der Wagenpark nicht nur nicht vermehrt werden kann, sondern daß im Gegenteil zufolge Materialmangels schon in der allernächsten Zeit mit einem viel geringeren Wagenstande wird gerechnet werden müssen als bisher.

Diesem Nachteil könnte einigermaßen abgeholfen werden, wenn sich einzelne, näher beisammen liegende Fabriken dahin einigen würden, den Arbeitsbeginn nicht alle gleichzeitig um 7 Uhr, sondern zu verschiedenen Zeiten anzuberaumen, wodurch sich natürlich auch um die Mittags- und Abendzeit günstige Verschiebungen der Hauptfrequenzzeiten der Straßenbahn ergeben würden. Es wäre sicher ganz gut möglich, den Arbeitsbeginn in der Zeit von halb 7 bis halb 8 Uhr früh, also mit einer Stunde Differenz festzusetzen, wobei auch allen Arbeitern noch die volle Ausnützung des Frühtarifes — der bekanntlich bis halb 8 Uhr Einseitigkeit gilt — möglich wäre.

Die Straßenbahndirektion will hiemit diese ganze, für die Verkehrsverhältnisse Wiens so überaus wichtige Sache auch zur öffentlichen Diskussion stellen. Es wäre im allgemeinen Interesse von dringendster Wichtigkeit, so rasch als möglich einen verschiedenen zeitlichen Arbeitsbeginn und Schluß in den einzelnen nahe beisammen gelegenen Fabriken einzuführen.

Wir veröffentlichen im Nachstehenden zwei Äußerungen kompetenter Persönlichkeiten zu dieser Frage.

Kaiserlicher Rat Rudolf Ritschel,

Vizepräsident der Handels- und Gewerbekammer für Niederösterreich:

Ueber die Frage, ob es opportun wäre, die Fabriken kategorienweise zu verschiedenen Stunden zu öffnen und zu schließen, um so den Tramwayverkehr nach Linielichkeit zu entlasten, kann ich nicht sogleich ein abschließendes Urteil fällen. Man müßte vor allem eine Enquete der verschiedenen Fabrikantengruppen einberufen, um darüber klar zu werden, welche Fabriken überhaupt die Möglichkeit haben, den Beginn und den Ablauf der Arbeitszeit nach Belieben zu verlegen. Denn es kommt in der Fabrik nicht nur auf den guten Willen des Fabrikanten an, sondern die Art der Bewirtschaftung, Tag- und Nachtschichten sind zu berücksichtigen, die Wohnverhältnisse der Arbeiter spielen eine Rolle und die Heiz- und Beleuchtungsmöglichkeit ist von großer Bedeutung.

Es wird meines Erachtens auf keinen Fall möglich sein, vor sieben oder nach acht Uhr zu öffnen oder zu schließen. Denn die Arbeiter wohnen weit weg von ihren Arbeitsstellen und haben oft eine Stunde oder noch mehr zu fahren, ehe sie ihr Arbeitsziel erreichen. Da aber die Tramway vor 6 Uhr früh nicht verkehrt, man auch von den Arbeitern selbstverständlich nicht fordern kann, daß sie jeden Morgen für das Öffnen des Haustores 20 H. Sperrgeld zahlen, da außerdem die Verhältnisse jetzt so liegen, daß die Arbeiter dann ohne Frühstück zur Arbeit gehen müßten, da man vor halb 6 Uhr morgens weder Milch noch Brot erhält, ist der Beginn der

Arbeitszeit vor 7 Uhr früh unmöglich. Die Arbeit nach 8 Uhr zu beginnen, ist wieder ausgeschlossen, weil man dann die Fabriken so spät sperren müßte, daß der Arbeiter wieder am Abend in die Gefahr versetzt würde, Sperrgeld zahlen zu müssen. Es kann sich also nur um die Stunde zwischen 7 und 8 Uhr handeln, und zwar sowohl morgens wie abends. Ich wage nicht, ein abschließendes Urteil darüber zu fällen, ob es angeht oder ob es unvorteilhaft wäre, Beginn und Schluß der Arbeitszeit einzelner Fabrikantengruppen, denn nur um einzelne Kategorien kann es sich handeln, da das Gros aller Fabriken durch Tag- und Nachtschicht, durch Heizungs- und Beleuchtungsanlagen gezwungen ist, die bisherige Arbeitszeit einzuhalten, zu verlegen.

Kaiserlicher Rat Bernhard Buchwald,

Präsident des Vereines österreichischer Eisen- und Metallwarenproduzenten.

Ich halte die Verlegung des Beginnes und des Schlusses der Arbeitszeiten der Wiener Fabriken für gänzlich ausgeschlossen. Wir Fabrikanten haben selbst Jahrzehnte hindurch die Verlegung der Arbeiterwohnungen an die Peripherie der Stadt mit allen Mitteln propagiert und gefördert, wir haben Beginn und Schluß der Arbeitszeit mit weitem Bedacht auf die Stunden von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends festgesetzt, wir haben alle für die Fabrikanten sowohl wie für die Arbeiterschaft in Betracht kommenden Fragen genau studiert und haben erst dann unsere verbindlichen Einrichtungen getroffen. Diese könnten wir gerade jetzt zur Kriegszeit auf keinen Fall in so einschneidender Weise ändern, ohne die Kriegsindustrien und die Arbeiterschaft schwer zu schädigen.

Vor allem würde durch die Neueinteilung der Verbrauch von Gas und elektrischem Licht so unermäßig vermehrt, daß die Verminderung der Tramway-schwierigkeiten in keinem wie immer gearteten Verhältnisse zu der Mißere des unerhört gesteigerten Kohlenkonsums stehen würde. Eine Stunde später öffnen zu werden zu einer Zeit, wo der Tag länger zu werden beginnt, dagegen am Abend eine Stunde länger Licht brennen, wäre die höchste Unvernunft in einer Zeit, wo man zwecks Kohlen- und Lichtersparnis die Sommerzeit eingeführt hat.

Die Privatindustrie ist ferner seit zwei Jahren so minimal geworden, daß die Zahl der Arbeiter, welche auf diesem Gebiete beschäftigt sind, keineswegs anschlaggebend ist, wenn man die Masse der zu besorgenden Arbeiter in Betracht zieht. Die Kriegsindustrie aber ist so überlastet, wir haben so viele Arbeiter weniger, die wir gut beschäftigen könnten, daß jeder einzelne Arbeiter so viele Ueberstunden machen muß, daß wir auf keinen Fall instande sind, später zu beginnen und dann die Arbeiter solange arbeiten zu lassen, daß die bisher geleistete Arbeitszeit erreicht werden könnte. Denn die Arbeiter müßten sonst zu einer Zeit heimkehren, wo sie keine Gelegenheit mehr hätten, die Tramway zu benutzen. Der Arbeiter wäre dann überhaupt nicht instande, seine Heimstätte anders als zu Fuß zu erreichen, und das kann er nicht, wenn er den ganzen Tag gearbeitet hat. Ueberfiedeln aber kann er jetzt in der Kriegszeit nicht, da er einerseits keine Wohnungen findet, andererseits mit solchen Verpflegungsschwierigkeiten zu kämpfen hätte, daß er nicht genug Zeit zur Arbeit fände.

Es ist außerdem unumgänglich notwendig, daß Arbeiter, welche Kriegsdienstleistungen machen — und das tun natürlich sehr viele, welche in den Kriegsindustrien beschäftigt sind — von einem Bezirk in einen entfernt liegenden kommandiert werden, wenn es die Notwendigkeit erheischt. Diese kolossalen Entfernungen kann der Arbeiter nicht zu einer beliebigen Stunde zurücklegen, sondern sie müssen so eingeteilt werden, daß er gut zur Arbeits- sowie zur Heimstätte gelangen kann. Der Arbeiter muß nicht nur hin und zurück fahren können, sondern er muß noch andere Lebensmöglichkeiten haben, die er nur erfüllen kann, wenn ihm Beginn und Schluß der Arbeit zu einer Zeit gewährleistet werden, die ihm die Befriedigung seiner wichtigsten Menschengeseinsbedingungen möglich macht.

Es geht auch nicht an, die Fabriken nach Kategorien zu einer früheren oder späteren Stunde zu beginnen oder zu schließen. Denn die Fabriken einer Kategorie liegen doch nicht in denselben Bezirken, die Tramwaylinien der verschiedenen Bezirke beginnen und enden aber nicht zu gleicher Stunde ihr Tagewerk, so daß sich eine diesbezügliche Einteilung auf keinen Fall treffen läßt. Ich halte die Verlegung der Arbeitszeit in den Fabriken für eine Unmöglichkeit.