

28.7. 1917

# Blatt

in für Oesterreich-Ungarn: Täglich einmalige Postversendung: Jährlich K 62.40; vierteljährlich K 16.60; monatlich K 5.60. Täglich zweimalige Post: Jährlich K 80.40; halbjährlich K 25.30; vierteljährlich K 12.60; monatlich K 4.20.  
 in für das Ausland: Vierteljährlich bei direktem Bezug unter Kreuzband: Für rd K 15.—, für alle anderen Länder K 19.80. Bei den Postämtern: in Deutschland PL; in der Schweiz 11 Frk. 65 Cent.; Italien 11 Frk. 15 Cent.; Serbien 13 Frk.; Bulgarien 12 Frk. 50 Cent.; Rumänien 12 Lei 30 Bani; Aegypten 689/4 Millimeos; Rußland 4 Rub. 5 Kop.

h-Nummern: Schriftleitung 359. 6832, Haupt-Vorwaltung 3658, Verandstelle 1024, Druckerei 3665.

71. Jahrg.

## Die Wiener Verkehrsfrage.

(Eine Unterredung mit Bürgermeister Dr. Weiskirchner.)

Der Wiener Straßenbahnverkehr steht vor tiefgreifenden Änderungen. Es ist bekannt, daß die Straßenbahndirektion auf Grund eines vom Stadtrate genehmigten Planes eine Reihe von Betriebseinschränkungen vornehmen wird. Manche dieser aus Ersparungsrücksichten anzunehmenden „Streckungsmittel“, vor allem die beabsichtigte Verlegung des Betriebsschlusses um eine halbe Stunde früher — von 11 auf halb 11 Uhr nachts — begegnen in weiten Kreisen ernstem Bedenken. Wir haben diesen Bedenken wiederholt Raum gegeben und an die Erörterung dieser Angelegenheit die Erwartung geknüpft, daß die Gemeindeverwaltung bei Durchführung der Betriebseinschränkungen die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse pflichtgemäß berücksichtigen werde.

Eine endgültige Entscheidung über den Umfang der Verkehrseinschränkungen ist noch nicht getroffen, wird aber in allernächster Zeit erfolgen, sobald die Straßenbahndirektion ihr „Streckungsprogramm“ fertiggestellt hat.

In dieser Angelegenheit hat nun unser Kommunalreferent bei dem Herrn Bürgermeister Dr. Weiskirchner vorgeschrieben und unter Darlegung der öffentlich geäußerten Bedenken gegen einige geplante Maßregeln die Auffassung des Oberhauptes der Stadt Wien in dieser wichtigen Frage erbeten.

Der Herr Bürgermeister erklärte in liebenswürdiger Weise hiezu seine Bereitwilligkeit und bemerkte gleich vorweg mit Nachdruck: „Wir gehören dem Zwange der Notwendigkeit. Wenn wir den Straßenbahnbetrieb in dem gegenwärtigen Umfang aufrechterhalten wollten, stünden wir in zwei bis drei Monaten vor einer Katastrophe, vor einer Einstellung des Betriebes in toto.“

Auf die Frage, ob die im Programm der Straßenbahndirektion vorgesehenen Maßnahmen durchwegs verwirklicht würden, sagte Se. Excellenz: „Unser Bestreben ist es natürlich, mit allen möglichen Mitteln den Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Aber diese Mittel sind eben begrenzt. Bei der Einschränkung des Betriebes ist das allgemeine Ziel maßgebend, zu sparen und zu schonen. Es handelt sich weniger darum, ob auf dieser oder jener Linie der Verkehr beschränkt oder teilweise aufgelassen wird

hängig von den geschilderten Verhältnissen bei der Straßenbahn zu einer Verkehrseinschränkung führen müßte. Die Stromersparnis kann in der einfachsten und die Bevölkerung am wenigsten störenden Weise zunächst durch Auflassung einer größeren Anzahl nicht besonders wichtiger Haltestellen geschehen, weil in jeder Haltestelle durch das Wiedereingangehen des zum Stillstande gebrachten Zuges Strom verbraucht wird; durch das elektrische Bremsen und das Wiederanfahnen wird auch die elektrische Einrichtung sehr stark in Anspruch genommen.

### Der frühere Betriebsschluß. — Einrichtung eines Nachtverkehrs.

Eine weitere Maßregel zur Schonung des Wagenparkes und zur Stromersparnis ist die Einstellung einiger, mehr aus Bequemlichkeitsgründen eingeführter Linien auf Strecken, die auch noch von anderen Linien befahren werden, ferner die Ausdehnung der Intervalle zu den schwächeren Betriebsstunden, also insbesondere am Abend und endlich die Abkürzung der Betriebsdauer durch einen früheren Schluß in der Nacht. Um diesen letzteren weniger empfindlich zu machen, wird gleichzeitig eingegenüber dem jetzigen Betriebsschluß verlängert, auf einige Hauptlinien mit Einschluß der Ballbahnhöfe eingeschränkter Nachtverkehr eingerichtet.

Sollten die vorgenannten Maßregeln noch nicht genügen, dann müßten einzelne Linien ganz eingestellt werden, was mit wirklichem Erfolg nur auf den Außenlinien geschehen kann; eine Abkürzung der Außenlinien um einen Kilometer, entsprechend einer Viertelstunde Gehzeit, dürfte ohne allzugroße Nachteile möglich sein; hoffentlich kann diese Einschränkung vermieden werden.

Das Straßenbahnunternehmen muß jedenfalls alle Vorbereitungen treffen, auch bei noch längerer Kriegsdauer der erwerbsfähigen Bevölkerung einen ausreichenden, wenn auch nicht einwandfreien Verkehr zu bieten, was nur durch eine „Streckung des Betriebes“ durch die vorgeschlagenen Maßregeln möglich ist. Selbstverständlich wird es dabei ohne Störung der Gewohnheiten und Bequemlichkeiten der Fahrgäste nicht abgehen, was die Gemeindeverwaltung selbst aufs lebhafteste beklagt. Die Gemeindeverwaltung muß sich aber den gegebenen Verhältnissen fügen und rechnet dabei auf das weiteste Entgegenkommen des Wiener Publikums, das sich durch seine Entfugungen und Leistungen schon so viele Verdienste um das Vaterland erworben hat.

Wasserzeichen, Grenzsteinen, Meilenzeigern, Hausfegen, Totbalken und Sühnekreuzen in Mauern erscheinen. Grenz- und Meilensteine sind dort anzutreffen, wo ursprünglich diese Steine ihren Zweck erfüllten. Die Totbalken entbedt man mitunter auf Böden eingemauert und sind bei