

verhindert wird, rechtzeitig beim Beginn des Unterrichtes erscheinen zu können. Eine gründliche Abhilfe dieser an einer großen Anzahl von Lehranstalten sich ergebenden Uebelstände wäre durch eine Verschiebung des Abganges der letzten Wagen von halb 9 Uhr auf 9 Uhr abends ermöglicht, wobei die Verlängerung der Fahrtdauer um eine halbe Stunde gewiß dem allgemeinen Interesse sehr förderlich wäre. Hierdurch würde eine gleichmäßige Verteilung der Fahrgäste auf die in der letzten halben Stunde noch verkehrenden Wagen ermöglicht und der gegenwärtig fast allgemein zu beobachtende fast lebensgefährliche Ansturm auf die vor halb 9 Uhr abends abgehenden letzten Wagen hintangehalten werden.

Direktor Karl Ludwig **W e i z m a n n** sagt: Ueber den bis zum Abend berufstätigen Personen des Handels, des Gewerbes, des Beamtentums u. s. f., denen man nach schwerer Tagesarbeit das rechtzeitige Erreichen des entlegenen Heimes und die unverkürzte Abendruhe sichern will, wurde jener nach Tausenden zählenden Personen beider Geschlechter und aller Altersstufen nicht gedacht, die jahraus jahrein nach anstrengender Betätigung in Haus oder Beruf — zumeist in dem zweiten — die Abendstunden zu ihrer geistigen Fortbildung und Ausbildung verwenden und, größtenteils über das normale Vernalter hinaus, die letzte geistige Spannkraft am Abend noch dazu nutzen, um, vielfach, ja in der Regel durch die Anforderungen des gegenwärtigen oder eines zu ergreifenden neuen Berufes geradezu gedrängt, noch zu lernen. Welch eine Riesenzahl von Personen hier schon in Friedenszeiten in Betracht kommt, würde eine Umschau in den Handelsschulen und anderen Fachschulen, bei denen der bis 9 Uhr währende Abendunterricht eine ständige Einrichtung ist, drastisch zeigen. Daß dieser Unterricht nicht vor 9 Uhr enden kann, ergibt sich daraus, daß die große Mehrzahl der Teilnehmer nach unseren Einrichtungen erst um 7 Uhr beruflich frei wird und daß, da neben der Berufsarbeit für „häuslichen Fleiß“ nicht mehr allzu viel Raum bleibt, der schulumäßigen Führung hier die Hauptarbeit zufällt. Die Kriegszeit hat nun allerdings diesen Lernkreis um die zum Heeresdienst Eingezogenen verringert. Der Abgang ist aber weit mehr als aufgezogen von der bedeutenden Zahl jener, vorwiegend weiblichen, Personen, die gerade durch die geänderten Verhältnisse und durch die an die Zukunft geknüpften Erwartungen zum Besuche von Fachschulen und Fachkursen für kommerzielle oder Bureaudienste veranlaßt, ja vielfach gedrängt werden. Die Angestellten, die einen Berufs- oder wenigstens einen Branchewechsel planen, die hinterbliebenen Witwen und Waisen nach Kriegsteilnehmern, die einen Beruf zu ergreifen genötigt, tagsüber aber anderweitig tätig sind, und — zur Ehre vieler sei es gesagt — alle jene, die für den erhofften Aufschwung unseres wirtschaftlichen Lebens in der Friedenszeit auch an ihrem Teil rechtzeitig und tüchtig rüsten, neben ihnen allen aber derer nicht zu vergessen, die sofort in rechten „Kriegsdiensten“, als Hilfskräfte in militärischen Kanzleien wie als Ersatz in zivilen Ämtern, ihr neu erworbenes Können verwerten — das ist eine regelrechte Heerschau über „Schüler“ und „Schülerinnen“, die nach Zahl und Wichtigkeit wahrlich nicht zu den Letzten zählen. Ihnen hat der vielfach aufgenötigte vorzeitige Unterrichtsschluß zum großen Teil eine empfindliche Störung bereitet. Eine Verlegung des Schulbeginns auf eine frühere Stunde als 7 Uhr ist für die große Mehrzahl nicht tunlich, um 8 Uhr aber muß „Schluß“ sein — so gebietet es die kommende „letzte Blau“ für viele, somit in einer ordentlich geführten Schule, in der die Lernenden gleichartig ausgebildet werden müssen, für alle. Gerade die entfallende zweite Abendstunde ist aber die wertvollste, da mit dem pünktlichen Erscheinen aller um 7 Uhr nie gerechnet werden kann; es entfällt also mehr als die halbe Lernzeit. Darum darf wohl im Sinne von Tausenden, die unseren fachlichen Schul- und Lernkreisen angehören, der bringende Wunsch ausgesprochen werden, daß der Abendverkehr der Straßenbahnen so rasch als möglich wieder normal sich gestalte, daß er aber mindestens, dies jedoch ohne Verzögerung, wenigstens etwa mit geringerer Verkehrsdichte, wenigstens um eine Stunde verlängert werde.

Fremde

Per 9 Uhr-Schluß im Straßenbahnverkehr.

Nichts hat nach der Beleuchtungsbeschränkung seit Kriegsbeginn auf das äußere Bild des abendlichen Wien einen so tiefen Eindruck geübt, wie der halb 9 Uhr-Schluß des Straßenbahnverkehrs. Im nachstehenden geben wir Äußerungen von Interessenten über die vielbesagte Neueinführung wieder, die hoffentlich bald wieder normaleren Verhältnissen Platz machen wird und schließen die Wahrnehmungen an, die bisher von der Leitung der Straßenbahn und der Elektrizitätswerke im Zeichen der so weitgehenden Ersparungsmaßnahmen gemacht wurden.

Was die Theaterdirektoren sagen.

In den Hoftheatern wird erklärt, daß das Publikum beider Hofbühnen sich dem frühen Beginn der Vorstellungen angepaßt habe und die Kassenrapporte seit der Verkehrseinschränkung keine Einbuße erlitten hätten. Im Publikum sei gegen den Schluß der Vorstellungen keine Unruhe und Hast zu verspüren, was freilich auch auf die Ring-Vorge beider Hoftheater zurückgeführt werden kann. Längere Vorstellungen müssen natürlich unterbleiben. Lobend muß hervorgehoben werden, daß die Besucher trotz der Verkehrsschwierigkeiten nicht häufiger als früher zu spät kommen.

Bedeutend ärger und anders liegen die Dinge in den Privattheatern. Hier wird die jetzige Anfangszeit als kaum halbar erklärt. Wohl gibt sich das Publikum alle Mühe, den neuen Theaterbeginn einzuhalten, aber große Schichten der Bevölkerung sind vom Theaterbesuch ausgeschlossen, mitunter die treuesten. Interessant ist, daß die teuren Sitzplätze mehr begehrt werden, die Besucher der Galerie haben vielfach vor sieben Uhr abends keine Zeit. Auch sind die Lebensgewohnheiten einer Stadt nicht mit einem Federzug anders zu machen. Bei gebessertem Wetter bessert sich auch der Theaterbesuch. Der frühe Theatereschluß hat auch viele Theaterbesucher herbeigeführt, das weibliche Element hat im Zuschauerraum eine ganz bedeutende Uebergewicht. Die Unruhe im letzten Akt ist unverkennbar. Die Leiter der Operetten-Theater sind am unzufriedensten. Bloß ein einziges Operetten-Theater spürt die Neuordnung nicht im mindesten. Die weiter vom Stadtzentrum gelegenen Theater haben, da es sich um Serien-Aufführungen handelt, eine förmliche Theaterunlust des Publikums zu verspüren, das für die Heimfahrt fürchtet. Zu bemerken wäre, daß jetzt ganz andere Schichten von Theaterbesuchern kommen — Leute, die Zeit haben. Der Vorverkauf hat den heutigen Beisatz, daß die Entfernung ein Hindernis ist, überall zu verspüren.

Der Abendunterricht.

Auch auf den fachlichen Abendunterricht hat die Verkehrseinschränkung starken Einfluß. So äußert sich Handelschuldirektor kaiserl. Rat **Max U l l i n a**: Der für halb 9 Uhr abends angeordnete Schluß des Betriebes auf den städtischen Straßenbahnen bleibt ein beklagenswertes Moment für jene Kategorie der Schüler und Schülerinnen, welche tagsüber in gewerblichen, kaufmännischen und anderen Betrieben tätig sind und zwecks ihrer weiteren Ausbildung die für diese Zwecke eingerichteten Fortbildungskurse frequentieren. Die überwiegende Anzahl dieser Schüler und Schülerinnen wohnen in den äußeren Bezirken an der Peripherie der Stadt, während die von ihnen frequentierten Lehranstalten sich im Zentrum derselben befinden. Der Unterricht in diesen Schulen findet zumeist bis 9 Uhr abends statt, zu welchem Zeitpunkt jedes allgemeine Verkehrsmittel in Wien bereits außer Tätigkeit gesetzt ist. An der von mir geleiteten Lehranstalt findet beispielsweise der Unterricht von 7 bis 9 Uhr abends in sieben Abteilungen der Abendkurse, in zwei Lehrkursen für die ungarische Sprache, in fünf Lehrkursen für Stenographie und in zwei Lehrkursen für das Bankwesen statt. Da die Fortführung des Unterrichtes über die Zeit des Betriebeschlusses der städtischen Straßenbahnen sich als unmöglich erwiesen hat, wurde der Ausweg einer Rückverlegung der Unterrichtszeit und eines vorzeitigen Schlusses mit 7 Uhr abends gewählt, was jedoch wieder den Nachteil zur Folge hat, daß ein ziemlich bedeutender Teil der Schüler durch berufliche Pflichten

Die Ersparnisse der Straßenbahn und der Elektrizitätswerke.

Bei der Straßenbahn kommen durch die Einschränkungen zweierlei Ersparnisse in Betracht. Einerseits handelt es sich um den von den Elektrizitätswerken bezogenen Strom, der, wie wir von maßgebender Stelle erfahren konnten, durch den reduzierten Fahrplan der letzten zwei Wochen im Konsum um ungefähr 30 bis 40 Prozent ermäßigt werden konnte. Das ist sicherlich keine sehr bedeutende Reduzierung, ergibt sich aber daraus, daß die Straßenbahn endlich und schließlich doch von zeitlich früh bis halb 9 Uhr abends ununterbrochen verkehrt.

Es wurden durch die Betriebseinschränkung 300 bis 400 Wagen am Vormittag nach 9 Uhr eingezogen, während die Anzahl der Wagen in den Stunden des schwachen Verkehrs etwas höher als vormittags ist. Der Frühverkehr und der Verkehr von 5 Uhr bis zum Schluß ist der gleichstarke, wie bereits seit der ersten Betriebsreduzierung direkt durch die Straßenbahn. Eine genaue Uebersicht über die verhältnismäßige Ersparnis ist in der letzten Zeit durch die besonderen Witterungsumstände nicht leicht. Doch dürfte der angegebene Procentsatz dem Durchschnitt entsprechen, da in den letzten Tagen sich der Verkehr bereits reguliert hat. Außerdem konnte die Betriebsleitung der Straßenbahn eine ganz bedeutende Anzahl schadhast gewordener Straßenbahnwagen in die Reparaturwerkstätte schicken und dadurch die Qualität des Wagenparks, soweit Material und Schlosser es zulassen, heben. Durch die Einschränkung der Anhängewagen sind eine Anzahl von Schaffnerinnen frei geworden, die aber entweder als zweite Schaffnerin oder durch größere Ruhepausen im Betriebe der Straßenbahn verbleiben, um nicht entlassen zu werden. Auch wurde die Not an Fahrern weniger fühlbar, weil weniger Triebwagen die Garagen verließen.

Im großen und ganzen muß gesagt werden, daß sich die Betriebsleitung der Straßenbahn an den neuen Fahrplan gewöhnt hat, daß die Fahrordnung schon eine Konstante genannt werden kann, wenn auch da und dort selbstverständlich noch den Verhältnissen entsprechende kleine Änderungen werden vorgenommen werden müssen. Das Schwierigste bleibt der Straßenbahnbetrieb in den Abendstunden, was wieder mit der außerordentlich frühen Sperrstunde zusammenhängt.

Bei den Elektrizitätswerken war die Ersparnis, sofern sie sich auf die Beleuchtung bezog, nach zwei Richtungen hin vorgesehen. Einerseits wurde die Beleuchtung der Straßen fast vollkommen eingestellt und andererseits ein Weg geschaffen, um auch die private Beleuchtung auf ein Maß zu beschränken, das mit den Kohlenzufuhren im Einklang steht. Natürlich kann heute noch nicht die Ersparnis nach dieser Richtung hin statistisch festgestellt werden und muß da erst der erste Monatsausweis abgewartet werden. Jedenfalls wird die Ersparnis an Kohle durch diese Einschränkung von nicht zu unterschätzender Höhe sein. Der verbrauchte Strom bei der Straßenbeleuchtung wird so ziemlich ganz erspart, weil ja fast alle Bogenlampen ausgelöscht sind, bis auf jene bringends notwendigen an stark frequentierten Kreuzungspunkten oder Plätzen, wo ein Verlöschen der Lampen den Verkehr gefährden könnte. Uebrigens werden die Bogenlampen, die noch brennen, jetzt schon um 10 Uhr verloscht. Eine genaue, statistische Uebersicht über den Minderverbrauch an Kohlen durch die vielfältigen Einschränkungen wird erst Mitte März hinausgegeben werden können.