

Die Straßenbahnmisere.

Die Misere der Gemeinde Wien, einer drohenden Verkehrskatastrophe durch Drosselung des Straßenbahnverkehrs vorzubeugen, nimmt jetzt bestimmtere Formen an. Wie aus dem Bericht über die am Montag abgehaltene Beratung im Rathaus hervorgeht, kommen bei dieser Drosselung des Verkehrs vor allem in Betracht: ein um eine halbe Stunde früherer Schluß des Verkehrs in der Nacht, Ausdehnung der Fahrtintervalle nach 8 Uhr abends und Verringerung der Zahl der eine Straße durchfahrenden Linien. Dagegen soll, wie aus einer Äußerung des Direktors Spängler gegenüber einem unserer Mitarbeiter hervorgeht, der Bahnverkehr und der sogenannte Opernverkehr auf keinen Fall eingeschränkt werden.

Bericht des Direktors Spängler.

Ueber die am Montag einberufene Straßenbahnkonferenz geht uns aus dem Rathaus folgender amtlicher Bericht zu:

Wegen der notwendigen Einschränkung der Straßenbeleuchtung und des Straßenbahnverkehrs fand am Montag beim Bürgermeister Dr. Weiskirchner unter Zugziehung aller Bezirksvorsteher eine Besprechung statt. Der Bürgermeister hat festgestellt, daß schon wegen der Kohlenknappheit die Abschaltung der öffentlichen Beleuchtung und des Verkehrs notwendig erscheint.

Nach den Vorlesungen des Direktors Spängler ist die Einschränkung des Straßenbahnverkehrs aber auch aus anderen Gründen geboten. Aus seinem Bericht sei das wichtigste hervorgehoben:

Bis vor kurzem war die Verkehrsleistung der Straßenbahn an Wagenkilometern für die Personbeförderung um ein Fünftel größer als im Frieden, ganz abgesehen von einem sehr starken Zuwachs an Postenverkehr. Wenn die Straßenbahn trotzdem noch immer nicht entbrechen konnte, so liegt es daran, daß das Verkehrsbedürfnis in Wien unverhältnismäßig zugenommen hat. Derselbe würde — auf das ganze Jahr berechnet — fast 500 Millionen Fahrkräfte gegen 330 Millionen im Frieden bedürftig. Diese große Leistung, die freilich nur mit der äußersten Anspannung aller Kräfte und Mittel möglich war, läßt sich

man nicht weiter aufrechterhalten. An Fabrikdienstleistungen steht zwar wieder hinreichend Personal zur Verfügung, obwohl bei einem Stande von 12.000 Angestellten im Frieden zu Kriegsbeginn 6200 und später von den neugekauften noch 5500 Leute zum Seeresdienst einberufen worden sind.

Die drohende Verkehrskatastrophe.

Anders steht es in den Werkstätten, wo es trotz aller Bemühungen auch nicht annähernd gelungen ist, die eingerückten Facharbeiter zu ersetzen. Dies, ferner die ungewöhnliche und andauernde Ueberlastung der Wagen, dann die zunehmenden Schwierigkeiten in der Beschaffung des Materials und dessen mindere Qualität sowie andere Umstände bringen es mit sich, daß seit geraumer Zeit täglich mehr Wagen dienstuntauglich werden, als überhaupt ins Land gesetzt werden können, wodurch die Zahl der verfügbaren Wagen immer kleiner wird. So sind bereits doppelt so viel Wagen betriebsuntauglich oder in Reparatur als im Frieden, derzeit fast ein Drittel aller Triebwagen.

Um einer größeren Gefahr vorzubeugen, gilt es also vor allem, rechtzeitig alles anzuwenden, um mit den verfügbaren Triebwagen auszukommen, das heißt, die vorhandenen Mittel zu strecken, sonst könnte es zu einer Verkehrskatastrophe kommen. Hauptächlich ist es nötig, die Wagen mehr zu schonen und den Werkstätten länger zur Verfügung zu stellen, damit auch mit dem geringeren Personal eine sorgfältige Revision und Reparatur ermöglicht werde.

Die Vorschläge für die Verkehrseinschränkung.

Als geeignete Mittel wurden vorgeschlagen:

1. Die Verminderung von Haltestellen. Ihre durchschnittliche Entfernung beträgt in Wien nur 285 Meter, während sie in anderen großen deutschen Städten viel größer ist. Sie soll nun auch in Wien auf etwa 400 Meter durchschnittliche Entfernung gebracht werden. Das ist ganz unbedenklich, da hierbei die größte Entfernung höchstens 650 Meter beträgt. Es hätte dann im ungünstigsten Fall ein Fahrgast nur die Hälfte dieser Entfernung, also einen Weg von fünf Minuten, zurückzulegen. Durch Wegfall des häufigen Anfahrens und Bremsens wird die elektrische Einrichtung wesentlich gespart und Strom gespart.

2. Die frühere Verkehrseinstellung in der Nacht um eine halbe Stunde. Dies wäre an die Voraussetzung geknüpft, daß es gelingt, von den Vollbahnhöfen bei Eintreffen der spät ankommenden Personenzüge einen eingeschränkten Straßenbahnverkehr einzurichten.

3. Die Herabsetzung der Verkehrsdichte ab 8 Uhr abends.

4. Maßnahme mit den großen Fabriks- und Gewerbebetriebswegen einer gleichmäßigen Verschiebung des bisherigen Arbeitsbeginnes von 7 auf halb 7, 7 und halb 8 Uhr früh sowie die entsprechende Verschiebung des Arbeitschlusses.

5. Auflassung, Abkürzung oder Veränderung einiger Linien, aber nur auf solchen Strecken, über die mehrere ungleich stark benützte Linien führen.

Alle diese Maßnahmen sollen in der nächsten Zeit durchgeführt werden. Sollten sie nicht hinreichen, um die Aufrechterhaltung des Straßenbahnverkehrs für die Dauer sicherzustellen, würde die Abkürzung einer Reihe von Linien auf den Außenstrecken um etwa einen Kilometer vorgeschlagen, doch besteht die Hoffnung, daß es dazu nicht kommen werde.

Die Direktion der städtischen Straßenbahnen wurde beauftragt, entsprechende Vorschläge auszuarbeiten und vorzulegen.

Eine Unterredung mit Direktor Spängler.

Einschränkung des Straßenbahnverkehrs.

Der Direktor der städtischen Straßenbahnen Ludwig Spängler hatte die Freundlichkeit, einem unserer Redakteure über die geplanten Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs folgendes mitzuteilen:

„In der am Montag abgehaltenen Konferenz im Rathaus wurde hauptsächlich die Notwendigkeit, Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs vorzunehmen, erörtert. Die wichtigsten Änderungen werden zunächst in der Auflassung von weniger notwendigen Bedarfshaltestellen sein, ferner in dem um eine halbe Stunde früheren Schluß des Verkehrs und in der Ausdehnung der Fahrtintervalle des Verkehrs nach 8 Uhr abends. Der Verkehr nach 8 Uhr abends wird also etwas schütterer sein. Dort, wo alle fünf Minuten ein Wagen kam, wird er nach 8 Uhr alle 7 1/2 Minuten, dort, wo alle 7 Minuten ein Wagen kam, wird er abends alle 10 Minuten verkehren. Außerdem wird in solchen Straßen, in denen zum Beispiel drei bis vier Linien verkehren haben, eine Linie weniger verkehren, die dafür in eine andere Straße verlegt wird, um dort den Verkehr zu erleichtern.

Was den Bahnhofverkehr betrifft, so ist beabsichtigt, dort keine Einschränkung, im Gegenteil, sogar vielleicht eine Verlängerung einzuführen. Auch der Opernverkehr, der bei spät endenden Opernvorstellungen eingeführt ist, wird keine Einbuße erleiden.

Man wird zuerst mit weniger sichtbaren Einschränkungen beginnen. Erst wenn damit das Auslangen nicht gefunden wird, sollen weitere Einschränkungen erfolgen.“

Der Arbeitsbeginn in den Fabriken.

Eine Versammlung des Wiener Industriellenverbandes.

Wie wir erfahren, findet am 19. d. im Haus der Industrie eine Versammlung des Wiener Industriellenverbandes unter dem Vorsitz seines Präsidenten, des Industriellen Ludwig Urban jun., statt, in der die Frage erörtert werden wird, ob und in welcher Weise die Industriellen Wiens der aus dem Rathaus ergangenen *Konkordia* Kolak leisten und den

Arbeitsbeginn in ihren Unternehmungen differentiell neu festlegen können. Nach der in unterrichteten Kreisen vorherrschenden Ansicht werden sich zahlreiche Industrielle in zustimmendem Sinne äußern, und es bliebe sodann der näheren Vereinbarung vorbehalten, um bezirksweise unter den benachbarten Industriellen eine zeitliche Abstufung des Arbeitsbeginnes in der Weise herbeizuführen, daß die einzelnen nahe beieinander liegenden Werke ihren Arbeitsbeginn, der bisher überall gleichzeitig um 7 Uhr früh erfolgte, auf die Zeit von halb 7 bis halb 8 Uhr verteilen.

Straßenbahndirektor Spängler wird dieser Versammlung als Gast zugezogen werden. Direktor Spängler wird bei dieser Gelegenheit darauf bestehen, daß die außerordentlichen Zeitverhältnisse des Straßenbahnverkehrs weiterhin nicht möglich machen, jenem Massenandrang gerecht zu werden, wie er bisher in den Frühstunden zu bewältigen war.

Eine sachmännische Äußerung.

Der Generaldirektor der Simmeringer Maschinen- und Waggonbauabteilung A. G., Herr Ingenieur Richard Heindl, äußerte sich auf Befragen gegenüber einem unserer Mitarbeiter in folgender Weise:

„Der Wunsch der Straßenbahndirektion, daß die Wiener Industriewerke bezirksweise sich über zeitliche Verschiebungen im Arbeitsbeginn einigen mögen, dürfte nicht überall ohne Schwierigkeiten durchführbar sein. Soweit das von mir geleitete Industrieunternehmen in Betracht kommt, erscheint es überhaupt kaum möglich, am dem Beginn der Arbeit um 7 Uhr früh eine Änderung vorzunehmen. Für eine Früherlegung wäre die Arbeiterschaft kaum zu gewinnen, und man kann ihr das auch nicht verdenken. Eine Sinausschiebung der Arbeitszeit aber um dreißig Minuten würde zur Folge haben, daß auch die Mittagszeit und der abendliche Arbeitschluß verlegt werden. Eine solche Änderung kann man aber der Arbeiterschaft eines großen Werkes noch schwerer zumuten, um so mehr, als ja jetzt ohnehin vielfach unter Ausnutzung der Ueberstunden gearbeitet werden muß. Gewiß verursacht die jetzt bereits fühlbare Einschränkung im Straßenbahnverkehr manche Unzufriedenheiten, und ein erheblicher Prozentsatz der Simmeringer Arbeiterschaft, der entfernt wohnt, kann auch jetzt schon infolge der Ueberfüllung der Straßenbahn mit dem bisher gewohnten Verkehrsmittel nicht mehr rechnen. Vielleicht wird man es nun als das für die Arbeiterschaft kleinere Uebel bezeichnen können, wenn sie eben darauf Verzicht leistet, die Straßenbahn überhaupt zu benutzen.“

Man darf schließlich nicht vergessen, daß in einigen Wochen mit der Wiederkehr des Frühjahres auch wieder jene Jahreszeit beginnt, in der man nicht unbedingt auf die Straßenbahn angewiesen ist. So sehr man also wünschen mag, der Straßenbahn die angestrebte Verkehrsleistung zu ermöglichen, so freilich bleibt es doch, ob diese Erleichterung auf Kosten der Arbeiterschaft erfolgen kann.“

Die bevorstehenden Einschränkungen.

Der Standpunkt der Ärzte.

Ein vielbeschäftigter Arzt äußerte sich einem unserer Mitarbeiter gegenüber über die Folgen der Einschränkung des Straßenbahnverkehrs für die Angehörigen seines Berufes in folgender Weise:

„Die Ärzte haben seit jeher bei der Straßenbahn wenig Entgegenkommen gefunden. Der Gemeinderat Dr. Löwentstein hat zum Beispiel seinerzeit in der Gemeinderatssitzung den Antrag gestellt, es möge im Interesse der Kranken den Ärzten das Einsteigen in die Straßenbahn gestattet werden, auch wenn die Zahl der Passagiere — damals bestand noch das Ueberfüllungsverbot — schon die zulässige Höhe erreicht hat. Damals wurde den Ärzten erklärt, daß die einfache Behauptung eines Passagiers, er sei Arzt, den Schaffnern nicht genügen könne, die Ausstellung von Legitimationen für die zahlreichen Ärzte jedoch unmöglich sei.“

Die Ärzte empfinden die Straßenbahnmisere angeht des Mangels an Lohnfuhrwerk sehr unangenehm. Der Zeitverlust, den die Ärzte zwischen den einzelnen Krankenbesuchen infolge des unzureichenden Straßenbahnverkehrs erleiden, ist schon gegenwärtig ganz enorm. Wenn nun noch eine weitere Einschränkung des Straßenbahnverkehrs stattfindet, wird dieser Zeitverlust noch weit größer.

Der Arzt, der bei Patienten, die Telephon besitzen, von seiner Wohnung aus bei dringender Berufung immer rasch erreichbar ist, kann infolge der langen Zwischenzeiten, die er für die Erreichung der Ziele mit der Straßenbahn braucht, in Sinkunft natürlich nicht mehr so schnell kommen. Die weitere Einschränkung des Straßenbahnverkehrs vermehrt natürlich diese Uebel. Gegenwärtig, da es auch mit dem Lohnfuhrwerk so schlecht bestellt ist, müssen die Ärzte freilich noch damit zufrieden sein, daß es überhaupt eine Straßenbahn gibt, und es wird wohl auch für die Ärzte keinen anderen Ausweg geben, als geduldig die Leiden der neuerlichen Einschränkung zu ertragen.“

Die Leiden der Handelsagenten.

Ein Mitglied des Vereins der Handelsagenten für Privatkundenverkehr teilt uns zur Einschränkung des Straßenbahnverkehrs folgendes mit:

„Am schwersten haben wohl die Handelsagenten, die den Wiener Platz besuchen, unter der Straßenbahnmisere zu leiden. Die meisten Agenten haben Abonnementkarten. Der Vorteil dieser Karten, rasch vorwärtszukommen, ohne an Umsteigstellen, an bestimmte Strecken und Linien gebunden zu sein, geht in dem Augenblick verloren, da die mehrfach befahrenen Linien aufgelassen, die Haltestellen vermindert und vielleicht gewisse Linien völlig eingestellt werden.“

Schon jetzt ist ja der Straßenbahnverkehr ein deaktiver, daß es fast unmöglich erscheint, ohne große Zeitverluste Strecken zurücklegen zu

können. Oft ist eine Strecke Weges zu Fuß rascher überwunden als mit der Straßenbahn. Denn entweder sind die Intervalle, in denen diezüge abgefahren werden, bis zu zehn Minuten lang, oder es langt an der Haltestelle ein überfüllter Straßenbahnzug nach dem anderen ein. Man müßte da Viertelstunden lang an der Haltestelle stehen. Eine weitere größere Einschränkung des Straßenbahnverkehrs würde uns unermesslichen Schaden zufügen.“