

### Eine Anregung.

Von geschätzter Seite wird uns eine sehr beherzigenswerte Anregung mitgeteilt. Der Einsender geht gleichfalls von dem Standpunkt aus, daß die offenbar im Augenblick nicht zu überwindende Kohlennot eine weitgehende Beschränkung des Betriebes der Straßenbahnen notwendig macht, daß aber im Rahmen der offenkundig unvermeidlichen Beschränkungen einzig und allein auf dringende Bedürfnisse Rücksicht genommen werden muß. Unter solchen Umständen ist es Pflicht der Straßenbahndirektion, vor allem dafür Sorge zu tragen, daß für weitere Distanzen die Verkehrsmöglichkeit bestehen bleibt. Wenn beispielsweise der Verkehr eingeschränkt werden muß, so wäre es immerhin zu ertragen, daß man etwa vom Ring nach dem Kai zu Fuß gehen muß, gewiß aber undenkbar, daß jemand, der weit draußen in Hernals oder Ottakring wohnt, auf jede Verkehrsmöglichkeit verzichten muß, wenn er nach dem Ring will. Mit anderen Worten, man würde eine Aufhebung oder eine Beschränkung des Betriebes innerhalb des ersten Bezirkes gemäß ertragen, während man auf die Führung der Linien von der Kapistation der auswärtigen Bezirke bis zum Ring nicht verzichten kann. Die Anregung scheint uns beherzigenswert, jedenfalls eines Studiums durch die Direktion der Straßenbahnen wert. Die Misere bei der Straßenbahn verspricht ja von längerer Dauer zu werden, so daß man darauf bedacht sein muß, daß die rationellste Form der Beschränkung gewählt wird.

Es läßt sich denken, daß die gestern früh verkauften Karten Verlegungen betreffend die Betriebseinschränkungen auf der Elektrischen das peinlichste Aufsehen hervorgerufen haben. Verschließt man sich auch nicht der Überzeugung, daß im gegenwärtigen Augenblick eine Verriegerung des Betriebes auf der Elektrischen die einzige Möglichkeit ist, in nächster Zeit eine vollständige Betriebs Einstellung zu verhindern, so sagt man sich doch, daß es trotz Transport Schwierigkeiten und Waggomangel höchst sonderbar anmutet, daß die Reichshaupt- und Residenzstadt von einer derartigen, das Ansehen unierer Verwaltung im Auslande keineswegs fördernden Maßnahme nicht verschont werden konnte. Man verweist auf das Beispiel in Deutschland, wo eine ganze Reihe von Provinzialstädten das Schicksal erreicht hat, in Berlin aber, eben der Hauptstadt des Deutschen Reiches, bei bedeutend zahlreicheren Verkehrsmöglichkeiten als in Wien, der Betrieb der Elektrischen nur nicht eingeschränkt, sondern im Gegenteil verstärkt wurde. Man verweist weiters auf das Beispiel von Budapest, das zum größten Teil mit seiner Kohlenlieferung auf Österreich angewiesen ist, und wo an eine einschränkende Maßnahme bis nun wenigstens noch nicht gedacht wurde. Derartige Restriktionen kommen natürlich zu spät, genau so wie die Vorsorge zur Vermeidung derartiger unwürdiger Zustände hätten früher kommen müssen. Die Mittelungen der Fachleute, auf die wir in diesem Falle angewiesen sind, und gegen die eine Polemik zwecklos ist, sprechen von einem wirklichen katastrophalen Kohlenmangel, so daß im Augenblick nichts anderes übrig bleibt, als zu verlangen, daß im Rahmen der nun einmal beschlossenen Beschränkungen der Betrieb so eingerichtet wird, daß auf wirkliche Bedürfnisse keineswegs aber auf Bequemlichkeiten Rücksichten genommen wird.

Von diesem Gesichtspunkt aus ist es unverständlich, daß die Direktion der Elektrischen Straßenbahn die vielen tausend Arbeiter und Beamten, die mittags nach Hause kommen müssen, weil sie nicht in der Lage sind, auch nur jenen kleinen Betrag, den ein Mittagessen im Volkskaffee kostet, zu bezahlen, vollständig ignoriert. Es ist unerfindlich, daß die Straßenbahndirektion tausende und tausende von Menschen, die einen viele Kilometer langen Weg aus dem Bezirk in ihre Wohnung zurücklegen müssen, ganz einfach übersehen, und ihnen, bei dem Fehlen jedes anderen Verkehrsmittels in Wien die Verpflichtung auferlegt, auf das Mittagessen zu verzichten und die gewiß kärgliche Mittagspause auf der Straße in der Nähe ihrer Betriebe zuzubringen. Ob jetzt nun die Straßenbahndirektion den Abendverkehr, wie sie ihn jetzt plant, noch weiter kürzt oder zwei Stunden Tramwayverkehr dazu gibt, der Forderung, daß zwischen 12 und 2 Uhr mittags, ein, wenn auch beschränkter Tramwayverkehr bestehen muß, darf sie sich unter keinen Umständen entziehen. Offenlich finden sich in der heutigen Gemeinderatsitzung, in der das letzte Wort über das Projekt des Herrn Spängler gesprochen werden soll, Gemeinderäte genug, die es verstehen, diese Forderung durchzusetzen.

### Betriebsanfang und Betriebschluß.

Die Verkautbarung der Direktion der Straßenbahnen über die Beschränkungen des Verkehrs sind keineswegs so genau, daß das Publikum erfährt, wann ab Dienstag die Tramway zu verkehren beginnt und aufhört. Dazu erfahren wir, daß die Tramwaywagen wie bisher früh zwischen 5 und 6 Uhr aus den Remisen auffahren, je nachdem die Routen bis zur Endstation größer oder kleiner sind. Dieser Verkehr hält bis 9 Uhr früh an, derart, daß der letzte Wagen um 9 Uhr vormittags von der Endstation zur Remise fährt. Die auf der Straße zwischen Endstation und Remise gelegenen Haltestellen werden im letzten Wagen nach dieser Stunde noch erreicht, und zwar in Zeitabständen, die der tragenden Entfernung von der Endstation entsprechen. Um 5 Uhr nachmittags beginnt dann neuerlich die Ausfahrt der Wagen aus den Remisen, in welche die letzten Wagen gegen 9 Uhr zurückkehren, nachdem sie ihre Endstationen um 1/29 Uhr abends verlassen haben werden.