

15. I. 1917

Die Lösung nach der Initiative des Kaisers.

Nach ernst und eingehenden Beratungen, in denen, wie nicht erst gesagt werden muß, so manche ganz außerordentliche Schwierigkeiten zu ebnet und aus dem Wege zu räumen waren, ist endlich gestern ein Arrangement zustande gekommen, welches von der Bevölkerung im großen und ganzen die Sorge vor einer unsrer Stadt drohenden Verkehrskatastrophe nimmt. Die Elektrische wird fahren, wird den ganzen Tag fahren, und der Verkehr wird nur in gewissen Stunden des Tages minder dicht und in den Abendstunden von 1/9 Uhr an gefangen ganz ausgeschaltet sein. Damit erscheint dem eine Kalamität abgewendet, die in ihren Folgen sicherlich zu dem Ernstesten und Schmerzlichsten hätte gezählt werden müssen, was je in den Geschichten des modernen Wien zu verzeichnen gewesen war. Die Gefahr stand drohend vor der Tür, es schien, als wäre die Inkraftsetzung der Stadtratsbeschlüsse unvermeidlich geworden, da war es wieder die Erinnerung an den Kaiser, die alles möglich machte, was vorher unmöglich schien. Wie der Entschluß des Kaiserpaars die Aktion zur Abhilfe gegen die Kohlennot überhaupt in Gang gebracht hatte, so kam auch jetzt auf einmal alles Starre und scheinbar nicht aus den Fugen zu bringende, da es das Wohl und das Interesse der Stadt Wien galt, in Fluß und erhielt das beschleunigte Tempo. Der Abschluß der Verhandlungen, welche Bürgermeister Dr. Weiskirchner zu Beginn der Woche mit der Regierung begonnen hatte, bildet so eine weitere erfolgreiche Etappe in den von dem Kaiserpaar persönlich in Gang gebrachten Aktionen gegen die Kohlennot.

Es ist keine Frage, daß die gefundene Lösung noch immer nur ein Bild schaffen wird, das sich von dem der normalen Zeiten in gar starker Weise unterscheidet. Aber wir leben unter außerordentlichen Verhältnissen, und da muß es doch eine mächtige Beruhigung bieten, daß der Straßenbahnverkehr in einem Umfang aufrechterhalten werden wird, daß zumindest die dringendsten Interessen weiter Bevölkerungswirtschaft so wenig als möglich werden leiden müssen. Es wird einen normalen Früh-, Mittags- und Abendverkehr und, dazwischen eingeschoben, einen etwas schwächeren Vor- und Nachmittagsverkehr geben; und was es heißt, daß namentlich die Zeit von 1/12 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags für die unveränderte und unverminderte Aufrechterhaltung des Betriebes gerettet werden konnte, braucht man das zu wiederholen? Diese Möglichkeit

der Störung des Lebensatems einer Millionenstadt gerade in den Mittagsstunden, das war ja die von Hunderttausenden zumeist befürchtete Kalamität! Nimmt man zu dieser Neuordnung also noch, daß der Bahnhofsverkehr, wie schon in den letzten Tagen, nach Maßgabe des Erfordernisses noch bis 1/21 Uhr nachts weitergeführt werden wird und daß sich alles sogar noch etwas schneller wird abwickeln können als bisher, da — so geringfügig dies scheint — das Einsteigen und Aussteigen auch auf der vorderen Plattform erlaubt sein wird —, dann muß man zugeben, daß unsre Großstadt doch trotz Kohlennot und Betriebseinstellung fort-fahren wird, auch in ihrem Verkehrsleben Großstadt zu sein. Und das ist ein Resultat, mit dem man um so mehr zufrieden sein darf, als uns die Kombination von strengem Frost, Stauung der Transporte und Mangel an Transportmitteln in eine Zwangslage versetzt hat, die noch vor wenigen Tagen und bevor der Kaiser mit seiner persönlichen Initiative ein-griff, wahrhaft unüberwindlich schien.

In seiner gestrigen entscheidenden Sitzung hat der Stadtrat eine Reihe von Dankesvoten beschlossen, denen nun sicherlich kein Ein-sichtiger seine Zustimmung versagen wird. Was aber insbesondere vermerkt werden darf, das ist der tiefe Ernst und die nicht genug an-zuerkennende Entschlossenheit, mit der die Regierung — und hierin gewiß im innigsten und verständnisvollsten Einflang mit der so schön und machtvoll bekundeten Initiative des Kaisers — sofort es begriff, was die Stadt Wien und ihre Bevölkerung ist und was man ihr schuldet. Davon gibt ein Erlaß lebendiges Zeugnis, den der Arbeitsminister Baron Ernta nach den vorgestrigen und gestrigen Verhandlungen herausgegeben hat. Da wird eine ganze Anzahl von Bergbauunter-nehmungen zur Ablieferung ihrer Kohle an die städtischen Elektrizitätswerke verpflichtet und zugleich auch schon dafür Sorge getragen, daß mit der Ablieferung sofort, und zwar eventuell noch vor Vereinbarung des hierfür zu zahlenden Preises, begonnen werde. Und da wird zugleich veranlaßt, daß für den Ab-transport an die städtischen Elektrizitätswerke unbedingt die nötigen Wagen beige stellt werden.

Wenn man den Erlaß liest, so wird man darin einen Appell finden, dem man wohl ebenfalls nicht seine Berechtigung absprechen wird. Die Regierung erwähnt darin, daß sie alles aufgeboten habe, um selbst unter Hintan-setzung anderer gleich wichtiger Interessen die Lieferungen an die Kommune sicherzustellen. Dafür aber appelliert der Erlaß auch an die Kommune im Interesse der gebieterisch zu fordernden äußersten Sparsamkeit. Mit zu dem heute demnach weit freundlicheren Charakter der Situation gehört es, wenn in der von der Gemeindeverwaltung diesbezüg-lich veranlaßten Verlautbarung die weitere Mitteilung gemacht wird, daß es vorläufig von dem geplanten Verbot der Benützung elektrischer Kraftstromes zur Nachtzeit, das ist von 6 Uhr abends bis 7 Uhr früh, sein Ab-kommen finden werde. Alles in allem nach Tagen vollen Ernstes eine wirklich trostvolle Wendung, die man, wie gesagt, ebenfalls nur auf die Initiative des Monarchen zurück-führen muß!

Nachstehend unsre Berichte:

Die Stadtratsitzung.

In der gestern nachmittag unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner abgehaltenen Sitzung des Stadtrates berichtete derselbe über die Verhandlungen mit der Regierung und dem Kriegs-ministerium wegen der Kohlenversorgung der städtischen Elektrizitätswerke, worauf Stadtrat Schneider folgende Anträge stellte:

Der Vollzug des Beschlusses des Wiener Gemeinderates vom 12. d. be-treffend die Betriebseinstellung auf den

städtischen Straßenbahnen in der Zeit von 9 Uhr vormittags bis 5 Uhr nachmittags wird bis auf weiteres aufgehoben und dem Gemeinderate in der nächsten Sitzung ein diesbezüglicher Bericht zur ge-nehmigenden Kenntnisnahme vorgelegt.

Der frühere Betriebsbeschluß um halb 9 Uhr abends bleibt aufrecht; ebenso wird die Direktion der städtischen Straßenbahnen ermächtigt, in der verkehrs-schwachen Tageszeit größere Inter-alle einzuführen.

Hieran schloß sich eine längere Debatte, an welcher sich die Stadträte Knoll, Wippl, Ungermayer, Grünbed, Schöner und Heindl beteiligten. Die Anträge wurden sodann einstimmig genehmigt.

Auf Antrag des Bürgermeisters wurde dem Minister für öffentliche Arbeiten Freiherrn v. Ernta und dem Sektionschef Ritter von Somann einstimmig der beste Dank der Gemeindefür ihre hervorragende Fürsorgetätigkeit in dieser Frage aus-gesprochen.

Stadtrat Tomola stellte den Antrag, dem Bürgermeister Dr. Weiskirchner für seine in dieser Angelegenheit bewiesene energische Vertretung der Interessen der Bevölkerung der Stadt Wien den verbind-lichsten Dank des Stadtrates zum Ausdruck zu bringen, was gleichfalls einstimmig angenommen wird. Ebenso wird beschlossen, den Direktoren Karel und Spängler den Dank des Stadtrates auszusprechen.

Der Erlaß des Arbeitsministers Ernta.

Im Verlauf der Sitzung brachte der Bürgermeister nachstehenden Erlaß des Arbeitsministers vom heutigen Tage zur Kenntnis:

Ich beehre mich, Euer Exzellenz mit-zuteilen, daß ich unter einem auf Grund des § 2 der Ministerialverordnung vom 11. November 1914 die Kohlenwerks-unternehmungen zur Lieferung von Kohle an die städtischen Elektrizitätswerke verpflichtete.

Ich lade Euer Exzellenz ein, die Direktion der städtischen Elektrizitätswerke anzuweisen, sich mit den Direktionen der zur Kohlenlieferung verpflichteten Bergbauunternehmungen wegen der angemessenen Schadloshaltung für die angeforderte Kohle ins Ein-vernehmen zu setzen und in dieser Beziehung ein gütliches Uebereinkommen an-zustreben, widrigenfalls diese Schadloshaltung gemäß § 3 der eingangs zitierten Verordnung vom Gericht im außerstreitlichen Verfahren festzusetzen sein wird.

Gleichzeitig ordne ich an, daß mit der Lieferung der angeforderten Kohlen-mengen unverzüglich, daher auch vor Ver-einbarung des hierfür zu zahlenden Preises zu beginnen ist. Schließlich beehre ich mich, Euer Exzellenz zur Kenntnis zu bringen, daß die mit meinen Erlässen vom 28. Jänner 1916 und 1. Februar 1917 getroffenen Verfügungen zur Lieferung von Kohlen an die städtischen Elektrizitätswerke in Wien unter einem außer Kraft gesetzt werden.

Zwecks Sicherstellung des Zuschubes der mit diesem Erlaß angeforderten Kohlen-mengen habe ich die Einreihung der städtischen Elektrizitätswerke in die erste Gruppe der bei der Zu-weisung von bevorzugten Eisen-bahnwagen zu berücksichtigenden Industriunternehmungen und die unbedingte Beistellung dieser Wagen veranlaßt. Wenn ich auch im Hinblick auf die kritische Situation, in welche die städtischen Elektrizitätswerke geraten sind, und die hieraus zu befordrigen schwer-wiegenden und insbesondere die Bevölkerung hart treffenden Folgen alles daran gesetzt habe, um selbst unter Hintansetzung anderer gleich wichtiger Interessen, die für

diese Werke notwendige Kohle im Anfor-derungswege sicherzustellen und die unter den obwaltenden außerordentlichen Verhältnissen noch schwierigere Beistellung der notwendigen Eisenbahntransportmittel durch das Kriegs-ministerium (Zentraltransportleitung) zu er-wirken, so möchte ich doch nicht unterlassen, auch bei diesem Anlasse auf die sich infolge des anhaltenden Frostes und der damit im Zusammenhang stehenden erhöhten Hemmun-gen in der Abwicklung des Eisenbahnverkehrs sich ergebenden Schwierigkeiten hinzuweisen, die gebieterisch äußerste Sparsam-keit, soweit es nur irgendwie angängig ist, in allen Zweigen des Wirtschaftslebens fordern.

Ich beehre mich daher, an Euer Exzellenz die dringende Bitte zu richten, geneigtest verfügen zu wollen, daß der Verbrauch der Kohle auch in den städtischen Elektrizitätswerken dementsprechend geregelt werde. Auch würde ich großen Wert darauf legen, von dem jeweiligen Stand der Vorräte der städtischen Gas- und Elektrizitätswerke sowie von dem Einlaufen der Kohle für die Anstalten wenigstens während der schwierigsten Zeit täglich Kenntnis zu erhalten. Die gleichen Daten erbitte ich mir rüchrichtlich der zur Versorgung der Bevölkerung Wiens an-geforderten Kohle.

Kein Verbot des Stromverbrauches zur Nachtzeit.

Im Hinblick auf die von der Regierung in Aussicht gestellte Verbesserung der Kohlen-versorgung der städtischen Elektrizitätswerke hat der Magistrat an die Regierung berichtet, daß es vorläufig von dem geplanten Verbot der Benützung elektrischer Kraftstromes zur Nachtzeit, das ist von 6 Uhr abends bis 7 Uhr früh, sein Abkommen finden könne.

Wie wird sich der Straßenbahnverkehr voraussichtlich nun abwickeln?

Von informierter Seite werden uns zu den heute bereits in Kraft tretenden Herabminderungen im Straßenbahnverkehr folgende Mitteilungen gemacht:

Die im Hinblick auf die Verhältnisse er-zielten Erfolge, von denen die Bemühtungen aller kompetenten Behörden und Faktoren nun begleitet sind, werden wohl in der ganzen Bevölkerung mit großer Genugtung aufgenommen werden — und am allermeisten gewiß der Umstand, daß die ursprünglich ge-plante Betriebseinstellung auf der elektrischen Straßenbahn während der Zeit von 9 Uhr vormittags bis 5 Uhr nachmittags nunmehr hintangehalten wird.

Der Verkehr wird sich bis zur Wieder-kehr der normalen Kohlenzufuhr für die städtischen Elektrizitätswerke so abwickeln, daß nur zu gewissen Tagesstunden eine Ver-längerung in den Intervallen zwischen den einzelnen Fahrten eintreten wird, während zu den verkehrsvollsten Tages- und Abendstunden der Verkehr im vollen Umfang weitergeführt werden wird.

Auf Einzelheiten eingegangen, ist bei dem großen Komplex der Fragen sehr schwierig. Im großen und ganzen läßt sich feststellen, daß man in der erfahrungsgemäß verkehrs-ärmeren Zeit die Intervalle fast auf das Doppelte der bisherigen Zeit wird ausdehnen müssen. Die Straßenbahn-direktion hat die stärker befahrenen Linien reicher dotiert und diese zu den andern Linien in ein entsprechendes Verhältnis gebracht. In Ziffern gesprochen, läßt sich sagen, daß die Intervalle der Zeiträume, in denen ein Wagen abgelassen werden wird, um 50 Pro-zent größer sein werden als bisher, oder durch die Anzahl der verkehrenden Wagen ausgedrückt etwa so, daß bei normal ver-kehrenden 1200 Triebwagen nunmehr etwa 700 Wagen in der weniger stark



TUNGSRAM-LAMPE
Sparsamste und schönste Beleuchtung.