

Wiener Gemeinderat

(Sitzung vom 13. August)

Der Gemeinderat hat die Droßelungspläne des Direktors Spängler gutgeheißen. Die Einschränkung des Straßenbahnverkehrs wird Montag zu Tat werden. Noch vor der Sperrung der Hauptstraßen wird von da ab der Tramwayverkehr vollständig ruhen. Wien wird damit auf ein Verkehrsiveau zurückgedrückt, wie es vor Jahrzehnten bestanden hat, als es noch nicht die Hälfte jener heutigen Einwohnerzahl besaß und einen Umfang einnahm, der vielleicht ein Viertel des heutigen betrug. Ausgenommen den 1. Bezirk werden alle Teile der Stadt diese Maßregel hart zu fühlen bekommen, um so härter, je weiter das Gebiet vom Mittelpunkt der Metropole entfernt ist. Ganze Bezirke werden vollständig ohne Verkehr sein und ihre Bewohner werden in einer Zeit, wo Schuhwerk selten und kostbar ist, das schlechte Wetter meist überwiegt, zu Fuß gehen müssen. An dem Verkehr von Budapest und den anderen Großstädten in den kriegsführenden Ländern gemessen, ist das ein klägliches Bild, und wenn in den künftigen Rapporten über den Gesundheitszustand der Stadt sich ein Aufsteigen der Kurve über Entzündungen der

Atmungsorgane zeigen wird, wird die Verkehrsmissere ein gut Teil mit Schuld daran sein. Es hätte nicht so sein müssen. Gerade das Beispiel von Budapest beweist, daß die entsprechende Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse des Hinterlandes ergriffen, die nachdrückliche Geltendmachung berechtigter Interessen durch die verantwortlichen Stellen der Stadtverwaltung andererseits, die entsprechende Anzahl von Arbeitern und das genügende Material bereit zu halten wüßte, um den Verkehr auf einer Höhe zu belassen, der nicht an den Lebensnerv der Bevölkerung greift. Darüber hilft keine Statistik hinweg, das kann kein noch so sinnreich konstruiertes Diagramm aus der Welt schaffen, daß man Wien rücksichtlich des Straßenbahnverkehrs nicht rechtzeitig das gegeben hat, worauf es einen Anspruch hat, nicht nur als die erste Stadt der Monarchie, sondern auch als jene Wohnstätte, die den größten Zufluß von Flüchtlingen hatte, durch deren Straßen seit vier Jahren bei Tag und Nacht unaufhörlich der militärische Verkehr von Nord nach Süden, von Osten nach Westen und umgekehrt rollt, gesunde und kranke Soldaten, einer Stadt, die auch in postalischer Beziehung den Gipfelpunkt unserer Leistungsfähigkeit im Kriege zu bewältigen hat, und die mehr als alle anderen Kronlandshauptstädte unter den Schwierigkeiten der Ernährungsverhältnisse leidet, da die Approvisionierung solcher Zentren selbstredend das Problem der Nahrungszufuhr zur höchsten Schwierigkeit erhebt. Die Bevölkerung von Wien hat heute ein Recht zu klagen und mit dem Beschlusse, den der Gemeinderat gefaßt hat, ist nicht das letzte Wort in dieser Frage gesprochen worden. Wenn die Ersatzmittel, die sich finden wie Limonade, früher zur Anwendung gekommen wären, so hätte eine Entlastung Platz gegriffen, welche den Stand der Betriebswagen und Motoren gespart und vermieden hätte, daß er auf eine Stufe herabsinkt, die keine Wacht mehr läßt zwischen den heute verfügbaren Droßelungen und dem gänzlichen Zusammenbruch.

Die Debatte hatte fast vier Stunden gedauert. Sie brachte kein wesentlich neues Moment. Es war ein Kampfen der Bezirksvertreter untereinander, um für die eigene Wählerchaft zu retten, was noch zu retten ist. Selbst dem Antrage Spalowsky, wenigstens an Sonn- und Feiertagen es beim alten zu belassen, wurde nur ein Ehrengrab zugestanden, indem man ihn dem Stadtrat zur Beratung überwies. Sonst ist mit kaum in die Waagschale fallenden minimalen Abänderungen das gutgeheißen worden, was Direktor Spängler vorgeschlagen und der Stadtrat vorige Woche zum Beschluß erhoben hatte. Die Presse als berufene Hüterin der öffentlichen Meinung kann wenigstens das Verdienst für sich in Anspruch nehmen, daß sie im ersten Entwurf sehrgehörte Zeit des Betriebschlusses von 9 Uhr um eine halbe Stunde hinausgerückt worden ist. Dieser Prozentige Ausgleich in dem Verkehrsformale ist natürlich besser, als wenn die zwei-Millionen-Gläubigerschaft ganz leer ausgegangen wäre, aber er bedeutet doch nicht viel mehr als der Tropfen auf dem glühenden Stein. Die heutige Debatte wird Wien enttäuschen. War es auch nicht möglich, das jetzt vielleicht unabänderlich gewordene Hintanzuhalten, so hätte doch die Unternehmung darüber, warum es so weit gekommen ist und durch wessen Schuld, in einer ganz anderen Form geführt werden müssen. Durch den Verlauf der heutigen Sitzung haben die Gemeinderäte einen Teil der Schuld mit auf sich genommen und werden ihre Haltung fernerzeit auch zu verantworten haben.

Nächstehend der Sitzungsbericht: Bürgermeister Dr. Weiskirchner widmet dem verstorbenen Gemeinderat Dr. Pupovac einen Nachruf.

Auslegung eines Propagandaamtes. Derold wünscht in einer Interpellation die Schaffung eines Propagandaamtes zur Abwehr der feindlichen Propaganda und fordert die Initiative der Gemeinde.

Dr. Weiskirchner erwidert, daß auch er an diesen Erscheinungen nicht achtlos vorübergegangen sei, er habe gemeinsam mit Oberkurator v. Steiner der Regierung ein Memorandum überreicht, wie er sich die Propagandatätigkeit in Oesterreich vorstelle. Der Magistrat habe bereits dem Stadtrat einen Bericht und Antrag vorgelegt, der beim Stadtrat in Verhandlung steht.

Brennmaterial für den kommenden Winter. Schlechter fragt, welche Schritte die Gemeinde Wien unternommen habe, um die Versorgung der Wiener Bevölkerung für den kommenden Winter mit Brennmaterialien soweit als möglich sicherzustellen.

Dr. Weiskirchner gibt die Bestimmungen bekannt, welche hinsichtlich der Verteilung von Kohle erlassen wurden. Die Schwierigkeit der Verteilung der Kohle bestehe darin, daß die Schwankungen der Produktion keine gleichmäßige sei. Infolgedessen sei eine sichere Belieferung des Kleinhandels und daher auch eine feste Rayonierung zu einem bestimmten Großhändler ausgeschlossen. Die Bemühungen des Arbeitsministeriums und des Magistrats seien andauernd darauf gerichtet, daß dem Großhandel die für ihn bestimmte Monatsmenge voll und gleichmäßig geliefert werde, damit auch eine gleichmäßige Verteilung des Kleinhandels erfolgen könne. Bezüglich des Brennholzes teilt der Bürgermeister mit, daß die Gemeinde Wien bis Ende Juli rund 230.000 Raummeter Brennholz bei 26 Herrschaften und Großhändlern gekauft habe. Davon wurden 70.000 Raummeter schon nach Wien gebracht und davon 50.000 Raummeter an Verbraucher abgegeben. Nach der vom Magistrat angefertigten Berechnung wird eine Versorgung der Mindestbemittelten mit Unterjandholz (5 Kilogramm per Woche und Haushalt) während der Heizperiode vom 15. November 1918 bis 15. April 1919 sicher möglich sein, und auch die übrigen Haushalte werden bei Heranziehung der bei den Wiener Großhändlern teils schon bestehenden, teils noch zu vermehrender Vorräte in die Lage versetzt sein, sich das zur Feuerung der Küchenherde und zum Heizen der Zimmer nötige Unterjandholz im Rahmen der bestehenden gesetzlichen Beschränkungen zu beschaffen.

Der Austausch der Metallklinken. Roth und Josef Grünbeck stellen in einem Antrag an den Bürgermeister das Ersuchen, bei der Regierung nachdrücklich zu intervenieren, daß der in Aussicht genommene Austausch der Metallklinken gegen gewöhnliche Holzschrauben mit Rücksicht auf die derzeit hohe Einbruchgefahr und mit Rücksicht darauf, daß die Ersatzstücke eine kurze Dauer haben und oft reparaturbedürftig sein werden, unterbleibt. Der Antrag wird der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen. Es wird hierauf an die Erledigung der Tagesordnung geschritten.

Die Einschränkung des Straßenbahnverkehrs. Schneider gab ein anschauliches Bild über die Schwierigkeiten im Straßenbahnverkehr und deren Ursachen. Er berichtet über die Denkschrift, die als Hilfsweise dem Kaiser überreicht wurde, und die darin enthaltenen einzelnen Punkte; er sprach auch über die im Gemeinsamen Ernährungsausschuß stattgehabte Konferenz, in der General Landwehr einige der gestellten Forderungen in einigen Punkten zugab, so die Entschonung von hundert Professionisten, die Beschaffung von Material aus Rußland und der Ukraine usw. Die bestellte Lieferung von Motorwagen soll in den Fabriken den Militär- und Staatsbahnlieferungen vorangestellt werden. Bezüglich der Lieferung von Lebensmitteln an 13.000 Angehörige mit zusammen 340.000 Köpfen sowie über die Einstellung von Militärzügen wurde noch keine bindende Zusage gemacht. Bezüglich der Veranziehung der Stadtbahn zur Deckung des Verkehrs habe es sich in erster Linie um

die Schaffung eines Übergangstarifes zwischen Straßen- und Stadtbahn. Gleichzeitig gibt der Referent bekannt, daß das Eisenbahnministerium in einer Zuschrift bekanntgibt, daß die des eingeschränkten Straßenbahnverkehrs der letzte Tag vom Hauptzollamt um 10 Uhr 30 Minuten nachts abgehen werde und in der eine Verdichtung der Intervalle der Stadtbahnen in Aussicht gestellt wird. General Landwehr hat nach den Ausführungen des Referenten in der stattgehabten Konferenz weiter die Anregung gegeben, auf den aufgelaufenen Linien einen Stellwagenverkehr einzuführen und stellte zu diesem Zwecke die Beistellung von Pferden, Futtermaterial und Kutschern in Aussicht. Zum Schluß bemerkte der Referent, daß die bisherigen nächtlichen Bahnhofszüge auch weiter verkehren werden und legte dann die bekannten Stadtratsanträge vor, die auf Grund der mittlerweile von verschiedenen Seiten gegebenen Anregungen in einigen Punkten abgeändert wurden.

Die Anträge des Stadtrates.

- Die mobilisierten Anträge des Referenten lauten: Vom 19. d. angefangen treten folgende Verkehrseinschränkungen in Kraft: 1. Der letzte Wagen geht um 9 Uhr 30 Minuten abends vom Ring ab. 2. Gänzlich eingestellt werden die Linien C, 4, 34, 41a, 64, 68, 72, 74, 158 und 167 (vorbehaltlich der Zustimmung des Kriegsministeriums). 3. Teilweise eingestellt werden die Linien A und Ak (auf der Strecke Lagerhausstraße bis St. Luciaaplatz); G Rosensteingasse, Laubergasse, Baniengasse und Festgasse; L und M (Valeriestraße bis Prater Hauptallee); V (Hornmarriage, die Linie wird anstatt dessen zum Bahnhof Dornbach geführt); 10 (Benzingerstraße bis Nijelgasse, bei gleichzeitiger Überverlegung der Linie 58 in die alte Straße); 31 (Trantheimlage, Gelinkagasse bis Ballentienplatz); 32 (Buchberggasse bis Jodelsee); 36 (Sachsenberggasse bis Rupperts); 37 (Barawigahagasse bis Hohe Warte); 38 (Bahnhof Grinzling bis Grinzling); 39 (Erbsenbachgasse bis Siewering); 40 (Gymnasiumstraße bis Türkenschanzenpark); 41 (Scheibenbergstraße bis Pöchlendorfer); 43 (Dornbach bis Neuwaldweg); 52 (Baumgartner Kaffee bis Hütteldorf); 58 und 59 (Neuer Markt bis Oper); 60 (Schwarzenbergplatz bis Mariahilfergürtel); 61 (Neuer Markt bis Oper); 66 (Gubrunnstraße bis Trostgasse); 67 (Wellertgasse bis Trostgasse); Dampfstraßenbahn Perchtoldsdorf bis Mödling. 4. Auf die Dauer des vorzeitigen Betriebschlusses (Punkt I) kommt der erhöhte Abendtarif nicht zur Anwendung. 5. Die Straßenbahndirektion wird beauftragt, nach Maßgabe der Verbesserung der Verhältnisse über die stufenweise Wiedereinführung der obigen Einschränkungen rechtzeitig an den Stadtrat zu berichten.

An Stelle der Linie C wird die halbe Linie V über die Untere und Obere Augartenstraße zur Laborstraße geführt, die andere Hälfte der Linie V geht wie bisher über den Kai. Auf den Linien 80 (Freudenau) und 117 (Leopoldau) wird das Intervall auf eine Stunde erweitert.

Die Debatte.

Neustadt: Direktor Spängler mag ein ausgezeichneter Techniker sein, aber daß eine solche Katastrophe eintreten mußte, ist eine Schlampe, sonderbar. Dr. Weiskirchner: Ich muß diesen Ausdruck gegen einen hochverdienten Beamten zurückweisen. Neustadt: Als die Debatte über die Brotverknüpfung abgeführt wurde, hat man der Regierung vorgeworfen, daß sie nicht rechtzeitig Vorkehrungen getroffen hat, derselbe Vorwurf trifft die Straßenbahn. Hierhammer: Bedenken Sie das! Neustadt: Es wäre vor einem Jahre Zeit genug gewesen, entsprechende Maßnahmen zu treffen. Dr. Weiskirchner: Ich lade Sie ein, mir 600 Kilogramm Schellack zu beschaffen (lebhafter Heiterkeit), da ist gleich eine Abhilfe. Neustadt: Ich bin kein Schellackhändler, habe damit gar nichts zu tun. Ferdinand Fischer: In der Leopoldstadt werden Sie's schon kriegen. Neustadt: Berlin und Budapest leiden ebenfalls unter den Wirkungen des Krieges, ich habe aber nicht gehört, daß dort der Verkehr stranguliert wird. Rummelhart: Ich war jetzt in Budapest, das ist ja gar nicht wahr. Neustadt: Sie rechnen immer nur mit der Geduld des Publikums, aber auch diese wird zu Ende gehen. Der Referent hat als einen der Gründe die spanische Krantheit angeführt, ich muß aber sagen, das kommt mir sehr spanisch vor. (Zuspruch: Das war ein sehr guter Witz!) Es scheint, daß ein autokratisches System bei der Straßenbahn eingerissen ist. Hierhammer: Das ist ein Vertreter der Stadt Wien, der sein eigenes Nest beschmutzt. Plozer: Wenn wir weniger Juden hätten, wäre es gleich besser. Neustadt: Das hat mit dem Judentum gar nichts zu tun. Auch durch die Verkürzung der Endlinien nach den Sommerferien werden viele Bewohner betroffen. Rühl: Da wohnen nur die Preistreiber draußen, und die sollen zu Fuß gehen. Der Redner beantragt die Einführung eines Pendelverkehrs zur Notunde und erklärt schließlich, daß er und seine Parteigenossen die Verantwortung für die Verkehrseinschränkungen nicht übernehmen können und gegen die Anträge stimmen werden.

Dr. v. Schwarzenberger bemerkt, daß die Frage der Betriebsbeschränkungen der Wiener Straßenbahnen keine Wiener Frage, sondern eine österreichische Frage sei; Wien ist das Zentrum so vieler Industrien, der Sitz der Regierung und auch das Zentrum in vielen militärischen Beziehungen. Als die Stadtbahn nunzeit gebaut wurde, erhoben sich gegen deren Linienführung viele Bedenken, welche damit widerlegt wurden, die Stadtbahn müsse aus strategischen Gründen so gebaut werden. Nachdem aber jetzt die Straßenbahn im militärischen Verkehr eine so wichtige Rolle spielt, sei es kaum zu begreifen, warum die militärischen Stellen den Bedürfnissen der Straßenbahnen nicht voll und ganz gerecht wurden. Der Redner bespricht sodann die außerordentliche Steigerung der Frequenz der Straßenbahnen im Kriege. Die Ursachen seien folgende: Die Geldentwertung, die Kriegsnervosität, so daß niemand mehr die Ruhe

habe, zu Fuß zu gehen, die außerordentliche Benützung der Straßenbahn durch die militärischen Stellen, der Durchzugsverkehr in erster Linie von Seiten des Militärs; im Laufe der vier Kriegsjahre müssen ja ganze Armeekorps durch Wien hindurchgezogen sein, und es sei unbegreiflich, warum die so strategischen Zwecken erbaute Stadtbahn nicht zu diesen Transporten herangezogen wurde. Weitere Gründe für die Steigerung des Verkehrs seien die Sorge um das Schuhwerk, sowie die Beschaffung der Lebensmittel, welche oft aus größeren Entfernungen herbeigeholt werden müssen. Man denke nur an die Linie nach Floridsdorf. Schließlich muß erwähnt werden, daß kein anderes Verkehrsmittel außer der Stadtbahn zur Verfügung steht. Früher hatten wir Omnibus und Lohndienste und eine nicht kleine Rolle spielte es auch, daß doch viel mehr Leute als sonst auch während des Sommers in Wien bleiben und von hier aus ihre Ausflüge unternahmen. Die Straßenbahnmisere wurde hauptsächlich hervorgerufen durch die Not an Mannschaften, hauptsächlich an Professionisten. Und da sei es fast unbegreiflich, daß die Reichshauptstadt nicht den Einfluß hatte, ihre Forderungen durchzusetzen. Da wir die Rohmaterialien, die wir zu dem Betriebe brauchen, aus dem verbündeten Ausland erhalten sollen, so müssen wir nicht nur gegenüber Ungarn, sondern auch gegenüber den anderen Verbündeten auf die einseitliche Front hinweisen. Namentlich die Baumwolle, die wir als Isoliermaterial brauchen, könnten wir doch von unserem Handelsminister leicht erhalten, da wir ihn sonst drohen könnten, daß wir die Postzüge nicht mehr mittels elektrischen Motoren zu befördern in der Lage sind. Redner wünscht schließlich, daß das Endbild der A- und Ak-Linie von der Lagerhausstraße bis zum St. Luciaaplatz im Interesse der zahlreichen Industriearbeiter nicht aufgelassen werde, und verlangt eine Beschränkung des Militärtransports auf der Straßenbahn.

Regierungsrat Schmidt wendet sich gegen die Annahme der Vorrede. Er erklärt, daß er ein Feind der Katastrophentheorie sei und für die gestellten Einschränkungsanträge stimmen werde, um einer Katastrophe im Winter vorzubeugen. Er gibt die Versicherung, daß diese Einschränkungen nicht von langer Dauer sein werden, vorausgesetzt, daß die Versprechungen der Regierung zur Tat werden, denn weder die Gemeinde noch die Straßenbahn haben ein besonderes Interesse an den Einschränkungen.

Emmerling bemängelt in seinen Ausführungen in erster Linie, daß man viel zu spät mit diesen Einschränkungen gekommen sei, da nach den Straßenbahnberichten aus dem Jahre 1915/16 die Direktion bereits von den Verkehrsschwierigkeiten Kenntnis haben mußte. Dafür habe man eine Tarifherabsetzung vorgenommen, ohne uns dabei sowie auch bei der Budgetdebatte Gelegenheit zu geben, über den Stand der Straßenbahnen sprechen zu können. Bezüglich der Nichtlieferung von bestellten Aufträgen durch die Kriegsindustrie bemängelt er, daß diese einfach alle Friedensarbeit zur Seite gelegt habe. Redner wünscht ebenfalls die Aufrechterhaltung der ganzen Linie A und Ak. Durch die Abgrenzung der Linie 40 werde das Krankenhaus der Kaufmannschaft vom Verkehr abgeschnitten. Dies könnte durch Errichtung einer Haltestelle der Linie 41 bei der Mag. Emanuelstraße gemildert werden. Die gänzliche Einstellung von Linien werde eine kolossale Ueberlastung der anderen Linien zur Folge haben. Der Omnibusverkehr sei ein sehr schwacher Ersatz, da die Fahrgäste nur am Ausgangspunkte Platz finden werden. Dieser Ersatz sollte aber auch schon am 19. d., dem Tage des Beginnes der Einschränkungen, vorhanden sein.

Körber bespricht die starke Ueberlastung des Straßenbahnverkehrs nicht bloß mit Personen, sondern auch mit Gepäck und verschiedenen Waren, insbesondere mit Lebensmitteln, die die Fahrgäste mit sich nehmen. Er vermahnt sich dagegen, daß dieser Gegenstand zu einer parteipolitischen Sache ausgenützt werde.

David erhebt gegen die Gemeindevormalung und die Direktion den Anwurf, daß in der Straßenbahnfrage nicht zur richtigen Zeit interveniert wurde und daß nicht gleich mit der nötigen Energie das gefordert wurde, worum sich jetzt der Bürgermeister und die maßgebenden Faktoren bemühen. Er spricht von der Deaktivierung der Betriebsmittel durch Erträge für verschiedene Personen, verweist insbesondere auf die Rennfahrten in die Freudenau mit den Salomowagen und beantragt, daß die Salomowagen sofort in den Dienst des Verkehrs gestellt werden sollen. Er warnt davor, die gemachten Zusagen besonders ernst zu nehmen.

Angeli hätte erwartet, daß jede parteipolitische Betätigung in dieser Debatte ausgeschlossen und rein sachlich gesprochen würde. Die Straßenbahndirektion habe einen Chef an der Spitze, der volles Vertrauen verdiene, und verfüge über einen Generalstab von lauter erprobten Männern, die mehr als ihre Pflicht erfüllen. Auch die Majorität gebe nur schweren Herzens die Zustimmung zu den einschränkenden Maßnahmen, die von der ganzen Bevölkerung schmerz empfinden werden. Die alleinige Ursache sei die lange Dauer des Krieges, die niemand für möglich gehalten hätte; es sei also ein Umling, die Christlichsozialen für all den Jammer haftbar zu machen. Kaiserlicher Rat Fischer stellt den Antrag, in den Morgenstunden bis 9 Uhr, in den Mittagsstunden von 12 bis 2 Uhr und in den Abendstunden von 6 bis 8 Uhr den Betrieb in bisheriger Weise aufrecht zu erhalten und in den restlichen Stunden um ein Fünftel zu reduzieren, was durch eine Verlängerung der Intervalle geschehen soll.

Schlechter macht die Regierung und die Ministerien für die Straßenbahnmisere verantwortlich. Spalowsky stellt fest, daß die heutigen Anträge das Ergebnis reiflicher Ueberlegung und eingehender Verhandlungen sind, was die Annahme der Opposition am klarsten widerlegt. Er verweist auf eine Menge von Erleichterungen, die der Stadtrat im Interesse der Bevölkerung der Direktion abgerungen hat, so wie die Aufrechterhaltung der Linie Kaiserebersdorf, der 3er und 13er Wagen usw. Er wendet sich insbesondere heftig gegen die Ausführungen des Gemeinderates Neustadt. Redner stellt schließlich den Antrag, wenigstens an Sonn- und Feiertagen den Verkehr so bald als möglich wieder bis zu den Endlinien auszudehnen, um eine raschere Abwicklung des ja immer stärkeren Sonntagsverkehrs zu ermöglichen.

Bezirksvorsteher Dr. Blasl spricht seine Freude darüber aus, daß den Anträgen der Bezirksvertretung bezüglich der V-Linie und des Verkehrs in die Freudenau entsprochen wurde.

v. Steiner bebauert, daß diese Angelegenheit vom parteipolitischen und nicht vom verkehrspolitischen Standpunkt behandelt werde. Man suche durchaus einen Brägelknoten. Auch in Berlin sei der Straßenbahnbetrieb reduziert worden. Wenn in Budapest der Verkehr noch ein ziemlich guter sei, so hat dies die Stadt der ungarischen Regierung zu verdanken, welche in viel energischerer Weise als die unfrige sich der Hauptstadt annimmt.