

28. III. 1918

Der Straßenbahnverkehr.

Ausdehnung des Betriebes bis 10 Uhr nachts.

Die Fesseln, welche das Wiener Verkehrsleben seit etlichen Wochen mißvergüht trägt, sollen etwas gelockert werden. Unverbürgte Gerüchte über eine Verlängerung des Nachtbetriebes auf den Straßenbahnen verdichten sich zu der Tatsache: Unsere Gemeindeverwaltung trägt, durch günstige Relationen der Elektrizitätszentrale über die Kohlenvorräte veranlaßt, dem allgemeinen Wunsch und damit den öffentlichen Interessen Rechnung, und macht dem Verkehrsbedürfnisse etwas Lust. Für morgen **Donnerstag** sind die Obmänner der Gemeinderatsparteien zu einer Sitzung einberufen, in welcher die Verlegung des Betriebsschlusses auf eine spätere Nachtstunde beraten und beschlossen werden wird. Von zu fassenden Entschlüssen setzt der sachmännische Bericht Grenzen. Ein vom Direktor **Karel** ausgearbeiteter und technisch begründeter Plan bezeichnet die Verlängerung des Nachtbetriebes um eineinhalb Stunden als möglich und unschwer durchführbar. Darnach würde also der Betriebsschluß um 10 Uhr nachts zu erfolgen haben.

Wie Herr Direktor **Karel** unserem Kommunalreferenten mitteilte, haben sich die Kohlenzuschübe für die städtischen Elektrizitätswerke in den letzten Wochen merklich gebessert. Trotz starker Inanspruchnahme durch die Industrien und trotz neuer Anschlüsse, die den Stromverbrauch steigern, konnte infolge der stärkeren Lieferungen von Feuerungstoffen die Kohlenreserve vergrößert werden. Die Ersparnis beträgt für den Tag ungefähr zwanzig Waggon, so daß der Vorratsüberschuß für die Zeit etwa eintretender Störungen, die jedoch momentan nicht zu befürchten sind, und schwächerer Zuflüsse hinreicht, die Stromlieferung auf der Höhe zu erhalten. Tritt jedoch ein solcher Rückschlag nicht ein, bleiben die regelmäßigen Kohlenlieferungen aufrecht, dann wird das Elektrizitätswerk in der Lage sein, ohne Schwierigkeit nicht nur den Mehrbedarf an elektrischer Energie für den bis 10 Uhr nachts ausgedehnten Straßenbahnbetrieb abzugeben, sondern auch darüber hinaus die Starkstromleitungen zu versorgen. Vorerst allerdings lautet das Gutachten dahin, daß die günstigen Lagerbestände an Kohle und die erhöhte Leistungsfähigkeit der Ebenfurth'er Ueberlandzentrale die Ausdehnung des Nachtbetriebes bis 10 Uhr mit 1. April durchaus zulassen. Die Ueberlandzentrale gibt heute etwa 110.000 Kilowatt täglich an das Wiener Netz ab, um 60.000 mehr als vor zwei Monaten. Diese ansehnliche Mehrleistung könnte bei intensiverer Förderungsarbeit im Billingsdorfer Braunkohlenbergwerk und bei dem lange vorgesehenen und angestrebten maschinellen Ausbau der Ueberlandzentrale noch bedeutend gesteigert werden. Schwierigkeiten, die die außergewöhnlichen Zeitverhältnisse mit sich bringen, stehen dieser schon vor drei Jahren in Angriff genommenen Ausgestaltung hemmend im Wege. Immerhin bewirken, wie diese kurze Darlegung ergibt, die vermehrte Stromlieferung aus Ebenfurth und die verbesserte Bevorrätigung des Wiener Elektrizitätswerkes, daß eine teilweise Verlängerung des Straßenbahnbetriebes zur Nachtzeit durchgeführt werden kann.

Den Anstoß zu der Verbesserung des Betriebes hat aber noch ein anderer Umstand beeinflusst. Das ist die mit 16. April eintretende Verschiebung der Tagesstunden — die **Sommerzeit**. Dieser Aenderung in der Zeitrechnung

kann — immer unter der Voraussetzung der Möglichkeiten — der gegenwärtig geltende Fahrplan nicht standhalten. Bei dem ursprünglich normalen Nachtbetrieb war die künstliche Tagesverlängerung nicht merkbar, Sommerzeit und Betriebsschluß um Mitternacht waren in Einklang zu bringen. Die Verkehrseinstellung um halb 9 Uhr würde unter der Herrschaft der Sommerzeit am helllichten Tage erfolgen, also nach altem Stil um halb 8 Uhr abends. Ein erklecklicher Teil der Vorzüge, viele der im geänderten Stundenplan liegenden wohlthätigen Wirkungen auf das Leben der Großstadt und ihrer Bewohner würden durch das Beibehalten des unter Zwangseinflüssen inaugurierten Verkehrsplanes zunichte gemacht. Abgesehen davon, daß es doch ein merkwürdig-absonderliches, schier groteskes Unterfangen wäre, den Großstadtverkehr sozusagen noch vor Sonnenuntergang abzuschneiden. Die Erziehung des Betriebsschlusses auf 10 Uhr ist die geringste Konzession, sie kann nur das Anfangsstadium der vollständigen Wiederherstellung des wirklichen Großstadt-Nachtverkehrs sein. Ergibt sich, wie aus den Berechnungen des Elektrizitätswerkes hervorgeht und zu erwarten steht, in Bälde die Möglichkeit zu einer weiteren Ausgestaltung, dann darf kein Aufschub erfolgen. Auch der um 10 Uhr erfolgende Betriebsschluß stellt nur ein gegen jetzt erträglicheres Provisorium dar, das in dem Augenblicke, als günstigere Vorbedingungen eintreten, diesen sich anpassen muß.