

Metropolen und selbst unter allen Kleinstädten sein werden. Wir veröffentlichen weiter unten Entschliessungen von Bezirksvertretungen und Zuschriften, die unabweisbar beweisen, wie sehr sich die Einschränkung zahlreicher Linien fühlbar machen wird, da ja in Wien die Elektrische heute das einzige Verkehrsmittel ist. Die Mahnung an den Gemeinderat, sich die Drosselung der Straßenbahn und vor allem die Absicht, den Betriebschluss mit 1/2 10 Uhr festzusetzen, nochmals gründlich zu überlegen, ist im Interesse der Bevölkerung dringend geboten. Der Gemeinderat bedenke, daß ein Beschluß auf dem Papier immer anders aussieht, als wenn er praktisch durchgeführt wird; es ist leider anzunehmen, daß die Schädigung der Bevölkerung durch die räumliche und zeitliche Einschränkung des Straßenbahnverkehrs sich weitaus empfindlicher erweisen wird, als man sie berechnet und als die Straßenbahnverwaltung meint.

**Die Straßenbahnfrage und die heutige Gemeinderatssitzung.**

Ueber die bekannten Anträge auf Betriebseinschränkungen bei den städtischen Straßenbahnen, die auf der Tagesordnung der heutigen Gemeinderatssitzung stehen, wird voraussichtlich eine längere Debatte abgeführt werden; einzelne Gemeinderäte werden, obgleich der Bürgerklub, wie berichtet wurde, dem Antrage der Straßenbahndirektion zugestimmt hat, die Wünsche der Wählerchaft der von ihnen vertretenen Bezirke vorbringen und versuchen, durch Abänderungsanträge die Härten, die durch die neue Fahrordnung den Bewohnern auferlegt werden, einigermaßen zu mildern. Auch seitens der Opposition werden mehrere Redner zu dieser Angelegenheit das Wort ergreifen.

Die Stellungnahme der Bevölkerung gegenüber den Maßnahmen der Straßenbahndirektion kommt immer entschiedener zum Ausdruck. So hat die Bezirksvertretung Leopoldstadt in ihrer gestrigen Sitzung einstimmig beschlossen, dem Bürgermeister durch eine Deputation, die Bezirksvorsteher Dr. Blafel führt, bekanntzugeben, daß durch die Einstellung der C- und der D-Linien, ferner durch die teilweise Einstellung der L- und M-Linien der Bezirk schwer betroffen wird. Für den Fall, daß die Aufrechterhaltung dieser Strecken nicht durchführbar wäre, beantragt die Bezirksvertretung, die Einführung eines Pendelverkehrs, und zwar in der Weise, daß der V-Wagen statt über einen Teil des Franz-Josef-Kais zum Labor über die Ungarnerbrücke, also auf der Route des O-Wagens, den Weg nehmen solle. Hierdurch wäre nur die Haltestelle Labor bis Innstraße unbefahren, aber die wichtigsten Lenker und Spitäler der Leopoldstadt mit der Straßenbahn erreichbar. Ferner soll die zweitausend Personen betragende Kolonie in der Freudenau, die durch die neuen Bestimmungen vollständig vom Straßenbahnverkehr ausgeschlossen ist, zumindest in der schlechtesten Jahreszeit durch einen halbständigen Pendelverkehr Freudenau zur Sophienbrücke wenigstens halbwegs entschädigt werden. Schließlich soll ein Pendelverkehr Sophienbrücke zur Hauptallee betrieben werden, damit das große Rekonvalaleszentenheim in der Rotunde und die Roten Kreuz-Anstalten nächst dem Trabrennplatz eine Verbindung erhalten.

Von der Verwaltung der Privatbeamtenhäuser der Allgemeinen Pensionsanstalt für Angestellte wird uns geschrieben: Die Verwaltung hat gegen die geplante Einstellung des Straßenbahnverkehrs in der Herbedstraße (Linie 41 a) Einspruch erhoben und auf die große Schädigung hingewiesen, die den dort wohnhaften 135 Beamtenfamilien infolge des entstehenden Zeitverlustes und der erhöhten Abnutzung des enorm teuren und fast unerhältlichen Schuhmaterials zugefügt wird. Sie hofft, daß der Gemeinderat dem Antrag des Stadtrates die Genehmigung versagen werde.

Viele Bewohner des 19. Bezirkes, die durch die Einstellung der Linie 37 von der Barawitzlagasse bis zur Hohen Warte arg in Mitleidenchaft gezogen sind, weisen in einem Briefe darauf hin, daß die Lebensmittellieferung viele hunderte Personen zwingt, von diesem Bezirksteile aus in die Markthalle und Verkaufsstände der Inneren Stadt zu gelangen, um Einkäufe zu besorgen. Die Steigung von der Barawitzlagasse zur Hohen Warte ist für unterernährte und mit Körben oder Säcken beladene Menschen eine neuerliche Erschwerung, die vermieden werden sollte.

Infolge der Auflassung der Linie Schwachatz zum Zentralfriedhof ist eine über 15,000 Menschen zählende Bevölkerung von dem Verkehr mit Wien abgeschnitten. Täglich fahren viele Mädchen und Knaben in die Schulen nach Wien, und daher wäre ein, wenn auch beschränkter Pendelverkehr eine Notwendigkeit.

**Stadtbahn und Straßenbahn.**

Wie wir vernehmen, besteht der Plan, die Verdichtung des Stadtbahnverkehrs halbwegs in Kraft treten zu lassen. Es ist beabsichtigt, sowohl die Frühzüge als auch die Nachmittags- und Abendzüge über den bis jetzt festgesetzten Fahrplan hinaus zu verkehren zu lassen, und zwar soll dieser Verkehr mit kürzeren Unterbrechungen als bisher tagsüber ausbauen. Am Abend soll der Betrieb um eine Stunde länger, das wäre also bis 11 Uhr, aufrecht erhalten bleiben. Eine solche Neuerung würde bei der bevorstehenden Einschränkung des Straßenbahnverkehrs jedenfalls für einen großen Teil der Bevölkerung eine wesentliche Erleichterung bedeuten.

Sinsichtlich der Regelung des Sonntagsverkehrs, der nach dem bisherigen Fahrplan in den Mittagsstunden ausfiel, ist noch nichts entschieden.

**Der Krieg im Haushalt der Straßenbahnen.**

Die „Rathauskorrespondenz“ versendet folgende Darstellung der Betriebsverhältnisse der städtischen Straßenbahnen:

Der Weltkrieg hat die Straßenbahn in dem Augenblick überrascht, als die Gemeindeverwaltung daranging, zur Verbesserung der Wiener Verkehrsverhältnisse neue Massenverkehrsmittel zu schaffen. Nach erfolgreicher Durchführung eines Probebetriebes war bereits die Lieferung von 75 Kraftstellwagen vergeben, während die langwierigen jahrelangen Verhandlungen wegen Erbauung von Untergrundbahnen knapp vor dem Abschluss standen. Der Ausbruch des Krieges hat natürlich die Verwirklichung dieser Arbeiten unmöglich gemacht, und überdies durch die erst gänzliche, dann teilweise Einstellung des Stadtbahnverkehrs, durch die spätere Auflassung der Pferdewagen und die immer größer werdenden Einschränkungen des Privat- und Lohnverkehrs jeder Art die Straßenbahn sozusagen zum einzigen Massenverkehrsmittel Wiens gemacht.

Von den Angestellten mußten sofort nach Kriegsbeginn mehr als die Hälfte zum Heere einrücken, und auch die später ausgenommenen Bediensteten kamen immer wieder zur Musterung und Einberufung, so daß zeitweise insgesamt mehr als 11,000 ehemals bei den Wiener Straßenbahnen beschäftigte Leute unter den Fahnen standen. Die Aufrechterhaltung des Betriebes war in der Folge nur mehr durch die Aufnahme zahlreicher Frauen und Mädchen sowohl für den Werkstatt- als auch für den Fahrdienst (Schaffnerinnen und Wagenführerinnen) möglich, die sich im allgemeinen sehr gut bewährt haben und in hingebungsvoller Pflichttreue diesen für ihre schwachen Körperkräfte sehr anstrengenden Dienst unverdrossen erfüllen zu Ruh und Frommen der Bevölkerung.

Die zunehmende Teuerung aller Lebensbedürfnisse veranlaßte die Gemeindeverwaltung, die Bezüge der Bediensteten und Arbeiter zu erhöhen und allen Angestellten Teuerungszulagen zu gewähren. Auch die Lebensmittellieferung ist unter vielfachen Zwickungen an die Angestellten organisiert und durch Errichtung von Personalküchen die Lebenshaltung erleichtert worden. Diese personellen Kriegsauslagen, einschließlich der Zahlung des halben Gehaltes und des Quartiergeldes an die Familien der Eingerdienten, verursachen derzeit jährliche Kosten von rund 46 1/2 Millionen Kronen. Die ganzen jährlichen Personalauslagen haben während des Krieges eine Steigerung von 24 1/2 auf 74 Millionen Kronen erfahren.

Vom Kriegsbeginn an sind der Straßenbahn nicht nur durch die Beforgung des Betwundekentransports in einem Umfang von bisher 10 Millionen Menschen, sondern auch durch die Uebernahme eines sehr bedeutenden Frachtenverkehrs ganz neue, im Frieden nicht gekannte große Aufgaben zugewachsen. Für die Abwicklung des Frachtenverkehrs mußten neue Geseiseanlagen auf fast sämtlichen Wiener Vollbahnhöfen, zu vielen militärischen Anstalten und Fabriken für den Militärbedarf sowie zu Militärspitälern und dem städtischen Versorgungshaus gebaut werden; das Frachtengeschäft ist zeitweise ein sehr umfangreiches und wurden von einem einzigen Militärobjekt bis zu 70 Vollbahnwagen täglich abgeführt; die gesamte Leistung im Frachtenverkehr beläuft sich seit Kriegsbeginn auf über 111,000 Waggons, zu deren Beförderung sonst über 300,000 Pferdewerke notwendig gewesen wären. Nach dem jetzigen Umfang des Frachtengeschäftes ersetzt die Straßenbahn rund 350 mit 2 Pferden bespannte Wagen oder 100 Automobilmzüge. Es werden neben Militärgütern jeder Art, insbesondere Approvionierungsgüter (Milch, Gemüse, Kartoffeln usw.) sowie Kohle befördert. Von sehr großer Bedeutung war auch die Uebernahme der Paketpostbeförderung von den

**Die gefährdete Straßenbahn.**

**Vor der Entscheidung.**

Heute nachmittag wird der Gemeinderat über die bekannten Anträge auf Drosselung der Straßenbahn beraten. Wird sein Beschluß den Interessen der Bevölkerung gerecht werden oder bricht in wenig Tagen eine drückende Verkehrsnot über Wien herein. Die „Rathauskorrespondenz“ versendet knapp vor der Entscheidung einen neuen ausführlichen Motivenbericht, der die bisher bekanntgegebenen sachlichen Gründe nicht ergänzt, sie nur neuerdings anführt und mit einer beweglichen Mahnung an den Gemeinssinn und Opfermut der Wiener endet. Er widerlegt in keiner Weise den Einwand, warum nicht rechtzeitig der Rettungsapparat in Bewegung gesetzt, warum erst in letzter Stunde an die Zivil- und Heeresverwaltung herangetreten worden ist? Hätte man sich vor einem Jahre an die berufenen Kreise gewendet, die jetzt Beistand in sichere Aussicht stellen, dann wäre, darüber kann kein Zweifel bestehen, die Wiener Bevölkerung vor der neuen schweren Belastung, die Straßenbahnverwaltung vor dem Urteil bewahrt geblieben, daß sie Wien zu einer Stadt mache, deren Verkehrsverhältnisse an und für sich unzulänglich, im Falle der Annahme der Stadtratsbeschlüsse dann die schlechtesten unter allen