Die Zeit 16./I. 1917

Die Straßenbahnmisere.

Verkehrsandrang bei der Straßenbahn.

Aus dem Rathaus wird berichtet:

Im Verkehr der Großstädte ergeben sich 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 die Arbeit nahezu überall um dieselbe Stunde — 7 Uhr — beginnt, wozu während der Kriegszeit noch hinzukommt, daß auch der Beginn der militärischen Uebungen 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 verschieden 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 denen 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 infolge 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 Einsteigzeit gilt — möglich wäre.

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

Fachmännische Aeußerungen.

Um die öffentliche Diskussion dieser wichtigen Frage in die Wege zu leiten, haben wir uns an eine Reihe maßgebender Fachleute mit der Bitte gewendet, sich darüber zu äußern, ob eine Festsetzung zeitlich voneinander abweichender Arbeitsbeginne leicht und rasch durchführbar ist.

Abg. Max Friedmann.

Der Vizepräsident des Bundes Oesterreichischer Industrieller Abg. Max Friedmann äußerte sich gegenüber einem unserer Mitarbeiter in folgender Weise:

„Die Anregung ist leichter gegeben als befolgt. Zweifellos werden sich einer derartigen bezirksweisen Uebereinkünften gewisse Schwierigkeiten entgegenstellen, schon deshalb, weil ja eine ziemlich große Anzahl von Großbetrieben schon seit Kriegsbeginn unter äußerster Ausnützung der Arbeitszeit und unter Anwendung von Ueberstunden arbeitet. In diesen Betrieben wird es nicht leicht möglich sein, eine Verschiebung der Arbeitszeit eintreten zu lassen, um so

---

Die Aufhebung der Kapitulationen.

Telegraphische Korrespondenz.

Berlin, 15. Januar.

Das Wolffsche Bureau meldet:

Unter dem 11. d. sind im Reichsanzeiger Mitteilungen von den Beschlußfassungen des Deutschen Reichstages und des Osmanischen Reichstages eine Reihe von Gesetzen unterzeichnet worden, die bestimmt sind, die Rechtsbeziehungen zwischen den beiden Reichen in entsprechender Weise zu regeln. Es sind dies: ein Konsular-

---

Die Ankündigung einer nahenden weiteren Einschränkung des Straßenbahnverkehrs, der schon in letzter Zeit zu argen Beschwerden Anlaß gab, hat im Publikum große Bestürzung hervorgerufen. Eine ganze Anzahl von Zuschriften ist uns zugekommen, in denen darauf hingewiesen wird, daß eine weitere Einschränkung des Straßenbahnbetriebes die Misere zu einer unerträglichen gestalten müßte.

In den Zuschriften aus Leserkreisen werden die bereits jetzt im Straßenbahnbetrieb herrschenden Mißstände in den düstersten Farben geschildert. Eine Erweiterung der Intervalle auf gewissen Linien der Straßenbahnen würde, wie unter anderem erklärt wird, das schon jetzt oft lebensgefährliche Gedränge in den nur in großen Zwischenräumen anlangenden Straßenbahnwagen auf vielen Linien verstärken und einfach zu unmöglichen Zuständen führen. Die ständige starke Abnützung des Materials sei, wie andere Einsender behaupten, weniger auf die große Zahl der Haltestellen und das oftmalige Ablassen von Zügen auf den Linien zurückzuführen, als auf die Tatsache, daß gegenwärtig das ungeschulte Motorführerpersonal überwiegt. Als unmittelbare Folgeerscheinung dieser Tatsache sei die starke Reparaturbedürftigkeit der Motorwagen anzusehen. Jeder Fahrgast der Elektrischen mache täglich die unangenehme Erfahrung, beim Halten, insbesondere aber beim Anfahren des Wagens unsanft durchgeschüttelt zu werden, eine Erscheinung, die früher nur in den seltensten Fällen zu beobachten gewesen sei. Rücksichtslos gehen die meisten der neuen Wagenführer mit ihrem Motor um, so daß es nicht zu verwundern sei, wenn nicht nur die Passagiere blaue Flecke davontragen, sondern auch die Motorwagen in kürzester Zeit unbrauchbar geworden sind.

Unter der Zahl der kleinen Reformen im Straßenbahnbetrieb, die in Vorschlag gebracht werden, findet sich auch der, angesichts der herrschenden ständigen Ueberfüllung der Straßenbahnwagen die auf die vordere Plattform der Motorwagen führenden Türen in Hinkunft nicht, wie bisher, abzuschließen.