

## Stadtverkehr.

Die kriegswirtschaftlichen Sorgen und Schwierigkeiten häufen und komplizieren sich immer mehr. Das ist eine natürliche Folge der langen Dauer des Krieges, aber darum, weil es natürlich ist, darf es noch keineswegs mit fatalistischem Gleichmut hingenommen werden. Das viele Kopfzerbrechen ist ja gewiß nicht angenehm. Aber wenn jeden Tag dazu ein neuer Anlaß kommt, so muß man sich eben jeden Tag aufs neue den Kopf zerbrechen. Nichts ist gemeinlicher als jenes lässige Zuwarten, das die schwierigen Fragen groß werden und wachsen läßt, bis sie schließlich zu unheilbaren Kalamitäten austreifen. So geschieht es zum Beispiel mit der Frage des städtischen Güterverkehrs, die von einem Kriegsjahr zum andern immer bedrohlichere Formen annimmt, ohne daß bisher ein ernster Versuch gemacht wurde, dem Uebel beizukommen. Die Eisenbahnen, die ja in diesem Kriege so Ungeheures zu leisten haben, befriedigen auch den städtischen Güterbedarf noch leidlich, aber ihre Transporte reichen nur bis an die äußeren Großstadtgrenzen. Für den Transport innerhalb der Großstadtgebiete, der im Frieden vorwiegend durch tierische Zugkraft besorgt wurde, geht im Kriege allmählich das Pferdmaterial aus. Wer unter den gegenwärtigen Verhältnissen zu einem

Wohnungswechsel mit Möbeltransport gezwungen ist, weiß davon ein Sammellied zu singen. Und wer nur mit Reisegepäck zu einem Bahnhof fahren will, ist auch nicht zu beneiden. Zu einer wahren Gefahr aber steigert sich die Unzulänglichkeit der städtischen Transportmittel, wo es sich um die Heranbringung von Gütern für den Massenkonsum handelt, wie Lebensmittel und Heizstoffe. Es ist bekannt, daß die Brot- und Milchversorgung Wiens wiederholt durch den Fuhrwerksmangel Störungen erlitt. Und die drückende Kohlennot des letzten Winters ist zum guten Teil auf dieselbe Ursache zurückzuführen.

Ausreichende Verkehrsmittel sind eine Lebensnotwendigkeit für den großstädtischen Organismus, dessen Blutumlauf sonst ins Stocken gerät. Als vor kurzem eine zeitweilige Einstellung des Wiener Straßenbahnverkehrs drohte, kam uns allen erst recht zum Bewußtsein, wie sehr der geregelte Gang unseres ganzen Wirtschaftslebens vom Funktionieren dieses Adernetzes abhängt. Das war aber nur eine Frage des Personenverkehrs, und dieser kann schließlich, wenn es durchaus nicht anders geht, auch mit den uns von der Natur geschenkten Verkehrsmitteln, per pedes apostolorum, bestritten werden. Für den Frachtransport fehlt diese primitive Aushilfe, Waren haben keine Beine, und wenn die Verschlechterung und Verminderung des Fuhrwerkes in der bisherigen Weise sich fortsetzt, werden wir bald frachtiüberfüllte Bahnhöfe, aber leere Keller, Magazine und Verkaufsläden haben. Wenn im letzten Winter ein Teil der ärmeren Wiener Bevölkerung sich die Kohle von entlegenen Lagerplätzen mit Handwagen abholte, so war das ein Ausnahmefall, den man doch nicht gut zur Regel machen kann. Für die Mehrzahl der Stadtbevölkerung sind derartige Transportbehelfe wohl ausgeschlossen. Man kann aber doch nicht zusehen und abwarten, bis der Güterverkehr vollständig lahmgelegt sein wird und kaum auszudenkende wirtschaftliche und soziale Folgeübel daraus entstehen. Es ist höchste Zeit, an Abhilfe zu denken, die ja ohnedies nicht im Handumdrehen geschaffen werden kann, die jedoch absolut geschaffen werden muß; sei es durch Anwendung anderer tierischer

Zugkräfte, für die vielleicht bessere Fütterungsmöglichkeiten bestehen als für Pferde, sei es durch rechtzeitige Bereitstellung geeigneter mechanischer Kraftfahrzeuge. In Berlin, wo die Verhältnisse ähnlich liegen, hat man es bereits mit Straßenlokomotiven versucht, wie es scheint, mit gutem Erfolg. Man darf auch in Wien nicht länger zögern, die Sache ernsthaft anzufassen. Eine Großstadt, die zwar die ausgezeichnetsten Bahnverbindungen, aber keine Verbindung mit ihren Bahnhöfen hat, wäre eine tragikomische Erscheinung, komisch für die auswärtigen Zuschauer, aber tragisch für die Mitleidenden.