

Die Drofflung der Tramway.

Heute nachmittags wird der Gemeinderat zu der Frage der Verkehrseinschränkung der Straßenbahn Stellung nehmen. Es ist aber zu hoffen, daß auch heute noch nicht das letzte Wort in dieser für Wien so wichtigen Frage gesprochen wird und es ist zumindest zu erwarten, daß einzelne Anordnungen, wenn sie sich in der Praxis doch als allzu nachteilig erweisen, nachträglich wieder abgeändert oder gemildert werden. Tatsache ist, daß die Wiener Bevölkerung zu der ihr drohenden Gefahr in geradezu leidenschaftlicher Weise Stellung nimmt. Dies geht aus den fortgesetzt ankommenden Zuschriften hervor.

Insbesondere sind es die an der Peripherie der Stadt wohnenden Angestellten, dann aber auch jene Wiener, die nicht aufs Land fahren konnten und deren einzige Erholung eine kleine Fahrt ins Grüne war, die aufs äußerste erbittert sind. Es wird aus den Kreisen dieser Interessenten die Frage aufgeworfen, ob die Einschränkung nicht erst mit 15. September Platz greifen könne. Ueberhaupt scheint die Art der Einschränkung vollständig verfehlt. Gerade der Verkehr in die entlegeneren Gegenden müßte unter allen Umständen aufrecht bleiben. Dafür — so heißt es in einer der uns heute zugekommenen Zuschriften — könnte der Verkehr am Ring und in den engeren Gebieten vermindert werden, schon deshalb, weil man den Weg innerhalb des Stadtgebietes doch leichter zu Fuß zurücklegen kann. Eine weitere wichtige Frage ist, wie die Besitzer der Strecken- und Vermonenzkarten schadlos gehalten werden sollen. Diese Leute haben für ganz bestimmte Leistungen ihre Karten erworben und werden jetzt in den Gegenleistungen der Stadt Wien verkürzt. Jedenfalls muß eine Entschädigung Platz greifen. Was die Tariffrage anlangt, soll nach halb 10 Uhr der Fahrchein 40 Heller kosten. Da bekanntlich um halb 10 Uhr der letzte Wagen vom Ring abgehen soll, würde jeder, der um diese Zeit am Ring einsteigt, für 30 Heller fahren. Wer aber zehn Schritte weiter ausspringt, bezahlt bereits 40 Heller. Dieser 40 Heller-Tarif gilt also nur für eine sehr kurze Zeitspanne. Der Nachtverkehr zwischen den Bahnhöfen soll aufrecht bleiben. Es wird eine Fahrt 50 Heller kosten. Alle diese Fragen zeigen, daß es leichter ist, kurzerhand eine Einschränkung zu dekretieren, als rechtzeitig für deren sinnigere Durchführung vorzusorgen. Die versprochene Ausgestaltung des Stadtbahnverkehrs und die Wiederaufnahme des Stellwagenverkehrs erwecken bei den Kennern dieser Verkehrsmittel nur Aerger, weil doch jeder weiß, daß mit ihnen niemandem geholfen werden wird. Wäre dies mäßig angewendet, so wäre es um so sträflicher, daß die Gemeindeverwaltung nicht schon früher mit derartigen Maßnahmen den Verkehr entlastet hat.

Aus Mödling wird uns geschrieben: Einer der Hauptgründe für die Verkehrseinschränkungen bildet angeblich der Mangel an betriebsfähigen Motorwagen. Ein solches Argument wäre einigermaßen berechtigt. Was ich aber unbegreiflich finde, ist die Einstellung der Dampfstrassenbahn zwischen Perchtoldsdorf und Mödling, die doch nicht mittelst Motorwagen, sondern mittelst Lokomotiven betrieben wird. Unnötig zu sagen, daß durch diese Maßnahmen der Südbahnverkehr, der ohnedies nur unter den größten Schwierigkeiten sich abwickeln kann, noch ärger überlastet wird. Denn die Einlegung einer größeren Anzahl von Lokalbahnen, die allein für die Einstellung der Dampfstrassenbahn Ersatz bieten kann, ist unmöglich. Da es die Absicht der Gemeinde ist, elektrische Motorwagen zu sparen und so deren Abnutzung hinauszuhalten, so halte ich es für besser, so lange die Verkehrskalamität andauert, die Linie 60, auf der nur schwere Rüge verkehren, anzulassen und von

Lainz an den Dampfbetrieb vorübergehend wieder einzuführen. Diese Maßnahme würde das Publikum weniger drückend empfinden, da sie noch immer praktischer ist, als wenn man auf der stark frequentierten Strecke zwischen Perchtoldsdorf und Mödling den Verkehr kurzerhand einstellt. Außerdem wäre die Gemeinde in der Lage, wieder einige Motorwagen zu sparen.