

Die teilweise Einstellung der Straßenbahn vorläufig aufgeschoben.

Bis Donnerstag Aufrechterhaltung des gegenwärtigen Verkehrs.

Durch einen Beschluß, den der Gemeinderat in seiner gestrigen außerordentlichen Sitzung gefaßt hat, bleibt Wien vorläufig vor der Katastrophe der für heute geplanten teilweisen Betriebseinstellung bewahrt. Die tiefgehende Erregung, die sich aller Kreise der Öffentlichkeit seit Ankündigung der projektirten Maßregel bemächtigt hatte, kam auch in der gestrigen Sitzung zum Ausdruck und nach einer eingehenden Debatte, über die wir an anderer Stelle berichten, entschied der Gemeinderat dahin, es möge von der für heute in Aussicht genommenen radikalen Betriebseinschränkung vorläufig Abstand genommen und der Verkehr, wie er seit Sonntag in Kraft ist, bis zum Donnerstag aufrechterhalten werden. In der Zwischenzeit werden dringliche Verhandlungen mit dem Minister des Innern, dem Kriegsminister und dem Ackerbauminister geführt werden, um die Kohlenzufuhren nach Wien auf das Neueste zu beschleunigen. Führen diese Verhandlungen, wie erwartet werden darf, zu einem günstigen Erfolg, dann bleibt der Reichshaupt- und Residenzstadt die Zahnlegung ihres gesamten Verkehrs erspart. Es werden an der vom Stadtrat beschlossenen teilweisen Betriebseinstellung gewisse Milderungen vorgenommen werden, so daß für die Zeit ab Donnerstag mit einem den Bedürfnissen wenigstens halbwegs entsprechenden Verkehr gerechnet werden darf. Es müssen allerdings auch dann noch verschiedene Einschränkungen Platz greifen, eine Verfüzung jedoch, wie sie ursprünglich geplant war, wird sich dann nicht mehr als notwendig erweisen. Dem Gemeinderat gebührt das Verdienst, die Interessen der gesamten Bevölkerung in dieser Angelegenheit mit Energie und Tapferkeit gewahrt zu haben, wofür ihm jeder Wiener Dank wissen wird.

Die Sitzung des Gemeinderates.

Mit einer Ueberraschung hat die außerordentliche Sitzung des Gemeinderates geschlossen. Nach einer mehrstündigen Debatte über die vorgeschlagenen Betriebseinschränkungen im Straßenbahnverkehr stellte der Bürgermeister selbst den Antrag, die Durchführung der geplanten Maßregeln bis Donnerstag den 15. Februar aufzuschieben. Dieser Antrag wurde vom Gemeinderate einstimmig angenommen. Der kurze Ausschub hat, wie der Bürgermeister in seiner Generalrede am Schlusse der Sitzung betonte, den bestimmten Zweck: Durch eine Vorsprache beim Minister des Innern und beim Ackerbauminister den letzten Versuch zu unternehmen, für die ausreichende Stromerzeugung die genügenden Mengen Kohle zu erlangen. Wenn die Intervention der Gemeinderatsmitglieder unter Führung des Bürgermeisters bei den Ministern von Erfolg begleitet sein sollte, dann kann eine Milderung der geplanten Verkehrseinschränkungen vorgenommen werden.

In der Debatte sind wohl die Mitglieder der Mehrheit für die Stadtratsanträge eingetreten, doch pflichteten sie der Forderung der Minorität, die sich für die Einrichtung eines Mittagsverkehrs einsetzte, im allgemeinen bei. Denn auch unter der Mehrheit hatte sich in der schwierigen Beratung des Bürgerklubs eine starke Gruppe für den Mittagverkehr ausgesprochen und nur der Klubzwang hinderte sie, ihre Meinung in öffentlicher Plenarsitzung frank und frei zum Ausdruck zu bringen.

Die Opposition im Bürgerklub.

Der Gemeinderatsitzung ist nämlich eine sehr stürmisch verlaufene Versammlung des Bürgerklubs vorangegangen, die von 4 bis halb 6 Uhr dauerte. Von einigen Rednern wurden die im Stadtratsantrage niedergelegten radikalen Betriebseinschränkungen auf den Straßenbahnen bekämpft und eine Milderung gewünscht. Der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Karel sowie Direktor Spangler gaben sachmännische Aufklärungen. Der Wortführer der Unzufriedenen, Leopold Kunzschal, forderte kategorisch die Abänderung der Stadtratsbeschlüsse in dem Sinne, daß ein Mittagverkehr auf der elektrischen einzurichten sei. Dieser Mittagverkehr sei — so sagte Herr Kunzschal — im Interesse vieler Berufsgruppen, als Arbeiter, Beamten, Lehrer, Kaufleute, auch der Schulfinder, unerlässlich. Die Worte Kunzschals fanden starken Beifall. Bemerkenswert ist, daß sein Antrag auf Schaffung des Mittagverkehrs nur mit ganz geringer Mehrheit abgelehnt wurde; es stimmten nämlich nur 15 Mitglieder des Bürgerklubs dagegen, während 10 dafür votierten.

Dieses Abstimmungsresultat schien allerdings für das Schicksal der Vorlage bestimmend. Trotzdem kam in letzter Stunde das vorhin erwähnte Kompromiß zustande. Interessant ist hierbei der Umstand, daß der Bürgerklub selbst den anderen im Stadtrate einstimmig gefaßten Anträgen keineswegs einmütig zustimmte, sondern daß von 85 anwesenden Mitgliedern genau 45 dafür, 40 dagegen waren. Die Opposition hielt also stand.

Wir erfahren ferner über die Vorgänge in der Bürgerklubitzung: Kunzschal sprach sehr heftig gegen das Ruhen des Verkehrs in den Mittagsstunden. Auf sein Verlangen wurde über seinen Antrag auf Befreiung des Mittagsverkehrs namentlich abgestimmt. Er forderte weiter für die Abstimmung in der öffentlichen Gemeinderatsitzung Aufhebung des Klubzwanges, damit die Bevölkerung sich über die wahre Stimmung in der Mehrheit ein Bild machen könne. Aus naheliegenden Gründen trug die Mehrheit im Bürgerklub diesem Verlangen nicht Rechnung und Herr Kunzschal entfernte sich mit einem Teile seiner Anhänger grollend aus dem Beratungszimmer.

Die Vorgänge im Bürgerklub wirkten auf die Debatte im Plenum des Gemeinderates zurück. Wohl hielt die Majorität Disziplin, allein für die Stimmung war der Verlauf der Sitzung in manchen Details charakteristisch. Die Forderung auf Einrichtung eines Mittagsverkehrs fand auf allen Seiten beifällige Zustimmung. Für diese Konzeption setzten sich die Redner der Minorität unter Berufung auf die Interessen der arbeitenden Schichten der Bevölkerung leidenschaftlich ein. Der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke leitete seine sachmännischen Erklärungen mit dem schwerwiegenden Satze ein: Unsere Kohlenvorräte sind zu Ende. Herr Karel betonte dann aber ausdrücklich, daß die Einschränkung des Verkehrs in den Mittagsstunden täglich nur eine Ersparnis von 2,4 Waggons Kohle bedeutet. Auf Grund dieser Feststellung wünschten fast alle Redner — auch aus der Mitte der Mehrheit — die Aufhebung des Mittagverkehrs. Wie erwähnt, kam ein Beschluß darüber nicht zustande, da der Gemeinderat sich für den weitergehenden Verlagsantrag entschied. Sollte die Intervention des Bürgermeisters — was nach der ganzen Sachlage wahrscheinlich ist — erfolglos bleiben, dann treten die Verkehrseinschränkungen im Straßenbahnbetriebe mit 15. Februar in Kraft.

Das äußere Bild der Sitzung trug das Gepräge der Lichtersparnis. Zum ersten Male hat der Gemeinderat in halbverdunkeltem Saale „getagt“. Der große, von Fremden vielbewunderte elektrische Leuchter mit vielen hundert Lampen blieb finstler, nur die Wandbeleuchtung war in Funktion. Infolge dessen herrschte im Saale — Dämmerung.

Der Verlauf der Sitzung.

Gemeinderat Schneider führt in seinem Referate aus: Schon in der letzten Sitzung hat sich der Gemeinderat mit einer partiellen Einschränkung im Verkehr der städtischen Straßenbahnen beschäftigt. Übermals tritt an den Gemeinderat die Notwendigkeit heran, weitere Einschränkungen vorzunehmen. Sie sind hervorgerufen durch die bis jetzt unabgewendete Kohlennot. Die Kohle kann in Wien nicht zugeführt werden, Deutschland kann auch keine Kohle mehr liefern, weil es Verpflichtungen den Neutralen gegenüber übernommen hat, durch die Zerstörungen der Werke in Siebenbürgen beanspruchen auch die Staatsbahnen österreichische Kohle, durch das Entstehen vieler Munitionsfabriken und Industriearbeitsstätten ist der Kohlenmangel bedingt. Auch das rollende Wagenmaterial der Eisenbahnen, welches fast gänzlich fehlt, fällt hier ins Gewicht. Festgefroren in den Achsen und im Schmiermaterial, stehen die Eisenbahnzüge auf den Straßen. Die städtischen Elektrizitätswerke haben ihren Kohlenbedarf aus verschiedenen Schächten bezogen; im Frieden haben sie einen Vorrat von 60.000 Tonnen gehobt, der bis zu 75.000 Tonnen erhöht wurde, das ist ein dreimonatiger Bedarf. Damals schon wurden Vorstellungen seitens der Elektrizitätswerke gemacht, daß der Vorrat nicht aufgebraucht werden solle. Alle Vorstellungen, die gemacht worden sind, blieben papierner Erledigungen, die Versprechen wurden nicht eingehalten, die zugesagt wurden. Die Elektrizitätswerke fingen an mit der Kohlenalamität zu kämpfen. Die städtischen Gaswerke begannen den Elektrizitätswerken auszuweichen, die Vorräte bei den Gaswerken gehen aber, wenn sie fortwährend durch die Elektrizitätswerke in Anspruch genommen werden, zu Ende. Gegenwärtig ist es bei den Gaswerken noch so, daß die Vorräte noch vier Wochen reichen, wenn aber die städtischen Elektrizitätswerke Zuschüsse bekommen, so laufen wir auch da Gefahr, daß die städtischen Gaswerke zu einer Reduktion oder gar zum Stillstande kommen.

Ein Kohlenvorrat auf vier Tage.

Die Leistungen des Elektrizitätswerkes verteilen sich folgendermaßen: für die Beleuchtung entfällt ein Teil, für die Straßenbahnen zwei Teile und für die Industrien vier Teile. Sie sehen, daß die Elektrizitätswerke für die Industrien und namentlich für die vielen neu hinzugelassenen Industrien, die sich mit der Munitionserzeugung beschäftigen das meiste zu leisten haben. Die Werke mußten täglich schon an Ersparungen denken und wenn eine weitere Einschränkung der Stromerzeugung eintreten müßte, würde sie auch die Industrien treffen, was wir derzeit kaum tun können. Deshalb müssen wir daran denken, andere Einschränkungen vorzunehmen. Das Werk Ebdorf-Zillingdorf sollte im Jahre 1915 vollendet sein, wir kamen in die Kriegszeit hinein und unsere Anforderungen an Maschinen und Materialien blieben unerfüllt. So fehlen uns heute noch Dampfmaschinen, die einfach nicht zu erhalten

sind. Die Hochspannleitung von Ebdorf nach Wien konnte aus denselben Gründen nicht gebaut werden und nur nach langen Verhandlungen konnte man als Junktim für Stromlieferungen an das Arsenal die eine Hälfte bekommen. Die Kohlengeminnung im Zillingdorfer Werk erfolgt im Tagbau und Tiefbau. Gegenwärtig kann nur ersterer betrieben werden, weil der letztere noch nicht ausgestattet ist und wir die nötigen Arbeitskräfte nicht haben. Auch die Beschaffung von rollendem Material ist äußerst schwierig. Nun hat das Elektrizitätswerk nur mehr einen Vorrat von Kohlen, der auf vier Tage reicht, und nachdem das Gaswerk den Elektrizitätswerken seine Unterstützung nicht gewähren kann, muß die Abgabe von Strom an die Straßenbahnen eingeschränkt werden. Die erste Einschränkung, die wir vor wenigen Tagen hier beschlossen haben, ergab nur ein Ersparnis von 15 Prozent im Stromverbrauch, das ist für den Kohlenmangel viel zu wenig. Wenn die städtischen Straßenbahnen andere Einschränkungen vornehmen würden als jene, über welche wir zu beschließen haben, so würde damit nicht viel erreicht. Durch die Auseinandersetzung der Haltestellen verkehren heute 850 Züge im Tag, die noch immer 150.000 Kilowattstunden Strom verbrauchen. Das herrschende Frostwetter ermöglicht überhaupt nahezu keine Stromersparnis, da die Schienen vereist sind und ein viel größerer Kraftaufwand notwendig ist, zumal ja auch die Wagen überaus stark besetzt sind. Es gibt daher nur zwei Möglichkeiten einer weiteren Einschränkung. Die eine besteht in der Verkürzung der Linien an den Endstationen und Auslassung von parallel laufenden Linien, die zweite in einer zeitlichen Einschränkung des gesamten Verkehrs. Was die erste Möglichkeit betrifft, so wollen wir davon absehen, weil sie eine viel ungleichere Belastung der Bevölkerung darstellen würde, indem nur diejenigen getroffen würden, die in den äußeren Bezirken wohnen; würden Parallellinien eingestellt, z. B. jene in der Gumpendorferstraße, so würde das wieder den Verkehr in der Mariahilferstraße allzu sehr überlasten. Eine partielle Einschränkung würde überhaupt eine geringe Ersparnis bedeuten. So bleibt uns nur die einzige Möglichkeit, den Verkehr zeitlich einzustellen. Es ist gedacht, daß der Frühverkehr so wie er jetzt ist, uneingeschränkt bis 9 Uhr vormittags aufrecht erhalten bleibt und um 5 Uhr nachmittags wieder aufgenommen wird, damit die arbeitende Bevölkerung zu und von den Arbeitsstätten kommen kann. Der Verkehr soll um halb 9 Uhr abends geschlossen werden, und zwar so, daß um diese Stunde die Wagen den Ring verlassen und um 8 Uhr von den Endhaltestellen von der Peripherie wegfahren. Nur diese Maßregel würde eine Ersparnis von 40 Prozent an Kohle ermöglichen. Jede andere Einschränkung würde wieder eine ganz bedeutende Verringerung dieser Ersparnis bedeuten. Wir können unmöglich etwas anderes empfehlen, weil wir sonst Gefahr laufen, daß wir in absehbarer Zeit den Verkehr in noch einschneidender Weise einschränken müssen und dies die Bevölkerung noch härter treffen würde. Ich kann deshalb nur empfehlen, den Antrag, den ich im Namen des Stadtrates vorzulegen die Ehre habe, anzunehmen.

Ueingeschränkte und haltlose Wahrheit.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner: Der Gemeinderat hat die Beratung über die Straßenbahnfrage zu führen, aber eigentlich ist es eine Frage des städtischen Elektrizitätswerkes, und ich lege Wert darauf, daß den Herren von der berufenen Seite Herrn Direktor Karel in voller und uneingeschränkter Weise Ausschluß gegeben wird. Herr Direktor, ich bitte Sie noch einmal, uneingeschränkt und rückhaltlos die Wahrheit zu sagen.

Die sachmännischen Erklärungen des Direktors Karel.

Der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Ingénieur Karel führt aus: Unsere Kohlenvorräte sind zu Ende. Wir haben stets mit Aufgebot großer finanzieller Mittel und bedeutender Interlokalarinspe darnach getrachtet, größere Vorräte zu haben, wir hatten sie auch für zwei, manchmal sogar für drei Monate. Als nun unsere Vorräte zu sinken begannen, wurden nichts verabsäumt, um bei den zuständigen Behörden eine bessere Lieferung zu erlangen. Schon früher wurde Kohle auf Grund der bekannten Ministerialverwaltung angesprochen, es wurde uns auch eine Zeitlang zugeteilt und als dann die Reduktion der Lieferung eintrat, haben wir urgiert. Wir haben uns an das Ministerium für öffentliche Arbeiten gewendet und haben ersucht, daß uns Extrazüge aus Preussisch-Schlesien zur Verfügung gestellt werden. Es geschah dies, wir haben eine Zeitlang wieder Kohlen bekommen, dann wurde die Lieferung neuerlich eingestellt. Die deutschen Gruben lieferten nicht mehr und wir sind gesunken auf einen Stand von 300 Waggons Schwarzkohle und 400 Waggons Braunkohle. Daher mußten radikale Ersparungsmaßnahmen erfolgen. Die Sparmaßnahmen in der Beleuchtung haben einen moralischen Zweck. Sie sollen zeigen, daß jeder daran teilnehmen will. Für die Elektrizitätswerke aber haben sie keinen Effekt, denn sie machen täglich nur 3 Waggons aus. Uebrigens muß ich der Bevölkerung das Zeugnis ausstellen, daß alle aus einem natürlichen Grunde schon gespart haben. Die Beleuchtung ist auf die Hälfte der Friedenszeit herabgesunken. Die Einstellung der Theater und Vergnügungsbetriebe hat auf die Kohlenersparnis der Elektrizitätswerke keinen Effekt. Wenn in Wien sämtliche Theater und Vergnügungsbetriebe eingestellt werden und sämtliche Gast- und Kaffeehäuser um 10 Uhr geschlossen werden, so macht das nicht einmal einen Waggon täglich aus. Und für sich stellt sich das Verhältnis der Stromabgabe für die