

**Die Kohlennot und der Straßenbahnverkehr.**

Die Entscheidung des Ministerrates über die Versorgung der städtischen Elektrizitätswerke Wiens mit Kohlen hat bisher einen sichtbaren Erfolg nicht erzielt.

Vorläufig müssen noch immer die städtischen Gaswerke ausheffen, damit die unbedingt nötige Strommenge erzeugt werden kann. Das ist aber nur noch durch eine kurze Zeit möglich. Aber es kann erwartet werden, daß ehestens die regelmäßigen Zufuhren der zugesicherten Kohlenmenge erfolgen, da die Verladearbeiten bereits im Zuge sind. Die gutmütigen Wiener haben sich in die neuen Verkehrsmaßnahmen willig gefügt. Das darf niemanden zu dem Glauben verleiten, daß namentlich der frühere Betriebschluß um  $\frac{1}{2}$  9 Uhr nicht von einem großen Teil der arbeitenden Bevölkerung ungemein hart empfunden wird. Die Elektrizitätswerke und die Straßenbahndirektion müssen denn auch unbedingt darauf achten, daß bei günstiger Kohlenzufuhr der Verkehr in den Abendstunden eine weitere Ausdehnung erfährt. Das wird — alte Erfahrungen machen mißtrauisch — aber nur dann erfüllt werden, wenn die beiden Werke unter ständiger Ueberwachung bleiben. Es wird darum gut sein, wenn man den Obmännern der gemeinderätlichen Vereinigungen täglich mitteilt, wie sich am Tage vorher die Kohlenzufuhr gestaltet hat. Dann wird eine Verschlechterung des Verkehrs, etwa aus anderen Ursachen als aus dem Mangel an Kohlen, nicht zu einer Zeit fortbauern können, da der Kohlenmangel bereits behoben ist.

Die Direktion der städtischen Straßenbahnen hat schon die ersten Einschränkungen mit dem schlechten Zustand der Wagen und dem Mangel an geschulten Arbeitskräften begründet. Man hat Anlaß, anzunehmen, daß sie diese Gelegenheit benützen wird wollen, um die Verkehrseinschränkung am Abend zu einer dauernden zu gestalten. Das rasche Aufeinanderfolgen von Straßenbahnunfällen aber sagt uns, daß sich die Direktion mit dem Troste, es seien keine Arbeiter zu bekommen, nicht mehr länger abfinden darf. Sie muß sich Arbeiter verschaffen und muß schadhast gewordene Wagen, Bremsen und anderes wieder instand setzen. Freilich müßte sie sich entschließen, die gegenwärtig üblichen Löhne bedeutend zu erhöhen, und den Arbeitern die Bewegungsfreiheit verbürgen, die ihnen der berühmte Spängler-Erlaß von Neumayers seligen Zeiten abgesprochen hat. Die alten Sünden, die von der selbstherrlichen Direktion der Straßenbahnen an den Arbeitern begangen wurden, sie rächen sich jetzt. Der verlumpte Wagenpark kann nicht ausgebessert werden, denn die wenigen Arbeitskräfte, die noch auf dem Arbeitsmarkt zu haben sind, haben es nicht nötig, ihre Arbeitskraft auf der Plantage Spängler zu verkaufen. Die Bevölkerung muß aber das nun durch einen elenden Straßenbahnverkehr büßen. Ihn zu beschönigen darf nicht etwa der Kohlenmangel mitherangezogen werden, wenn er bereits behoben sein sollte. Darüber zu wachen ist Pflicht der Obmänner der gemeinderätlichen Vereinigungen, wenigstens die Obmänner der Opposition haben diese Pflicht. Um sie erfüllen zu können, müssen sie über den jeweiligen Stand der Kohlenzufuhr unterrichtet sein.

Wir erneuern auch nochmals unseren Wunsch, daß die Direktion der Stadtbahn den Abendverkehr auf ihren Linien ausdehnen möge. Es ist nicht einzusehen, warum dieses Unternehmen nicht Wien zu Hilfe kommen soll, wenn die Stadt, für deren Bedürfnisse die Stadtbahn gebaut ist, in Not ist. Wenn die Stadtbahndirektion nicht selbst dies verfügt, dann möge sich der Herr Eisenbahnminister um die Sache kümmern und dafür sorgen, daß nicht täglich Zehntausende von Wienern gezwungen werden, nach  $\frac{1}{2}$  9 Uhr abends stundenlange Märsche durch schneeversaute Straßen zu machen.