

13. II. 1917

Die Kohlennot und die Straßenbahnen.

Unterbrechung des Verkehrs auf den städtischen Linien acht Stunden am Tage.

Wien, 12. Februar.

Eine Großstadt von zwei Millionen Einwohnern wird acht Stunden an jedem Tage ohne öffentliche Verkehrsmittel sein. Die Anpassung, zu der ein Krieg auf Leben und Tod zwingt, wird auch über diese Schwierigkeit hinwegkommen. Vielleicht wird es uns vergönnt sein, in froheren Stunden dem heranwachsenden Geschlechte von der merkwürdigen Zeit zu erzählen, da Wien von neun bis fünf Uhr in den Zustand eines Dorfes verfallen ist, wo die Fortbewegung nur auf den eigenen Füßen stattfinden konnte und da es neidisch der balkanischen Vergangenheit dachte, in der sorglose Menschen im Reiserwagen hinausfahren konnten bis zu den Weinbergen, die am Saume des Wienerwaldes sich ausdehnen. Schon der alte Muhl hat gesagt, daß die Anwendung der mechanischen Kräfte auf den Verkehr das ganze innere und äußere Leben des Volkes geändert habe. Alle Gewohnheiten in den Lebensverhältnissen und in den Lebensstufen von vielen hunderttausend Menschen in Wien sind wie auf den Strang der elektrischen Linien gezogen. Sie bestimmen für zahllose Familien bei der Wahl der Wohnung die Auswanderung von den inneren in die äußeren Bezirke und noch darüber hinaus; sie verbessern auch im Kriege die Auskömmlichkeit, weil mit der Entfernung von der inneren Stadt die Einfachheit der Ansprüche zunimmt und deren Befriedigung trotz der selteneren Wirkungen der Höchstpreise vielfach leichter wird. Sie erhalten das Familienleben, in dem der Mann in den Mittelpunkt der geschäftlichen Umsätze oder der amtlichen Tätigkeit seinem Berufe nachgehen und zu den gemeinsamen Maßregeln rasch zurückkehren kann. Die elektrischen Linien sind die Voraussetzung für den Haushalt, für die Einnahmen und für die Ausgaben in einem großen Teile des Mittelstandes und der Arbeiterschaft. Die Straßenbahn bringt den Arzt, der keinen Wagen finden kann, zum Kranken, bei dem der Eingriff vielleicht sofort geschehen muß; sie ist der in Wehen liegenden Frau, die ohne Hilfe verloren wäre, unentbehrlich. Wir brauchen sie für alles Unvermutete, das in einer großen Stadt sich da und dort beständig ereignet und dennoch nicht vorhergesehen werden kann. Acht Stunden des helllichten Tages, von neun Uhr früh bis fünf Uhr abends, werden wir sie nicht haben.

Der Grund dieser Verfügung ist die aus dem Kriege, aber zugleich aus dem dreiwöchentlichen Froste entstandene Notwendigkeit, den geringeren Vorrat von Kohlen zu schonen. Da werden die Gebrechen der öffentlichen Richtung sichtbar. An Festtagen der Politik will jede Gruppe sich mit dem Ehrennamen einer Volkspartei schmücken, und dennoch handelt sie dort, wo sie an der Macht ist, ohne das Volk. Wien hat sich im Kriege durch eine Verständigkeit, Geduld und Opfervolligkeit hervorgetan, die nicht bloß in Worten anerkannt werden, sondern auch in den Beziehungen zwischen den Machthabern und den Wählern zur Geltung kommen sollten. Mit einer Bevölkerung, die so vernünftig, so hingebend und mit der Natur dieses Krieges so vertraut ist, läßt sich doch reden. Einer solchen Stadt dürfen tiefgreifende Beschränkungen, die in den täglichen Gewohnheiten so fühlbar sind, nicht einfach durch Beschluß auferlegt, sondern müssen ihr durch Aussprache als unabänderlicher Zwang bewiesen werden. Was geschieht in wahrhaft volkstümlich verwalteten Ländern und Städten? Die ersten Fachleute werden als Vertrauensmänner berufen, damit sie nach genauester Prüfung der Maßregeln und Berichte feststellen, ob die Verwaltung nichts unterlassen, ob sie ihre Pflicht der Vorsicht und Fürsorge voll und ganz erfüllt habe und ob kein Fehler begangen worden sei. Der Beschluß eines Gemeinderates oder Stadtrates ist kein zureichender Ersatz für ein aus geschulter Sachkenntnis geschöpftes Urteil als Bürgschaft,

daß die Entwicklung vom menschlichen Willen nicht bestimmt werden konnte. Die Beschränkungen auf den Straßenbahnen würden von jedem Einzelnen leichter ertragen werden, wenn er wüßte, daß sie ein Stück des allgemeinen Schicksals im Kriege sind und daß eine persönliche Schuld ihnen nicht anhängt. Die ganze Bevölkerung müßte aus einem öffentlichen Verfahren, aus den Gutachten leitender Männer hören, daß kein Verschulden, das sich aus dem Sommer in den Winter fortgeschleppt habe, zu beklagen sei.

Das wäre nötig zur Rechtfertigung der Vergangenheit. Aber nicht minder dringend wäre das Einvernehmen der Amtner, der Bezirksvertreter und mit dem Verkehre auf den Straßenbahnen vertrauter Privatpersonen vor dem endgültigen Beschlusse über die Drosselungen gewesen. Warum sollen Neuwaldegg und Dornbach, Grinzing, Döbling und Sievering, denen an Steuern nichts geschenkt wird, kein Gehör finden, ehe sie durch acht Stunden im Tage nach Einstellung des Betriebes auf den Straßenbahnen, an der Zeit gemessen, in vierfache Entfernung vom Stephansplatz kommen? Warum über sie, deren Wohlstand auf der Verkehrsmöglichkeit aufgebaut ist, eine Maßregel verhängen, ohne sie auch nur nach ihren Meinungen und nach ihren Wünschen zu fragen? Ein zureichender Grund für dieses Uebergehen ist nicht zu denken. Talleyrand hat gesagt, die ganze Welt wäre immer gescheiter als jeder Einzelne. Die Möglichkeit war gewiß nicht ausgeschlossen, daß unter so vielen Menschen, die unmittelbar betroffen sind, unter den Hausherren, Mietern und Kaufleuten sich irgend jemand mit Einfällen gefunden hätte, welche die Verwaltung der Stadt nicht gehabt hat. Denn unanfechtbar ist nur, was bewiesen und durch die Offenheit des Verfahrens zur Ueberzeugung erhoben ist. Das Bedürfnis nach einer solchen Aufklärung ist noch stärker, wenn eine Verfügung das wirtschaftliche Grundgesetz der Straßenbahn aufhebt. Das Grundgesetz ist, die tote Zeit, das Unterbrechen des Betriebes und das Nichtbenutzen der Anlagen zu vermeiden. Diese tote Zeit wird auf acht Stunden, von neun Uhr früh bis fünf Uhr abends, ohne Rücksicht auf das Drosseln in der Nacht ausgedehnt. Vielleicht hätten die bedeutenden Männer, die Oesterreich auf dem Gebiete des Bahnbetriebes hat, zu einem anderen Mittel, Kohlenersparnis und Verkehrsbedürfnis auszugleichen, getaten; vielleicht würden die Vertreter der äußeren Bezirke und auch die regelmäßigen Passagiere dieser Linien manche Vorschläge, welche die Schädigungen hätten mildern können, empfohlen haben. Aber die Volkstümmlichkeit wird noch lange brauchen, ehe sie in die Gewohnheiten übergeht.

Wir glauben, daß viele mit dem Kriege zusammenhängende Schwierigkeiten minder empfindlich geworden wären, wenn sämtliche Schichten des Volkes mehr zur unmittelbaren Mitwirkung herangezogen worden wären. In jedem Menschen ist der Trieb, als Notwendigkeit zu begreifen, was von ihm verlangt wird, und durch sein Verständnis sowie durch seine Billigung den Zwang in höhere Freiheit des Willens zu verwandeln. Nur ein öffentliches Verfahren hätte jeden Vorwurf, daß bei den Straßenbahnen sich Unterlassungen oder Verfehlungen zugetragen haben, endgültig widerlegen können; nur maßgebende, dem Volke zugängliche Gutachten hätten beweisen können, daß es kein anderes Hilfsmittel gäbe als die Einstellung des Betriebes durch acht Stunden von morgens bis abends. Es steht zu viel Bevormundung in unserem öffentlichen Leben, auch in Fragen, bei denen der Krieg die freieste Erörterung nicht nur zulassen, sondern rätlich machen würde. Viele sind erstaunt, daß gerade durch die tote Zeit von acht Stunden die Rettung werden sollte; viele meinen, es sei ein Mißverhältnis zwischen den Folgen und dem Kohlengewinne. Die Aussprache mit berufenen Persönlichkeiten ist bei dieser Frage ungeschriebenes Volksrecht.