

Wiener Trambahn-Nöte.

Wien, Mitte Februar.

Wien hat einige recht aufgeregte und sorgenvolle Tage hinter sich. Es war am Sonntag, dem 11., daß die Zeitungen ohne jeden Kommentar verkündeten, ab Dienstag, den 13., werde die Straßenbahn infolge absoluten Kohlenmangels im Elektrizitätswerk nur noch in den Frühstunden bis 9 Uhr und in den Abendstunden von 5 bis 9 Uhr verkehren. Man kann sich den Schrecken der Wiener denken.

Die Stadt Wien hat infolge ihrer weitläufigen Bauweise annähernd denselben Umfang wie das dreimal so vollreiche London. Wenn auch das Citysystem noch nicht vollständig durchgeführt ist, so wohnen doch zahllose Menschen in einer Entfernung von mehr als fünf Kilometer von ihren Arbeitsstätten. Ihre ganze Lebensweise ist darauf eingerichtet, daß sie ein Verkehrsmittel zur Verfügung haben, das ihnen die Strapazen der Raumüberwindung abnimmt und dabei den Verlust an kostbarer Zeit wesentlich herabmindert. Aber auch der Mittelstand ist bei dem völligen Mangel an Fahrzeugen durchaus auf die Straßenbahn angewiesen. Der Arzt, der Advokat, der Richter, der Lehrer, sie alle können ihrem Berufe nur nachgehen, wenn sie an der nächsten Straßenecke ein so rasch beförderndes Verkehrsmittel finden. Eine vollständige Einstellung des Verkehrs während acht Tagesstunden wäre gleichbedeutend gewesen mit einer Lähmung des ganzen Erwerbslebens. Die Erregung der Bevölkerung ließ sich denn auch durch bloße Zensurmaßregeln nicht bändigen. Was die Zeitungen nicht schreiben durften, das sprachen und schrien die Menschen, wo sie sich trafen. Nun ist die Straßenbahn ein städtisches Unternehmen und kann nicht aus eigener Machtvollkommenheit wichtige Verfügungen treffen. Ihre Vorschläge müssen von Stadt- und Gemeinderat erst gutgeheißen werden, bevor sie in Kraft treten. Im Stadtrate selbst, der magistratischen Körperschaft, ist zwar eine Kritik einer städtischen Unternehmung so ziemlich ausgeschlossen, weil beide rassistisch aus der gleichen Kathauspartei hervorgegangen sind und die Christlichsozialen noch aus der Zeit der Luegerschen „Barrikerstraße“ sich straffe Parteidisziplin gewahrt haben. Im Gemeinderat aber ist auch die liberale und sozialdemokratische Opposition vertreten und läßt sich nicht ganz mundtot machen. So weit muß auch die Majorität auf ihre Wähler bedacht sein, daß sie nicht der Minderheit das Wasser auf die Mühlen treiben und in einer die Bevölkerung aufs tiefste erregenden Angelegenheit der Opposition allein die Vertretung des öffentlichen Interesses überlassen darf. Es war ganz gewiß, daß, wenn die Sache erst vor den Gemeinderat kam, sie auch entgegen der ersten Drohung der Straßenbahndirektion entschieden wurde. Das Nächste war denn auch, daß in der Gemeinderatsitzung vom 12., über welche die Zeitungen nur in sehr beschränktem Maße berichten durften, zunächst ein Aufschub der verhängten Sperre um zwei Tage beschlossen wurde, wohl auch mit Rücksicht auf die Anwesenheit des deutschen Kaisers, auf den es gewiß keinen guten Eindruck gemacht hätte, wenn an jeder Straßenecke ein paar hundert wartende, fluchende, vielleicht auch demonstrierende Menschen beisammen gewesen wären. Der Bürgermeister, die Parteiobermänner und der Direktor der Straßenbahn wurden dann beauftragt, bei den „maßgebenden Behörden“, die schon in den stadtoffiziösen Auslassungen ziemlich unverblümt insolenter Rücksichtslosigkeit gegen die Stadt Wien beschuldigt worden waren, noch einmal vorstellig zu werden und dringend die Beistellung einer größeren Quantität Kohle zu verlangen. Das Ergebnis dieses Bittganges zum Arbeits- und zum Kriegsminister war denn auch, daß Abhilfe versprochen und so viel Heizmaterial beschafft wurde, daß von der Einstellung des Straßenbahnverkehrs ganz abgesehen werden konnte. Das Unheil war also abgewendet und Wien atmete auf. Bürgermeister Eggelsberger hatte mit Unterstützung des Gemeinderats einen vollen Erfolg errungen.

Es war aber doch nichtwirdig still, selbst in den Parteiklättern, von diesem Erfolge des sonst so gar nicht lobberühmten Bürgermeisters. Trotz Zensur hatte nämlich die unabhängige Presse die Möglichkeit gehabt, die Kohlenbeschaffungssaktion, die mit dem Scherzgeschütz der angebrohten Verkehrseinstellung einsetzte, ein wenig zu beleuchten, und in diesem Dichte hatte sich herausgestellt, daß die ganze Kohlenersparnis, die durch die Straßenbahnsperre in den wichtigsten Mittagsstunden erzielt worden wäre, nicht einmal zehn Waggons Kohle täglich ausgemacht hätte. Es war auch bekannt geworden, daß in dem städtischen Elektrizitätswerk während der vorgesehene Betriebspause dringend nötige Reparaturen vorgenommen werden sollten. Außerdem war es öffentliches Geheimnis, daß nicht so sehr Kohlen- und Strommangel, als vielmehr der Mangel an betriebsfähigen Motorenwagen der Straßenbahnleitung die schwersten Sorgen bereitete. Es lagen also die Dinge so, daß Bürgermeister Weiskirchner die motorische Kraft einer mächtigen Volks-erregung für allerlei Zwecke ausnützen wollte, die mit der Ursache der Volks-erregung nur ganz mittelbar zusammenhängen. Zunächst wollte er einmal dem Ministerium, dem er nicht selbst angehört, einen Dieb verzeihen. Das war sein gutes Recht, und die beiden Ministerien, Arbeit und Krieg, die es auf so drastische Maßnahmen ankommen ließen, bedienten schon einen öffentlichen Rippenstoß. Für einen, wenn auch reduzierten städtischen Verkehr müßte immer genug Heizmaterial vorhanden sein, und wenn die Beschaffung noch soviel Schwierigkeiten bereitet hätte. Für ein Fingerzucken der verschiedenen Weimer und Feste der bürokratischen Schadenfreude sind die Zeiten zu ernt. Natürlich haben die Ministerien nicht aus Bosheit der Stadt die Kohlen vorzuenthalten. Sie glaubten sie nicht liefern zu können, weil ihnen das Eisenbahministerium nicht genug Waggons zur Verfügung stellte und weil die Zufuhr aus Preussisch-Schlesien aus dem gleichen Grunde wesentlich vermindert war. Wenn es nun aber doch plötzlich gegangen ist, muß man zum Schluß kommen, daß vorher eben nicht der genügende Eifer, nicht genügend selbstloses Zusammenwirken der Behörden vorhanden war, um über die unseugbaren Schwierigkeiten hinwegzukommen. Es ist ebenso gewiß, daß die Stadt Wien auch ohne die demagogische Demonstration des Verkehrsstreiks eine Vermehrung der Kohlenzufuhr hätte durchsetzen können. Eine einzige Audienz des Geheimrats Dr. Weiskirchner und des Straßenbahndirektors Spängler beim Kaiser, der allen öffentlichen, das Volkswohl berührenden Angelegenheiten das stärkste Interesse entgegenbringt, hätte zweifellos genügt, den nötigen Eifer in die verschiedenen Instanzen hineinzubringen und deren passive Resistenz zu beheben. Aber ein so stilles Vorgehen hätte dem Herrn Weiskirchner nicht genügt und ihn nicht als Beschwörer der Volksnot gezeigt. Es wäre auch nicht möglich gewesen, der Bevölkerung die bevorstehende und trotz Behebung der Kohlennot unvermeidliche weitere Betriebs-einschränkung der Straßenbahn kausibel zu machen, wie

Re jetzt nach dem Keulenschlag der angebrohten achtstündigen Sperre wahrscheinlich ganz gottgegeben und für die Rechte des Verkehrs hinnehmen wird. Das Wichtigste ist doch, daß nicht alte Sünden rufbar werden: die Sünde des langsame Rückganges des ganzen Straßenbahnunternehmens, das glänzenden Ertrag aufweisen sollte und deshalb durch notwendige Neuanschaffungen nicht seine Bilanz verschlechtern durfte. Mit demagogischen Methoden hat man in der leichtlebigen Stadt bisher noch immer sein Auslangen gefunden. Burgfrieden ist auch, und eine Zensur gibt es auch. So mag denn auch die neueste Begebenheit die Chloppenmauer der christlich-sozialen Parteiherrschaft in Wien unerschüttert lassen; aber so viel hat doch die Kritik der „Arbeiterzeitung“ und des „Abend“ bewirkt, daß nicht anlässlich des „Krieges“ auf den Zinnen der Burg auch noch Flaggen gehißt worden sind. Auch damit muß man schon zufrieden sein.