

Die Straßenbahn-Einschränkung.

Folgen der Kohlenknappheit. — Ist Berlin bevorzugt?

Ueber die für Berlin geplanten weiteren Einschränkungen im Straßenbahnverkehr gab heute Herr Bergat Bikusch von der Reichs-Kohlenstelle einem Kreise von Pressevertretern einige Erläuterungen. Die Mitteilungen gipfelten in der erneuten Bekannngabe, daß jetzt bei weitem weniger Kohlen herangeschafft werden können, als für den Gesamtbedarf von Verkehr, Industrie und Hausbrand nötig ist, und daß deswegen auch keine Ersparnisse, wie sie durch Abzüge am Straßenbahnverkehr noch möglich seien, unbedingt durchgeführt werden müßten. Die Kohlenzufuhr ist geschwächt, weil auf den Gruben infolge der Arbeiterverhältnisse, der Maschinenverschlechterung usw. jetzt weniger gefördert wird, insbesondere aber weil die Eisenbahnen nicht einmal das an Kohlen befördern können, was verfügbar wäre. So entstehen denn auf alle Verbrauchsgebieten erhebliche Ausfälle und von allen Seiten kommt der dringende Ruf nach Kohlen. In der Provinz sei es vielfach hinsichtlich der Einschränkung der Verkehrsmittel und der Beleuchtung noch schlimmer als in Berlin.

Was die hier in Berlin geplanten weiteren Einschränkungen des Verkehrs anbelangt, so handelt es sich in der Tat, wie von uns berichtet, im wesentlichen um vier Maßregeln:

Weitere Eingiehungen von Haltestellen, Verkürzung von Linien durch Beseitigung von Umwegen, starke Einschränkung des Fahrverkehrs am Sonntag und Eingiehung von angeblich weniger benutzten Linien entfernter Ruhestrecken.

Die Stromersparnisse, die sich hierdurch erzielen lassen, seien immerhin bedeutend genug, um der Bevölkerung die daraus erwachsenden Unbequemlichkeiten zumuten zu können. — Generaldirektor Dr. Bussow von der Großen Berliner Straßenbahn, der der Sitzung beiwohnte, nahm das Wort und erklärte, daß die Straßenbahn von ihrem Standpunkt aus weitere Beschränkungen kaum für möglich erklären könne, denn die dem Publikum zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel sind schon jetzt gänzlich unzulänglich. Die Straßenbahn könne sich deswegen zu irgendwelchen Einschränkungen ihrerseits nicht entschließen, und sie werde sie nur einführen, wenn die Behörden ihr dies auferlegen.

*

Wir selbst haben im „Berliner Lokal-Anzeiger“ ebenfalls schon auf die Bedenken verwiesen, die obigen Maßnahmen entgegenstehen. Sollten die Behörden unbedingt auf deren Durchführung bestehen, so würde es uns angemessen erscheinen, wenn man zuerst die Beseitigung von Umwegen und allenfalls Einschränkungen im Sonntagsverkehr ins Auge faßte. Die über ein zulässiges Maß hinausgehende Beseitigung von Haltestellen dagegen bringt doch in vielen Fällen sehr erhebliche Unbequemlichkeiten mit sich, so daß in manchen Fällen die Vorteile der Straßenbahnbenußung ganz aufgehoben werden. — Gegen eine Auffassung möchten wir noch Stellung nehmen, als ob nämlich die Verhältnisse in Berlin mit denen der meisten Provinzstädte gleichzustellen wären. Wenn in manchen der größeren Provinzstädte der Straßenbahnverkehr jetzt auf bestimmte Stunden beschränkt ist und was dergleichen tiefgreifende Einschränkungen mehr sind, so sind doch dort in den meisten Fällen die von der Bevölkerung bei Auffindung der Arbeitsstätte zurückzuliegenden Entfernungen auch nicht annähernd so groß wie in Groß-Berlin! Die Stadt Berlin hat für sich allein einen Durchmesser bis zu 10 Kilometer, und die Fahrt aus manchem Vorort nach Berlin ist nicht kürzer. Viele Tausende fleißiger Menschen machen hier täglich mehrmals die Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstelle von weit über eine deutsche Meile (7½ Kilometer). Da ist ein regelmäßiger Straßenbahnverkehr einfach eine wirtschaftliche Notwendigkeit, und bei auch nur zeitweiligen Aussetzen der Verkehrslinien würde

der bisherige Wirtschafts- und Arbeitsbetrieb nicht aufrecht zu erhalten sein. Deswegen ist es doch wohl sehr angemessen, wenn die Reichsstellen der Verjorgung des hiesigen Platzes mit Kohlen ihre besondere Aufmerksamkeit zuwenden.
Pl.