L70000
9
1918-1919
1/IX - 30/IX.
Verkehrswesen
C
Lokalverkehr
5

Österr. Volkszeitung
1/IX. 1918

5

* **Der Umsteiggeher.** Oder soll es richtiger heißen: Der Gehumsteiger. Doch sei dem, wie immer, wir setzen wahrlich keinen sonderlichen Stolz darein, den deutschen Sprachschatz um einen Ausdruck bereichert zu haben. Aber sachlich genommen, erfreuen wir uns in unserer im wahrsten Sinne des Wortes teuren Wienerstadt der Existenz eines neuen Bewohnertypus, eben des „Umsteiggehers" oder „Gehumsteigers" An einem Beispiele soll dies erläutert werden. Bekanntlich gibt es dermalen eine Neuordnung auf der elektrischen Straßenbahn, die mit ihrem 30 Heller-Tarif tief in den Säckel greift. Dafür wurden, wahrscheinlich als Ersatz — da wir nun einmal in dieser beneidenswerten Welt der Extreme leben — gewisse Stadtteile des Straßenbahnnetzes beraubt. Wenn man beispielsweise von der Ausstellungsstraße gegen die mittlere Taborstraße fahren will, so steigt man am Praterstern aus, durchwandert die Kaiser Josefstraße, macht hier Halt und besteigt wieder einen Taborstraßenwagen. Diese Fußtour kostet nichts, höchstens bei dem trostlosen, erbarmungslos niederrieselnden Schnürlregen, wie er letzten Freitag herrschte, ein Paar — Schuhsohlen. Nebenbei bemerkt, hat die Auflassung der letzten Straßenbahnstrecken zahlreiche Widrigkeiten im Gefolge. Es ist nämlich unrichtig, daß da draußen nur Kriegsgewinner und Millionäre hausen, man braucht nur in Gerstlhof, Dornbach, Währing oder Hietzing auf Beobachtungsposten zu stehen, um es wahrzunehmen, wie viel arme, bedrückte Leute, schwerbeladen oder müde vom langen Tagewerk, an den jetzigen Haltestellen aussteigen, um dann ein beträchtliches Stück Weges zu Fuß heimwärts zu gehen. Ein wenig erfreuliches Bild, das noch unerfreulicher wird, wenn man an die Zeit denkt, wenn die zahlreichen, im zartesten Alter stehenden Kinder in Schnee und Eis den Schulweg antreten werden. Nebst dem Schuhwerk und den Kleidern ist auch die Gesundheit den größten Gefahren ausgesetzt.

Die Zeit
3./IX. 1918

Wiener Verkehrsfragen.

Ausgestaltung der Wien—Preßburger Elektrischen zu einer Schnellbahn.

Die seit Jahrzehnten vergebens angestrebte Verbindung Wiens mit dem Hinterland der Großstadt, den fruchtbaren niederösterreichischen, mährischen und ungarischen Gebieten, wird nun endlich zur Tatsache werden. Wien soll durch ein Netz neuer Bahnen einer besseren Verbindung und einer leichteren Lebensmittelzufuhr teilhaftig werden. Das Eisenbahnreferat des niederösterreichischen Landesausschusses hat ein Programm neuer Bahnbauten ausgearbeitet, das außer der angekündigten neuen Linie Zoslowitz—Stammersdorf noch mehrere neue und wichtige Linien sowie den Ausbau bereits bestehender Linien vorsieht.

Eine der ersten Bahnbauten, die Linie Zoslowitz—Stammersdorf, wird, wie jetzt feststeht, als zweigleisige Bahn gebaut, die das mährische Approvisionierungsgebiet Wien dienstbar machen wird. Sie wird unter anderem an großen Schweinemästereien vorüberführen. Von Stammersdorf wird eine Anschlußlinie nach Wien gebaut. In diese wird auch das Marchfeldbahnnetz münden. An der Anschlußlinie, die mittelst einer eigenen Brücke die Donau überqueren wird, werden drei Märkte errichtet werden, einer in Floridsdorf (Station), ein zweiter bei der Brücke nächst Jedlesee und der dritte nächst der Kopfstation Augartenbrücke; letzterer wird ein Obstmarkt sein.

Weiter wird der Ausbau der Bahn Wien—Preßburg, die das Approvisionierungsgebiet im Südosten und Ungarn erschließt, zu einer Schnellbahn erfolgen. Endlich ist der Ausbau der Mariazellerbahn nach Wien und in Verbindung mit ihr die Erbauung der Wienerwaldbahn vorgesehen. Die Trasse der letzteren ist noch nicht festgelegt, jedenfalls wird sie über Sieghartskirchen führen. Außer den Zwecken einer leichteren Approvisionierung sollen beide Bahnen auch der Besiedelung der westlichen Gebiete Niederösterreichs dienen.

Neues Wiener Tagblatt
4./IX. 1918

(Der erweiterte Wiener Stadtbahnverkehr.) Ueber den Stadtbahnverkehr in den ersten acht Tagen seit Einführung des ganztägigen Betriebes, das ist seit 19. August d. J., liegen folgende Mitteilungen vor: Die Anzahl der verkauften Fahrkarten bei den vormittags, nachmittags und abends eingeschobenen Zügen in beiden Fahrtrichtungen betrug im Durchschnitt täglich 16,000; hievon entfallen auf die Strecke Hütteldorf-Hacking - Meidling-Hauptstraße 5600, Meidling-Hauptstraße - Hauptzollamt 3400, Hauptzollamt-Brigittabrücke 3100, Brigittabrücke-Meidling-Hauptstraße 2700 und Brigittabrücke-Heiligenstadt 12 Reisende. Die stärksten Abfertigungsziffern weisen auf: Hütteldorf-Hacking mit 1900, Hietzing mit 1400, Ferdinandsbrücke mit 1200, Ober-St. Veit mit 900, Heiligenstadt mit 900 und Karlsplatz mit 800 Personen. Anlangend die Besetzung der Züge in den eingeschobenen Verkehrsgruppen steht die untere Wientallinie mit einer Zahl von 350 bis 350 Reisenden an erster Stelle; hierauf folgen die Donaukanallinie mit etwa 120 bis 250, die Gürtellinie mit etwa 100 bis 200 und die obere Wientallinie mit 60 bis 180 Reisenden; die stärkste Besetzung überhaupt ist, wie zu erwarten war, bei den ab ½10 Uhr abends verkehrenden Zügen, namentlich auf der unteren Wientallinie (bis 380 Personen in einem Zuge) und auf der Donaukanallinie festzustellen. Wenn diese Benützungsziffern auch keineswegs an jene der bisher verkehrenden Stadtbahnzüge heranreichen, so ist doch zu ersehen, daß durch die Stadtbahn der Straßenbahnverkehr wesentlich entlastet wird.

Fremdenblatt
7./IX. 1918

* (**Erhöhung der Lastfuhrwerkspreise in Wien.**) Die Genossenschaft der Großfuhrwerksbesitzer in Wien teilt uns mit: Die fortschreitende Erhöhung der Regien und die kolossalen Schäden, welche den Fuhrwerksbesitzern dadurch erwachsen, daß ihnen sehr häufig Pferde an einer der zahlreichen Kriegskrankheiten eingehen — dabei kostet das Paar schwerer Lastpferde heute 26—30.000 Kronen — schließlich die verminderte Leistungsfähigkeit der Pferde machten es unbedingt notwendig, die Lastfuhrwerkspreise in Wien, die bedeutend niedriger sind als in den Provinzstädten und in Ungarn, pro Tag auf mindestens 150 Kronen für einen zweispännigen und 100 Kronen für einen einspännigen Lastfuhrwerkszug zu erhöhen, für einen halben Tag auf 80 Kronen, beziehungsweise 60 Kronen (mit Ausnahme von Spezialtransporten und Kohlen- und Kokstransporten von den Bahnhöfen). Sollten die Fütterungsverhältnisse, die gegenwärtig wieder ganz außerordentlich schlecht sind, sich in absehbarer Zeit nicht bessern, dann steht Wien vor einer ausgesprochenen Transportkrise, die sich auch mit erhöhten Geldaufwendungen nicht würde beseitigen lassen. Das zur Abgabe gelangende Mischfutter ist derzeit so minderwertig, daß sehr viele Pferde schon jetzt, noch vor den Anstrengungen, die Herbst und Winter erfahrungsgemäß bringen, ganz entkräftet in den Stallungen stehen gelassen werden müssen.

Neues Wiener Tagblatt
7/IX. 1918

(Die Straßenbahnverkehrsverhältnisse in Budapest.) Mit Rücksicht auf die von verschiedenen Seiten — auch im Gemeinderate — angeregte versuchsweise Einführung einer neuen Ordnung des Ein- und Aussteigens auf den Wagen der Straßenbahn in der Weise, daß hinten nur eingestiegen, vorn nur ausgestiegen werden darf, ist es von Interesse, darauf hinzuweisen, daß sich ein solcher Versuch in Budapest nicht bewährt hat; diese Anordnung, welche dort am 15. August eingeführt wurde, ist schon nach 14 Tagen wieder aufgelassen worden, weil es bei der herrschenden Ueberfüllung ganz unmöglich war, die Fahrgäste, die nur kurze Strecken fahren wollen, zu zwingen, den ganz mit Fahrgästen angefüllten Wagen behufs Aussteigens bis zur vorderen Plattform zu durchschreiten. Der Versuch hat zu den allerschwersten Unzukömmlichkeiten geführt. Wenn die Wagen aber nicht überfüllt sind, wie es im Frieden der Fall war, dann ist diese Einrichtung zwar eher durchführbar, aber nicht mehr nötig. Anläßlich der über diese Angelegenheit im ungarischen Handelsministerium geführten Verhandlungen wurde von allen Seiten die Auflassung zahlreicher bestehender Haltestellen angeregt und zur raschesten Durchführung empfohlen; dies soll zu dem Zwecke geschehen, durch Verlängerung der Haltestellenabstände die bequemen Fahrgäste, welche die Straßenbahn nur zu kurzen Fahrten benützen, von dieser ihrer Gewohnheit abzubringen, durch die die übrigen Fahrgäste, die zu weiteren Fahrten auf die Straßenbahn angewiesen sind, in empfindlichster Weise geschädigt werden.

Die Zeit Abendbl
7/IX. 1918

Eine Wiener Transportkrise.

Erhöhung der Lastfuhrwerkspreise in Wien.

Kein Tag mehr, der nicht irgendeine Hiobspost wirtschaftlicher Natur brächte. Heute wieder melden sich die Schwerfuhrwerker und überraschen durch zwei unangenehme Nachrichten: die ohnehin schon unerschwinglichen Preise für Lastfuhren sollen weiter erhöht werden, so daß von nun ab eine zweispännige Lastfuhre pro Tag auf mindestens 150 Kronen sich stellen wird; außerdem aber künden auch die Fuhrwerksunternehmer für den Winter eine regelrechte Transportkrise an. Sie begründen diese Prophezeiung mit der allerdings durchaus glaubwürdigen Behauptung, das jetzt zur Ausgabe gelangende Pferdemischfutter sei so minderwertig, daß die Tiere infolge Entkräftung vielfach untätig im Stall gelassen werden müssen.

Die uns von der Genossenschaft der Großfuhrwerksbesitzer hierüber zugehende Mitteilung lautet:

„Die fortschreitende Erhöhung der Regien und die großen Schäden, die den Fuhrwerksbesitzern dadurch erwachsen, daß ihnen sehr häufig Pferde an einer der zahlreichen Kriegskrankheiten eingehen, das Paar schwerer Lastpferde kostet heute 26.000 bis 30.000 Kronen, schließlich die verminderte Leistungsfähigkeit der Pferde, die es mit sich bringt, daß kaum 25 bis 30 Zentner geladen werden können, machten es unbedingt notwendig, die Lastfuhrwerkspreise in Wien, die bedeutend niedriger sind als in den Provinzstädten und in Ungarn, pro Tag auf mindestens 150 Kronen für einen zweispännigen und 100 Kronen für einen einspännigen Lastfuhrwerkzug zu erhöhen, für einen halben Tag auf 80 Kronen, beziehungsweise auf 60 Kronen, mit Ausnahme von Spezialtransporten und Kohlen- und Koks-transporten von den Bahnhöfen.

Sollten die Fütterungsverhältnisse, die gegenwärtig wieder ganz außerordentlich schlecht sind, sich in absehbarer Zeit nicht bessern, dann steht Wien vor einer schweren Transportkrise, die sich auch mit erhöhten Geldaufwendungen nicht würde beseitigen lassen. Das zur Abgabe gelangende Mischfutter ist derzeit so minderwertig, daß sehr viele Pferde schon jetzt, noch vor den Anstrengungen, die Herbst und Winter erfahrungsgemäß bringen, ganz entkräftet in den Stallungen stehen gelassen werden müssen."

Der Neue Abend
7./IX. 1918

8

Straßenbahnleiden.

Die Qual der Wiener Parias an den Grenzen des Stadtgebietes ist schlimmer als man bei der Ankündigung der neuesten Regierungsmaßregel des Herrn Spängler gedacht hatte. Namentlich bei der knapp bemessenen Mittagszeit der arbeitenden Menschen, die das mit Hammer oder Feder erarbeitete spärliche Mittagsbrot zu Hause verzehren. Man ist jetzt geschwind damit fertig, und doch reicht die durch das lange Zufußgehen verkürzte Zeit oft kaum hin. Sehr zweckmäßig und dringend zu beachten ist deshalb die folgende Anregung aus Leserkreisen: Die Wiederherstellung der Triebwagen muß Fortschritte machen, die eine allmähliche Verstärkung des Verkehrs ermöglichen. Es wäre nur ebenso entgegenkommend wie gerecht, wenn die gebrauchsfähig werdenden Wagen zunächst dazu benützt würden, den Verkehr auf den eingestellten Streckenteilen wenigstens während der Zeit von 3/4 12 s bis nach 2 Uhr wieder aufzunehmen, und zwar stufenweise, bei den Arbeitsbezirken anfangend. Die Direktion würde dadurch zeigen, daß es ihr ernstlich darum zu tun ist, den Wienern die Leiden des jetzigen Zustandes möglichst rasch und nach sozialen Grundsätzen zu erleichtern.

*

Ein anderer, gleichfalls der Beachtung werte Vorschlag geht dahin, den Stadtbahnverkehr auf der Strecke Praterstern—Hauptzollamt wieder aufzunehmen, was mit einem einzigen Zuge bewerkstelligt werden könnte. Hiedurch würde die 2er Linie der Straßenbahn entlastet und der Verkehr zur Großmarkthalle und zum Ring wesentlich erleichtert werden.

Neue Freie Presse Abendbl. 9 a 13
13./IX. 1918

Die Verkehrseinschränkungen auf der Straßenbahn.

Keine Milderung in Aussicht.

Wien, 13. September.

Heute hat sich der Stadtrat zu einer Sitzung versammelt, in welcher der Direktor der städtischen Straßenbahnen, Spängler, einen Bericht über die Verkehrseinschränkungen auf den städtischen Straßenbahnen vorgelegt hat. Aus dem Bericht geht hervor, daß die städtischen Straßenbahnen noch nicht über eine genügende Anzahl von Arbeitern verfügen und daß auch noch nicht genügend Material zur Vornahme von Reparaturen zur Verfügung steht. Dazu gesellt sich der Uebelstand, daß das Personal in den Reparaturwerkstätten erklärt, wegen der mangelhaften Ernährungsverhältnisse keine Ueberstunden leisten zu können. Das ist der Grund, weshalb die Arbeiten in den Reparaturwerkstätten nicht vorwärts gehen. Der Direktor der städtischen Straßenbahnen gelangte zu dem Schlusse, daß mit Rücksicht auf die gemachten Wahrnehmungen in nächster Zeit selbst an eine teilweise Milderung der Verkehrsbeschränkungen noch nicht gedacht werden kann. An diesen Bericht des Direktors der städtischen Straßenbahnen knüpfte sich eine längere Debatte.

Die Zeit
14./IX. 1918

Die Verkehrskalamität.

Direktor Spängler über die Not der Straßenbahn.

Seit kurzem sind Gerüchte verbreitet, daß demnächst wieder der volle Betrieb auf dem ganzen Wiener Straßenbahnnetz aufgenommen werden wird, da sich die auf die Initiative des Kaisers freigegebenen Arbeitskräfte in den Reparaturwerkstätten schon deutlich fühlbar gemacht hätten. Ein Mitarbeiter der „Zeit" hat sich nun an den Direktor der Wiener Straßenbahn Ingenieur Ludwig Spängler gewendet, um festzustellen, was an diesen Gerüchten den Tatsachen entspricht.

Nun, nach den freimütigen und offenen Aeußerungen Direktor Spänglers ist leider nur festzustellen, daß in absehbarer Zeit auf eine Behebung der bestehenden Beschränkungen nicht zu rechnen und die ganze Lage alles andere als rosig ist.

Als unser Mitarbeiter auch von den umlaufenden Gerüchten erzählte, winkte Direktor Spängler sofort ab.

„Nein, leider verhält sich das nicht so. Es kann gar keine Rede davon sein, daß jetzt oder bald der Verkehr wieder ganz aufgenommen wird."

Auch auf eine annähernde Terminisierung ließ sich Direktor Spängler nicht ein, sondern er betonte immer wieder, daß eine Besserung der Verhältnisse vorläufig nicht eintreten könne, weder im Oktober noch im November oder zur Weihnachtszeit. „Sicher," sagte er, „der Kaiser hat uns die Enthebung unserer Werkstättenarbeiter bewilligt. Bevor das aber durchgeführt ist, vergehen Monate. Zuerst müssen die Listen der von uns gewünschten Leute ausgeschrieben, dann ihr Standort festgestellt werden, die Einreichungen müssen gemacht werden und das alles braucht seine Zeit. Außerdem ist uns mit den Leuten allein gar nicht gedient, sondern wir brauchen auch das Reparaturmaterial, das oft nur unter unsagbaren Schwierigkeiten zu beschaffen ist. Wie die Sache heute liegt, muß ich froh sein, wenn es uns gelingt, den beschränkten Verkehr ohne Störungen aufrechtzuerhalten. Natürlich, wir hätten vielleicht noch einige Zeit hindurch fortwursteln können, um dann später, im Winter, wenn die Situation am prekärsten ist, vor dem vollständigen Zusammenbruch des Verkehrs zu stehen. So aber arbeite ich darauf hin, daß eben wenigstens im späten Winter wieder die normalen Verhältnisse hergestellt sind."

Direktor Spängler betonte, daß bei den Verkehrsbeschränkungen fiskalische Gesichtspunkte nicht die geringste Rolle spielen. Im Gegenteil, der finanzielle Ausfall, den die Straßenbahn durch die Verkürzung der Linien, den Wegfall der fünften Zone und besonders durch den frühen Betriebsschluß erleidet, ist ganz außerordentlich groß und geht in die Zehntausende von Kronen pro Tag.

Unser Mitarbeiter wies nun darauf hin, daß das Publikum ganz besonders durch die Kürzung der Linien verstimmt sei und niemand recht einsehen wolle, daß die Kürzung um eine oder zwei Haltestellen, die für das Publikum eine geringere Schädigung bedeute, bei der Motorfrage ein ausschlaggebendes Moment bilde.

Direktor Spängler erwiderte darauf ungefähr folgendes:

„Die Sache ist ja ganz einfach: Für mich handelt es sich darum, das der volle Betrieb eine Kilometerleistung von sagen wir 300 Kilometer bedeutet, der gekürzte aber von nur 200. Jeder Fachmann muß begreifen, welche Entlastung das für die Motore bedeutet. Uebrigens ist die Erregung des Publikums über die acht oder höchstens zehn Minuten, die es jetzt zur und von der Wohnung zu gehen hat, nicht ganz gerechtfertigt. Die Wiener müssen ja mit ihren Rucksäcken und Koffern, mit denen sie hamstern gegangen sind, auch zur Bahn gehen und da oft gleich zwei oder drei Stunden. Da kann es auf die zehn Minuten doch nicht ankommen. Natürlich, ich sehe es ja ein, daß die Leute bei dem schlechten Schuhzeug nicht gern gehen; aber es ist eben nicht anders zu machen. Ich hatte nur die Wahl, entweder ganz Wien, soweit es innerhalb der Peripherie wohnt, durch lange Fahrtintervalle zu schädigen oder den Verkehr dicht zu belassen und dafür dem geringeren Teil der Bevölkerung weh zu tun."

Auf die Bemerkung, daß sich die Passagiere vielfach über scheinbare Unsinnigkeiten der neuen Verordnung aufhalten, zum Beispiel darüber, daß fast regelmäßig zwei komplete Züge der 41er Linie, von denen der eine nach Pötzleinsdorf, der andere nur nach Gersthof führt, unmittelbar hintereinander herfahren, der vordere überfüllt, der andere leer ist, meinte Direktor Spängler: „Das sind Dinge, die sich, da die Abfahrtszeiten nicht genau eingehalten werden können, nicht vermeiden lassen. Schon in früheren Jahren, als ich noch keinen eigenen Wagen hatte und selbst viel mit der Elektrischen fuhr, hörte ich oft solche und ähnliche Kritiken, ohne Abhilfe schaffen zu können."

Die Frage, ob an den Verkehrsbeschränkungen nicht etwa auch das durch Kohlenmangel hervorgerufene Bestreben, Strom zu sparen, Schuld trage, beantwortete Direktor Spängler verneinend: „Mit den Kohlen sieht es speziell für die städtischen Elektrizitätswerke nicht gar so schlimm aus wie anderwärts, da wir bei der Kohlenbeschaffung durch die städtischen Gruben in Zillingdorf eine wesentliche Unterstützung erfahren. Mit der Kohlennot hat unsere jetzige Verkehrsnot nichts zu tun."

Unser Berichterstatter wies schließlich darauf hin, daß die Bewohner der nordwestlichen Vororte Nußdorf, Döbling, Grinzing, Sievering, Gersthof, Dornbach, Ottakring usw. ganz besonders schwer geschädigt sind, weil die Stadtbahndirektion es in diesem Jahr entweder übersehen oder absichtlich unterlassen habe, an die letzten Stadtbahnzüge einen Zug der Vorortelinie von Heiligenstadt nach Hütteldorf anzuschließen. Direktor Spängler gab ohneweiters zu, daß diese Beschwerde durchaus begründet sei, und erklärte, daß der Magistrat ohnedies in dieser Beziehung Unterhandlungen eingeleitet habe.

Aus der Unterredung war der Eindruck zu gewinnen, daß die Direktion unserer Straßenbahn alles aufbietet, um so bald als möglich in Wien den Verkehr wieder auf eine einer Großstadt würdige Stufe zu bringen, daß wir aber trotzdem alle Hoffnungen auf eine baldige Besserung der Wiener Verhältnisse eben doch begraben müssen.

Vossische Zeitung 14./IX. 1918

Hamburger Verkehr.

Die Verkehrsverhältnisse in Berlin haben sich im Laufe des Krieges fortgesetzt verschlechtert; daß die gleiche Entwicklung auch im Reiche stattgefunden hat, und welche Gegenmaßnahmen von den Gemeinden in die Wege geleitet worden sind, werden einige Aufsätze unseres my-Schriftleiters erörtern, der über die Verkehrslage in mehreren deutschen Großstädten auf Grund von an Ort und Stelle gemachten Beobachtungen und Erkundigungen berichten wird. Wir geben heute seine Ausführungen aus der Millionenstadt an der Elbemündung wieder.

* **Hamburg**, im September.

Von unserem Sonderberichterstatter.

Berlin ist nicht allein in der bevorzugten Lage, neben dem Nahrungsmangel in der Verkehrsnot einen unerschöpflichen Gesprächsstoff zu besitzen: man braucht nur ein, zwei Tage in eine andere Großstadt zu kommen, um zu sehen daß Ueberfüllung, Zusammenstöße und Verspätungen auch anderwärts empfunden und beklagt werden. Ueberall haben nämlich der zunehmende Mannschaftsmangel und die Abnutzung der Betriebsmittel, die während des Krieges nicht ergänzt werden können, die gleichen unerfreulichen Wirkungen gehabt, namentlich im Straßenbahnverkehr. Das tritt besonders stark in Hamburg hervor, das in mürrischen schwarzgrauen Kästen der größten Gesellschaft, — der Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft, ein besonders wenig neuzeitliches Wagenmaterial besitzt.

Ueberhaupt steht der Hamburger Verkehr im Zeichen der größten Gegensätze. Den alten, ausgedienten Straßenbahnen, gegen die die Berliner einen in Ausstattung und Technik höchst fortgeschrittenen Eindruck machen, stehen geräumige und bequeme Hochbahnwagen gegenüber, mit denen sich die der Reichshauptstadt nicht messen können. Der Autobus ist in Hamburg ein unbekanntes Gefährt, aber in der elektrischen Stadt- und Vorortbahn mit Oberleitung hat es die modernste Anlage des ganzen preußischen Staatsbahnnetzes, auf der für die spätere Elektrifizierung desselben wertvolle Erfahrungen gewonnen wurden. Hübsche, weiße Dampfschiffchen furchen mit ihrem spitzen Kiel flink die Alsterwellen, aber die Hafendampfer sind unglaublich verstaubt und berußt. Für Raucher sind in jedem Straßenbahnwagen Sitzplätze, bei der einen Gesellschaft im Anhänger, bei der anderen in der hinteren Hälfte des Triebwagens — die Hochbahn ist ihnen verschlossen. Will man auf eine Vorderplattform steigen, auf der schon fünf Personen stehen, so ist sie „besetzt", obgleich bequem 10 Platz hätten — macht man dagegen Anstalten, einen fahrenden Wagen zu erreichen, so bremst der Führer, oder hält sogar, wenn man mit Gepäck beladen ist. Und schließlich der Tarif: die Hochbahn ist billiger, die Straßenbahn viel teurer als in Berlin. Und während man auf jeden Fahrschein weitgehend umsteigen kann, gelten die sehr teuren Monatskarten der Straßenbahn nicht für ganze Linien, sondern nur für gewisse Fahrstrecken. Mit der absonderlichen Einrichtung, daß die Dauerkarten in den verschiedenen Jahreszeiten wechselnde Preise von erheblichen Unterschieden hatten, ist durch den am 1. Juli eingeführten neuen Tarif aufgeräumt worden.

Dieser neue Tarif ist wie in Berlin gleichzeitig mit der Verkehrsteuer wirksam geworden. Die Straßenbahnfahrpreise betragen 15 bis 25 Pf., ebenso die der Hochbahn für die dritte Klasse. Die Stadtbahn ist wie die Berliner in 3 Zonen geteilt, die Sätze sind ähnlich. Eigenartig sind die Fahrscheintaschen der Straßenbahnschaffner: bei der ersten Gesellschaft sind es Lederkästen, in denen die Fahrscheinblocks jeder Sorte durch Zwischenräume getrennt liegen, bei der anderen wieder Messingtrommeln, aus denen die Scheine von einer Rolle abgetrennt werden. Die Hochbahnkarten sind noch „Friedensware", nicht die kleinen Stückchen wie in Berlin.

Die erst 1911 eröffnete **Hochbahn** besteht aus einer Ringlinie, die die meisten Stadtgegenden berührt, und Abzweigungen von Eppendorf nach Ohlsdorf, von Schlump nach Eimsbüttel, und schließlich einer nach Rothenburgsort, die erst im Kriege, nämlich 1915 eröffnet worden ist. Sie ist 28 Kilometer lang. Der Verkehr ist von 36 478 190 Personen (1914) auf 55 659 941 im letzten Jahre (1917) gestiegen. Der Betrieb wird überwiegend von Frauen besorgt, da über 80 v. H. der männlichen Beamtenschaft eingezogen sind. Trotz der Zunahme des Verkehrs waren Einschränkungen zwecks Kohlenersparnis (Ausfall von Zügen, Verringerung der Fahrgeschwindigkeit, keine Heizung) unvermeidlich; die Beleuchtung der Wagen, die sämtlich Längs- und Quersitze und einen sehr breiten Mittelgang haben, ist aber immer noch bedeutend besser als in Berlin.

Im Gegensatz zur Hochbahn, die dem Staat Hamburg gemeinsam mit dem Siemens-Konzern und der A. E. G. gehört, hat die 1880 gegründete **Straßen-Eisenbahn-Ges.** (194,5 km) einen nichts weniger als zeitgemäßen Betrieb; Wagenanschaffungen scheint sie seit vielen Jahren kaum vorgenommen haben. Der Verkehrsstieg von 142 001 224 (1914) auf 173 795 081 (1917) blieb damit aber immer noch unter der Zahl des letzten Friedensjahres, 206 248 271 (1913); die Fahrten von Dauerkartenbesitzern sind in diesen Ziffern nicht berücksichtigt. Infolge Abgangs von Wagen sind einzelne Linien eingegangen, andere eingeschränkt worden; die Gesellschaft betreibt heute 26 Linien im 10 bis 20 Minutenverkehr, nur Linie 2, die von Schneise über Lokstedt und Hohe Luft nach Wandsbek verkehrt, hat im Stadtinnern eine Wagenfolge von 5 Minuten. Wie in Berlin nahmen mit der Vermehrung des weiblichen Personals, das heute den Betrieb fast allein besorgt, die Unfälle stark zu.

Die **Hamburg-Altonaer-Zentralbahn - A.-G.** (15,1 Kilometer) unterhält auf ihren bequemen, hellgestrichenen Wagen, deren Umrisse immer an die Tempelbauten Ostasiens erinnern nur eine Linie von Ottensee durch Altona und Hamburg bis Borgfelde; trotzdem und trotz ihres Einheitsfahrpreises, der jetzt von 10 au 15 Pf. heraufgesetzt wurde, machte sie sehr gute Erträge. Vom 1. Juli 1916 bis 1917 beförderte sie 18 052 789 Personen.

Die **Stadt- und Vorortbahn** (26,7 Kilometer) durchquert den Süden der Stadt und erstreckt ihre Ausläufer im Norden nach Ohlsdorf, im Osten nach Ahrensberg und Büchen, im Süden nach Harburg, im Westen nach Blankenese und Elmshorn. Sie hat, wie alle Hamburger Verkehrsmittel, in den Hauptverkehrszeiten unter starker Ueberfüllung zu leiden; zuletzt beförderte sie 85 Millionen Fahrgäste.

Zwischen der Linienführung der Stadt und Hochbahn besteht schon heute ein gewisser Zusammenhang; diesen auf die anderen Verkehrsmittel auszudehnen und zu verbreitern und unter Einordnung jeder Einzelart und Ausnutzung ihrer besonderen Vorzüge zu einem einheitlichen Ganzen zu vereinigen, ist das Ziel des gewaltigen Planes des **Zusammenschlusses der Hamburger Verkehrsmittel**, der von den staatlichen und städtischen Körperschaften bereits ziemlich weit gefördert ist. Ueber die wirtschaftliche Seite dieses weitzielenden Unternehmens hat der Hamburger Berichterstatter der „Vossischen Zeitung" schon ausführlich berichtet; es handelt sich hier um einen der großzügigsten Versuche auf dem Gebiete gemischt-wirtschaftlicher Arbeit, die je gemacht worden sind. Wie gemeldet, soll die Hochbahn beide Straßenbahn-Gesellschaften, die Alster- und die Hafen-Dampfschiffahrt in sich aufnehmen, und alle diese Verkehrsmittel unter gemeinsamer Leitung ausbauen und fortentwickeln. Um sich vom Umfang dieses Planes ein Bild zu machen, muß man es an einen Vergleich mit Berlin messen: es bedeutet so viel, als ob die Gesellschaften der „Großen Berliner" mit der Städtischen Straßenbahn, der Siemens- und Ostbahnen, der Hoch-, Nordsüd- und A. E. G.-Bahn, den Omnibussen und den Stern-Dampfern zu einer Einheit zusammengeschlossen und nach einem großzügigen Gedanken der Bewältigung der Berliner Verkehrsnöte nutzbar gemacht würden; was damit erreicht wäre, selbst wenn die Stadtbahn und die Teltower Kreis-, Potsdamer, Spandauer, Köpenicker, Heiligensee, Woltersdorfer und Kalkberger Straßenbahnen für sich blieben, liegt auf der Hand: die Möglichkeit einer Verkehrsstrategie, die jedes Verkehrsmittel nach Maßgabe der ihm eigenen Leistungsfähigkeit in den Gesamtplan einsetzt und dem Liniennetz eine organische Entwicklung sichert, die durch das Durch- und Nebeneinander der Absichten und Zwecke und die etwas kärgliche Einflußmöglichkeit des Zweckverbandes bisher nicht erreichbar war.

In Hamburg hat man — wie unser Hamburger Mitarbeiter dargetan hat — in der gemischt-wirtschaftlichen Form eine Organisation gefunden, die unter Erhaltung des kaufmännischen Unternehmungsgeistes einen entscheidenden Einfluß von Staat und Stadt Hamburg und damit des Verkehrsbedürfnisses sicherstellt; in der Hamburger Hochbahn selbst wie im Hamburger Elektrizitätswerk hat sie sich bereits bewähren können. Die erweiterte Gesellschaft soll es sich angelegen sein lassen, wie es in dem Vertragsentwurf heißt, den Verkehr so zu entwickeln, daß die Oeffentlichkeit aus dem Zusammenwirken der verschiedenen Unternehmungen den Nutzen zieht, der sich aus der einheitlichen Leitung sämtlicher dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebsmittel erwarten läßt.

Der Zusammenschluß der Verkehrsgesellschaften wird die Entlastung der Innenstadt von den Straßenbahnen, die für Hamburg mit seinen engen Straßen noch dringlicher ist als für Berlin, und ihre Ersetzung durch Schnellbahnen ermöglichen. Zu diesem Zweck sollen neue Stammlinien der Hochbahn angelegt werden, von denen eine von Rotenbaum duch das Stadtinnere nach Horn zunächst in Aussicht genommen ist. Ferner sollen nach Friedensschluß neue Straßenbahnlinien in den Außenbezirken, und zu diesen Zubringerlinien mit Kraftomnibussen angelegt werden, die damit ihren Einzug in Hamburg halten. Der Verkehr der Alsterboote soll elektrisch, der im Hafen nach einem größeren Plan ausgebaut werden. Alle künftigen technischen Errungenschaften will man, worauf in den Verträgen besonders Bedacht genommen ist, dem Verkehrsleben zugänglig machen. Schon heute gestatten neue automatische Signal- und Sicherheitseinrichtungen, den Hochbahnverkehr auf 1½ Minuten Abstand zu verdichten. Eine der erfreulichsten Wirkungen des Zusammenschlusses wird die Möglichkeit des Ueberganges von einem Verkehrsmittel auf ein anderes sein; die Ausgabe von Uebergangsfahrscheinen zwischen Hochbahn und Stadtbahn zum Preise von 25 Pf. für eine beliebige Fahrt soll schon in näherer Zeit erfolgen.

Fremdenblatt Abendbl
17/X. 1918

a 17
12

Weitere Verbesserungen des Verkehrs der Wiener Stadtbahn.

Bei den letzten Verfügungen über die Verstärkung des Abendverkehrs der Wiener Stadtbahn ist bekanntlich für die Samstagnachmittage ab 4 Uhr eine aus betriebstechnischen Rücksichten einzuhaltende Betriebspause verfügt worden, die bis nächsten Sonntag um 2 Uhr nachmittags zu gelten hatte.

Wie nun verlautet, ist es jetzt ermöglicht worden, für die Samstagnachmittage und -Abende genau dieselbe Verstärkung des Verkehrs durchzuführen, wie sie an den übrigen Werktagen eingetreten ist. Demgemäß wird schon vom Samstag den 21. d. ab der Verkehr der Wiener Stadtbahn von 4 Uhr nachmittags an in derselben Weise abgewickelt werden, wie an den anderen Werktagen. Die Betriebspause wird sich also künftig nur mehr auf die Sonntagvormittage erstrecken.

Neue Freie Presse Abendbl. 13
18./IX. 1918

[Ein Vorschlag zur Milderung der Verkehrsnot.] Die Wiener Autobetriebsgesellschaft m. b. H. schreibt uns: „Im Herbst 1917 haben wir die maßgebenden Behörden bereits auf die Verkehrskalamitäten aufmerksam gemacht und, wie Ihnen seinerzeit bekanntgegeben wurde, Vorschläge unterbreitet, um sie wenigstens teilweise zu beheben. Wir haben am 3. September dem Wiener Magistrat den Antrag gestellt, an Stelle der aufgelassenen Straßenbahnlinien auf Kriegsdauer einen Autobusverkehr einzuführen, und gleichzeitig vorgeschlagen, durch die Stadt einige Autobuslinien, und zwar vom Schottentor, Stephansplatz bis zur Oper und dann vom Schottentor, Stephansplatz bis Wollzeile, eventuell Rotenturmstraße bis Oper, einzurichten. Hiedurch wäre im fünften Kriegsjahre ein Mangel behoben worden, der sich schon im Frieden besonders fühlbar gemacht hat. Die Gemeinde, der diese Anregung scheinbar sehr gut gefallen hat, beabsichtigt, nunmehr selbst solche Autobuslinien in eigener Regie einzurichten. Wir haben vorgeschlagen, kleine Autos für 7 bis 9 Personen, die in der Stadt keinerlei Lärm, Verkehrsstörungen und Erschütterungen verursacht hätten, durch die Stadt verkehren zu lassen, da große Wagen mit Rücksicht auf die engen Straßen nicht empfehlenswert sind. Ueberdies wünscht das Publikum keine längeren Betriesintervalle, und durch eine kleine Type wäre es möglich gewesen, alle zwei Minuten einen Wagen abgehen zu lassen, so zwar, daß z. B. eine Fahrt vom Schottentor bis Wollzeile zirka fünf Minuten in Anspruch genommen hätte. Mit Rücksicht darauf, daß es sich um öffentliche Interessen gehandelt hat, haben wir uns bereit erklärt, diesen Verkehr ohne jeden Nutzen einzurichten und die Gemeinde hätte ausschließlich die Verpflichtung übernehmen müssen, eventuelle kaum nennenswerte Verluste zu tragen. Der Fahrpreis wäre trotz der enormen Betriebskosten ein verhältnismäßig geringer gewesen, da von uns Streckenpreise von 50 H. bis 1 K. in Aussicht genommen waren. Dieser Verkehr wäre eine Neuerung gewesen, die gewiß im Frieden nicht nur in Oesterreich beibehalten, sondern auch im Auslande nachgeahmt worden wäre."

Österr. Volkszeitung
18/IX. 1918

Die Stadtbahn am Samstag.

Verkürzung der „Verkehrspause" ab 21. d. M.

Die Stadtbahn, die für die Dauer der Verkehrseinschränkungen auf der Straßenbahn im Wiener Verkehrsleben eine bedeutende Rolle spielt, hatte bis dahin bekanntlich den Nachteil, daß der Verkehr gerade in der Zeit des größten Bedarfes, nämlich von Samstag 4 Uhr bis Sonntag 4 Uhr, eingestellt wurde. Gegen die Verkehrspause gerade an diesen beiden Tagen wurde seinerzeit auch von dieser Stelle Verwahrung eingelegt und dem Wunsch Ausdruck gegeben, so bald es die Betriebsverhältnisse irgend gestatten, diese die Vorzüge des erweiterten Stadtbahnverkehrs arg beeinträchtigende Verfügung zurückzunehmen.

Dies soll bereits in dieser Woche zum Teil geschehen, und zwar in der Weise, daß die Betriebspause verkürzt wird und sich nunmehr auf den Sonntagvormittag erstreckt. Es ist, wie verlautet, jetzt ermöglicht worden, für die Samstagnachmittage und -abende genau dieselbe Verstärkung des Verkehrs durchzuführen, wie sie an den übrigen Werktagen eingetreten ist. Demgemäß wird schon vom Samstag den 21. d. ab der Verkehr der Wiener Stadtbahn von 4 Uhr nachmittags an in derselben Weise abgewickelt werden, wie an den anderen Werktagen. Die Betriebspause wird sich also künftig nur mehr auf die Sonntagvormittage erstrecken.

Dies ist um so erfreulicher, als mit einer baldigen Besserung im Straßenbahnverkehr vorläufig nicht gerechnet werden kann. In der gestrigen Stadtratssitzung teilte zwar der Direktor der städtischen Straßenbahnen Spängler mit, daß in der letzten Zeit eine gewisse Besserung im Zustand des Wagenparkes zu verzeichnen sei. Auf die in der anschließenden Wechselrede geäußerten Wünsche nach einer Aufhebung der Verkehrsbeschränkungen erwiderte der Direktor jedoch, daß er den Aufhebungsantrag erst dann dem Stadtrat überreichen könne, wenn die Gewähr gegeben sei, daß Wien im Winter vor einer Katastrophe bewahrt bleibt.

Die Zeit
19./IX. 1918

(Erweiterung des Wiener Stadtbahnverkehrs.) Amtlich wird verlautbart: Um dem vielfach geäußerten Wunsche nach Auflassung der Betriebspause auf der Wiener Stadtbahn wenigstens teilweise zu entsprechen, wird sich vom 21. d. an der Zugsverkehr auf der Wiener Stadtbahn an Samstagen am Nachmittag und am Abend in gleichem Umfang wie an den übrigen Werktagen abwickeln. Dagegen bleibt an Sonntagen auf der Gürtel-, Donaukanal- und Wiental-Linie die Betriebspause bis zu den von Hütteldorf-Hacking um 1 Uhr 25 Minuten und von Heiligenstadt um 1 Uhr 32 Minuten nachmittags abgehenden Zügen auch weiterhin bestehen.

Die Zeit
20./IX. 1918

(Nächtlicher Verkehr der Straßenbahn.) Gegen 9 Uhr abends beginnt sich auf dem Ring und den angrenzenden Straßenkreuzungen ein lebhafter großstädtischer Verkehr zu entwickeln. Die elektrischen Wagen fahren in rascher Folge hintereinander, das Publikum rennt, eilt und drängt; wer auswärts war, sei es in einem verspäteten Geschäft oder einem früh beendeten Vergnügen, sucht rasch noch eine Fahrgelegenheit zu erwischen, späht emsig nach dem ersehnten Buchstaben aus und konstatiert ängstlich, daß sich schon zahlreiche blaue Laternen unter die tröstlichen roten Lampen mengen. Nach und nach verebbt sich die Hochflut, die Stille des Abends senkt sich über die Stadt, nur hie und da gleitet noch eine verspätete Elektrische über die Schienen und bei einzelnen Stationen kann man noch ein Trüpplein ausdauernder Optimisten bemerken, die sich ihr Vertrauen auf die Direktion der Straßenbahn nicht ausreden lassen wollen. Die nächtlichen Gassen liegen leer, öde und einsam — doch sieh, was ist das? Dort fährt ja eine Elektrische, eine zweite folgt ihr, eine andere kommt ihr entgegen? Es scheint, man muß sich bloß ein wenig vom Zentrum entfernen, um zu merken, wie ungerecht die ewig raunzenden Wiener wieder einmal ihre Verwaltung verleumden. Hieß es nicht in allen Zeitungen, daß um halb 10 Uhr unerbittlich der Betriebsschluß eintrete, und doch? Daß der Bahnhofrundverkehr uneingeschränkt, ja eher vermehrt aufrecht erhalten wird, hat man nämlich bescheiden verschwiegen. Es hätten sich vielleicht sonst Vergnügungssüchtige gefunden, die extra auf die Südbahn hinausgegangen wären, um von dort auf einem Umweg zur Franz Josefsbahn zu gelangen. Sicherlich, es war wohler getan, das Publikum nicht erst auf diese Fahrgelegenheit aufmerksam zu machen, um so mehr, als diejenigen, die legitim am Bahnhof ankommen, ja einer detaillierten Verständigung nicht bedürfen. Die Elektrische, die sie befördert, steht da, und damit gut. Sie sollen froh sein, wenn sie einsteigen dürfen. Soweit wäre die Sache ja in Ordnung, nun will man aber mitunter auch zum Bahnhof gelangen, oder man hat sonst eine dringende Fahrt, die ungefähr an der Linie liegt, die der Rundverkehr berührt. Man müßte wenigstens nicht die ganze Strecke zu Fuß zurücklegen und könnte es sich so einteilen, daß man zu einer bestimmten Zeit den Wagen an der Station abpaßt. Diesen listigen Einfall hat die Direktion der Straßenbahn ohne Zweifel vorausgesehen, und da sie es nicht dulden kann, daß der Einzelne bevorzugt werde, so hat sie sich salomonisch entschlossen, einfach keinen Fahrplan des Nachtverkehrs herauszugeben, denn daß die Leute auf Geratewohl eine halbe Stunde und länger warten werden, ist doch kaum zu befürchten. Der geduldgewohnte Bürger blickt dem enteilenden roten Wagen, der ihm soeben vor der Nase davongefahren ist, wehmütig entsagend nach und während sein kurzsichtiger Menschenverstand über das „Warum" grübelt, macht er sich gehorsam auf die dünn gewordenen Sohlen und begibt sich zu Fuß nach Hause.

Fremdenblatt
21./IX. 1918

* (Einstellung des Lastautoverkehrs auf der Hohen Warte.) Der Verkehr von Lastautos über die Hohe Warte wirkt auf die in der Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik aufgestellten, zur Aufzeichnung der Bodenbewegung bestimmten Apparate derart störend ein, daß nicht nur die von ihnen gelieferten Aufzeichnungen minderwertig und für wissenschaftliche Zwecke unbrauchbar werden, sondern auch die empfindlichen, kostbaren Instrumente selbst infolge der Erschütterung Schaden leiden. Da der ungestörte Gang der Apparate im öffentlichen Interesse gelegen ist, sieht sich der Magistrat veranlaßt, im Einvernehmen mit der Polizeibehörde die Durchfahrt von Lastkraftwagen über die Hohe Warte von der Baravitzkagasse an bis zur Grinzingerstraße zu untersagen und anzuordnen, daß solche Wagen bei der Zu- und Abfahrt in dieser Straßenstrecke nur im Schritt fahren dürfen.

Neue Freie Presse
26./IX. 1918

[Der Ersatzverkehr.] Stadtrat Dr. Oskar He schreibt uns: „Löbliche Redaktion! In der letzten Gemeinderatsitzung brachte ich dem Herrn Bürgermeister durch eine Interpellation in Erinnerung, daß anläßlich der Einschränkung des Straßenbahnverkehres der Bevölkerung seitens der Gemeindeverwaltung ein Ersatzverkehr durch Stellwagen, durch eine Belebung des seit vielen Jahren in unverantwortlicher Weise vernachlässigten und verödeten Donaukanals und durch Heranziehung der Stadtbahn in Aussicht gestellt wurde. Ich wies darauf hin, daß von diesem Ersatzverkehr bisher nichts oder doch sehr wenig zu bemerken ist und bezüglich der Stadtbahn insbesondere die Vorortelinie, die nach Betriebsschluß der Straßenbahn für die entfernteren Bezirke als einziges Verkehrsmittel in Betracht käme, nicht entsprechend herangezogen wird. Der Bürgermeister antwortete, daß für den Stellwagenbetrieb die Pferde nicht zur Verfügung stehen, daß der Verkehr auf der Stadtbahn bereits zum Teile aufgenommen sei und daß bezüglich der Vorortelinie der Stadtrat über meinen Antrag eine Eingabe überreicht habe. Bezüglich des Donaukanals wies der Bürgermeister auf die erfolgte Wiederaufnahme des Dampferverkehrs nach der Freudenau hin. Da bekanntlich nach der Geschäftsordnung des Gemeinderates eine Debatte über Interpellationsbeantwortungen unzulässig ist, so möchte ich hier an diese Antwort einige Bemerkungen knüpfen. Nach diesen Aeußerungen des Herrn Bürgermeisters wird die Bevölkerung gut daran tun, die Hoffnungen auf den mit großer Zuversicht in Aussicht gestellten wirksamen „Ersatzverkehr" sehr herabzustimmen. Der Pferdemangel hätte dem Herrn Bürgermeister schon zu der Zeit bekannt sein müssen, als er einen Stellwagenverkehr in Aussicht stellte. Zur Herbeiführung des von mir verlangten Verkehres auf der Vorortelinie der Stadtbahn wird eine bloße Eingabe nicht genügen. In dieser eminent wichtigen und dringlichen Angelegenheit wäre wohl ein stärkerer Druck notwendig gewesen. Was aber den Verkehr auf dem Donaukanal betrifft, so war es mir und der Bevölkerung um die Wiederaufnahme des Dampferverkehres nach der Freudenau, für welchen bezeichnenderweise ein Tarif von 6 K. festgesetzt wurde, am allerwenigsten zu tun. Es ist und bleibt einmal eine Unterlassungssünde, an welcher die Gemeindeverwaltung gewiß in hohem Maße mitschuldig ist, daß für den Verkehr auf dem mit so großen Opfern hergestellten Donaukanal gar nichts geschehen ist. Wenn man auf Kongressen so schöne Reden für den Bau von Wasserstraßen hält, dann darf man der Vernachlässigung und Verödung des Donaukanals nicht ruhig zusehen."

Die Zeit
26./IX. 1918

(Neuerliche Erhöhung der Fiakerpreise?) Die Wiener Fiakergenossenschaft hat den kompetenten Behörden eine Eingabe überreicht, in der unter Hinweis auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, unter denen die Wiener Fiaker den großstädtischen Personenlohnfuhrwerksverkehr aufrechterhalten, gebeten wird, eine neue Taxe folgendermaßen festzusetzen: Für Pferdefiaker: die ersten zehn Minuten 3 Kronen, die nächsten zehn Minuten 2 Kronen und 100 Prozent Zuschlag; ferner von und zur Bahn 25 Kronen, von einer Bahn zur anderen 30 Kronen, jedoch von der Ost- zur Südbahn und von der Nordwest- zur Nordbahn 10 Kronen. Für Autotaxi könnte eine Erhöhung unterbleiben, wenn die Materialpreise nicht mehr erhöht und Pneumatiks freigegeben würden, ferner wenn Leder und Benzin zu den bisherigen Preisen und ausreichend weitergeliefert würden. Sollten jedoch diese Grundbedingungen nicht eingehalten werden können, so hätte eine Verfünffachung der Taxe Platz zu greifen. Zugleich wird in der Eingabe neuerlich um Wiedergestattung der Fiakerfahrten (mit Pferdebetrieb) zu den Rennen gebeten. Schließlich wird um Erlassung einer Verfügung gebeten, wonach während der Kriegszeit vorläufig der Taxameterapparat bei den Fiakern mit Pferdebetrieb außer Gebrauch gesetzt werden kann.

Reichspost Abendd
27./IX. 1918
0c
27
23

Die Plage der Lastenautos.

Die gestörte Erdbebenbeobachtung.

Wie die Korr. Wilhelm berichtet, wirkt der Verkehr der Lastenautos über die Hohe Warte im 19. Bezirke auf die in der k. k. Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik aufgestellten Apparate zur Aufzeichnung der Bodenbewegungen derart störend ein, daß nicht nur die von ihnen gelieferten Aufzeichnungen für wissenschaftliche Zwecke unbrauchbar werden, sondern auch die empfindlichen, kostbaren Instrumente selbst infolge der Erschütterungen Schaden leiden. Daher wurde die Durchfahrt durch die „Hohe Warte" zwischen der Baravitzkagasse und der Grinzingerstraße im 19. Bezirke für Lastenautos strengstens untersagt. Die Zu- und Abfahrt von Lastenautos ist in diesem Straßenteile nur im Schrittempo gestattet.

Diese Rücksichtnahme auf den wissenschaftlichen Betrieb und auf die kostbaren Instrumente ist sicherlich recht begrüßenswert. Leider vermißt die Bevölkerung auch nur die kleinste Rücksicht auf ihre Nerven. Es gibt Gassen in Wien, durch die die schwersten Lastautos derart sausen, daß die Häuser baufällig, die Bewohner aus dem Schlaf geweckt werden, die Gegenstände in den Zimmern zu wackeln beginnen, Vasen von Kredenzen stürzen, Uhren zu gehen aufhören und alle Bemühungen der Hausbesitzer um ein wenig Rücksichtnahme auf ihre Häuser und Parteien blieben vergeblich.

Neues Wiener Tagblatt
27./IX. 1918

* (Neuerliche Erhöhung der Fiakerpreise.) Die Wiener Fiakergenossenschaft hat der Statthalterei, der Polizeidirektion und dem Bürgermeister eine Eingabe überreicht, in der unter Hinweis auf die außerordentlichen Schwierigkeiten, unter denen die Wiener Fiaker den großstädtischen Personen-Lohnfuhrwerksverkehr aufrechterhalten, gebeten wird, eine neue Taxe, und zwar folgendermaßen festzusetzen: Für Pferdefiaker: die ersten zehn Minuten 3 K., die nächsten zehn Minuten 2 K. und 100 Prozent Zuschlag; ferner von und zur Bahn 25 K., von einer Bahn zur andern 30 K., jedoch von der Ost- zur Südbahn und von der Nordwest- zur Nordbahn (mit Rücksicht auf die Kürze der Entfernung) 10 K. Für Autotaxi könnte eine Erhöhung unterbleiben, wenn die Materialpreise nicht mehr erhöht und Pneumatiks freigegeben würden, ferner wenn Leder und Benzin zu den bisherigen Preisen und ausreichend weitergeliefert würden. Sollten jedoch diese Grundbedingungen nicht eingehalten werden können, so hätte eine Verfünffachung der Taxe Platz zu greifen. Zugleich wird in der Eingabe neuerlich die Bitte um Wiedergestattung der Fiakerfahrten (mit Pferdebetrieb) zu den Rennen vorgetragen, da die Fiaker während der Rennzeit ohnehin beschäftigungslos auf den Standplätzen stehen, daher keinen Verdienst haben. Endlich wird um Erlassung einer Verfügung gebeten, wonach während der Kriegszeit vorläufig der Taxameterapparat bei den Fiakern mit Pferdebetrieb außer Gebrauch gesetzt werden kann, da sich die Benützung des Fahrpreisanzeigers infolge der häufig notwendigen Reparaturen fast unmöglich erweist. Eine Abordnung der Genossenschaft brachte diese Wünsche beim Statthalter und beim Leiter der Polizeidirektion vor.

Neues Wiener Tagblatt
28./IX. 1918

* (Neuerliche Erhöhung der Fiakerpreise.) Dieser Tage haben wir die neuen Forderungen der Wiener Fiakergenossenschaft mitgeteilt, die der Statthalterei, der Polizeidirektion und dem Bürgermeister überreicht wurden. Schon vor einiger Zeit wiesen wir auf die geordneten Fuhrwerksverhältnisse und die Billigkeit der Fahrten in Berlin, München und andern deutschen Städten hin und zogen betrübsame Vergleiche mit den Wiener Verhältnissen. Die neuen Forderungen der Fiaker gipfeln natürlich und selbstverständlich vor allem in dem Wunsche, der Taxameter möge abgeschafft werden, wobei augenblinzelnd auf die Unmöglichkeit von Reparaturen hingewiesen wird. Mit andern Worten: Die Fiaker möchten sich jeder Kontrolle der Polizei und der Fahrgäste entziehen und, mit einer Art von Freibrief ausgerüstet, das Publikum nach eigenem Ermessen schröpfen. Doch halt! Es wird ja eine Taxe vorgeschlagen: Für die ersten zehn Minuten 3 K., die nächsten zehn Minuten 2 K. und 100 Prozent Zuschlag. Jedoch von der Ost- zur Südbahn (die bekanntlich unmittelbar nebeneinander liegen) 10 K.! Ebenso von der Nord- zur Nordwestbahn. Man stelle sich nun (von diesen beiden, höchstens eine Minute dauernden Bahnhoffahrten a 10 K. abgesehen) die Sache vor: Zuerst kommt das Abdecken der Pferde (schön langsam), dann das Zusammenlegen der Decken auf dem Bock und dann kann's losgehen. Mit rasender Geschwindigkeit natürlich, da nach der Zeit gezahlt wird, daß der „Chronometer" des Herrn Fiakers über die Zeit der Fahrt zum Schluß andrer Meinung sein wird, als die schlichte Taschenuhr des „notigen" Fahrgastes, ist stark zu vermuten. Und eine einzige Sekunde über die zehnte Minute eines abgelaufenen Taxabschnittes bedeutet wieder neue zehn Minuten. — Ferner wurde die Bitte um Wiederzulassung der Fiakerfahrten zu den Rennen ausgesprochen, da die Fiaker während der Rennen ohnehin beschäftigungslos seien. Bei der erlesenen Vornehmheit des neuen Rennpublikums wäre die Erfüllung dieses Ansuchens vielleicht insofern angebracht, als es ja dasselbe Publikum ist, das man auch außerhalb der Rennen malerisch hingegossen im Fiaker fahren sieht. — Kurzum, was geht die meisten von uns die ganze Geschichte eigentlich an? Fiakerfahren können heute außer sehr reichen Leuten, deren Wohlhabenheit nicht erst von heute ist, ja doch nur die lieben Kriegsverdiener, und denen kann es gleichgültig sein, wieviel von unserm Geld sie dem Fiaker bezahlen. Auf Zustände des Fuhrwerkswesens, wie sie in Berlin sind, haben wir „eh" nicht gerechnet. Wir wissen es ja: „Wien bleibt Wien!"

Der Neue Abend

9./X. 1918

28

Zum Ausstand der Straßenbahner.

Der Ausstand ist vorläufig beendet, der Verkehr wurde heute wieder aufgenommen und so ist Wien von einer Katastrophe verschont geblieben, sicherlich nicht durch die Weisheit derer, die dazu bestellt sind, das Entstehen von Katastrophen abzuwenden. Was sich gestern zutrug, war wieder einmal die Bestätigung der alten, so selten beachteten Weisheit, daß es klüger ist, nachzugeben, als sich zwingen zu lassen, wenn man bei einiger kaltblütiger Überlegung von vornherein erkennen muß, daß man nicht in der Lage sei, auszutrotzen. Und das hätten sich die Herren Spängler und Dr. Weiskirchner sagen müssen. Dazu wäre allerdings notwendig gewesen: sich vorzustellen, wie denen zumute ist, die sich und den Rucksack mit Erdäpfeln auf ihrem Rücken eine Stunde weit durch regennasse Straßen schleppen müssen. Daß sie sich das nicht vorstellen, hängt mit einem Fehler in unserem Regierungssystem zusammen. Die Regierenden fahren in ihrem Dienstauto und können sich deshalb nicht leicht vorstellen, wie den Regierten zumute ist, wenn plötzlich nicht einmal ein Straßenbahnwagen zu haben ist.

Der fürchterliche Fehler von gestern schreit geradezu nach Sühne. Wir denken, daß sie der Bevölkerung werden wird, vorausgesetzt, daß sie nicht zu rasch vergißt, wie es ja leider Wiener Gepflogenheit ist. Die „Reichspost", zur Verteidigung jedes Rathausskandals verpflichtet, nennt den gestrigen Ausstand „mutwillig vom Zaun gebrochen".

Das ist wahr. Er war mutwillig vom Zaun gebrochen, mutwilliger als das meiste, das der geduldigsten aller Großstädte jemals angetan wurde, wenn auch nicht von denen, die die „Reichspost" meint, sondern von den Gewaltigen des Rathauses und der Favoritenstraße.

Die Bevölkerung straft mit dem Wahlzettel. Vertretern mit nicht übermäßig dicker Haut gegenüber hat sie allerdings auch noch ein anderes Mittel: die Mißtrauenskundgebung. Wir denken nicht, daß dies in dem vorliegenden Falle wirksam wäre. Man wird sich also bis zu den nächsten Wahlen merken müssen, wie leichtsinnig der Verkehr, ja die Ruhe in Wien aufs Spiel gesetzt worden sind. Vergäße man es bis dahin, dann allerdings wäre es bestätigt, daß wir kein besseres Schicksal verdienen, und es wäre nicht einzusehen, warum man uns nicht den Fahrpreis noch ein paarmal erhöhen, den Verkehr noch ein paarmal drosseln und die Arbeiter noch ein paarmal mit leeren Versprechungen zum Ausstand reizen sollte.

Aber auch die Arbeiterschaft kann aus dem Ereignis eine große Lehre ziehen, und wenn man aus etwas eine Lehre ziehen kann, dann muß man es auch. Ihr größter Erfolg war, daß sie gezeigt hat, wie stark auch Schwache sind, wenn viele dasselbe wollen. Wie stark wären sie erst, wenn alle zu demselben Ziele vereinigt wären. Heute sind viele gänzlich unorganisiert, andere gehören der christlichsozialen Partei an. Diese haben gesehen, wie wenig eine Partei vermag, deren Führer politisch, häufig auch wirtschaftlich vom Rathause abhängen. Der Straßenbahnarbeiter und Bedienstete ist ein Proletarier; er kann nur dort seine Stelle finden, wo die anderen Proletarier stehen: in der sozialdemokratisch-gewerkschaftlichen Organisation. Dort wird er die ganze Macht der organisierten Arbeiterschaft hinter sich haben, wenn es wieder einmal, sei es zum Kampfe, sei es zur friedlichen Verständigung nötig sein sollte. Dann wird er aber auch aufhören, die Früchte mitzugenießen, wo andere die Arbeit und die Gefahr hatten.

Fremdenblatt Abendbl
9/X. 1918

a. 9

29

Die Wiederaufnahme des Straßenbahnbetriebes.

Gemäß dem gestern in der Vertrauensmännersitzung nach dem Berichte über die nachmittägigen Verhandlungen im Rathause gefaßten Beschlusse wurde heute früh, wie wir in der Direktion der Straßenbahn erfahren, sowohl in den Reparaturwerstätten, wie auch im Fahrbetrieb die Arbeit im vollen Umfange wieder aufgenommen. Alle streikenden Bediensteten und Arbeiter sind zur Ausfahrt und zur Tätigkeit wieder erschienen.

Bereits gestern abends bemühten sich die Vertrauensmänner unter Hinweis auf die im Rathause erlangten Zusicherungen, die Aufnahme des Verkehres zu erwirken. Vielfach waren diese Bemühungen von Erfolg begleitet und der nächtliche Bahnhof-Rundverkehr wurde bereits nahezu normal durchgeführt.

Die Wiederaufnahme des Betriebes der elektrischen Straßenbahn wurde vom Publikum nach der gestrigen Verkehrspanik um so freudiger begrüßt, als das schlechte Wetter, speziell in der Zeit der Grippeerkrankungen den Verkehr zu Fuß sehr unleidlich macht.

Arbeiterzeitung
12./X. 1918

*** Nachklänge zum Streik der städtischen Straßenbahner.** In den Werkstätten und Bahnhöfen der städtischen Straßenbahnen hat sich jetzt nach dem Streik ein förmliches Untersuchungsverfahren eingenistet, das den Betriebsleiter Hradetzky zum Urheber hat. Der Herr Betriebsleiter will „Verbrecher" aufspüren und er hat eine Anzahl Unterbeamte damit betraut, Untersuchungsrichter zu spielen. Da werden Verhöre angestellt, Suggestivfragen an die zur Einvernahme Gelangenden gerichtet, Konfrontationen vorgenommen, Protokolle beschmiert, Anzeigen erstattet, kurz, es wird alles getan, um neuerliche Aufregung unter den Straßenbahnern hervorzurufen. Bei den Verhören werden die Einvernommenen beschimpft und bedroht und es wurden auch schon Verhaftungen Beschuldigter durchgeführt. Wir raten den Straßenbahnern, allen denen, die sich anmaßen, Untersuchungen in den Straßenbahnämtern durchzuführen, rundweg jede Antwort zu verweigern. Weder Hradetzky noch seine Abgesandten haben ein Recht, Untersuchungsrichter zu spielen. Was will Herr Hradetzky? Will er einen neuen Streik der Straßenbahner hervorrufen? Am Dienstag nachmittag hat der Bürgermeister dem Gemeinderat Reumann und dem Abgeordneten Forstner auf deren Frage versichert, er werde keinerlei Verfolgung der Streikenden eintreten lassen. Nun aber werden förmliche Untersuchungsgerichte in den Amtsräumen der städtischen Straßenbahnen etabliert, Beschuldigte verhört, Zeugen einvernommen und Anzeigen erstattet! Herr Hradetzky, zur Rede gestellt, erklärt, das sei seine Pflicht. Gemeinderat Reumann hat bei den beiden Vizebürgermeistern Hierhammer und Rain gegen diesen Vorgang Protest eingelegt und verlangt, daß diese protokollarischen Einvernehmungen sofort eingestellt werden. Wir warnen ernstlich vor solchen Experimenten, die nur geeignet sind, neuerliche Ausbrüche der Empörung unter den Straßenbahnern hervorzurufen, und hoffen, daß der Bürgermeister sein gegebenes Wort einlöst. Nichts ist geeigneter, einen neuen Streik heraufzubeschwören, als die Maßregelung und die Verhaftung einer Anzahl Bediensteter.

Österr. Volkszeitung
15./X. 1918

Der Stadtbahnverkehr.

Das Eisenbahnministerium an den Stadtrat.

Anläßlich der Einschränkung des Straßenbahnverkehrs hat der Stadtrat eine Eingabe an das Eisenbahnministerium hinsichtlich der Verdichtung des Verkehrs auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn und hinsichtlich der Wiederaufnahme des Personenverkehrs auf der Verbindungsbahn gerichtet. Das Ministerium erwiderte, daß es die Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Wiener Verbindungsbahn schon mehrfach sorgfältig erwogen habe.

Das Eisenbahnministerium — heißt es weiter — anerkenne, daß hiefür ein Bedürfnis bestehe, aber es sei bisher nicht möglich gewesen, diesen Wünschen auch nur im eingeschränkten Maße Rechnung zu tragen, weil der andauernde außerordentlich starke Militär- und Güterzugsverkehr die Führung von Personenzügen auf der Wiener Verbindungsbahn nicht zulasse; überdies stehen auch die für den Personenverkehr erforderlichen Lokomotiven nicht mehr zur Verfügung. Bezüglich des Verkehrs auf der Vorortelinie bemerkt das Eisenbahnministerium, daß täglich 25 Personenzugspaare verkehren, mit denen unter den gegenwärtigen Verhältnissen wohl das Auslangen gefunden werden könne, wenn auch eine Verdichtung des Verkehrs gewiß wünschenswert wäre; sie sei aber bei der bedrohlichen Kohlennot und im übrigen aus den gleichen Gründen, die der Wiedereinführung des Personenverkehrs auf der Verbindungsbahn entgegenstehen, derzeit nicht möglich. — Der Stadtrat hat nun in der letzten Sitzung diese Zuschrift zur Kenntnis genommen.

Reichspost Abendbl
15./X. 1918

a 15
32

Der Verkehr auf der Stadt- und Verbindungsbahn. Anläßlich der Einschränkung des Straßenbahnverkehres hat der Stadtrat eine Eingabe an das Eisenbahnministerium betreffend die wünschenswerte Verdichtung des Verkehres auf der Vorortelinie der Stadtbahn und die Wiederaufnahme des Personenverkehres auf der Verbindungsbahn gerichtet. Das Ministerium erwiderte, es sei bisher nicht möglich gewesen, diesen Wünschen Rechnung zu tragen, weil der Militär- und Güterzugsverkehr die Führung von Personenzügen auf der Wiener Verbindungsbahn nicht zulasse: überdies stünden die Lokomotiven nicht mehr zur Verfügung. Bezüglich des Verkehres auf der Vorortelinie bemerkte das Eisenbahnministerium, daß täglich 25 Personenzugspaare verkehren, mit denen unter den gegenwärtigen Verhältnissen wohl das Auslangen gefunden werden könne. Eine Verdichtung des Verkehres sei bei der bedrohlichen Kohlennot und im übrigen aus den gleichen Gründen, die der Wiedereinführung des Personenverkehres auf der Verbindungsbahn entgegenstehen, derzeit nicht möglich. Der Stadtrat hat nach einem Antrage des StR. Schneider diese Zuschrift zur Kenntnis genommen.

Neue Freie Presse
15./X. 1918

Eine Wiener Verkehrsfrage.

Von Landesoberinspektionsrat i. R. Fedor Gerényi.
Generalsekretär des Landesverbandes für Fremdenverkehr in Wien und Niederösterreich.

Unter den Verwüstungen, welche der Krieg an den Personen- und Güterbeförderungsmitteln im allgemeinen herbeigeführt hat, leidet ganz besonders die Großstadt mit ihrem Massenverkehr. Wohl verfügt Wien über sehr weit verzweigte Straßenbahnen, doch sind diese durch die starke Abnützung und die Schwierigkeiten der Nachschaffungen so arg hergenommen, daß sie als einziges, wirklich den Verkehrsbedürfnissen entsprechendes Massenbeförderungsmittel längst nicht mehr ausreichen. Die Wiedereröffnung des Stadtbahnverkehres hat wohl eine Erleichterung gebracht, jedoch ist die verfehlte Anlage der Stadtbahn als Ringbahn mit einer einzigen Radiallinie, der Wientalstrecke, für den Stadtverkehr nicht so auszunützen, wie es wünschenswert wäre. Zudem befinden sich die Stadtbahnwaggons in einem Zustande, welcher deren Benützung nur in dringenden Fällen ratsam erscheinen läßt. Ueber modern angelegte und betriebene elektrische Untergrundbahnen verfügt Wien leider nicht. Dieses in anderen Großstädten längst unentbehrlich gewordene Verkehrsmittel, das ja einmal geschaffen werden muß, wird wohl erst lange Zeit nach dem Kriege zu erreichen sein. Die schon im Frieden unzulänglich gewesenen Omnibusse sind im Kriege längst verschwunden und wird auch die Einführung eines ausreichenden Omnibusverkehres für Wien insolange nicht in Frage kommen können, als die Beschaffung unserer Straßen nicht gründlich geändert und durch Herstellung eines fugenlosen, geräuschlosen Pflasters die Voraussetzung dafür erlangt sein wird.

Es entsteht nun die Frage, ob denn keine andere Möglichkeit vorhanden ist, den Bedürfnissen des Massenverkehres wenigstens einigermaßen beizukommen, und dabei lenkt sich die Aufmerksamkeit unwillkürlich auf den Donaukanal, als eine die Stadt durchquerende Wasserstraße, die mit einem großen Kostenaufwand für die bessere Jahreszeit benutzbar gemacht worden ist, leider aber nicht in dem Maße verwertet wird, als möglich und wünschenswert erschiene.

Vor der Anlage der Sammelkanäle, also zu einer Zeit, da Schiffahrten auf der Donau nicht geradezu zu den Annehmlichkeiten gezählt haben, bestand ein regelmäßiger Lokalschiffverkehr, zuletzt mit den sogenannten „Mouches", die gern benützt und daher auch immer ziemlich besetzt gewesen sind. Davon ist nichts übrig geblieben als die Fahrten in die Freudenau, die sich jedoch nur auf die Renntage beschränken, so daß der Donaukanal tatsächlich aus dem Lokalverkehr als ausgeschaltet zu betrachten ist. Warum dies sein muß, dafür fehlt aber eine triftige Erklärung. Heute sind die beiden Kanalufer von der Nußdorfer- bis zur Simmeringerlände vollständig ausgebaut und dicht bevölkert. Die regen Wechselbeziehungen der Innern Stadt mit den an den Kanal grenzenden Bezirken (19., 9., 3. und 11. Bezirk) sind aus der starken Benützung der Brücken und der wenigen noch vorhandenen Ueberfuhren zu ersehen. Die starke Inanspruchnahme der Lokalstrecke der Franz Josefsbahn, welche den Donaukanal entlang weit in das Gebiet der großen Donau hinausführt, weist auf die Notwendigkeit einer Einbeziehung des Hauptstromes selbst in das städtische Verkehrsgebiet zur Entlastung der Bahn durch regelmäßige Schiffsverbindungen hin, und die Strandbäder an der Donau wären in den Sommermonaten gewiß noch in viel höherem Maße besucht, wenn die Verbindung dahin erleichtert wäre.

Fast alle europäischen Großstädte liegen an Flüssen und auf diesen entwickelt sich ein lebhafter Schiffsverkehr. Allerdings liegen die Verhältnisse auch in dieser Hinsicht in Wien wesentlich ungünstiger als beispielsweise in Budapest und Paris, wo die Ströme im Stadtgebiet selbst breit sind und ein erheblich geringeres Gefälle aufweisen als der Donaukanal und die große Donau, welch letztere überdies noch an ihrem linken Ufer durch das Inundationsgebiet eine Hemmungszone für den Verkehr aufweist. Während in Paris vom Charenton bis Auteuil in einer Strecke von zirka 14 Kilometer die Seine die dichtest bevölkerten Stadtteile berührt und insbesondere zwischen dem Hotel de Ville und dem Trocaderopalast ein unablässiges Kommen und Gehen auf den Lokaldampfern herrscht, in Budapest sich ein großer Teil des Verkehres zwischen der Stadt selbst und Ofen, als dem Sitz der Behörden, zu Schiff abspielt, sind die Zentralpunkte in Wien entfernter von der Donau gelegen; immerhin ließe sich aber doch durch Gewöhnung des Publikums an einen regelmäßigen Schiffsverkehr mit geringen Intervallen, der frühmorgens beginnt und in den späten Abendstunden endet, eine Ablenkung des Massenverkehres vom Lande auf das Wasser herbeiführen. Das Kaiviertel als Sitz der Manufakturwarenniederlagen, die Erdbergerlände und Simmeringerlände mit ihren zahlreichen Fabriken, der Zentralviehmarkt in St. Marx müßten allein schon einen Dampferverkehr alimentieren können, namentlich, wenn auch ein Paketverkehr damit verbunden wäre, welcher der Post zugute käme, ganz besonders würde aber eine regelmäßige Schiffsverbindung zur Herbeiführung einer stärkeren Besiedlung der Donauufer beitragen. Stromabwärts sind an der Simmeringerlände und in den Prätergründen längs des Donaukanals noch weite Flächen unverbaut, deren Ausnützung gerade für Kleinwohnungen bei der herrschenden Wohnungsnot sehr zu begrüßen sein müßte. Die Erschließung der Lobau für die allgemeine Benützung wird ja die Verbauung der Prätergründe ermöglichen, der zu gewärtigende Massenbesuch der Lobau eröffnet außerdem für den Sommerverkehr eine vielversprechende Perspektive. Wenn auch der gegenwärtige Zeitpunkt wegen der herrschenden Kohlennot eine bessere Verwertung der uns zur Verfügung stehenden Wasserstraße noch nicht erhoffen läßt, so erscheint doch nach den Erfahrungen, die in der Kriegszeit gemacht worden sind, die Beschäftigung mit einer besseren Nutzbarmachung der Donau für den Massenverkehr in der Zukunft angebracht und sei daher den maßgebenden Faktoren empfohlen, sich eingehend mit dem Gegenstande zu beschäftigen und durch entsprechende Vorarbeiten dafür vorzusorgen, daß bei Eintritt günstigerer Verhältnisse ein wirklich großstädtischer Lokalverkehr auf der Donau aufgenommen werden könne.

Neues Wiener Tagblatt Abend
19./X. 1918

a
13
84

Wiener Verkehrsangelegenheiten.

Neuerliche Erhöhung der Fahrpreise auf der Stadtbahn.

Wie wir erfahren, steht eine Erhöhung der Fahrpreise der Stadtbahn in naher Aussicht. Vor wenigen Monaten wurden diese Preise durchschnittlich um 25 Prozent für jede Kategorie, Wagenklasse und Fahrtlänge, erhöht und nun soll die gleiche Maßnahme erfolgen.

Die Vorboten kündigen sich bereits dadurch an, daß an den Schaltern sämtlicher Stationen Fahrkarten nicht mehr in beliebiger Anzahl für die Passagiere käuflich sind, sondern nur höchstens zwei Stück verkauft werden. Im Kriege wäre dann die dritte Erhöhung durchgeführt, während der Zustand der Waggons und der Haltestellen immer stetiger den Eindruck vollständiger Vernachlässigung bietet.

Geplanter Stellwagenverkehr vom 1. November an.

Die wiederholt angekündigte Einführung des Stellwagenbetriebes als teilweise Aushilfe für den verkürzten Straßenbahnenverkehr soll dem Vernehmen nach am 1. November erfolgen. Er soll in der Form eines Nachtverkehres von 9 Uhr abends bis 1 Uhr nachts auf fünf Linien sich vollziehen, und zwar auf den Strecken Nordbahnhof-Winckelmannstraße, Franz Josefs-Bahn-Stephansplatz-Alleegasse-Südbahn und Favoriten-Bürgerplatz, St. Marx-Stephansplatz-Alserstraße-Hernalsergürtel-Elterleinplatz, Nordwestbahnhof-Stephansplatz und Stephansplatz-Volksoper.

Für den animalischen Betrieb stehen bereits 170 Pferde, die aus der Ukraine gebracht wurden, zur Verfügung. Die Angelegenheit, insbesondere Zeitdauer und Bestimmung der Intervalle, wird dem Stadtrat und Gemeinderat zur Entscheidung vorgelegt werden.

Reichspost
23./X. 1918

Die Wünsche der Straßenbahner. Heute mittag fand im Rathause eine Konferenz über die Erfüllung der restlichen Wünsche der Straßenbahnbediensteten statt, an der teilnahmen: Bgm. Dr. Weiskirchner, die VB. Hierhammer, Hoß und Rain, Obermagistratsrat Müller, Straßenbahndirektor Spängler, Oberinspektor Lengfellner für die Gemeinde, dann StR. Spalowsky, RAbg. Forstner, Sekretär Weigl und die Vertrauensmänner der Straßenbahner. Die Besprechung galt den Wünschen der Angestellten, betreffend die Einbeziehung eines Teiles der Kriegszulagen in den Gehalt, die Anrechnung der Kriegszeit, Beschaffung von Lebensmitteln und Bekleidungsstücken. Die Vertrauensmänner der Angestellten werden nun die Ergebnisse der Besprechung den von ihnen vertretenen Vereinigungen vorlegen.

Neues Wiener Tagblatt
24./X. 1918

Erhöhung des Fahrpreises auf der Wiener Stadtbahn.

Amtlich wird verlautbart: Mit Rücksicht auf die andauernde Steigerung der Betriebskosten wird mit 1. November 1918 bei der Wiener Stadtbahn eine Erhöhung der Fahrpreise eintreten. Die neuen Preise der einzelnen Kartengattungen werden betragen: Einfache Fahrkarten: Nahzone (nur an Werktagen gültig) III. Klasse 20 H., II Klasse 40 H., Fernzone III. Klasse 30 H., II. Klasse 50 H., Monatskarten: Nahzone III. Klasse 12 K., II. Klasse 22 K. 40 H., Fernzone III. Klasse 18 K., II. Klasse 28 K.; Schülermonatskarten: Nahzone III. Klasse 5 K., 2. Klasse 9 K. 20 H., Fernzone III. Klasse 7 K. 50 H., II. Klasse 11 K. 50 H.; Arbeiterwochenkarten: III. Klasse Nahzone 1 K. 20 H., Fernzone 1 K. 80 H. Die bisherige Abgrenzung der Nah- und Fernzone erfährt keine Aenderung.

Arbeiterzeitung
28./X. 1918

Die Lohnbewegung der Wiener Straßenbahner.

In den Verhandlungen während des Streiks zwischen dem Gemeinderatspräsidium und der Direktion auf der einen und den Vertretern der Organisationen der Straßenbahnbediensteten auf der anderen Seite wurde bekanntlich nur eine Einigung über die allgemeinen Forderungen der im Transportarbeiterverband organisierten Bediensteten erreicht. Und zwar wurde den Bediensteten zugestanden: eine Erhöhung der Kriegszulage im Ausmaß von 30 Prozent, ein vierter Anschaffungsbeitrag, anderthalbfache Anrechnung der Kriegsdienstjahre, Einrechnung von 25 Prozent der Kriegszulagen in die zur Berechnung der Pension dienende Lohnsumme, Erhöhung der Kriegszulage für Pensionisten, Beistellung von Kleidern und Schuhen sowie Koalitionsfreiheit und Anerkennung der gewählten Vertrauenspersonen. Die Verhandlungen über die Spezialforderungen der einzelnen Kategorien wurden auf vierzehn Tage vertagt und haben am vergangenen Dienstag stattgefunden, in deren Verlauf den Bediensteten noch folgende Zugeständnisse gemacht worden sind:

Gewährung des Quartiergeldes nach zwei Jahren (bisher nach fünf Jahren), und zwar auch für die Kriegsaushelfer beiderlei Geschlechts; die unehelichen Kinder werden bei der Bemessung der Kriegszulagen und Anschaffungsbeiträge den ehelichen gleichgestellt. Die Altersgrenze ist das vollendete 16. Lebensjahr; freie Fahrt für die Bediensteten, auch wenn sie in Zivil sind. Im Nacht- und Fahrdienst erhalten die Bediensteten in den Betriebsküchen täglich 70 Gramm Brot, drei Portionen schwarzen Kaffee und eine Einbrennsuppe; in der Hauptwerkstätte an Stelle des Brotes ein halbes Kilogramm Mahlprodukte per Woche. Ferner ist den Bediensteten der Bezug von Kartoffeln, als erste Rate 50 Kilogramm auf den Kopf sichergestellt. Weiter wird der Bezug an Holz und Kohlen sichergestellt. Für verspätet bezogene Monturen wird eine Remuneration bis zu 60 Kronen ausgezahlt werden. Im Krankheitsfall wird den Bediensteten mit zehnjähriger Dienstzeit durch vier Monate (bisher zwei Monate) die zwischen dem Krankengeld und dem Lohn bestehende Differenz ausbezahlt. Die weiblichen Fahrbediensteten werden hinsichtlich des Taglohnes mit den männlichen gleichgestellt. Die Entlohnung der Ueberstunden wird für das Betriebspersonal auf 1·20 Kronen erhöht. Einzeltouren bei Tag werden mit 1·20 Kronen und 1·50 Kronen Minimum, bei Nacht mit 1·50 und 2 Kronen Minimum vergütet. Die Bediensteten der Bahnhofwerkstätten werden nach zwei Dienstjahren in den Stand genommen und erhalten die dienstfreien Tage gleich den Fahrbediensteten; die Nachtzulage wird für den Professionisten auf 3·50 Kronen, für Hilfsarbeiter und Hilfsarbeiterinnen auf 2·50 Kronen erhöht und die niederste Lohnstufe der Arbeiterinnen (achtzehn- bis einundzwanzigjährige) wird aufgelassen. Für die in der Zentrale mit Schreibarbeiten beschäftigten Kriegsinvaliden wird die Schreiberzulage auf 2 Kronen erhöht. Den Bediensteten der Hauptwerkstätte wird die Ersparnisprämie in die Ueberstundenberechnung einbezogen und die Tagesprämie zum Lohn geschlagen. Außerdem wird die Einrechnung der halben Kriegszulage der ersten Klasse in den Lohn gewährt, wodurch die Pensionsbemessungsgrundlage und die Ueberstundenentlohnung für die Werkstättenarbeiter erhöht wird. Die Kosten dieser Zugeständnisse sollen nach den Berechnungen der Straßenbahndirektion insgesamt 18,841.000 Kronen im ersten Jahre betragen.

In der Vertrauensmännerversammlung am Freitag berichtete das Lohncomité über den Verlauf und das Ergebnis der Verhandlungen. Die Versammlung sprach sich für die Annahme der Zugeständnisse aus, drückte jedoch ihr Bedauern darüber aus, daß es nicht gelungen ist, die geforderte Erhöhung der Grundlöhne sowie eine gerechtere Entlohnung der Ueberstunden durchzusetzen. Diese Forderung wird weiter betrieben werden. Die Beschlüsse der Vertrauensmänner wurden von den gesamten Straßenbahnern in fünf Versammlungen am Samstag genehmigt.

Fremdenblatt Abendl
30./X. 1918

Die Drosselung des Straßenbahnverkehrs.

Teilweise Aufhebung bevorstehend.

Wie wir von der Direktion der Straßenbahn erfahren, hat diese dem Stadtrat einen Antrag vorgelegt, nach welchem die vor einiger Zeit eingeführte Auflassung der Endstrecken der einzelnen Linien sowohl, wie der Betrieb der gänzlich aufgelassenen Linien wieder aufgenommen werden soll. Der Stadtrat hat diesen Antrag bisnun noch nicht zum Beschluß erhoben. Diese Erweiterung des Verkehrs soll in der ersten Hälfte des November in Kraft treten.

An eine Verlängerung der Betriebsdauer des Straßenbahnverkehrs ist, wie versichert wird, vorläufig noch nicht zu denken.

Neue Freie Presse
31/X. 1918
39

Teilweise Aufhebung der Betriebseinschränkungen der Straßenbahnen.

In der heutigen Sitzung des Stadtrates führte Berichterstatter Stadtrat Schneider in Bestätigung unserer Meldungen im Morgenblatte aus, daß die seit 19. August d. J. bestehenden Betriebseinschränkungen auf den Stand der betriebstauglichen Triebwagen soweit günstig eingewirkt haben, daß an deren teilweise Aufhebung gedacht werden kann. Der Stand der betriebstauglichen Wagen beträgt derzeit 920, gegenüber 840 am 19. August. Als die erste und wichtigste Maßregel im Zuge des Abbaues der Verkehrseinschränkungen sei die Wiederinbetriebsetzung der Linienenden auf den Außenstrecken des Netzes zu betrachten, deren Auflassung sich als eine drückende Einführung für den dort wohnenden oder beschäftigten Teil der Bevölkerung darstellte. Die Aufhebung sämtlicher Betriebseinschränkungen könne leider noch nicht durchgeführt werden, weil zur Schonung der Wagen noch immer auf eine Verdichtung der bestehenden Zugsfolgen in dem stark frequentierten Teil des Netzes hingewirkt und eine größere Winterreserve geschaffen werden müsse. Als Zeitpunkt für die Wiederaufnahme des Außenbetriebes legt der Berichterstatter den 11. November vor, vorausgesetzt, daß die Grippeerkrankungen der Fahrmannschaften dies nicht unmöglich machen sollten. Der Referent stellt schließlich den Antrag, die Wiederaufnahme des Verkehres auf den Linien A, 38, 41, 41A und 43 mit jedem zweiten Zug sowie jeden Zuges der Linien L, 32, 36, 37, 39, 40, 52 und 66, dann der Pendellinien 72 und 158 sowie eine kleine Intervallverdichtung auf den Linien 80 und 117 mit 11. November zu genehmigen.

Stadtrat Jung beantragte, die Straßenbahndirektion zu beauftragen, über die eventuelle Aufnahme des vollen Betriebes auf der C-Linie schleunigst zu berichten.

Stadtrat Dr. Hein schloß sich diesem Antrage an.

Stadtrat Dr. Haas beantragte die eheste Wiedereröffnung der Linie 4.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag des Berichterstatters genehmigt, die Zusatzanträge wurden der Straßenbahndirektion zur Berichterstattung zugewiesen.

Neue Freie Presse

1./XI. 1918

Die Untergrundbahnen.

Dem Vernehmen nach sind im Rathause alle Vorbereitungen getroffen, um sofort nach Beendigung des Weltkrieges an den Bau der Untergrundbahnen zu schreiten. Es liegt ein vollständig ausgearbeitetes Programm vor. Die Kosten in veranschlagten Betrag von 150 Millionen Kronen werden zum Teile dem neuen Anlehen von 250 Millionen Kronen entnommen, dessen Begebung bevorsteht. Eventuell wird der Geldbedarf im Wege einer anderen Kreditoperation bedeckt.

Reichspost Abend
2./XI. 1918

Erhöhung der Fahrpreise auf der Wiener Stadtbahn. Amtlich wird verlautbart: Mit Rücksicht auf die Steigerung der Betriebskosten ist mit 1. November bei der Wiener Stadtbahn eine Erhöhung der Fahrpreise eingetreten. Die neuen Preise der einzelnen Kartengattungen betragen: Einfache Fahrkarten: Nahzone (nur an Werktagen gültig) 3. Kl. 20 Heller, 2. Kl. 40 Heller; Fernzone 3. Kl. 30 Heller, 2. Kl. 50 Heller; Monatskarten: Nahzone 3. Kl. Kr. 12.—, 2. Kl. Kr. 22.40; Fernzone 3. Kl. Kr. 18.—, 2. Kl. Kr. 28.—. Schülermonatskarten: Nahzone 3. Kl. Kr. 5.—, 2. Kl. 9.20, Fernzone 3. Kl. Kr. 7.50, 2 Kl. Kr. 11.50. Arbeiterwochenkarten: Nahzone 3. Kl. Kr. 1.20, Fernzone Kr. 1.80. Die bisherige Abgrenzung der Nah- und Fernzonen erfährt keine Aenderung.

Neue Freie Presse
13./XI. 1918

[Verfügung des Bürgermeisters bezüglich der Straßenbahnen.] Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat an die Direktion der städtischen Straßenbahnen folgenden Erlaß gerichtet: Ueber Antrag des Gemeinderates Kunschak und nach Einvernehmen mit der Obmännerkonferenz des Gemeinderates verfüge ich: den heimkehrenden Bediensteten der städtischen Straßenbahnen wird ein vierzehntägiger Urlaub mit Gebühren bewilligt. Für alle dienstlichen Anstände der Bediensteten der städtischen Straßenbahnen, welche bis einschließlich 12. d. festgestellt wurden, wird die Durchführung der Ordnungs- und Disziplinarstrafen, soweit sie noch nicht geschehen ist, nachgesehen. In dieser Richtung anhängige Verfahren sind einzustellen, soferne es sich nicht um einen Verstoß gegen das allgemeine Strafgesetz handelt. Hievon wird die Direktion der städtischen Straßenbahnen zur sofortigen Durchführung dieses Beschlusses in Kenntnis gesetzt.

Neues Pester Journal

20./XI. 1918

43

* **Neue Straßenbenennungen.** Der hauptstädtische Baurat hielt heute eine Sitzung, in welcher beschlossen wurde, in Hinkunft den Parlamentsplatz Republikplatz (Köztársasági tér), den Franz Josefsplatz Oktoberplatz (Október-tér), den Giselaplatz Michael Károlyiplatz, die König Ferdinandstraße Zollamtsring, die Sultan Mehemedstraße Museumsring, den König Karlsring Volksring, die Kaiser Wilhelmsstraße Wagnerring und die Königin Zitastraße Burggartenpark zu benennen. Die Umtaufe der übrigen noch mit der königlichen Familie in Verbindung stehenden Straßennamen wird später erfolgen.

Pester Lloyd
21./XI. 1918

(Neue Gassennamen.) Der Hauptstädtische Baurat beschäftigte sich heute mit einer von Julius Krudy im Namen der Gesellschaft der Freunde der Hauptstadt unterbreiteten Eingabe in Angelegenheit der Gassennamen und beschloß die Umbenennung folgender Straßen und Plätze: des Országház-tér in Köztársaság-tér, des Ferencz-József-tér in Október-tér, des Gizella-tér in Károlyi-Mihály-tér, der Ferinánd-bolgár-király-ut in Bámház-körut, der Mehmed-zultán-ut in Muzeum-körut, der Károly-király-ut in Nép-körut, der Vilmos-császár-ut in Váci-körut und der Zita-királyné-ut in Várkert-rakpart. Noch zahlreiche, mit der Herrschaft der Habsburg-Dynastie in Verbindung stehende Straßennamen harren ihrer Umbenennung. Der Hauptstädtische Baurat hat sich mit der Umbenennung dieser Straßen aus dem Grunde nicht beschäftigt, weil er die diesbezüglichen Wünsche des Nationalrates berücksichtigen will, andererseits aber würde eine so massenhafte Aenderung der Straßennamen der Post unüberwindliche Schwierigkeiten bereiten.

Neue Freie Presse
22./XI. 1918

Die Einschränkung des Stadtbahnverkehres.

Mit einer einigermaßen brüsken Plötzlichkeit und Unvermitteltheit, die vom Publikum höchst unliebsam empfunden worden ist, hat die Stadtbahn der herrschenden Kohlennot Rechnung getragen. Wie im Abendblatt mitgeteilt wurde, ist bereits heute ohne vorherige Anzeige die Fahrordnung des Sommers wieder hergestellt worden. Das heißt: Es verkehren nur je eine Früh-, Mittags- und Abendzugsgruppe mit einer verminderten Zugsanzahl. Als die städtischen Straßenbahnen ihren Verkehr einschränkten, hat die Stadtbahn, um den Wiener Verkehrsjammer einigermaßen erträglicher zu machen, einen Ganztagsverkehr und einen Nachtverkehr eingeführt. Der Kohlenmangel, das Aussetzen der Braunkohlenzufuhren aus Böhmen hat heute mittag dazu geführt, daß damit kurzerhand Schluß gemacht wurde. Der Stadtbahnverkehr wurde einfach bis zum Abend eingestellt. Die Stadtbahnpassagiere, die durch diese Maßregel überrumpelt wurden, gaben vielfach der nicht ganz unbegründeten Ansicht Ausdruck, daß man sich schließlich kompetenten Ortes bereits gestern abend über den Inhalt der Kohlenmagazine so ziemlich im klaren gewesen sein dürfte und daß derart die Möglichkeit gegeben war, jenen Leuten, die bei dem heutigen Mangel an Verkehrsmitteln wohl oder übel die Annehmlichkeiten einer Stadtbahnfahrt über sich ergehen lassen müssen, wenigstens die Ueberraschung durch rechtzeitige Anzeige zu ersparen.

Die optimistische Ansicht, es handle sich nur um eine Eintagsmaßregel, ist jedenfalls irrig. Eine Verlautbarung der Staatsbahndirektion drückt sich äußerst lakonisch dahin aus, daß die „bezüglichen Verkehrszeiten aus den an den Eingangstüren und Kassenschaltern der Haltestellen angebrachten Kundmachungen zu entnehmen seien", ohne über die Dauer der Verkehrseinschränkung ein Sterbenswörtlein zu verlieren. Die Stadtbahnzüge werden von halb 6 bis 9 Uhr vormittags, von halb 12 bis halb 3 Uhr nachmittags und von halb 6 bis 9 Uhr abends in verminderter Zahl verkehren. Eine Einschränkung der Fahrkartenausgabe findet nicht statt.

Die Zeit
23./XI. 1918

Die Drosselung der Stadtbahn.

182 Züge eingestellt.

Wegen Kohlenmangels mußte, wie schon gemeldet, der Verkehr auf der Wiener Stadtbahn weitestgehend eingeschränkt werden. Nicht weniger als 182 Züge wurden eingestellt. Während beispielsweise vordem täglich 154 Züge von der Station Hütteldorf-Hacking und 61 Züge von der Station Heiligenstadt abgelassen wurden, verkehren derzeit von Hütteldorf-Hacking 26 und von Heiligenstadt nur 7 Züge. Mit diesen 33 Zügen muß der allernotwendigste Zugsverkehr in den Früh-, Mittag- und Abendstunden bewältigt werden. Auf den Frühverkehr entfallen 12 Züge zwischen 5/46 Uhr früh und 8 Uhr vormittags; auf den Mittagverkehr 11 Züge zwischen 12 Uhr mittags und 1 Uhr nachmittags; auf den Abendverkehr 10 Züge zwischen 1/46 Uhr abends und 8 Uhr abends.

Zur Orientierung unserer Leser veröffentlichen wir nachstehend die Abfahrtszeiten der gegenwärtig verkehrenden Stadtbahnzüge ab den Stationen Hütteldorf-Hacking, Hauptzollamt und Heiligenstadt:

Ab Hütteldorf-Hacking: Nach Meidling Hauptstraße—Hauptzollamt—Brigittabrücke—(Heiligenstadt—)Gürtellinie: Frühverkehr: Ab 5.50, 6.28 (Heiligenstadt), 6.45, 7.11, 7.41; Mittagverkehr: Ab 11.33, 11.50, 12.11 (Heiligenstadt), 12.25, 12.38 (Heiligenstadt); Abendverkehr: Ab 5.45, 5.57 (Heiligenstadt), 6.18, 6.57. Nach Meidling Hauptstraße—Gürtellinie—Nußdorferstraße—(Heiligenstadt—)Brigittabrücke—Wientallinie: Frühverkehr: Ab 6.07, 6.40, 6.59, 7.30, 7.56 (Heiligenstadt); Mittagverkehr: Ab 11.22, 11.47, 12.19 (Heiligenstadt); Abendverkehr: Ab 5.30, 6.21 (Heiligenstadt), 6.32, 7.02.

Ab Hauptzollamt: Nach Brigittabrücke—(Heiligenstadt—)Gürtellinie—Hütteldorf-Hacking: Frühverkehr: Ab 6.21, 6.59 (Heiligenstadt), 7.16, 7.43, 8.13; Mittagverkehr: Ab 12.04, 12.22, 12.42 (Heiligenstadt), 12.56, 1.09 (Heiligenstadt); Abendverkehr: Ab 6.16, 6.28 (Heiligenstadt), 6.50, 7.28. Nach Stadtpark—Meidling Hauptstraße—Hütteldorf-Hacking: Frühverkehr: Ab 6.41, 6.55, 7.29, 7.48, 8.19; Mittagverkehr: Ab 12.11, 12.21, 12.37, 1.06; Abendverkehr: Ab 6.19, 6.31, 7.21, 7.51.

Ab Heiligenstadt: Nach Nußdorferstraße—Gürtellinie—Meidling Hauptstraße—Hütteldorf-Hacking: Frühverkehr: Ab 6.21; Mittagverkehr: Ab 12.07; Abendverkehr: Ab 6.15. Nach Brigittabrücke—Hauptzollamt—Wientallinie—Hütteldorf-Hacking: Frühverkehr: Ab 6.24; Mittagverkehr: Ab 12.06, 12.50; Abendverkehr: Ab 6.15.

Neues Pester Journal

23./XI. 1918

Die Budapester Straßen- und Lokalbahnen — öffentliches Vermögen.

Das Amtsblatt veröffentlicht eine ministerielle Verordnung Zahl 5488/1918 M. E., derzufolge das Ministerium die Verfügung des Handelsministers betreffend die Uebernahme mehrerer Straßen- und Lokalbahnen in das öffentliche Vermögen genehmigend zur Kenntnis nimmt. Diese Verfügung des Handelsministers betrifft die Eisenbahnen der Budapester Straßenbahngesellschaft, der Budapester Lokalbahn-A.-G., der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer elektrischen Straßenbahn-A.-G., der Franz Josef elektrischen Untergrundbahn-A.-G. und der Budapest-Szentlörinczer Lokalbahn-A.-G., samt den zu der Direktion und zu dem Betrieb dieser Eisenbahnen gehörenden Gebäuden, Verkehrsmitteln, Elektrizitätsanlagen, Einrichtungen, Ausrüstungen, Rechten und Pensionsfonds, die alle von dem Handelsminister in das öffentliche Vermögen übernommen und in das Eigentum der Haupt- und Residenzstadt Budapest übergeben wurden. Der Handelsminister wird detailliert bestimmen, was die Gesellschaften in das öffentliche Vermögen zu übergeben haben.

Infolge dieser Uebernahme verlieren die für die genannten Eisenbahnen erteilten Konzessionsurkunden und die bestehenden Terrainbenützungsverträge ihre Kraft in der Weise, daß diese Konzessionen und Rechte ebenfalls auf die Kommunität der Haupt- und Residenzstadt Budapest übergehen. Gleichzeitig mit der Uebernahme der Eisenbahnen verlieren auch ohne Entschädigungspflicht die besonderen schriftlichen Verwendungsverträge, die die erwähnten Gesellschaften gegenüber den Vereinigten Eisenbahnen abgeschlossen haben, ihre Geltung. Die den Eisenbahngesellschaften zu gewährende Vergütung wird durch eine besondere Rechtsvorschrift bestimmt werden.

Die genannten Eisenbahnen werden unter der Firma „Budapester Vereinigte Stadtbahnen" vereinigt, welche Firma mit Anführung der Eigentümereigenschaft der Kommune der Haupt- und Residenzstadt Budapest in das Register der Einzelfirmen einzutragen ist. Die infolge der Vereinigung eingetretenen Rechtsveränderungen sind auch in dem Vereinigten Grundbuch der Eisenbahnen und Kanäle entsprechend ersichtlich zu machen.

Bis zur Reorganisation des Munizipiums der Haupt- und Residenzstadt werden die Verwaltung dieser Eisenbahnen und die Leitung ihrer Wirtschaftsangelegenheiten unter Mitwirkung von Betrauten des hauptstädtischen Magistrats durch Delegierte des Handelsministers besorgt, die mit diesen Betrauten zusammen die Direktion bilden.

Die Direktion entscheidet in allen mit dem Betrieb der Eisenbahn zusammenhängenden Angelegenheiten. Ist der Beschluß der Direktion nicht einstimmig, so ist die Frage sofort dem Handelsminister vorzulegen, der endgültig entscheidet. Die Mitglieder der Direktion und die Art der Firmenzeichnung sind behufs Eintragung in das Handelsfirmenregister dem Budapester Gerichtshof als Firmengericht anzumelden. Die gültige Zeichnung der Firma erfolgt durch zwei Direktionsmitglieder derart, daß die Berechtigten der Firma ihre Unterschrift anschließen.

Die Geschäftsleitung wird durch den Oberbuchhalter der Haupt- und Residenzstadt oder dessen Stellvertreter und durch einen Delegierten des Handelsministers gemeinsam kontrolliert, die über das Ergebnis der Kontrolle allmonatlich dem Handelsminister und dem hauptstädtischen Magistrat Bericht erstatten.

Diese Verordnung tritt sofort in Kraft; allfällig notwendige Vorschriften über den Vollzug dieser Verordnung stellen die Minister des Handels und der Justiz fest.

Städtische Neuigkeiten.

* **Die sozialdemokratische Partei und die Hauptstadt.** Zahlreiche Angestellte der Hauptstadt, besonders Lehrer, waren schon längerer Zeit der sozialdemokratischen Partei beigetreten und in den letzten Tagen hat sich die Zahl dieser Angestellten stark erhöht. Um nun diese Strömung auszunützen, hat die Leitung der sozialdemokratischen Partei an den Bürgermeister eine Eingabe gerichtet, in der sie fordert, daß die Leitung der Hauptstadt die Organisationsfreiheit der Angestellten anerkenne. Die Partei wünscht, daß alle Angestellten der Hauptstadt ihr beitreten sollen und erklärt, daß jene Angestellten, die der Partei nicht angehören, nicht vorrücken, das heißt, weder ernannt noch gewählt werden dürfen. Bürgermeister Dr. Theodor Bódy erwiderte auf die Eingabe, er denke nicht daran, irgendwelche Rechte seiner Angestellten einzuschränken. Es stehe ihnen vollständig frei, ihrer Ueberzeugung gemäß zu handeln. Was den zweiten Teil der Eingabe betrifft, wonach nur sozialistische Angestellte vorrücken dürfen, so habe er auch dagegen keine Einwendung, vorausgesetzt, daß die Zugehörigkeit der Angestellten zur sozialdemokratischen Partei durch ein Gesetz als eine Qualifikation zum Avancement bestimmt werde. — Wir sind begierig, zu wissen, was die radikale Bürgerpartei und was die Károlyi-Partei hiezu zu sagen hat?

* **Aenderung von Straßennamen.** Der hauptstädtische Baurat hat, wie berichtet, einige mit der Dynastie verbundene Straßennamen umgetauft. Die Frage der Umbenennung der Budapester Gassen und Straßen kam auch in der jüngsten Magistratssitzung zur Sprache; der Magistrat trägt sich nämlich schon lange mit der Absicht, eine allgemeine Straßennamenreform ins Leben zu rufen. So wurde schon vor längerer Zeit der Wunsch laut, daß zum Beispiel eine der größeren Straßen nach dem Namen des unsterblichen Dichters Petöfi benannt werde. Der Magistrat betraute den Leiter der Stadtbausektion Magistratsrat Dr. Árpád Sallay mit der Ausarbeitung einer auf die Straßennamenreform bezüglichen Vorlage.

* **Die Gehaltsregulierung der Betriebsarbeiter.** Der technische Oberrat G. Krenesey hat an den Magistrat eine Eingabe gerichtet, in welcher er beantragt, die Löhne der hauptstädtischen Betriebsarbeiter einheitlich zu regeln. Vizebürgermeister Dr. Franz Déri hat in dieser Angelegenheit eine Konferenz einberufen, an welcher jene Magistratsräte, denen Betriebe unterstellt sind, teilnahmen. In der Konferenz kam die Ansicht zur Geltung, daß mit Einbezug von Vertretern der Fachorganisation und der Eisen- und Metallarbeiter eine gemischte Kommission gebildet werde, die ihre Vorschläge dem Magistrat unterbreiten soll. Der Magistrat hat diesem Vorschlag zugestimmt.

* **Der Hauskehricht.** Infolge des Frostes vermag die Kehrichtsanlage nur mit Vierergespann ihre Wagen im Verkehr zu halten. Hiedurch kann der Kehricht nicht in regelrechter Weise abgeführt werden. Der Magistrat ersucht das Publikum, sich in Geduld zu fassen, zumal die Fuhrwerksanlage die größten Anstrengungen macht, um wieder normale Zustände zu schaffen.

* **Bewegung der hauptstädtischen Manipulationsbeamten.** Anläßlich der Statusregulierung sind die hauptstädtischen Manipulationsbeamten, wie sie behaupten, den übrigen Beamten gegenüber benachteiligt worden. Das Organisationskomitee hat nun ein Memorandum ausgearbeitet, welches in einer am 23. d. 5 Uhr nachmittag im alten Abgeordnetenhause abzuhaltenden Konferenz verhandelt werden soll.

Österr. Volkszeitung
25./XI. 1918

Der Stadtbahnbetrieb.

Unbestimmter Verkehr der Züge.

An sämtlichen Stadtbahnstationen wurde gestern nachstehende Kundmachung plakatiert:

„Verkehrseinschränkung. Wegen Kohlenmangels wird der Zugsverkehr auf der Wiener Stadtbahn zeitweise eingeschränkt werden. Die Reisenden werden daher ersucht, vor Fahrantritt bei den Kassen oder bei den Türstehern Erkundigungen einzuziehen. Staatsbahndirektion Wien." Dies bedeutet die Ankündigung eines unbestimmten Stadtbahnverkehrs, der jeden Moment mit dem weiteren Ausfall von Zügen rechnen muß. Damit scheidet bis auf weiteres die Stadtbahn als auch nur halbwegs verläßliches Verkehrsmittel aus.

Tägliche Rundschau 27/11 49.
27/11 918.

Aus der Reichshauptstadt.

* **Einschränkung des Kraftwagenverkehrs.** Der Soldatenrat — Leitung des Kraftfahrwesens für Groß-Berlin und die Mark Brandenburg — in Berlin, Potsdamer Straße 26 a, hat angeordnet, daß Kraftfahrzeuge aller Art, für die ein besonderer, in gelber Farbe gehaltener Ausweis nach dem 14. November d. J. nicht erteilt worden ist, nicht mehr verkehren dürfen. Fahrzeuge, die von den militärischen Streifen und Sicherheitsorganen ohne diesen Ausweis betroffen werden, verfallen der staatlichen Beschlagnahme und werden ohne weiteres eingezogen. Die Ausweise für Privatfahrzeuge werden auf Antrag nur von den höheren Verwaltungsbehörden ausgestellt, die die jetzt vorhandenen Zulassungsbescheinigungen erteilt haben. In den Anträgen, denen die Zulassungsbescheinigungen, die letzten Betriebsstoff-Freigabescheine und die letzten Betriebsstoff-Lieferscheine beizufügen sind, ist die unabweisliche Notwendigkeit der weiteren Zulassung nachzuweisen. Von der Vorlage der Betriebsstoff-Freigabe- und der Lieferungsscheine sind nur Aerzte befreit, die ihren Betriebsstoff vom Leipziger Aerzteverbande beziehen.

Neue Freie Presse
27./XI. 1918

[Wiedereröffnung des Durchganges durch die Hofburg.] In Anbetracht der großen Nachteile, welche die Sperrung der Hofburg für die zahlreichen Fußgeher, die von den westlichen Bezirken in die Innere Stadt oder umgekehrt gelangen wollen, mit sich bringt, hat sich Bürgermeister Dr. Weiskirchner an den Staatsnotar Dr. Sylvester mit der Bitte gewendet, im Einvernehmen mit dem Staatsamte für Heerwesen die Wiedereröffnung des Durchganges durch die Hofburg zu veranlassen. Wie Doktor Sylvester mitteilte, wird von morgen an die Passage von der Bellaria zum Ballhausplatz längs des Volksgartens und der Volksgarten selbst eröffnet werden.

Die Zeit
27./XI. 1918

51

Die Kohlennot.

Neue Einschränkungen der Stromabgabe

In der Wiener Kohlenversorgung hat sich auch gestern keine entscheidende Wendung zum Besseren vollzogen. Während einerseits die Zuschübe nach wie vor unregelmäßig und in einem gar nicht nennenswerten Ausmaß erfolgen, ist andererseits der Kohlenvorrat der städtischen Elektrizitätswerke auf ein Minimum zusammengeschmolzen, so daß neue Sparmaßnahmen nicht länger zu umgehen sind.

Wir erhalten hierzu von informierter Stelle folgende Mitteilungen:

Die unabweisbare Notwendigkeit, den Kohlenverbrauch weiter zu drosseln, ergibt sich aus der Tatsache, daß die bisherigen Einschränkungen im Gas- und Stromverbrauch nicht den erhofften Effekt erzielten. Da es aber nicht angängig ist, die Abgabe von Gas und Strom an die gewerblichen und geschäftlichen Kreise noch mehr zu drosseln, muß die Gemeinde Wien nun unverzüglich zu einer Einschränkung des Tramwayverkehrs schreiten. Die Straßenbahnen sind ein Hauptabnehmer von elektrischem Strom, und so schwerwiegend auch die Bedenken sein mögen, daß der Verkehr noch empfindlicher beeinträchtigt werde, bleibt leider doch nichts anderes übrig, als die neuen Sparmaßnahmen nun auch auf den Tramwaybetrieb zu erstrecken. Seitens der Straßenbahndirektion sind Vorschläge ausgearbeitet worden, die sowohl eine Ausdehnung der Intervalle, wie auch eine Früherlegung des abendlichen Betriebsschlusses, endlich auch eine Einschränkung der auf einzelnen Nebenstrecken zurückzulegenden Kilometeranzahl vorsehen. Eine heute stattfindende gemeinderätliche Obmännerkonferenz wird über diese Vorschläge endgültige Beschlüsse fassen, die sodann sofort in Kraft treten dürften. Ob und in welchem Maße auch das städtische Gaswerk zu weiteren Konsumeinschränkungen zu schreiten hat, wird gleichfalls im Laufe des heutigen Tages entschieden werden.

Neue Freie Presse

28./XI. 1918

Die Obmännerkonferenz gegen die Drosselung des Straßenbahnverkehres.

Die Obmännerkonferenz des Gemeinderates hat heute mit allem Nachdruck mit Rücksicht auf die Lage der Bevölkerung Wiens vor einer weiteren Drosselung des Straßenbahnverkehres gewarnt, für die sie die Verantwortung nicht übernehmen könnte. Zugleich hat die Obmännerkonferenz die Gesamtregierung ersucht, alles aufzubieten, um die nötige Zahl Waggons Kohle aufzubringen.

Aus dem Rathause wird darüber berichtet:

Nach umfassenden Berichten der Referenten machten die Direktoren Karel und Menzel Mitteilung, daß vom Staatsamte für öffentliche Arbeiten auf Grund einer heute dort abgehaltenen Sitzung beabsichtigt sei, eine weitere Verschärfung der vor kurzem verfügten Spar- und Sperrmaßnahmen für Haushaltungen und Geschäftsbetriebe in Aussicht zu nehmen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner brachte eine Zuschrift des Staatssekretärs für öffentliche Arbeiten Zerdik zur Kenntnis. Der Staatssekretär ersucht den Bürgermeister, unverzüglich Anträge wegen Drosselung des Straßenbahnverkehres beim Staatsamte für Verkehrswesen zu stellen.

Die Obmännerkonferenz nahm die Mitteilungen zur Kenntnis und gelangte nach einer Wechselrede, an welcher sich sämtliche Mitglieder beteiligten, zu folgendem Beschluß: „Die Obmännerkonferenz des Wiener Gemeinderates warnt mit Rücksicht auf die Lage der Bevölkerung Wiens vor einer weiteren Drosselung des Straßenbahnverkehrs und ersucht die Gesamtregierung, daß mit noch größerem Nachdruck alles aufgeboten werde, um die nötige Anzahl Waggons Kohle aufzubringen, um diese Drosselung zu vermeiden, da sie die Verantwortung für die Folgen einer in das Wirtschaftsleben tief einschneidenden Maßnahme nicht übernehmen könne."

Fremdenblatt
1./XII. 1918

Der Schneefall und die Straßenbahn.

Der starke Schneefall, der Samstag nachts eingesetzt hat, erforderte im Interesse der ungestörten Betriebsabwicklung auf den Straßenbahnen außergewöhnliche Maßnahmen. Schon Samstag nachts sind die motorisch betriebenen Schneepflüge und Anhängeschneepflüge ausgefahren, auch Pferdeschneepflüge, um die verschneiten Strecken zu reinigen. Sonntags früh wurden ungefähr 3000 Schneeschaufler bei der Straßenbahn beschäftigt. Wegen des andauernden Schneefalles mußte Sonntag nachmittags um 5 Uhr neuerlich mit der Reinigung begonnen werden und dank der Anstrengungen konnte der Verkehr bis Betriebsschluß ohne Störung sich abwickeln. Bei dem herrschenden Sturm wurde die Strecke wiederholt mit Schnee verweht. Um 1 Uhr nachts erfolgte nochmals die Reinigung aller Strecken mit Schneepflügen. Sie dauerte bis heute 7 Uhr morgens. Trotzdem um 2 Uhr nachts der Schneefall besonders heftig einsetzte und dadurch die Arbeit wesentlich erschwert wurde, konnte der Betrieb auf der Straßenbahn heute früh fahrplanmäßig auf dem ganzen Netz mit Ausnahme der Linie nach Oberlaa aufgenommen werden. Zur Schonung der Motorwagen sind die ersten Fahrten mit einfachen Zügen oder Triebwagen geleitet worden.

Heute früh waren gegen 3500 Schneeschaufler in Tätigkeit. Der Verkehr auf der Dampfstraßenbahn Aspern—Großenzersdorf war während der Frühstunden eingestellt, hingegen auf der Strecke Mauer—Mödling aufrecht. Auch sonst auf allen übrigen Linien wickelte sich der Verkehr fahrplanmäßig ab.

Neues Wiener Tagblatt
1./XII. 1918

Der Stadtbahnverkehr.

Infolge des um 4 Uhr nachmittags erfolgenden Geschäftsschlusses werden ab Montag, den 2. d., an Stelle der Züge der bisherigen Abendgruppe die nachstehend angeführten Züge in Verkehr gesetzt, und zwar: ab Hütteldorf-Hacking über die Wiental-, Donaukanal-Gürtellinie nach Hütteldorf-Hacking mit Abfahrt um 4 Uhr nachmittags, 4 Uhr 41 Min., 5 Uhr 26 Min.; ab Hütteldorf über Gürtel-, Donaukanal-Wientallinie nach Hütteldorf-Hacking mit Abfahrt um 3 Uhr 44 Min., 4 Uhr 25 Min., 5 Uhr 30 Min.; ab Hütteldorf über Wientallinie nach Heiligenstadt mit Abfahrt um 3 Uhr 31 Min. und 4 Uhr 21 Min. nachmittags; ab Hütteldorf über Gürtellinie nach Heiligenstadt mit Abfahrt um 4 Uhr 45 Min. nachmittags; ferner ab Heiligenstadt über Donaukanal-Wientallinie nach Hütteldorf mit Abfahrt um 4 Uhr 5 Min. und 5 Uhr 30 Min. nachm., sowie ab Heiligenstadt über Gürtellinie nach Hütteldorf-Hacking mit Abfahrt um 4 Uhr 11 Min. nachmittags.

Die Verkehrszeiten der vorgenannten Züge für die einzelnen Haltestellen sind aus den bei den Eingangstüren der Stadtbahnhaltestellen angebrachten Kundmachungen zu entnehmen.

Österr. Volkszeitung
3./IX. 1918

*** Straßenbahntariferhöhung und Trinkgeld.** Die Tariferhöhung auf der Straßenbahn hat, wie das nicht anders zu erwarten war, nicht nur den Fahrgästen, sondern auch den Schaffnerinnen empfindlichen Schaden gebracht. Tausende von Schaffnerinnen sind durch den neuen Tarif, der glatt auf „30 Heller" ohne die bisherige Kreuzerverrechnung ausgeht, derart in Mitleidenschaft gezogen, daß man von einer „Trinkgeldkrise" auf der Elektrischen sprechen kann. Der Verlust wird auf mehr als die Hälfte der bisherigen Einnahmen veranschlagt. Das Publikum — darüber sind alle Schaffnerinnen einig — glaubt, daß die Tariferhöhung ausschließlich dem Personal zugute kommt, und das ist mit ein Grund dafür, sich der üblichen freiwilligen Abgabe zu entziehen. Ein Großteil der Fahrgäste ist aber auch durch die Mehrgebühr von acht Heller an der äußersten Grenze der Leistungsmöglichkeit angelangt. Eine Schaffnerin teilte mit: „Ich bin jetzt auf der dritten Tour und habe noch keine Krone eingenommen. Daß der Tarif uns zugute komme, ist nicht wahr; das Ganze ist, daß unser Stundengeld eine Erhöhung von 50 auf 54 Heller erfahren hat. Das macht täglich einen minimalen Betrag; unser Schaden ist weit größer. Früher konnte man mit einer Tageseinnahme von zwei bis drei Kronen rechnen, jetzt kaum mit dem Drittel. Am besten beurteilt man die Sache, wenn man zuhört, wie sich jetzt die Schaffnerin für ein Trinkgeld bedankt. Wir betteln nicht um Trinkgeld, aber es ist wahr, daß wir bei unserer geringen Bezahlung darauf angewiesen sind." Eine andere Schaffnerin meinte, sie habe schon jetzt Respekt vor dem Winter. Wenn aber auch das bißchen Trinkgeld ausbleibt, so sei bei den hohen Lebensmittel- und sonstigen Preisen nicht abzusehen, wie man den Dienst aushalten soll. Andere Schaffnerinnen weisen darauf hin, ob es denn unbedingt nötig gewesen sei, gerade 30 H. vorzuschreiben, hätten es nicht 28 H. auch getan? Es wird behauptet, daß es noch bei jeder Tariferhöhung im Anfang so war; eine Besserung ist aber zu erhoffen, wenn sie auch nicht wahrscheinlich ist, denn es gibt fast kein „Kleingeld" mehr auf der Elektrischen. Selbst Fahrgäste, die vielleicht zwei Heller mehr geben würden, haben dazu keine Gelegenheit. Selbst auf den bisher bevorzugten Ringrundstrecken und auf den als besonders „rentabel" geltenden D-Zügen Südbahn-Franz Josef-Bahn ist ein rapider Sturz der Trinkgeldeinnahmen zu verzeichnen. Manche Schaffnerinnen geben wohl in kleiner Münze zurück, aber selbst diese Andeutung bleibt zumeist unverstanden. Da, wie die Dinge stehen, auch eine Aenderung des einmal eingeführten Tarifes nicht zu rechnen ist, bleibt nur das als alleiniger Ausweg, was von einer Schaffnerin folgendermaßen zusammengefaßt wurde: „Wir werden uns bemühen, uns im Dienste dem Publikum gegenüber recht aufmerksam und zuvorkommend zu verhalten, damit es uns den neuen harten Tarif nicht entgelten läßt ..."

Freudenblatt

4./XII. 1918

Freigabe des Automobilverkehrs.

Ab 15. Dezember.

Durch die Beendigung des Krieges ist eine große Zahl von Personen-Kraftfahrzeugen, die bisher im Dienste der Heeresverwaltung standen, verfügbar geworden. Der Wunsch, diese Wagen entsprechend verwerten zu können, sowie das Bedürfnis, angesichts der besonders ungünstigen Verkehrsverhältnisse jede Verkehrsmöglichkeit nach Kräften auszunützen, haben das Staatsamt für Kriegs- und Uebergangswirtschaft veranlaßt, die seinerzeit erlassene Ministerialverordnung, durch welche der Betrieb eines Personenautos an eine besondere Bewilligung geknüpft wurde, mit 15. Dezember d. J. aufzuheben. Gleichzeitig wird auch die Ministerialverordnung betreffend den Verkehr mit Ersatzbereifungen aufgehoben. Ursprünglich war in Aussicht genommen, für alle Kraftfahrzeuge Passierscheine auszustellen. Hinsichtlich der zivilen Automobile wurde hievon im Einverständnisse mit dem Staatsamt für Heerwesen abgesehen. Solche Passierscheine werden daher in Hinkunft nur für militärische Automobile ausgegeben, deren Lenker sich überdies auch jeweils mit dem „Fahrbefehle" auszuweisen haben werden. Zivile Kraftfahrzeuge werden stets das Typenprüfungszeugnis und die Kennzeichenausfertigung bei sich zu führen haben. Die Kontrolle des Automobilverkehres obliegt auch weiterhin den öffentlichen Sicherheitsorganen (Polizei, Gendarmerie), welche hiebei im Einvernehmen mit den militärischen Kontrollorganen, die eine besondere, vom Staatsamte für Heerwesen ausgestellte und mit Lichtbild versehene Legitimation besitzen müssen, vorgehen werden.

Mit 15. Dezember tritt somit wieder die völlige Freiheit des Automobilverkehres ein. Es muß aber ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht werden, daß die staatliche Bewirtschaftung der Betriebsstoffe (Benzin, Benzol) im Hinblick auf die außerordentliche Knappheit an diesen Materialien, auch weiterhin aufrecht bleibt. Denn die verschwindend kleinen, noch im Inlande vorhandenen Mengen müssen ausschließlich für Approvisionierungs- und andere unabweisliche öffentliche Zwecke reserviert bleiben. Eine Zuweisung von Betriebsstoff für Personenkraftfahrzeuge ist daher für absehbare Zeit ausgeschlossen.

Neue Freie Presse Abend
5./XII. 1918

Weitgehende Einschränkungen im Straßenbahnverkehr.

Von morgen Freitag.

Wien, 5. Dezember.

Der Stadtrat hat heute nach Eingehen in die Debatte angesichts der trostlosen Kohlenlage auch im Straßenbahnverkehr weitgehende Einschränkungen verfügt. Dieselben treten von morgen Freitag an in Kraft.

Der Straßenbahnverkehr wird nach diesen Einschränkungen in der Früh um rund eine halbe Stunde später beginnen und am Abend um 8 Uhr derart schließen, daß um 8 Uhr die letzten Wagen vom Ring weg abgehen.

Weiter werden die Linien C und C^3 eingestellt und dafür die Linie VC wieder eingeführt. Ebenso werden über 80 Haltestellen neuerlich aufgelassen.

Der Sonntagsverkehr wird eine noch weitergehende Einschränkung erfahren.

Ergänzend wird uns mitgeteilt, daß morgen Freitag der Frühverkehr noch wie gewöhnlich funktionieren wird, da die Verständigung der in Betracht kommenden Stellen nicht mehr möglich ist.

Der Betrieb der Wiener Elektrizitätswerke nur bis 12. Dezember gesichert.

Der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Karell machte heute den Vertretern der Presse im Rathause folgende Mitteilung: Wenn in den Zuschüben an Kohle bis zum 12. Dezember keine Besserung eintritt, so wird sich die Direktion der städtischen Elektrizitätswerke genötigt sehen, die Abschaltung der Konsumenten vorzunehmen, und zwar zuerst die Großbetriebe mit motorischer Kraft, dann die städtischen Straßenbahnen und schließlich auch die Haushaltungen. Das wird geschehen, um auch nach dem 12. Dezember noch für einige Zeit geringere Stromquantitäten zur Verfügung zu haben, die ausreichen zur Versorgung der Lebensmittelbetriebe, der städtischen Gaswerke, zur Beleuchtung der Stiegenhäuser und zum Betriebe der Zeitungen.

Aus den Mitteilungen des Direktors der städtischen Gaswerke geht hervor, daß, wenn bis zum 12. Dezember keine Besserung in der Kohlenversorgung eintritt, die Straßenbahnen stillgelegt werden.

Die Kohlenzufuhr am heutigen Tag.

Mitteilung von informierter Seite.

Die Kohlenzufuhr erfolgt nach wie vor in ganz geringen Mengen. Die augenblicklich eintreffenden Kohlentransporte sind ausdrücklich zur Heimbeförderung der czecho-slowakischen Truppen, die von der Südfront kommen, bestimmt.

Nach Ungarn wurde über Oberberg-Sillein Kohle zum Abtransport der Armee Mackensen instradiert.

Neues Wiener Tagblatt Abendz
6./XI. 1918

a
6

681

Die Kohlennot.

Einstellung des Stadtbahnverkehrs ab 8. Dezember.

Ab Sonntag, den 8. d., wird wegen Kohlenmangels der Verkehr auf der Wiener Stadtbahn gänzlich eingestellt.

Vom gleichen Tage an werden auf der Vorortelinie nur die Züge mit Abfahrt von Hütteldorf-Hacking um 5 Uhr 28 Min., 6.01, 6.28, 7.03, 7.34, 9.15, 11.00, 11.57 vorm., 12.38, 1.50, 3.28, 4.40, 5.26, 6.34, 7.00, 8.20, 9.45 nachmittags und ab Heiligenstadt 5.00, 5.44, 6.24, 6.55, 7.31, 8.12, 10.08, 11.42 vormittags, 12.15, 1.50, 3.25, 4.28, 5.15, 6.18, 7.15, 8.05 und 9.45 nachmittags verkehren.

Der Bahnverkehr in Ungarn.

Aus Budapest, 6. d., wird uns berichtet: Infolge Kohlenmangels tritt von heute an eine abermalige bedeutende Einschränkung des Eisenbahnverkehrs in Ungarn ein. Wenn die Verhältnisse keine Besserung erfahren, wird der ganze Eisenbahnverkehr in einer Woche eingestellt werden.

Reichspost Abendl
6/XII. 1918
a
b
61

Die Kohlennot.

Der erste Tag im Zeichen der Sparmaßnahmen.

Die durch die Kohlennot erzwungenen Sparmaßnahmen in der Beheizung und Beleuchtung, die mit dem gestrigen Tage in Kraft getreten sind, haben sich bereits in einschneidender Weise fühlbar gemacht. In den Wohnungen kehrt die Frage: „Wie soll man kochen, beleuchten?“ immer wieder, die Aengstlichen schrauben die Lampen von den Lustern bis auf eine ab, damit nur ja niemand in der Familie sich vergißt und in vielleicht bisher gewohnter Weise mehr Flammen brennen läßt. Die 32- und 50kerzigen Birnen verschwinden, 16- und 25kerzige treten an ihre Stelle. Kerzen und Petroleumreste werden für den Notfall hervorgesucht und wer ein wenig über Barmittel verfügt, flüchtet ins Gasthaus oder ins Kaffeehaus, die wenigstens in den frühen Abendstunden noch Licht und Wärme bieten. Das Baden ist unmöglich geworden, desgleichen das Heizen in Zimmern, die bisher nur Gasöfen besaßen.

Stürmische Nachfrage herrscht jetzt nach Kerzen und Petroleum, der Bedarf aber kann nicht im entferntesten gedeckt werden. Die Kerzenproduktion hängt vom Zuschub an Rohmaterial aus den Rohölgebieten ab, der seit Wochen vollständig stockt. Von einer Aushilfe durch Kerzenbeleuchtung ist also nichts zu erwarten. Ebenso kommt Petroleum, das ja überdies nur auf Karten verabfolgt wird, nicht in Frage; denn die vorhandenen Vorräte dürften in Kürze nicht einmal zur Einlösung der Petroleumkarte ausreichen.

Die aufgelassenen Haltestellen der Straßenbahn.

An den mit roten Zetteln überklebten Haltestelletafeln, die kurz und bündig die Aufschrift künden: „Vom 5. Dezember an ist diese Haltestelle aufgelassen“ rollte heute, obwohl es an vorbereiteten Mitteilungen nicht fehlte, doch zur unliebsamen Ueberraschung so manchen Fahrgastes, die „Elektrische“ ohne weiteres Besinnen an den gewohnten Ein- und Aussteigstellen vorüber. Die angekündigte Auflassung der 90 Haltestellen trat schon in Kraft und wenn sie auch als unbedingt notwendig gewordene Maßregel empfunden werden muß, so bedeutet sie doch auch eine sehr erschwerte Abwicklung des Verkehres. Nach dem jetzigen Stande sind Haltestellen fast nur mehr bei wichtigen Umsteigplätzen vorhanden und die Strecke, die jetzt ohne Anhalten durchgefahren wird, umfaßte früher zwei, oft auch drei Haltestellen. Aber besser, selbst unter erschwerten Umständen fahren zu können, als ganz zu Fuß gehen zu müssen, — wie ein Damoklesschwert hängt ja diese Drohung schon über uns, — dieser Einsicht wird auch vorübergehend empfundener Unmut weichen müssen.

Einstellung des Stadtbahnverkehres.

Die gänzliche Einstellung des Stadtbahnverkehrs, die schon für heute angekündigt war, wird erst ab Sonntag den 8. Dezember erfolgen. Vom gleichen Tage an werden auf der Vorortelinie nur die Züge mit Abfahrt von Hütteldorf-Hacking um 5 Uhr 28, 6.01, 6.28, 7.03, 7.34, 9.15, 11.00, 11.57 vorm., 12.38, 1.50, 3.28, 4.40, 5.26, 6.34, 7.00, 8.20, 9.45 nachm., und ab Heiligenstadt 5.00, 5.44, 6.24, 6.55, 7.31, 8.12, 10.08, 11.42 vorm., 12.15, 1.50, 3.25, 4.28, 5.15, 6.18, 7.15, 8.05 und 9.45 nachm. verkehren.

Wird nun auch die Straßenbahn eingestellt werden, so werden Hunderttausende, die in den äußeren Bezirken wohnen, kein Verkehrsmittel haben, um ihre oft langen Arbeitswege in den Frühstunden zurückzulegen. Wohin das führen wird, ist derzeit noch nicht abzusehen.

Polnische Hilfsbereitschaft.

Der polnische Gesandte Dr. Habicht machte einem Mitarbeiter des „N. W. T.“ die Mitteilung, daß der tschechische Gesandte Herr Tusar bis zur Stunde noch nicht bei ihm wegen der Versorgung Wiens mit oberschlesischer Kohle vorgesprochen habe. „Jedenfalls aber,“ sagte Dr. Habicht, „kann ich versichern, daß betreffs der oberschlesischen Kohle die Schwierigkeiten beiweitem nicht so sehr auf dem Gebiete der Förderung als des Transports liegen. Denn wenn auch infolge der Streiks die Förderung vielleicht etwas eingeschränkt ist, so sind doch die lagernden Vorräte so groß, daß mit dem Abtransport derselben sich die Lage in Wien sofort bessern müßte. Es ist nur die Transportfrage durch andere, auf dem Wege nach Wien liegende Länder, die die Schwierigkeiten verursacht. Von Seite der Polen liegt jedenfalls trotz einiger bedauerlicher Vorkommnisse nicht der geringste Anlaß vor, die Wiener Bevölkerung der Kälte und Finsternis auszuliefern. Im Gegenteil werden die Polen alles tun, um der Stadt über die gegenwärtigen Schwierigkeiten hinwegzuhelfen. Denn schließlich werden die chaotischen Zustände auch einmal ihr Ende nehmen und die Menschen weiterhin zu gegenseitiger Hilfe aufeinander angewiesen sein.“

Neue Freie Presse
7./XII. 1918
62

Die Einschränkungen im Straßenbahnverkehr an Sonn- und Feiertagen.

Auf behördlichen Auftrag sind wegen der Kohlennot bekanntlich weitestgehende Betriebseinschränkungen an Sonn- und Feiertagen durchzuführen. Es wird nur auf den Hauptlinien unter besonderer Berücksichtigung der zu den Bahnen, Spitälern und Friedhöfen führenden Linien ein eingeschränkter Verkehr durchgeführt. Die Durchführung dieses Fahrplanes tritt am Sonntag, 8. d., das erstemal in Kraft.

Im Betrieb werden sich an Sonn- und Feiertagen folgende Linien befinden:

B und BK Ring und Kai Rund,
D Franz Josefsbahn-Südbahnhof,
J Erdbergstraße-Ring bis Stadiongasse,
O Dresdnerstraße-Taborstraße-Kai-Ungargasse-Südbahnhof-Favoritenstraße bis Lehmgasse,
T und TK Sophienbrücke-Löwengasse-Ring und Kai Rund,
5 Volksprater-Spitalgasse bis Josefstädterstraße,
8 Glatzgasse-Gürtel bis Meidling Südbahnhof,
18 Neulerchenfelderstraße-Gürtel-Ostbahnhof,
25 Reichsbrücke-Kagran,
31 Zelinkagasse-Stammersdorf,
36 Viriotplatz-Nußdorf,
38 Schottentor-Grinzing,
41 Schottentor-Pötzleinsdorf,
43 Schottentor-Neuwaldegg,
46 Bellaria-Thaliastraße,
47 Maroltingergasse-Flötzersteig,
49 Neubaugürtel (Märzstraße) bis Stadtbahnstation Breitensee,
52 Babenbergerstraße-Hütteldorf,
58 Oper-Mariahilferstraße-Winckelmannstraße-Hietzing,
60 Stadtbahnstation Hietzing-Mauer,
62 Kärntnerstraße-Hetzendorf-Speisingerstraße bis Hermesstraße,
63 Kärntnerstraße-Linke-Rechte Wienzeile bis Pilgramgasse-Margaretenstraße-Schönbrunnerstraße bis Dreherpark,
65 Kärntnerstraße-Triesterstraße,
71 Wallfischgasse-Zentralfriedhof drittes Tor.

Der Betriebsbeginn und Betriebsschluß ist wie an Werktagen, das heißt die ersten Züge in der Früh ungefähr um 6 Uhr 15 Minuten, die letzten um 8 Uhr abends von der Ringstraße nach auswärts.

Der Bahnhofrundverkehr bleibt an allen Tagen zwischen Betriebsschluß und 12 Uhr 30 Minuten nachts im Anschluß an die ankommenden Vollbahnzüge aufrecht.

Die Zeit

11./XII. 1918

Bevorstehende Einstellung der Straßenbahn.

Beginn der Stromabschaltungen Ende nächster Woche.

In der gestrigen Stadtratssitzung wurden Berichte über die Wirkungen der durch die Kohlennot veranlaßten Spar- und Sperrmaßnahmen erstattet. Die Rathauskorrespondenz berichtet hierüber:

Der Bericht des Elektrizitätswerkes.

Der Bericht der städtischen Elektrizitätswerke, der auch an das Staatsamt für öffentliche Arbeiten erstattet wurde, besagt:

Wie die Direktion mündlich und schriftlich schon vor Wochen erklärte, ist es, da keine Kohle eingelangt ist, nunmehr tatsächlich notwendig geworden, mit Ende nächster Woche mit der Abschaltung der Stromabnehmer der Elektrizitätswerke zu beginnen, und zwar mit jenen Betrieben zuerst, für die am meisten Strom geliefert wird, die somit am meisten Kohle brauchen, das sind die Straßenbahnen und die großen Fabriken. Dann soll allmählich nach Maßgabe der vorhandenen geschulten Arbeitskräfte, deren Zahl beschränkt ist, der übrige Konsum so weit abgeschaltet werden, bis jene Grenze der Maschinenbelastung erreicht ist, die vom Ueberlandkraftwerk Ebenfurth unter Beihilfe der Wiener Kraftwerke an Sonntagen und zur Spitzendeckung geleistet werden kann.

Weitere Stromdrosselungen.

Es wird dann nur die notdürftigste öffentliche und Stiegenhausbeleuchtung, eine reduzierte Wohnungsbeleuchtung sowie eine auf das äußerste Maß reduzierte Stromversorgung der wichtigsten Aemter und Anstalten, insbesondere der Krankenhäuser, der Approvisionierungs- und Lebensmittelbetriebe, durchgeführt werden. Die Angelegenheit ist so einschneidend und nach Erachten der Direktion auch nicht in ihrer Kompetenz gelegen, daß an das Staatsamt für öffentliche Arbeiten die dringendste Bitte gerichtet wurde, der Direktion die nötigen Direktiven betreffs der vorzunehmenden Abschaltung zu erteilen. Hierbei wird es sich empfehlen, die Vertreter der in Betracht kommenden Staatsämter, insbesondere jener für Handel und Gewerbe, für das Verkehrswesen, den Unterricht, die soziale Fürsorge und für Volksgesundheit, die großen Korporationen, die Handel, Industrie und Gewerbe vertreten, und den paritätischen Ausschuß des Bundes der Industriellen, in dem Arbeitervertreter sitzen, deren Beisein erwünscht wäre, zuzuziehen. Gegenwärtig wird durch Beamte der Elektrizitätswerke erhoben, welche Betriebe als Approvisionierungsbetriebe gelten und vorläufig belassen werden müssen, beziehungsweise welche größeren Betriebe (mehr als 20 Kilowatt Kraft) zur Abschaltung gelangen sollen.

Der Effekt der bisherigen Tramway-Drosselung.

Die am Freitag den 6. d. gegenüber Mittwoch den 4. d. erzielte Stromersparnis betrug rund 32.000 Kilowattstunden. Es spielte an diesem Tage der frühe Betriebsschluß noch nicht mit. Die am Samstag gegenüber dem 4. d. erzielte Stromersparnis betrug rund 37.000 Kilowattstunden. An diesem Tage waren bereits sämtliche Einschränkungen in Kraft und wird damit die gewünschte Einschränkung von 25 Prozent im Werktagsverkehr erreicht, die durch die größeren Sonntagsersparnisse auf 30 Prozent gebracht werden soll.

Ueberflüssige Sonntagsfahrten auf der Tramway.

Am Sonntag den 8. d. wurde ein sehr stark eingeschränkter Verkehr unter Einstellung von vielen Linien durchgeführt. Die Erscheinung, daß wir zu gewissen Tagesstunden dem Verkehrsbedürfnis nicht entsprachen, liegt hauptsächlich darin, daß ein großer Teil der Bevölkerung noch immer nicht dem Ernst der Zeit Rechnung trägt. Es wird an Sonntagen die Straßenbahn viel zu überflüssigen Fahrten verwendet. Beobachtungen zeigten, daß viele Fahrgäste trotz des schlechten Wetters nicht, um sich durch einen Spaziergang in der frischen Luft zu erholen, sondern um Heurige und Gasthäuser in den Sommerfrischenbezirken zu besuchen, die Straßenbahn benützten. Für den nächsten Sonntagsverkehr werden wir neuerliche Anträge vorlegen. Die Stromersparnis betrug gegenüber Sonntag den 1. d. rund 71.000 Kilowattstunden oder 55 Prozent. In diesem Falle wurden wohl nicht die veranschlagten 60 Prozent erreicht, doch ist dies darauf zurückzuführen, daß bereits am Sonntag den 1. d. der Verkehr mit Rücksicht auf die uns bekannten Schwierigkeiten durch Intervallverlängerungen eingeschränkt wurde, so daß auch in diesem Falle gegenüber den früheren Sonntagen die beabsichtigte Minderleistung erreicht erscheint.

Die Mindereinnahmen an Wochentagen betragen pro Tag 60.000 bis 70.000 Kronen, an Sontagen rund 100.000 Kronen.

Bgm. Dr. Weiskirchner berichtet über

(P. Z. 11779, St. E. W., 2628), betreffend die Kohlennot bei den Elektrizitätswerken und stellt folgenden Antrag:

Der Bericht der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke über die Kohlennot bei diesem Unternehmen wird zur Kenntnis genommen.

Nachdem die Landesregierung von der ihr vom Staatsrate erteilten Ermächtigung, auch für die Straßenbahn einschränkende Maßnahmen zu treffen, keinen Gebrauch macht und die Kohlennot nun aufs äußerste gestiegen ist, die Anlieferung von Kohle aber täglich derart sinkt, daß in kürzester Zeit alle Reserven aufgebraucht sein werden, sieht sich die Gemeindevertretung gezwungen, nachstehende Verfügungen zu treffen und hievon dem Staatsrat und der Landesregierung Mitteilung zu machen.

Der Betrieb der Wiener städtischen Straßenbahnen ist insoweit einzuschränken, daß gegenüber dem derzeitigen Stromverbrauche eine Ersparnis von durchschnittlich mindestens 30 Prozent erzielt wird. Zu diesem Zwecke wird insbesondere verfügt:

1. Betriebsbeginn und Betriebsschluß sind derart anzusetzen, daß die ersten Züge um 6 Uhr 15 Minuten morgens, die letzten Züge um 8 Uhr abends von der Ringstraße nach auswärts abgehen.

2. Es sind noch etwa 80 weitere Haltestellen aufzulassen; hiebei sind jedoch die Umsteighaltestellen und die von der Eisenbahnaufsichtsbehörde aus Sicherheitsgründen angeordneten Haltestellen beizubehalten.

3. An Werktagen sind die Linien C und O^2 aufzulassen, dagegen ist die Linie Vc wieder einzuführen.

4. Die Zugsabstände, insbesondere in der verkehrsschwachen Zeit sind in den Außenstrecken bis zum doppelten Ausmaße, in den übrigen Strecken nach Tunlichkeit auszudehnen.

5. An Sonn- und Normatagen sind nur die wichtigsten Radiallinien (insbesondere bis in die Nähe der Vollbahnhöfe, Friedhöfe und großen Krankenanstalten), ferner die Bahnhofrundlinie und die Ringstraßenlinie in Betrieb zu halten. Die Zugsabstände sind hiebei tunlichst auszudehnen, Betriebsschluß und Betriebsbeginn wie an den anderen Tagen einzurichten.

Diese Verfügungen treten bereits am 6. Dezember in Kraft, mit Ausnahme jener bezüglich des Betriebsbeginnes, der an diesem Tage noch in der bisherigen Weise erfolgt.

(Einstimmig angenommen)

Bürgermeister: Zum Referate Herr VB. Rain.

41. Berichterstatter VB. Rain: Zahl 11675, Post 3. Uebernahme der Straßenpflege der Bezirke 13, 18 und 20 in die magistratische Eigenregie.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es sind nun sämtliche Bezirke mit Ausnahme des 3., 5. und 9. Bezirkes in Eigenregie übernommen und es ergibt sich die Gelegenheit, die Straßenreinigung einheitlich durchzuführen, indem die Bezirke 13., 18. und 20. nunmehr auch der Eigenregie einverleibt werden.

Beschluß: Die im § 5, Punkt 15, 16, 20, 24 und 27 der „Geschäftsordnung für die Bezirksvorsteher und Bezirks-Ausschüsse" angeführten, dem Wirkungskreise der Bezirksvorsteher zugewiesenen Angelegenheiten der Straßenpflege, und zwar die Reinigung und Faßwagenbespritzung der Straßen, Gassen und Plätze, sowie die Reinigung und Desinfektion der öffentlichen Wagenstandplätze und Anstandsorte, ferner die Instandhaltung der Straßen, sowie die Schneesäuberung und -Abfuhr, die Einsammlung und Abfuhr des Haus-, Straßen- und Marktkehrichtes, sowie die Verwaltung der städtischen Materialien und Requisiten werden für das Gebiet der Bezirke 13, 18 und 20 dem Magistrate, beziehungsweise dem Stadtbauamte zur Besorgung in eigener Regie übertragen.

2. Das Organisationsstatut, sowie die Arbeitsordnung, die schon für die übernommenen Bezirke gelten, haben auch auf die Bezirke 13, 18 und 20 Anwendung zu finden.

Neue Freie Presse

20./XII. 1918

[Der Gummiradler.] Ueber Nacht ist er wieder im Straßenbilde sichtbar geworden trotz weiter andauernder Beschlagnahme der Bereifung. Wieso, woher, wer vermöchte die dunklen Geheimnisse dieses Schleichhandelszweiges zu durchdringen? Er ist da und wer ihn nicht sah, der konnte ihn in diesen Tagen, da tiefe Lachen wässerigen Schmutzes die Gruben in unserem ganz dörfisch gewordenen Straßenpflaster erfüllen, deutlich spüren, wenn die Kotspritzer über die ganze Fahrbahn bis auf den Bürgersteig geschleudert wurden. Von einem Vorbeisausen des lautlos dahingleitenden Wagens zu sprechen, wäre allerdings starke Uebertreibung. Unser Pferdematerial — auch im Hafer gibt es einen üppig wuchernden Schleichhandel — sieht noch immer zum Erbarmen aus. Ein guter Trab gilt heute schon als anerkennenswerte Leistung. Ebenso zeigt die Lackierung des Gefährtes deutlich die Spuren des Krieges. Seit vier Jahren waren Sommer und Winter nur die offenen Wagen in Gebrauch. Jetzt werden die geschlossenen Coupés wieder hervorgeholt, der Firnis hat aber stark gelitten. Der „Wasserer" auf dem Standplatz fehlt und mit ihm der sorgsam polierende Schwamm, der die Lackierung der Wagenwände stets spiegelblank gehalten. Die Peitsche, einst nur das äußere Attribut unserer Herren vom Bock, ist unerläßliches Requisit geworden, um die müden Gäule unaufhörlich anzutreiben. Es fehlt also noch viel zur alten Herrlichkeit des „Zeugels", aber immerhin, der Gummiradler ist wieder da, gewissermaßen als Vorbote der noch in nebelhafter Ferne liegenden Zeit eines uneingeschränkten Straßenbahnverkehrs mit eingeschränkter Uebererfüllung, einer Zeit, wo die Stadtbahn wieder aus ihrem Dornröschenschlaf erweckt wird und vielleicht sogar mit dem Bau der Untergrundbahnen begonnen werden wird.

21./XII. 1918

Verwaltungsbericht der städtischen Stellwagenunternehmung für 1916/17.

Die Grundlage für den Voranschlag des Betriebsjahres 1916/17 bildete die Leistung von 1·7 Millionen Wagenkilometer im Pferdebetriebe bei 150.000 Pferdetagen sowie die Leistung von 360.000 Wagenkilometer mit Elektro-Kraftwagen bei einer Benützung von fünf Stockwagen während des ganzen Jahres und von 13 kleinen Wagen im zweiten Halbjahre. Die hieraus resultierenden Einnahmen waren im Pferdebetriebe mit 1,074.000 K, im Kraftwagenbetriebe mit 456.000 K angenommen. Die Futterverhältnisse brachten es aber mit sich, daß der Pferdebetrieb im Stellwagenverkehre mit 6. Oktober 1916 bereits sehr eingeschränkt und mit 4. Februar 1917 zur Gänze eingestellt werden mußte, da es besser schien, den Rest der vorhandenen Pferde anstatt im verlustbringenden Stellwagenverkehre, im notwendigen Dienste für die Verpflegung der Stadt zu verwenden. Der Verkehr mit den fünf stockhohen Elektrowagen kam mangels Reifen und sonstiger Ersatzmaterialien mit 18. März 1917 zur Einstellung, während der Betrieb mit den 13 kleinen Elektrowagen aus gleicher Ursache überhaupt nicht aufgenommen werden konnte.

Die tatsächliche Leistung im Stellwagenbetriebe beschränkte sich daher auf 705.063 Wagenkilometer mit Pferdewagen und einer Einnahme von 437.416 K 2 h und auf 77.820 Wagenkilometer mit Kraftwagen mit einer Einnahme von 103.823 K 34 h. Dagegen kamen für Leistungen im Lastwagenbetriebe und sonstige kleinere Transporte (Gefangene, Verwundete, Schübblinge ꝛc.) statt der veranschlagten 70.000 K insgesamt 669.331 K 45 h zur Verrechnung. Die Leistung in diesem Betriebe umfaßt die Beistellung von 5881 Gespannen für das Bezirkswirtschaftsamt, Stelle 6, und von 2593 Gespannen für das städtische Wirtschaftsamt; außerdem standen in der Zeit vom 4. Februar bis 30. Juni 1917 3869 Gespanne für verschiedene Gemeindezwecke und für die Kriegsfürsorgeaktion in Verwendung. Unter Berücksichtigung des Minderergebnisses bei Ertragszinsen und Mietzinsen per 5406 K 15 h sind gegenüber dem Voranschlage Mindereinnahmen von 394.835 K 34 h zu verzeichnen.

Im naturgemäßen Zusammenhange mit der Einnahmeverminderung im Stellwagenbetriebe infolge der Einschränkung und schließlichen Einstellung steht die teilweise Ausgabenverminderung, doch haben hier verschiedene Personalkosten und die erhöhten Pensionskosten nur ein vermindertes Sinken derselben bewirkt. Den veranschlagten Ausgaben per 2,592.000 K stehen die tatsächlichen mit 2,359.052 K 31 h, also nur um 132.947 K 69 h weniger gegenüber, so daß eine Verschlechterung des Ergebnisses gegenüber dem Voranschlage um 161.887 K 65 h eingetreten ist. Der Abgang beträgt demnach statt 962.000 K insgesamt 1,123.887 K 65 h, welche Steigerung, abgesehen von den ziffernmäßig nicht feststellbaren Materialpreiserhöhungen, die mit 1. Oktober 1916 eingetretene allgemeine Lohnerhöhung, die erhöhten Löhne im Schwerfuhrwerksdienste, die Erhöhung der Kriegszulagen ab 1. Jänner 1917, die Vermehrung des Pensionistenstandes sowie verschiedene Leistungen für Gemeindezwecke, wofür entweder keine oder eine nur teilweise Verrechnung der Selbstkosten stattfindet, verursacht haben. Die Bezüge der im Kriegsdienste stehenden Angestellten haben die Höhe von 225.738 K 78 h, jene der Pensionisten und Hinterbliebenen die Summe von 204.412 K 12 h erreicht.

Vossische Zeitung 24./XII. 1918.

Unhaltbare Zustände im Berliner Verkehr.

Vier Kriegsjahre hindurch haben sich die Berliner Verkehrsverhältnisse dauernd verschlechtert. Wir mußten es hinnehmen, weil der Hauptgrund, der Menschenmangel, nicht zu beseitigen war. Jetzt nach dem Kriege hat die Unzulänglichkeit und Gefährlichkeit der Beförderung oder besser Verfrachtung auf der Hochbahn, Straßenbahn und Stadtbahn einen neuen, nicht geahnten Höhepunkt erreicht. Jede Schilderung erübrigt sich, da jeder Berliner weiß, was er leidet. Wohl aber ist es an der Zeit, ernst die Frage aufzuwerfen, ob keine Abhilfe geschaffen werden kann.

Durch die Heimkehr der Soldaten ist die Zahl der Fahrgäste von neuem sehr gewachsen. Der Zug- und Wagenverkehr ist aber auf dem niedrigsten Kriegsstande geblieben. Personalmangel kann der Grund nicht mehr sein. Denn es sind zahlreiche Betriebsangestellte aus dem Felde zurückgekehrt. Hilfskräfte sind zu haben. Daß ein Teil der ausgeschalteten Wagen nicht betriebsfähig ist, unterliegt keinem Zweifel. Aber doch wohl nur ein Teil. Die Kohlenbelieferung der Stromerzeugungswerke dürfte auch so ausreichend zu gestalten sein, daß wenigstens in den schlimmsten Stunden eine Verstärkung des Zug- und Wagenverkehrs erreicht werden kann.

In der Oeffentlichkeit besteht — ob mit Recht oder Unrecht, vermögen wir nicht zu beurteilen — das Mißtrauen, daß die Verkehrsgesellschaften die ungeheuere Ausnutzung der Betriebsmittel durch das Preßverfahren aus Gründen des Ertrages nicht ungern fortbestehen lassen. Deshalb hat es keinen Zweck, Erklärungen der Gesellschaften herauszufordern. Der Berliner Polizeipräsident oder die Stadt Berlin müßten sofort durch unabhängige Ingenieure das Betriebsmaterial und die Betriebsverhältnisse daraufhin prüfen lassen, ob und in welchem Umfange Besserungen im Straßenbahn- und Hochbahnverkehr technisch möglich sind. Das technisch Erreichbare muß ohne wirtschaftliche Bedenken durchgeführt werden. Denn es sind Menschenleben in Gefahr. Der Brunnen darf nicht erst zugeschüttet werden, wenn das Kind hineingefallen ist, d. h., wenn wir das täglich drohende Verkehrsunglück erlebt haben.

Neues Wiener Tagblatt
27./XII. 1918

Hundert englische Autobusse für Wien.

Von der Westfront.

Wie wir erfahren, sollen in etwa vierzehn Tagen hundert englische Autobusse nach Wien kommen, um hier in Betrieb gesetzt zu werden. Unternehmerfirma ist die Demog, die Österreichische Motor-Omnibus-Gesellschaft, die vor dem Kriege die Linie Stephansplatz-Josefstädterstraße und retour in Betrieb erhielt. Es handelt sich um ein rein privates Unternehmen, dessen Manager vor einigen Wochen an die Westfront gereist ist und, wie verlautet, die Wagen bereits abmarschbereit hält. Die Omnibusse sollen den Weg von der Westfront, wo sie im Dienste der Ententeheere standen, nach Wien auf eigenen Rädern machen; sie sind gummibereift und bringen den Betriebsstoff für eine allerdings beschränkte Betriebdauer selbst mit.

Vor dem Kriege hatte die Demog, wie gesagt, nur die Konzession zum Betrieb der Linie Stephansplatz-Josefstädterstraße; sie hofft aber, daß die Gemeinde Wien die Gelegenheit, den so arg daniederliegenden Verkehr durch Einstellung von hundert großen Omnibussen zu heben, nicht unbenützt vorübergehen lassen wird. Vor dem Kriege unterhielt die Gemeinde bekanntlich selbst einen Automobilomnibusverkehr mit Elektromobilen der Daimler Tudor-Gesellschaft. Diese Wagen wurden aber bald nach Kriegsausbruch infolge mangelnder Gummibereifung aus dem Verkehre gezogen.

Es ist keine Frage, daß hundert große Benzinautobusse für den Verkehr in Wien eine außerordentliche Förderung bedeuten würden. Anderseits entginge dadurch der deutschösterreichischen Automobilindustrie, deren Absatzgebiet infolge der politischen Umwälzungen stark verringert ist, ein Geschäft, das sie bereits in Berechnung gezogen hatte.

Neues Wiener Tagblatt

28./XII. 1918

* **(Englische Autobusse für Wien.)** Zu der Nachricht, daß englische Autobusse von der Westfront in Wien in Betrieb gesetzt werden sollen, ist zu bemerken, daß die „Oesterreichische Motor-Omnibus-Gesellschaft" nur die Bewilligung zum Betriebe der Linie Stephansplatz - Josefstädterstraße - Liebhartstal mittels zehn Automobilen hat. Es ist klar, daß die Gesellschaft nicht eine Linie mit hundert Autos betreiben wird, andrerseits müßte zum Betriebe andrer Linien die Gemeinde Wien erst ihre Zustimmung erteilen. Da würden sich aber manche Bedenken erheben. Es müßte vor allem auf die Interessen der Automobilindustrie und der in ihr beschäftigten Arbeiterschaft Rücksicht genommen werden. Die Industrie befindet sich derzeit in keiner beneidenswerten Lage; sie sieht sich einer ungewissen Zukunft gegenüber, hat infolge der Zahlungseinstellung des früheren Kriegsministeriums kolossale Außenstände und hält ihre Betriebe unter großen Opfern nur deshalb offen, um nicht durch Entlassung der Arbeiterschaft das Heer der Arbeitslosen zu vermehren. Dies geschieht natürlich in der Hoffnung, durch baldige Wiederaufnahme von Lieferungen über die kritische Zeit hinwegkommen zu können. Wenn aber ausländische Wagen in größerer Zahl nach Deutschösterreich gebracht werden, so werden unsrer Industrie in demselben Maße Verdienstmöglichkeiten entzogen und die Gefahr von Arbeiterentlassungen rückt dann nahe. So sehr es also zu wünschen wäre, daß die Verkehrsverhältnisse in Wien sich bessern, so sehr müßte man es wünschen, daß dies nicht auf eine Weise geschieht, durch die die Automobilindustrie und Arbeiterschaft geschädigt werden. Wie uns die Geschäftsleitung der „Oemog" mitteilt, ist der Aufsichtsrat der Gesellschaft seit Ausbruch des Krieges überhaupt noch nicht zusammengetreten. Er steht auch der eingangs erwähnten Nachricht vollständig fern. Wie wir erfahren, befindet sich allerdings ein Mitglied des Verwaltungsrates in England, um durch Beschaffung von Bereifung, Betriebsmitteln und Ersatzteilen die Wiederaufnahme des Betriebes der „Oemog" vorzubereiten.

Österr. Volkszeitung
29./XII. 1918

* **Doppelbesetzung.** Es ist damit nicht die Doppelbesetzung im Theater gemeint, sondern die neue Einführung auf der Wiener elektrischen Straßenbahn, die, entgegen der bisherigen Uebung, anstatt eines Organs in jedem Wagen zwei Personen zur Ausgabe der Fahrkarten bestellt hat. Das scheint eine sehr kluge Einrichtung, die einen mehrfachen Zweck erfüllt. Sie ist wohl auch als eine soziale Maßnahme gedacht, denn es findet dadurch die doppelte Anzahl von Angestellten Verwendung, während sonst nach der Rückwanderung der Heimkehrer infolge des eingeschränkten Straßenbahnverkehrs wohl viele Entlassungen hätten erfolgen müssen; sie erweist sich aber auch als nutzbringend für die Gemeinde Wien, denn es kann nun jeder Fahrgast abgefertigt werden, was früher, bei dem gewaltigen Andrang ein Ding der Unmöglichkeit war. Auch ist die Zeit der Schwarzfahrer damit vorüber, sowohl der vorsätzlichen als auch der unfreiwilligen. Das bedeutet eine Entlastung der Wagen, deren schlechter Zustand nicht in letzter Linie der übermäßigen Inanspruchnahme zuzuschreiben war. Daß in vielen Wagen, besonders auf einzelnen Linien, sich Schwarzfahrer befinden, wußte jede Schaffnerin, aber sie konnte sich oft gar nicht durchdrängen, manchmal getraute sie sich an diese ungebetenen Gäste wohl auch nicht heran. Manche Fahrgäste rühmten sich sogar ihrer Kunst, schwarz zu fahren, und bezeichnend ist der in den letzten Tagen gefallene Ausspruch eines Fahrgastes, daß er seit der Kriegszeit überhaupt zum erstenmal wieder eine Fahrkarte gelöst habe. Als auf einer äußeren Linie an einer Umsteigstelle kürzlich viele Personen den Wagen bestiegen hatten und der Aufforderung einer dem Aeußeren nach sanften Schaffnerin nach Vorzeigen oder Lösung einer Fahrkarte nicht Folge geleistet wurde, sagte diese nicht ganz mit Unrecht: „Es wäre notwendig, man ginge mit einem Revolver kassieren." Eine andere, aber resolute Kollegin „stellte" jedoch einen Fahrgast und verlangte die Fahrkarte, die er angeblich schon besaß, zu sehen, und daraufhin erst rückte er mit den 30 Hellern Fahrgeld heraus. Vorwurfsvoll äußerte da die Schaffnerin: „Sehgn S', daß keine g'habt haben! Sind wir denn im Wald?" und fügte dann befriedigt hinzu: „Ah, i kenn' scho meine Vögel." Solche und ähnliche Vorkommnisse dürften durch die neue Ordnung vermieden werden. Die doppelte Besetzung auf den Straßenbahnen bewährt sich also und sie wird wohl beibehalten werden, solange der ganz außerordentliche Andrang der Fahrgäste andauert.

Neues Wiener Tagblatt

8.I.1919

Die Lohnfuhrwerkspreise „auf der Höhe".

Noch immer die dreifache Nachttaxe.

Wir haben in der Weihnachtsnummer die Beschwerde eines Lesers veröffentlicht, welcher für eine Autofahrt von nicht ganz 5 Minuten, und zwar für die Strecke Stephansplatz-Karlsgasse — nota bene bei Tage — 11 Kronen 20 Heller bezahlen mußte, welche Summe ihm der Chauffeur als „die dreifache Nachttaxe" bezeichnete. Wir haben uns nun, da die Klagen aus den Kreisen des Publikums über die hohen Lohnfuhrwerkspreise nicht verstummen wollen, während in andern großen Städten, zum Beispiel in Berlin, seit Kriegsbeginn den Lohnfuhrwerkern bloß ein zehnprozentiger Zuschlag gewährt wurde, an eine kompetente amtliche Stelle gewendet, welche uns folgende Erklärungen abgab:

„Die Stunde für den Abbau der Lohnfuhrwerkspreise hat noch nicht geschlagen. Die Klagen über den Wagenmangel sind zwar tatsächlich überholt, wir haben jetzt beispielsweise auf allen Bahnhöfen ein reichliches Wagenangebot und viele Kutscher klagen bereits über mangelnde Nachfrage. Deswegen ist aber von einem Sinken der Taxe leider noch nicht die Rede. Denn vor allem können die Kutscher mit dem amtlich zugewiesenen Mischfutter ihre Pferde nicht erhalten, sondern müssen sich zu Schleichhandelspreisen teueres Pferdefutter verschaffen. Im Kriege hat dann noch der Uebelstand der „Unnummerierten" ein weiteres Ansteigen der Preise bewirkt. Denn diese „Unnummerierten" durften ursprünglich keine Aufstellung nehmen, sondern nur auf Bestellung fahren. Mit dem steigenden Wagenmangel haben sich dann auch die „Unnummerierten" auf den Standplatz gestellt, was wir, damit das Publikum überhaupt einen Wagen bekommen kann, nicht verhindert haben. Durch das Aufstellen der „Unnumerierten" wurden aber die Preise der „Numerierten" mit in die Höhe gerissen. Dadurch kam dann die Taxübertreibung der Kriegsjahre zustande. Aber gegenwärtig ist die Zahl der Wagen so gestiegen, daß nicht einmal die „Numerierten" mehr hinreichend beschäftigt sind. Doch konnte ein Abbau der dreifachen Nachttaxe bisher amtlich noch nicht bewilligt werden. Denn die Rechnungen, die der Kutscher an Schmiede, Sattler, Tapezierer, Futterhändler (im Schleichhandel) zu bezahlen hat, sind noch immer enorm. Dazu kommt die Entkräftung des Pferdematerials, das nach ein paar Touren einfach ausspannen muß."

Falls sich Taxüberschreitungen ereignen, gilt nur der Rat, jeden einzelnen Fall sofort anzuzeigen! Mit dem Abbau der Kriegsbestimmungen hat es, wie gesagt, noch seine guten Wege, ein Anfang wurde schon mit der Aufhebung der Bezirksstandplätze gemacht.

Und was die Autotaxi betrifft, so ist bei diesen die gleiche Lage wie bei den andern Fuhrwerken. Auch hier ist in nächster Zeit keine Ermäßigung der Taxe vorauszusehen. Denn die Ersatzbereifungen, die wegen des Gummimangels in Verwendung kommen, kosten per Garnitur 5000 bis 6000 K. Dabei sind die Ersatzbereifungen so wenig leistungsfähig, daß sie schon nach 2000 Kilometer versagen. Und der Wagen leidet unter ihnen stärker als bei den Gummireifen. Auch das Benzin wurde durch die staatliche Freigabe nur verteuert. Seit der Freigabe der Autos hat sich ein lebhafter Schleichhandel mit Benzin entwickelt und das Kilogramm Benzin, das früher im staatlichen Höchstpreise 1 K. kostete, ist auf 5 bis 6 K. hinaufgeschnellt. Aus allen diesen Gründen ist auch für die Autotaxis vorderhand keine Minderung der Taxe zu erwarten.

* * *

Es ist vollkommen einleuchtend, daß unter den von unserm Gewährsmanne bezeichneten Verhältnissen an einen Abbau der Fuhrwerkstaxen nicht zu denken ist. Aber wir hören hier nur immer wieder das Wort „Schleichhandel" als Hindernis! Schleichhandel in Pferdefutter, Schleichhandel in Benzin und schließlich märchenhafte Preise für Ersatzbereifungen. Warum wird diesem Schleichhandel nicht das Handwerk gelegt und damit das Uebel an der Wurzel gefaßt? Sicherlich kennt das Kriegswucheramt diese Verhältnisse. Warum also greift es nicht energisch ein?

Fremdenblatt
12. I. 1919

Aufhebung des Taxameterzwanges für Fiaker.

Auf eine Eingabe der Fiakergenossenschaft hat die n.-ö. Landesregierung zunächst folgende Verfügung getroffen:

1. Das Befahren der freien Standplätze bei Theatern, Konzertsälen, usw., ist den Platzfuhrwerken gestattet.

2. Die Fiaker werden außer Fahrpreisanzeigerkontrolle gestellt. Die Entlohnung des Fahrdienstes unterliegt der freien Vereinbarung.

3. Das im Wege einer Kriegsverordnung gesperrte Pratergebiet ist für den Platzwagenverkehr wieder geöffnet

In den nächsten Tagen wird übrigens eine Verordnung erscheinen, die nähere Bestimmungen für den Betrieb des Platzfuhrwerkes enthält.

Jahrelang hat der Kampf gedauert, der um die Einführung des Taxameters geführt wurde und die Verordnung des Statthalters Grafen Kielmansegg, die die Fuhrwerker verhielt, den Taxameter anzubringen, wurde allseits als der Beginn der Lösung der leidigen Wiener Lohnwagenfrage bezeichnet. Die Stellungnahme der Fiaker und Einspänner gegen diese Verfügung ist noch in Erinnerung. In allen Genossenschaftsversammlungen bezeichneten die Lohnfuhrwerker diese Maßregel als den Anfang vom Ende des einst weltbekannten Wiener Fiakers und kein Mittel wurde unversucht gelassen, um die Rücknahme dieser Verordnung zu erreichen. Der Erfolg blieb dieser zielbewußten und mit Ausdauer geführten Aktion auch nicht versagt. Bald tauchten die „Luxusfiaker" auf, die vom Taxameterzwang befreit waren und jeden Preis fordern durften, den der Fahrgast bezahlen wollte und mit der vorstehenden Verfügung wird der Taxameterzwang nun auch für jene Fiaker aufgehoben, die bisher noch verpflichtet waren, ihn zu führen. Die Wiener Lohnfuhrwerker können gewiß nicht behaupten, daß sich die Behörden ihren Wünschen und Forderungen verschlossen haben. Zuerst wurde die Einschaltung der Nachttaxe bei Tagesfahrten gestattet, dann nach und nach die Fahrpreise bis auf 450 Prozent gesteigert, und nun kehren wir wieder zum alten Standpunkt zurück: „Mir wern kan Richter net brauch'n" und „Eur Gnaden wern scho wiss'n"! Ob damit jemandem anderen als den Fuhrwerkern allein geholfen ist, wird sich ja zeigen.

Neue Freie Presse
12./I. 1919

[Aufhebung des Taxameters für Fiaker.]
Die Fiaker haben einen Sieg erfochten. Ihre großangelegte Durchbruchsoffensive hat vollen Erfolg erzielt. Natürlich auf Kosten des Publikums. Die niederösterreichische Landesregierung hat „Die zweispännigen Pferdewagen außer Fahrpreisanzeige-kontrolle gestellt". Der Taxameter ist gewesen. Man erinnert sich, welche Kämpfe der Einführung der „preußischen Höllenmaschine" vorhergegangen sind. Man entsinnt sich auch dankbar der zähen, unermüdlichen Energie, mit welcher der damalige Statthalter Graf Kielmansegg der Anarchie im Wiener Lohnfuhrwerk ihr lange herbeigesehntes Ende bereitet hat. Im Kriege ist der Taxameter „via facti", wie der beliebte Ausdruck lautet, abgeschafft worden. Die Herren Einspänner und Fiaker stellten ihn einfach ab. Sie sahen sich den Bittsteller, der einen Wagen brauchte, gut und genau an und wiesen ihn, wenn er ihnen nicht von guten Kriegsgewinnereltern schien, kurzer Hand zurück. Dieser anmutige Zustand wird, was die Fiaker anlangt, durch die Entscheidung der Landesregierung in gewissem Sinne zum Gesetz erhoben. Die Entlohnung des Fahrdienstes unterliegt, wie es in der Verordnung heißt, der freien Vereinbarung. Freiheit, wie sie die Herren Kutscher meinen! Die Landesregierung scheint überzeugt zu sein, daß das Fiakerfahren ausschließlich ein Luxus sei, und überläßt es den Kutschern, die Höhe der Strafe für diesen verpönten Luxus nach eigenem Ermessen festzusetzen. Gegen solche Auffassung zu polemisieren, erübrigt sich wirklich in einer Zeit der Verkehrsnot, in der jedes Gefährte mehr, das der Benützung für den Mittelstand entzogen wird, schwer ins Gewicht fällt. Der traurige Anfang mit der Beseitigung des Taxameters ist gemacht. Die Befürchtung liegt nahe, daß Chauffeure und Einspännerkutscher für die Fortsetzung sorgen werden. Der Vollständigkeit halber sei beigefügt, daß in der gleichen Verordnung das Befahren der freien Standplätze bei Theatern, Konzerten und so weiter dem Platzfuhrwerk gestattet wird und daß der Prater für den Platzfuhrverkehr wieder geöffnet erscheint.

13./I. 19

76

13./I. 1919

Die Tariferhöhung der Straßenbahn.

20-Pf.-Einheitstarif.

Wie wir bereits mitteilten, sollen die Mehrausgaben, die der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft infolge der durch Streik ihrer Angestellten abgezwungenen maßlosen Lohnerhöhung erwachsen, auf dem Wege der Tariferhöhung gedeckt werden. Der dem Zweckverband als Aufsichtsbehörde überreichte Antrag fordert deshalb:

Einführung des 20-Pf.-Tarifs vom 20. Januar ab, gemäß dem Schiedsspruch des Einigungsamtes des Berliner Gewerbegerichts. Zunächst für die Dauer von drei Monaten werden die Fahrpreise wie folgt festgesetzt werden:

1. Vom 20. Januar ab für Einzelfahrten ein Fahrpreis von . . . . . 0,20 M.
2. Vom 1. Februar ab folgende Vergünstigungstarife:

Monatskarten	
für 1 Linie zum Preise von	15,60 M.
„ 2 Linien „ „ „	20,— „
„ 3 „ „ „ „	26,40 „
„ 4 „ „ „ „	32,— „
„ sämtliche „ „ „	40,— „
Schüler-Monatskarten	
zur Benutzung von 2 Linien zum Preise von . .	6,— „
Arbeiter-Wochenkarten	
für 6 Wochenfahrkarten zum Preise von . . .	0,90 „
„ 12 „ „ „ „	1,80 „

Nach einer Mitteilung der Direktion der Straßenbahngesellschaft ist infolge der Lohnerhöhungen der Zudrang von Stellungsuchenden ganz gewaltig. Kein Wunder bei 400 bis 500 M. Monatslohn! — Wie verlautet, soll der Verbandsausschuß geneigt sein, dem Antrage stattzugeben, weil sonst ein neuer Streik zu erwarten sei. Hoffentlich bestätigt sich diese Meldung nicht! Die Verbandsversammlung selbst hat das entscheidende Wort zu sprechen und dürfte das recht kräftig tun.

Fremdenblatt

Abendl
16. I. 1919

4
16
77

Die Straßenbahnfrage.

(Verlegung des Betriebsschlusses auf halb 9 Uhr. — Verbesserung des Sonntagsverkehrs.

Der Stadtrat beschäftigte sich heute vormittags mit der Straßenbahnfrage. Der Sitzung waren die Direktoren der städtischen Verkehrsunternehmungen, des Gas- und Elektrizitätswerkes sowie die Fachreferenten zugezogen. Nach vorliegenden Berichten ist der Kohleneinlauf in den letzten Tagen günstiger gewesen. Diese Tatsache sowie der Umstand, daß die Leistungsfähigkeit des Zillingsdorfer Kohlenwerkes anhaltend sich steigert, wodurch die Stromlieferung der Ebenfurter Ueberlandzentrale wächst, schaffen die Möglichkeit einer Verbesserung des Straßenbahnbetriebes.

Stadtrat Dr. Hein stellte den Antrag, den Betriebsschluß der Straßenbahn von 8 Uhr auf 9 Uhr abends zu verlegen, hingegen den Verkehr an Sonn- und Feiertagen in dem gegenwärtigen Umfange zu belassen. Gegen diesen Vorschlag wendeten sich Angehörige der Christlichsozialen und Sozialdemokraten, sie verwiesen darauf, daß eine Verbesserung des Sonn- und Feiertagsverkehres unbedingt geboten sei, denn die starken Einschränkungen haben geradezu unhaltbare Zustände hervorgerufen.

Ueber die Art der Verbesserungen entspann sich eine stundenlange Debatte, die sich bis in die ersten Nachmittagsstunden hinzog.

Der Beschluß des Stadtrates.

Es wurde schließlich ein Kompromißantrag angenommen, nach welchem der Verkehr der Straßenbahnen an Wochentagen bis halb 9 Uhr abends ausgedehnt wird. An Sonn- und Feiertagen wird eine Verkehrsverbesserung in der Weise erfolgen, daß die größeren Radiallinien wieder betrieben und eine Anzahl stark frequentierter Linien bis zu den Endstationen fortgeführt werden.

Diese Verkehrsverbesserung treten vom Sonntag den 19. Jänner angefangen in Kraft.

Illustr. Wr. Extrablatt

Deutsches Volksblatt

Neue Freie Presse

17./I. 1919

78

Teilweise Aufhebung der Sperrmaßnahmen im Straßenbahnverkehr.

In der heutigen Sitzung des Stadtrates teilte, wie bereits gemeldet, Direktor Karel der Elektrizitätswerke mit, daß infolge des günstigen Wetters die Kohlenproduktion in Zillingdorf sich so gebessert hat, daß das städtische Elektrizitätswerk augenblicklich in der Lage ist, Strom für einen verbesserten Sonntagsverkehr abzugeben. Die Produktion dieses Werkes ist auf 164.000 Kilowattstunden täglich gestiegen.

Direktor Spängler erklärt, daß unter diesen Umständen der Sonntagsverkehr sowie der Wochentagsverkehr auf sämtlichen Linien nur mit größeren Intervallen wieder aufgenommen werden könne.

Hötzel beantragt die Verlängerung des Wochentagsverkehres der Straßenbahn bis 9 Uhr abends. Die Stadträte Winter, Skaret, Richter und Knoll schließen sich diesem Antrage an. Die Stadträte Richter und Skaret treten auch für eine spätere Torsperre ein. Die Stadträte Spalowsky, Dr. Kienböck und Breuer beantragen in erster Linie eine Verbesserung des Sonntagsverkehres. Stadtrat Dr. Hein und Stadtrat Hellmann beantragen die Ausdehnung des Wochentagsverkehres bis 9 Uhr und eine Verbesserung des Sonntagsverkehres in bescheidenem Ausmaße.

Schließlich wird ein Kompromißantrag des Stadtrates Müller angenommen, der dahin geht, den Wochentagsverkehr der Straßenbahnen nur bis halb 9 Uhr auszudehnen und daneben eine Verbesserung des Sonntagsverkehres eintreten zu lassen. Infolge dieses Beschlusses treten nachfolgende Aenderungen im Straßenbahnverkehr ein.

Die neue Verkehrsordnung.

Vom Sonntag den 19. d. an wird der Betriebsschluß um eine halbe Stunde später angesetzt, d. h. die letzten Wagen verkehren ab Ring um halb 9 Uhr nach den außenliegenden Endstationen.

Außerdem wird an Sonntagen durch Inbetriebsetzung folgender Linien der Sonntagsverkehr verbessert: Linie 117 von Floridsdorf bis Leopoldau, Linie 32 von Floridsdorf bis Jedlesee, die Linien N und Nk von der Klosterneuburgerstraße über Ring- und Kairund, die Linie 37 vom Schottentor über die Döblinger Hauptstraße bis Barawitzkagasse, die Linie 39 vom Schottentor bis Sievering, die Linie 40 vom Gürtel bis zum Türkenschanzpark, die Linie 49 von der Bellariastraße bis Stadtbahnstation Breitensee, die Linie 58 verlängert bis Unter-St. Veit unter gleichzeitiger Einführung der Linie 59 bis Lainz, die Linie 62 verlängert von der Hermesstraße bis zum Versorgungsheim, die Linie 66 von der Kärntnerstraße durch die Favoritenstraße bis zur Gudrunstraße, die Linie 67 von der Kärntnerstraße über die Favoritenstraße bis zur Lehmgasse, die Linie 80 von der Schlachthausbrücke bis zum Lusthaus, die Linien T, Tk von der Sophienbrücke bis zur Hauptallee, die Linie A vom Praterstern bis zur Lagerhausschleife, die Linie F von Währing-Kreuzgasse über Ring und Landstraße Hauptstraße bis St. Marx und die Linie 5 von der Josefstädterstraße bis zur Mariahilferstraße.

18/79

18. I. 1919

Die Tariferhöhungen der Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen.

Der Verbandsversammlung Groß-Berlin ist zu ihrer Sitzung am nächsten Montag die Vorlage über „außerordentliche Tarifmaßnahmen bei den Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen zur Befriedigung bedeutender Lohnforderungen des Betriebspersonals“ zugegangen. Sie stellt das Ergebnis der Verhandlungen des Verbandsausschusses und des für diese Fragen eingesetzten Unterausschusses dar, über die wir schon berichtet haben. Der Unterausschuß hat die durch den Schiedsspruch des Einigungsamts festgestellten Lohnsätze für die Entscheidung über die vorübergehende Regelung der Tarife als maßgebend zugrunde gelegt, der Verband Groß-Berlin hat aber, da er vor Fällung des Schiedsspruchs nicht gehört worden ist, gegen das Verfahren des Einigungsamts Verwahrung eingelegt. Außer der Großen Berliner Straßenbahn, die den 20-Pf.-Einheitspreis beantragte, und der gleichfalls diesen Satz beantragenden Berliner Elektrischen Straßenbahn-A.-G. (Siemensbahn), haben auch die Berliner Ostbahnen und die Köpenicker städtische Straßenbahn Tariferhöhungen beantragt, infolge der großen Lohnforderungen der Angestellten. Die Hochbahngesellschaft glaubte überhaupt mit angemessenen Erhöhungen nicht auskommen zu können und beantragte, alle durch die Tariferhöhungen erzielten Mehreinnahmen einem Fonds zu überweisen, den der Verband Groß-Berlin zu verwalten hätte und der auf die einzelnen Verkehrsunternehmungen nach Maßgabe ihrer Bedürfnisse zu verteilen wäre.

Den Antrag der Großen Berliner Straßenbahn auf Einführung des 20-Pf.-Tarifs unter Abschaffung der Sammelkarten hat der Verbandsausschuß abgelehnt. Er ist überzeugt, daß die Gesellschaft mit einem Teuerungszuschlag von 5 Pf. für jede Fahrt wohl auskommen könne; eine weitere Tariferhöhung würde in unzulässiger Weise die Groß-Berliner Bevölkerung belasten, die ohnehin schon durch einen 17½-Pf.-Tarif auf das schwerste geschädigt werden würde. Bei den übrigen Straßenbahngesellschaften empfiehlt der Verbandsausschuß die gleiche Regelung eines außerordentlichen Zuschlags von 5 Pf. bis zum 31. März 1919.

Es würden sich demgemäß als vorübergehende Fahrpreise bei der Großen Berliner Straßenbahn bis zum 31. März 1919 folgende Sätze ergeben: Einzelfahrscheine 20 Pf., Doppelfahrscheine 35 Pf., Achterkarten 1,40 M., Monatskarten für eine Linie 13,70 M., für zwei Linien 17,50 M., für drei Linien 23 M., für vier Linien 28 M. und für sämtliche Linien 35 M., Schülerkarten 5 M., Arbeiterwochenkarten für sechs Fahrten 85 Pf., für zwölf Fahrten 1,70 M. Für die übrigen Straßenbahnen ergeben sich bei einem Zuschlag von 5 Pf. für jede Einzelfahrt ähnliche Sätze. Vom 1. April 1919 ab sollen die vertraglich vereinbarten Tarife wieder in Kraft treten, weil die hohen Löhne bis zu diesem Zeitpunkt durch den Schiedsspruch festgestellt sind.

Bei der Hochbahngesellschaft, die erklärt hatte, auch bei einer weitgehenden Tariferhöhung nicht in der Lage zu sein, die Lohnerhöhungen zu bewilligen, hat der Verbandsausschuß den Eindruck gewonnen, daß die Gesellschaft doch wohl aus eigener Kraft imstande sei, durch eine entsprechende Tariferhöhung aus ihrer Notlage herauszukommen. Der Vorschlag der Hochbahn auf Bildung eines Sammelfonds wurde abgelehnt, weil es nach Meinung des Verbandsausschusses den Fahrgästen der Straßenbahn, die vorwiegend der werktätigen Bevölkerung angehören, nicht zugemutet werden könne, zur Aufrechterhaltung eines Unternehmens beizutragen, das verhältnismäßig stärker von der wohlhabenden Bevölkerung benutzt wird. Der Verbandsausschuß hat daher beschlossen, der Gesellschaft, der gegenüber der Verband kein weitgehendes Tarifrecht besitzt, hinsichtlich der Gestaltung der Tarife völlig freie Hand zu lassen, so daß sie instand gesetzt wird, ihre Fahrpreiserhöhungen so vorzunehmen, wie sie dies im eigenen wirtschaftlichen Interesse für notwendig hält.

Neue Freie Presse
19. II. 1919

80

[Die Fiaker über ihren künftigen Tarif.]
Vor kurzem ist bekanntlich der Taxameterzwang für Fiaker aufgehoben worden, an dessen Stelle die freie Vereinbarung mit dem Fahrgast treten sollte. Die Mehrheit der Fiaker scheint sich aber damit nicht zu begnügen und die alte Zeittaxe, allerdings mit hochmodernen Preisansätzen, einführen zu wollen. Eine gestern abgehaltene Versammlung sprach sich für folgenden, vom Vorsteherstellvertreter vorgeschlagenen Tarif aus: Für die ersten 10 Minuten 10 K., für die zweiten und folgenden 10 Minuten je 4 K. Von einem Bahnhof zum andern Bahnhof 30 K., mit Ausnahme von Fahrten zwischen Ost- und Südbahnhof, Nord- und Nordwestbahnhof, wofür ein Fahrpreis von 10 K. zu bezahlen sei. Die Fahrt zu den Bahnhöfen von einem beliebigen Punkte der Stadt müsse mit 25 K. honoriert werden. Nur für Fahrten in den Prater oder zu den Rennen in die Freudenau, was ausgesprochene Luxusfahrten seien, soll das freie Uebereinkommen hinsichtlich des Fahrpreises mit den Fahrgästen aufrecht bleiben.

19. I. 1919

Der Stellwagen wird nie mehr fahren.

Kein Futter für die Pferde! — Die Lebensmittel-Stellwagen. — Ein städtischer Autoverkehr in naher Sicht. — Die englischen Autos.

Es kursierten in den letzten Tagen allerlei Gerüchte, daß an einer Wiederaufnahme des Stellwagenverkehrs gearbeitet wird. So erfreulich es wäre, wenn diese Gerüchte zur Tatsache würden, so muß doch gesagt werden, daß sie völlig unbegründet sind. Wie Direktor Liffka einem unserer Mitarbeiter erklärte, hat der Stellwagenverkehr ein- für allemal aufgehört und die Stellwagenunternehmung wird den durch den Krieg unterbrochenen Verkehr niemehr wieder aufnehmen. Vor etwa sechs Monaten sollte auf speziellen Wunsch noch ein letzter Versuch gemacht werden. Man hat sich trotz reiflicher Ueberlegung und trotz der energischesten Anstrengungen leider nicht für eine Wiederaufnahme des Stellwagenbetriebes entscheiden können, wie sehr man gerade in dieser verkehrsarmen Zeit einen, wenn auch nur zeitlich beschränkten Stellwagendienst gebraucht hätte. Der einzige Grund für das Verschwinden des Stellwagens ist der vollständige Mangel an dem für die Pferde notwendigen Körnerfutter. Nach dem Zusammenbruch ist es nicht gelungen, für den Omnibusbetrieb aus den sicherlich dagewesenen Vorräten die nötigen Huttermengen sicherzustellen. Das Körnerfutter ist vollkommen verschwunden und darum mußte der Plan, die Stellwagen wieder in Betrieb zu setzen, ganz aufgegeben werden. Die städtische Stellwagenunternehmung hat somit als solche aufgehört und das Einzige, was sie jetzt noch mit ihrem Wagen- und Pferdematerial leistet, ist die Fortsetzung der Kriegstätigkeit: der Lebensmitteltransport. „Leider," so meinte Direktor Liffka, „haben wir für diesen Dienst in der letzten Zeit wenig Betätigungsgelegenheit, doch erwarten wir mit Roß und Wagen die angekündigten ausländischen Ankünfte. Es können nämlich die Pferde bei dem heutigen Futter nur verwendet werden, wenn sie im Schritt gehen und nicht, wie beim Stellwagenbetrieb im Trab." Auf den Einwand ob nicht später wieder Futter da sein wird, meinte Direktor Liffka: „Dann wird der Stellwagen längst überholt sein!"

Es sind von der städtischen Verwaltung die Vorarbeiten zur Inbetriebsetzung eines Auto-Stadtverkehrs bereits sehr weit vorgeschritten und, sobald wir diesen haben, dann kann mit dem armseligen Stellwagen nichts mehr angefangen werden. Dann wird das rasche und leistungsfähigere Auto den Pferdeomnibus überflüssig, wenn nicht lächerlich machen. Da erinnert man sich an den vor kurzem aufgetauchten Plan, englische Autos herzubringen. Dieser Plan war an und für sich nicht aussichtslos und wäre sicherlich auch von der Behörde gutgeheißen worden, wenn die Unternehmer eine mindestens ein halbes Jahr dauernde Versorgung mit Betriebsmaterial garantiert hätten. Das konnte nicht geschehen und gerade der Mangel an Benzin, Bereifung und Ersatzmaterial ist der Grund, warum der städtische Autobetrieb jetzt noch nicht Tatsache geworden ist. Das Wagenmaterial bildet für die Vorbereitungen der Gemeinde auch eine sehr große Frage. Die Wagen, die man jetzt bekommen könnte, sind zum großen Teil aus Ersatzmaterial hergestellt und kosten dazu das Fünffache von dem, was vor dem Krieg erstklassige Wagen gekostet haben. Es müßten also die Fahrpreise derart hoch sein, daß der Betrieb in Frage gestellt oder illusorisch sein würde.

Der Stellwagen wird also in den Wiener Straßen nie mehr gesehen werden, er ist endgiltig zu Grabe getragen. Dafür werden in nicht allzu ferner Zeit die Autobusse den Stadtverkehr beleben. Hoffentlich wird die Geduld des Publikums nicht auf eine allzu harte Probe gestellt. Jetzt, wo die Elektrische so selten geworden ist, hat die Bevölkerung ein doppeltes Anrecht, wieder einmal anständige Verkehrsmittel zur Verfügung zu haben.

b. r.

Neues Wiener Tagblatt
22. IV. 1919

(Stadtbahnverkehr und Straßenbahn.) In der letzten Sitzung der Bezirksvertretung Hietzing wies Bezirksrat Kraft darauf hin, daß die Möglichkeit bestehe, den Stadtbahnverkehr in absehbarer Zeit wieder aufzunehmen. Er schilderte die allen bekannten unhaltbaren Zustände auf der Stadtbahn und stellte den Antrag, an die Gemeindeverwaltung heranzutreten, daß sie bei den in Betracht kommenden maßgebenden Stellen Erkundigungen in der Richtung einhole, ob während der Zeit der Einstellung des Stadtbahnverkehres zur Behebung der Arbeitslosigkeit durch Ausbesserung der Waggons und Lokomotiven und des Schienenweges Schritte unternommen würden. Auch die Elektrifizierung der Stadtbahn sei bei dieser Gelegenheit erwähnt. Bezirksrat Ascher-mann tadelte die Zustände bei der Straßenbahn, die alles zu wünschen übrig ließen, und betonte, daß die Aufrechterhaltung eines regeren Wochentagsverkehres viel wichtiger sei als der Verkehr an Sonntagen. Die Bezirksvertretung sei der richtig Ort, zu dieser Frage Stellung zu nehmen und im Interesse des Bezirkes eine Abänderung herbeizuführen. Redner stellte den Antrag, bei den in Betracht kommenden Stellen der Gemeinde dahin zu wirken, daß der Verkehr der Straßenbahn nach Ober- und Unter-St. Veit an Wochentagen vermehrt werde und die Linien 57 und 58 bis zur Verbindungsbahn weitergeführt werden.

Neue Freie Presse

25./I. 1919

Der Schneefall und die Straßenbahnen.

Die Rathauskorrespondenz berichtet: Der vorgestern eingetretene Schneefall macht es notwendig, daß bereits in den ersten Nachmittagsstunden die Außenlinien der Straßenbahn mit den motorisch betriebenen Schneesäuberungsmaschinen befahren werden mußten. Der Verkehr der Straßenbahn konnte bis zum fahrplanmäßigen Betriebsschluß anstandslos durchgeführt werden. Nach Betriebsschluß wurde eine allgemeine Reinigung des Schienenweges in Angriff genommen und es war notwendig, einzelne Strecken die ganze Nacht hindurch von den Schneemengen zu säubern. Die Pferdeschneepflüge haben die Reinigung bereits um 1 Uhr früh begonnen. Der Frühverkehr konnte fahrplanmäßig ohne jede Einziehung von Beiwagen auf allen Linien aufgenommen werden. 3800 Personen waren mit den Reinigungsarbeiten beschäftigt und es war trotz der herrschenden großen Arbeitslosigkeit nicht möglich, mehr Personen für die Säuberungsarbeiten zu bekommen. Um einen raschen und guten Erfolg zu gewährleisten, ist natürlich die angegebene Zahl der Arbeiter, unter denen sich eine große Anzahl Jugendlicher befand, nicht zureichend.

Neues Wiener Tagblatt

25./I. 1919

Verlängerung des Straßenbahnverkehres und Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehres in Aussicht genommen.

Die in unserm gestrigen Abendblatt gemeldete Oeffnung der Kaffeehäuser bis 10 Uhr abends tritt heute in Kraft. Schon anläßlich der Erweiterung des Straßenbahnverkehres bis ½9 Uhr abends wurde, wie schon berichtet, im Stadtrat der Wunsch geäußert, mit Rücksicht auf die verlängerte Oeffnung der Kaffeehäuser sowie im Hinblick auf einen geregelten Theaterbetrieb, die Straßenbahn länger als bis ½9 Uhr verkehren zu lassen. Wenn gleich eine solche Anordnung vor Wochenfrist noch nicht getroffen werden konnte, so besteht jetzt die Aussicht, daß schon in der nächsten Zeit auch in dieser Hinsicht eine Besserung zu erwarten ist. Von seiten der Straßenbahndirektion wird uns mitgeteilt, daß ein bestimmter Termin noch nicht angegeben werden kann. Jedenfalls aber wird sich der Stadtrat, in dessen Kompetenz diese Angelegenheit fällt, voraussichtlich schon in den nächsten Tagen mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen haben.

Auch der Betrieb der Stadtbahn wird gegen Ende dieses Monats, wenn auch gruppenweise, zu verschiedenen Tageszeiten wieder aufgenommen werden. Damit wird ein großer Teil der Verkehrsschwierigkeiten, die eine Folge der gegenwärtigen Kohlennot sind, beseitigt sein.

Neue Freie Presse

Abendblatt
30./I. 1919

Vertagung der Erleichterungen im Gas- und Elektrizitätsverbrauch bis 1. März.

Sonntagsverkehr auf der Straßenbahn wie an Wochentagen.

Der Stadtrat hat sich heute, wie bereits von uns angekündigt, mit dem Abbau der Beschränkungen im Lichtverbrauche und im Verkehr der Straßenbahnen beschäftigt. Der Sitzung wohnte der Direktor der städtischen Straßenbahnen Spängler an. Es entwickelte sich eine längere Debatte, die aber zu keinem allgemeinen Resultate führte, was den Abbau der Beschränkungen im Lichtverbrauche betrifft. Bloß wegen des Sonntagverkehres bei den Straßenbahnen wurden Erleichterungen getroffen.

Aus dem Stadtratbeschlusse geht hervor, daß an einen allgemeinen Abbau der Beschränkungen vor dem 1. März nicht gedacht werden kann.

Der Stadtrat hat folgenden Beschluß gefaßt: Infolge der noch immer anhaltenden knappen Zufuhr an Kohlen und in Anbetracht der großen Schneefälle der letzten Tage ist die Notwendigkeit eingetreten, das Kohlenbergwerk in Zillingdorf auf drei Tage stillzulegen. Trotzdem ist wegen der Zunahme des Tages in der letzten Zeit ein geringerer Verbrauch an Kohle eingetreten. Alle diese Umstände veranlassen den Stadtrat, dermalen an einen radikalen Abbau der Sparmaßregeln noch nicht zu schreiten. Um jedoch den Wünschen der Bevölkerung nachzukommen, wurde über Antrag des Stadtrates Schmidt beschlossen, den Sonntagsverkehr ebenso wie an Wochentagen, nur mit etwas größeren Intervallen, wieder einzuführen.

Aus den früher erwähnten Gründen konnte der vom Stadtrat Staret gestellte Antrag, auf Ausdehnung der Torsperre von 8 auf 9 Uhr noch nicht zur Verwirklichung gelangen. Diese Angelegenheit wird im nächsten Monat neuerlich den Stadtrat beschäftigen und es dürfte, günstige Umstände vorausgesetzt, am 1. März ein allgemeiner Abbau der Einschränkungen Platz greifen.

31. X. 1919

87

Der Achtstundentag bei den Straßenbahnen.

In der heutigen Sitzung des Stadtrates berichtete Stadtrat Spalowsky über die Einführung des Achtstundentages bei den städtischen Straßenbahnen. Der Magistrat ist bekanntlich der Ansicht, daß das Gesetz über die Einführung des Achtstundentages während der Kriegszeit für den Straßenbahnbetrieb überhaupt nicht gelte und daß man bei einer weitgehenden Auslegung höchstens den Betrieb der Hauptwerkstätte und der Oberbauwerkstätte als vielleicht unter das Gesetz fallend, betrachten könne. Der Stadtrat hat sich dieser weitgehenden Anschauung angeschlossen und auf die Kriegsdauer die 48stündige Arbeitswoche für diese beiden Betriebe und für das Dienstkleiderlager genehmigt. Für die übrigen Dienstzweige der Straßenbahn trifft das Gesetz nicht zu, weil nirgends auch nur eine entfernte Aehnlichkeit mit einem fabriksmäßigen Betriebe besteht. Insbesondere muß darauf hingewiesen werden, daß beim Fahrbetriebe viele Pausen bestehen, welche die Arbeitsleistung zu einer weniger ermüdenden Arbeit machen, als die fast pausenlose Arbeit in der Werkstätte.

Die Bediensteten der Straßenbahn fordern jedoch mit allem Nachdruck die Einführung des Achtstundentages für alle Dienstgruppen. Die Direktion hat über Auftrag des Bürgermeisters mit den Vertrauensmännern der Arbeiter verhandelt und das Ergebnis der Verhandlungen ist ein Antrag, welcher heute vom Stadtrate zum Beschluß erhoben wurde. Nach diesem Antrage wird für alle Angestellten der städtischen Straßenbahnen, die durch die Tageslohnquote vergütete Dienst- und Arbeitszeit mit acht Stunden festgesetzt, soweit nicht schon jetzt eine kürzere Arbeitszeit besteht, die unverändert bleibt. Diese Festsetzung gilt auf die gleiche Dauer, wie sie für die Wirksamkeit des Gesetzes vom 19. Dezember 1918 über die Einführung des Achtstundenarbeitstages in fabriksmäßig betriebenen Gewerbeunternehmungen vorgesehen ist.

Die Mehrkosten für die Einführung des Achtstundentages bei den Straßenbahnen würden, für das ganze Jahr berechnet, 11·8 Millionen Kronen betragen. Mit Rücksicht auf diese außerordentlich hohen Kosten wurde die Direktion beauftragt, wegen der Bedeckung ehestens Vorschläge zu erstatten.

Reichspost

31. I. 1919

Erweiterung des Straßenbahnverkehrs an Sonntagen.

Weiterer Abbau der Einschränkungen am 1. März.

Infolge der noch immer anhaltenden Knappheit der Kohlenzufuhr und in Anbetracht dessen, daß infolge der letzten Schneefälle das Werk in Zillingdorf seit drei Tagen stillsteht, ist es noch immer nicht möglich, zu einem radikalen Abbau der Sparmaßnahmen zu schreiten, obwohl dank der Zunahme des Tages bereits weniger Kohle verbraucht wird.

Um jedoch den Wünschen der Bevölkerung betreffs des Sonntagsverkehrs auf den Straßenbahnen zu entsprechen, hat der Stadtrat nach dem Antrag des StR. Schmid heute beschlossen, den Sonntagverkehr ebenso wie an Wochentagen, nur mit etwas größeren Zeitabständen, wieder einzuführen. Dagegen konnte aus den bereits angeführten Gründen dem kürzlich im Stadtrat eingebrachten Antrag auf Verschiebng der Torsperre von 8 auf 9 Uhr noch nicht entsprochen werden. Diese Angelegenheit wird im nächsten Monat den Stadtrat neuerlich beschäftigen und es dürfte, günstige Verhältnisse vorausgesetzt, am 1. März ein weiterer Abbau der Einschränkungen Platz greifen.

31. VII. 1919

71
89

Die Taxüberschreitungen der Chauffeure.

Eine Wiener Autotaxigesellschaft schreibt uns unter anderm folgendes: „Der von Ihnen vermerkte Vorfall, nach welchem ein Schweizer für eine Fahrt von zwei Kilometer hundert Kronen bezahlen mußte, ist geradezu empörend, und es ist nur bedauerlich, daß der Fahrgast den betreffenden Chauffeur nicht angezeigt hat; nach den letzten Verordnungen wäre diesem wegen Fahrpreisüberschreitung die Fahrlizenz sicherlich entzogen worden. Leider ist das Publikum an diesen Preistreibereien mitschuldig, da es aus unerklärlichen Bequemlichkeitsrücksichten von Anzeigen absieht. In die entsetzlichen Wiener Verkehrsverhältnisse Ordnung zu bringen, werden jedoch Erlässe niemals imstande sein. Nur durch erhöhtes Angebot an Fahrgelegenheiten könnten Uebergriffe vermieden werden. Die Betriebe aller großen Autotaxigesellschaften stehen aber, da ihnen die Betriebsmittel fehlen, still. Wäre es da nicht Pflicht der Regierung, die Autounternehmungen zu fördern? Unbedingt notwendig wird es sein, wieder zweierlei Tarife einzuführen, wie es ja vor dem Kriege in Wien und auch in allen andern großen Städten der Fall war. Endlich soll das Augenmerk auf die schändlichen Zustände der Wiener Straßen gerichtet werden, denn wenn die Tarife herabgesetzt werden sollen, muß auch das Pflaster wieder halbwegs in Ordnung gebracht werden. Bei der jetzigen Arbeitslosigkeit wäre die Instandsetzung der Wiener Straßen in jeder Beziehung sehr zweckentsprechend und würde eine Ersparnis bedeutender Summen ergeben, die heute als Arbeitslosenunterstützung ausbezahlt werden."

Neues Wiener Tagblatt
31./I. 1919

90

Die Wiener Verkehrsnot.

Die Empörung des Publikums über das Vorgehen der Wiener Lohnfuhrwerker äußert sich in einer Flut von Zuschriften, aus denen wir die nachfolgenden herausgreifen:

Die Bitte an sechs Einspänner.

Der Ruhm der Fiaker läßt die Einspänner nicht schlafen. Ich empfehle den behördlichen Organen den Versuch, nach Einstellung des Straßenbahnverkehres einen Einspänner der Innern Stadt zu einer Fahrt nach Taxametergebühr zu verlocken. Ich stellte gegen 9 Uhr abends an sechs Einspännerkutscher das höfliche Ersuchen, mich von der Rotenturmstraße in die Alserstraße zu führen. Die Fahrt nach „Taxe" wurde glatt abgelehnt, in zwei Fällen das Vorhandensein des Fahrpreisanzeigers einfach geleugnet. Die Forderungen schwankten zwischen 16 Kronen und „30 Kronen mit 5 Kronen Trinkgeld". Was dem Fiaker nicht recht ist, ist, wie man sieht, auch beim Einspänner nicht billig. Wie ich übrigens höre, wurde in einer gestern abgehaltenen Geheimversammlung der Fiaker beschlossen, für den unbedingten Taxameterzwang einzutreten. Der neue Taxameter soll dem Schutze gegen Uebervorteilung durch das Publikum dienen. Die Festsetzung des Fahrpreises bleibt bekanntlich der „freien Vereinbarung" zwischen Fahrgast und Kutscher überlassen. Das kann mitunter kostbare Minuten in Anspruch nehmen, für die der Kutscher entschädigt werden muß. Da kann nur der Taxameter helfen! So wie ein Fahrgast in Gesichtsweite auftaucht, wird der Apparat eingeschaltet, und der Fahrgast hat bei einem Abbruch der Verhandlungen die angezeigte Taxe zu entrichten. Natürlich mit den geltenden Zuschlägen. Eine Einigung über die Frage, ob bei Zustandekommen der „freien Vereinbarung" die Verhandlungstaxe in den Fahrpreis einzubeziehen sei, konnte leider nicht erzielt werden. Einstimmig hingegen wurde der Antrag angenommen, daß als Minimaltaxe für eine Fuhr' das auf den Tag umgerechnete Existenzminimum zu gelten habe. Die Bestimmung des Existenzminimums bleibt dem Ermessen des Kutschers überlassen. Kein Lohnfuhrwerker soll fürderhin gezwungen sein, mehr als eine Fahrt zu machen, um den Wein für den übrigen Teil des Tages bezahlen zu können. Der Herr Vorstand der Fiakergenossenschaft hat unlängst erklärt, der Kampf gegen den Taxameter werde nicht in der Absicht geführt, das Publikum übervorteilen zu können. Es ist klar, daß nur der Taxameter die Fiaker bisher gehindert hat, billiger zu fahren als der Apparat anzeigte. Dieses Hindernis obwaltet, wie ich bei dem oben erwähnten Versuch festgestellt habe, auch bei den Einspännern. Also hinweg mit dem Taxameter auch bei ihnen. Nur so kann das Verkehrsleben Wiens gesunden! Man wird dann schon für 35 Kronen von der Innern Stadt bis in die Alserstraße fahren können.

Brauchen wir überhaupt Fiaker?

Einen beachtenswerten Vorschlag macht ein andrer Leser. Er schreibt: „Wer sich etwas in der Welt umgesehen hat, wird festgestellt haben, daß in den Weltstädten London, Berlin und Paris Fiaker, das sind Zweispänner, als Lohnfuhrwerk unbekannt sind. In all diesen gewiß auch sehr ausgedehnten Städten begnügt man sich mit Einspännern und Mietautomobilen, die aber alle mit Taxametern ausgestattet sind. Nun mangelt es uns heute auch an dem nötigen Pferdematerial, und es wäre daher gewiß nur angezeigt, die Fiaker einfach in Einspänner zu verwandeln, wodurch wir einen viel reicheren Fahrpark zur Verfügung hätten, der außerdem den Verhältnissen der Bevölkerung weit besser angepaßt wäre als die Luxusfiaker.

Wir hören täglich von allen Seiten und wohl mit Recht, daß Deutschösterreich ein armer Staat sein wird und daß jeder einzelne nur durch intensive Arbeit sich in ihm wird erhalten können; wozu man dann Fiaker mit Willkür- und Phantasietaxen braucht, ist geradezu unerfindlich. Fiakerpferde sind keine siamesischen Zwillinge. Man trenne sie durch eine kurze Verordnung und mache aus einem Fiaker zwei Einspänner. Da das Gewicht der meisten Wiener in den Kriegsjahren nicht gerade zugenommen hat, werden auch die einzelnen Pferde nicht allzu schwer zu ziehen haben.

Neues Wiener Tagblatt
5./II. 1919

* **(Das Befahren der Inneren Stadt mit Lastkraftwagen verboten.)** Die niederösterreichische Landesregierung hat beim Staatsamte für Heerwesen Klage geführt, daß der militärische Lastkraftwagenverkehr besonders im ersten Wiener Gemeindebezirke und in den engen Gassen der übrigen Bezirke sich in der unangenehmsten Weise fühlbar mache, und weiter durch häufige Geschwindigkeitsüberschreitungen der Kraftwagenlenker nicht nur Passanten gefährdet werden, sondern auch infolge der mit dem Lastkraftwagenverkehr verbundenen bedeutenden Erschütterungen der Bauzustand der Häuser äußerst nachteilig beeinflußt wird. Um nun im Interesse der Allgemeinheit Beschädigungen von Häusern und öffentlichen Verkehrsstraßen sowie Gefährdung von Passanten ein Ziel zu setzen, hat das Staatsamt für Heerwesen verfügt: Das Befahren des ersten Wiener Gemeindebezirkes mit militärischen Lastkraftwagen ist nur dann zulässig, wenn ein Lastkraftwagen effektiv einen Dienst im Bereiche des Bezirkes zu leisten hat.

Berichterstatter StR. Vaugoin:

(P. Z. 1002, Str.B., 112.) I. Den während des Krieges als Aushelferinnen beschäftigten weiblichen Angestellten der städtischen Straßenbahnen, die nach Kundmachung dieses Beschlusses den Dienst freiwillig 14tägig kündigen, wird eine einmalige Abfertigung bewilligt, und zwar:

a) den am Tage der Kündigung bereits über ein Jahr Beschäftigten vier Wochenlöhne,

b) den am Tage der Kündigung bereits über zwei Jahre Beschäftigten acht Wochenlöhne,

c) den am Tage der Kündigung bereits über drei Jahre Beschäftigten zwölf Wochenlöhne,

die Lohnbeträge ohne Zulagen oder Prämien berechnet.

d) Allen diesen, sowie jenen mit Dienstzeit unter einem Jahr, aber von mindestens drei Monaten, ein Anschaffungsbeitrag von 180 K, falls ihnen ein solcher nicht in den letzten beiden Monaten vor dem Tage der Kündigung auf Grund eines allen Angestellten betreffenden Beschlusses ohnehin ausbezahlt wurde.

e) Allen diesen Kriegsaushelferinnen werden, soferne ihnen seit länger als drei Monaten Dienstkleider zugewiesen sind, diese Dienstkleider — mit Ausnahme der Dienstkappen — nach Ablieferung der Knöpfe und der Egalisierung belassen. Der zweite Mantel und eine etwaige in ihrem Besitz befindliche zweite Montur jedoch nur dann, wenn sie diese länger als ein Jahr zugewiesen haben.

II. Diese Abfertigungen werden an die folgenden Bedingungen geknüpft:

1. Der freiwillige Austritt kann nur im Einvernehmen und mit Genehmigung der Direktion erfolgen, welche den Endtermin, bis zu welchem solche freiwillige Austritte gegen die vorgeschriebene Abfertigung zugelassen werden, für die einzelnen Dienststellen entweder ein für alle Mal oder aber nach eigenem Ermessen für eine jeweils bestimmte Anzahl von freigegebenen Stellen bestimmt.

2. Als frühester Endtermin des freiwilligen Austrittes wird der 15. Februar bestimmt, doch kann die Direktion auch einen früheren Endtermin nach Diensteszulässigkeit gewähren.

3. Die Direktion muß den Endtermin, bis zu welchem der freiwillige Austritt zugelassen wird, den Angestellten der hiebei in Betracht kommenden Dienststellen mindestens 14 Tage vorher bekanntgeben.

4. Die Ankündigung soll im allgemeinen 14tägig erfolgen und läuft die Frist für die Berechnung der Abfertigung von dem Tage der Kündigung an; die Direktion hat das Recht auf die Einhaltung der Kündigungsfrist zu verzichten.

5. Wenn sich eine größere Anzahl von Kriegsaushelferinnen freiwillig zum Austritt meldet, als in den einzelnen Dienststellen jeweilig entbehrt werden können, so haben jene das Anrecht auf Berücksichtigung, welche nach dem Ausspruch des Direktionsarztes zur Dienstleistung aus Gesundheitsrücksichten weniger geeignet sind; doch kann die Direktion auch nach Anhören der Gründe aus Familienverhältnissen einzelne Bewerberinnen besonders berücksichtigen.

Abend
21. II. 1919

94

Der Wiener Straßenverkehr.

In den letzten drei Monaten hat sich d Wiener Straßenverkehr, wenn auch nic mit erheblicher Schnelligkeit, so doch merkli verdichtet. Die Zahl der gegenwärtig in Wi im Betrieb befindlichen Privatautomobil Lohnautomobile, Fiaker und Einspänner gegenüber der Zahl der Fahrzeuge, die im N vember dem Straßenverkehr angehörten, u ungefähr 200 gestiegen. Die aus dem Fel zurückgekehrten Lohnwagenchauffeure u Pferdewagenkutscher haben die ihnen seinerze gehörigen Lizenzen beim Verkehrsamt d Polizeidirektion wieder zum Betrieb angemeld oder sind bei den Gesellschaften, die Autotax lizenzen betreiben, wieder als Angestellte ein getreten.

Die „Feldag", die Feldautomobilgesellschaf hat bereits vor Monaten, wie wir berichteten, di aus dem Kriegsgebiet zurückgebrachten Aut mobile an die Gesellschaften und an Lohnwagen unternehmer abgegeben. Dann hat die eigens z dem Zwecke errichtete Kraftwagenabteilung de Staatsamtes für Heerwesen die Ausfolgun dieser Automobile übernommen, die in de Rotunde, als Sammelstelle, versteigert wurde Von diesen Automobilen wurde ein großer Te von Privatleuten, der übrige Teil von Autotaxi unternehmern erworben.

Während es noch vor Wochen ziemlich schwie rig war, ein Lohnautomobil — man mußte e gewöhnlich auf der Fahrt anhalten — zu finde sieht man heute auf vielen Autostandplätzen b reits zwei bis drei Wagen stehen. Ebenso sind di Fiaker und Einspänner — es wurden vom Staatsamt für Heerwesen den Lohnwagen besitzern Pferde ausgefolgt — wieder zahlreiche geworden. Der Wiener Straßenverkehr ver dichtet sich von Tag zu Tag mehr.

Im November waren beim Verkehrsamt der Polizeidirektion 200 Fiaker- und 371 Ein spännerlizenzen — diese Lizenzen sind in der Mehrzahl mit Automobilen betrieben — ange meldet. Die Zahl der Anmeldungen ist au 300 Fiaker- und gegen 450 Einspännerlizenzen gestiegen, von denen natürlich nicht alle täglich im Betrieb sind.

Gewiß aber ist, daß insgesamt 600 Lohn wagen täglich im Wiener Straßenverkehr stehen gegenüber 100 des letzten Kriegsjahres. De Wiener Straßenverkehr erscheint demnach stark verbessert. Nun sollte nur noch eine entsprechende Tarifreform durchgeführt werden.

Österr. Volkszeitung
23. II. 1919

Von der 14- zur 40 Heller-Karte.

Die bevorstehenden städtischen Preiserhöhungen.

„Wenn es so weitergeht, wird bei Friedensschluß eine Fahrt auf der Elektrischen eine Krone kosten!" erklärte halb scherzhaft, halb ernst gelegentlich einer der ersten Fahrpreiserhöhungen der Wiener Straßenbahn ein Funktionär im Rathause. Man lachte damals, das Lachen ist aber seither den meisten vergangen, und nun steht die Stadt Wien, nachdem der Straßenbahnfahrpreis, der bei Kriegsbeginn 14 H. betrug, vor einem halben Jahre auf 30 H. erhöht wurde, abermals vor einer Fahrpreiserhöhung. Um mehr als 100 Prozent ist die Wiener Trambahnkarte bereits im Preise gestiegen; wie hoch der neue Fahrpreis sein soll, schwebt noch im Dunkel, aber es heißt schon, daß 40 H. das mindeste sei, womit man rechnen müsse, daß aber unter Umständen auch ein 50 Heller-Tarif für die derzeitigen 30 Heller-Fahrten nicht ausgeschlossen erscheine. Was eine solche Erhöhung für die breiten Schichten der arbeitenden, erwerbstätigen Bevölkerungskreise bedeuten würde, bedarf wohl keiner eingehenden Darlegung.

Die Entwicklung der Verhältnisse zwingt die Gemeinde leider, ehestens eine bedeutende Erhöhung ihrer Einnahmen durchzuführen. Die Ausgaben sind enorm gestiegen; die Steigerung der Löhne in den städtischen Betrieben, der durch die Rücksicht auf die Kriegsaushelfer, Schaffnerinnen usw. bedingte erhöhte Stand des Personals, die Festsetzung des achtstündigen Arbeitstages, die Bezahlung von Abfertigungen an die allmählich aus dem Dienste scheidenden provisorischen Bediensteten — all dies summiert sich, so klein die Beträge auch dem einzelnen Empfänger erscheinen mögen, schließlich zu einem Millionenerfordernis, für das die Deckung fehlt. Und zu diesen Mehrausgaben kommen noch die Kosten, die die Preiserhöhung der Kohle und die verschiedenen Materialien verursachen, so daß am Ende drohend das Gespenst des Riesendefizits emporsteigt. Man sieht sich also um Quellen für Mehreinnahmen um und greift natürlich gewohnheitsgemäß dort zu, wo es am ausgiebigsten und bequemsten ist: zu einer Preissteigerung in den städtischen Großbetrieben. Gas, elektrischer Strom und die Straßenbahn werden verteuert.

Gegen diese Pläne grundsätzlich Sturm zu laufen wäre zwecklos. Die Gemeinde braucht Geld, sie muß es, soll ihr Haushalt nicht völlig zerrüttet werden, rechtzeitig herbeischaffen, und da muß sie eben auch die städtischen Betriebe einbeziehen, zumal in diesen Betrieben selbst die Einnahmen vielfach hinter den Ausgaben zurückbleiben. Die städtische „indirekte Steuerschraube" — etwas anderes sind doch diese Preiserhöhungen bei Monopolartikeln der Gemeinde eigentlich nicht! — wird daher kräftig angezogen werden müssen. Man spricht von einer Verdoppelung des Strompreises, von einer nicht viel kleineren Erhöhung des Gaspreises und von den schon einleitend erwähnten „Regulierungen" des Straßenbahntarifs. Vieles ist noch unbestimmt, hängt noch sozusagen in der Luft, die städtischen Finanzkünstler werden wohl da und dort nachgeben, anderwärts aber wieder schärfer zugreifen, doch die allgemeine Erhöhung selbst ist unvermeidlich.

Da ist es nun nötig, den verantwortlichen Vertretern der Gemeinde und den Fachreferenten der einzelnen städtischen Großbetriebe, auf deren Gutachten sie sich stützen, rechtzeitig nahezulegen, daß die Stadt Wien auch bei Preissteigerungen der bevorstehenden Art soziale Momente zu berücksichtigen hat. Bisher ist dies leider meist nicht in dem erforderlichen Maße geschehen — nun hat sich aber bekanntlich indessen in Mitteleuropa mancherlei gründlich geändert, was auch bei der städtischen Preispolitik in Betracht gezogen werden muß. Um nur einige charakteristische Beispiele anzuführen: Der Besitzer einer aus einer Flucht von Zimmern bestehenden Luxuswohnung wird auch durch eine 100prozentige Erhöhung des Strompreises kaum so arg getroffen werden, daß er sich gezwungen sehen müßte, einige Luster zu „drosseln". Die kleine Näherin aber, die sich etwa so weit entwickelt hat, daß sie ihre Nähmaschine mit elektrischer Kraft betreibt, die Besitzerin einer elektrischen Wäscherolle, die sich bescheiden fortbringt, würden dagegen vielleicht dieselbe Preiserhöhung so hart empfinden, daß sie sie nur durch einen Verzicht auf Befriedigung eines Teils nötiger Lebensbedürfnisse wettmachen könnten. Und ähnlich mag es den Inhabern zahlloser kleiner Betriebe ergehen, ja selbst vielen kleinen Haushaltungen, in denen wegen des Petroleums- und Kerzenmangels elektrisches Licht in sparsamster Weise verwendet oder das bißchen Essen wegen der Kohlennot auf dem Gaskocher hergestellt wird. Das gleiche gilt für die Straßenbahn. Daß an dem Frühtarif nicht gerüttelt werden kann, daß die Strecken- und Monatskarten, die fast ausschließlich berufstätige Menschen, Beamte, Angestellte, Agenten, Aerzte, Geschäftsvertreter usw. benützen, eine Erhöhung der im Vergleich zu anderen Großstädten ohnehin schon außerordentlich hoch bemessenen Preise kaum zulassen, ist wohl zweifellos. Es müßte im Gegenteil alles geschehen, um diese Kunden der städtischen Betriebe, die schwer genug unter der Not der Zeit leiden, zu entlasten, dafür aber andere, tragfähigere Kreise, die sich in Wien während des Krieges ganz friedensmäßig wohl gefühlt haben und die sich auch jetzt noch gar nichts zu versagen brauchen, entsprechend heranzuziehen. Jedenfalls wird die Gemeinde bei ihrer Finanzpolitik die Bedachtnahme auf der wirtschaftliche Lage nicht umgehen können, und wenn es natürlich auch nicht möglich ist, etwa den Straßenbahntarif nach dem Steuerbogen des Fahrgastes abzustufen, so lassen sich doch bei Einsicht und gutem Willen mancherlei Verfügungen treffen, die den schon arg genug belasteten Wienern das Leben erleichtern, ohne auf der anderen Seite, wo sich die Gemeinde schadlos halten kann, am Ende gar eine — Flucht aus Wien zu verursachen. Die Glücklichen, die den Krieg und die Nachwehen des Krieges sehr gut überstanden haben, fühlen sich hier so wohl, daß man sie schon nötigen darf, einmal tiefer in den Säckel zu greifen.

Der Preisabbau, dessen Beginn man mit dem Kriegsende erhoffen zu können glaubte, läßt auf sich warten, und auch die städtischen Betriebe stehen noch mitten drin in dem Wirbel, der die Preise in die Höhe treibt. Das Notwendige wird also geschehen müssen, um Einnahmen und Ausgaben in Einklang zu bringen — doch Gas und elektrischer Strom sind unentbehrlich und überdies Monopolartikel der Gemeinde, deren Preispolitik heute weniger als jemals des Verständnisses für die sozialen Forderungen der Zeit ermangeln darf!

2./III. 1919

96

Die elektrische Mitzi.

„Wia's m'r geht?" antwortete die Schaffnerin Mitzi auf mehrfache Fragen ihrer Stammfahrgäste. „Großarti! I tauschert net mit der Frau von Ebert in Berlin. Denn erstens hab' i kan Mann und möcht' a kan, net um a Million Mark, zweitens därf i m'r mei Gluft net selber machen, weil i s' vom „Spängler" kriag . . . dö halt' besser . . . und drittens brauch' i m'r kane Kohlen z'trag'n . . . weil i kane hab'. Wissen S'," spann sie ihre Rede weiter, „i bin nur an einfaches Mättchen aus der untern Lad', aber wann i a so in d' Höh' kummert . . . sst! . . . da derleberten S' was: Zwa, drei Johann müaßten allerweil hinter mir umatanzen, unter der Wochen sogar wurd' hochdeutsch g'red't, und in an jeden Zimmer müaßt a Grammophon spiel'n: „Das is mein Wien, die Stadt der Lüder!" Fix Gramattanten! I lassert 's Radl laufen! — Ja, aber," unterbrach sie die weitere Ausführung ihrer Luftschlösser, „warum fragt denn heunt all's nach mein Befund?" — „Weil wir Fräulein schon einigemal vermißt haben," näselte ein junger Elegant in gotisch geformtem Taillenrock. — „Na hör'n S'," sagte sie geschmeichelt, „i wir ja bald schon so a g'suchte Person sein wia der Breitwieser! Sogar Briaferln hab' i kriagt, mit und ohne Wohlgeruch, weil s' mi hint net g'funden ham in Beiwag'n. Aber red'n m'r von was andern," lenkte sie ab. „Was sog'n S' denn zu dö Schleichtandler? Drahn s' ihna auf amol 's „Internazionäul" in der Taborstraßen zua! Alsdann, wann d' Obrigkeit selber dö G'schäftsleut obdachlos macht . . .! Mi wundert's nur, daß net glei zu'n Parlament hin san. Na ja, i bitt' Ihna . . ., 's gibt ja no Kaffeehäuser gnua, aber der Posten! A paar hundert Schritt von der „O du Elisabeth!"-Promenade, wo ma so quasi untern behördlichen Schutz is!" — „Es ist erstaunlich, daß das Auge des Gesetzes diesen Skandal doch endlich gesehen hat," höhnte der Professor. — „Ja," entgegnete Mitzi, „mit an Aug' siecht ma halt net all's . . . b'sunders, wann ma's dann und wann zuadruckt." — „Soll'n ihna nur auf dö Kappen geh'n und an jeden einspirr'n, der was von Schleichhandel lebt," eiferte Wokurka, Mitzis Hausgenosse. Sie lachte. „Da müaßten s' d' ganze Weanerstadt einnah'n!" rief sie. „Denn mir leb'n alle von Schleichhandel — sunst war'n m'r schon längst derhungert. Aber weil Sö von der „Kappen" g'red't ham, Herr Wokurka," sagte sie, „Sö san do früaher immer mit der Glanzbutten umg'rennt, und seit m'r d' Republik ham, trag'n S' auf amal a Haub'n...?" — „Daß m'r dö Glatzen net g'friert," lachte er gutmütig. — „Ah so," beruhigte sie sich, „i hab' glaubt, Sö san a „verkappter" Monarchist. D' Ehre, Herr von Tomaselli!" begrüßte sie einen alten Herrn, der aus dem Innern des Wagens kam. — „Mei Hausherr!" erklärte sie, als er abgestiegen war. „A Wällischer, aber a rarer Mann. Schad', daß er irzt furtkummt." — „Der alte Tomaselli?" fragte Wokurka erstaunt. — „Na, was denn!" gab sie etwas gereizt zurück. „Ham S' net g'lesen, daß seine Landsleut' alle „alten Italiener" z'samm'packen und hamschicken?" — Unter allgemeiner Heiterkeit klärte sie der Professor auf, daß darunter die Werke alter italienischer Meister zu verstehen seien, und klug, wie sie war, lachte sie mit. „Is m'r nur lad," klagte sie, „um dö Red', dö i m'r zu der Abschiedsfeier einstudiert hab', weil er uns an neuchen Sparherd hat setzen lassen. 's geht am halt nia so aus, wia ma si's denkt," fügte sie resigniert hinzu. — „Aussteig'n lassen!" stöhnte eine dicke Frauensperson, die einen Papiersack angstvoll zu schützen suchte. Ein jäher Ruck warf sie zurück. „Mutter Anna!" schrie sie, „meine ganzen Eier san z'depscht! Dös ham Sö tan!" wandte sie sich zu dem Jüngling im Glockenrock, „Sö ausg'stopfter Wurstl!" Verachtungsvoll kehrte ihr dieser den Rücken. — „Da ham S' dö Soß!" kreischte sie, hiedurch noch mehr erbittert, und warf den Sack mit seinem zähflüssigen Inhalt nach ihm. Dann eilte sie davon. — „Na, Servas!" sagte Mitzi erschüttert. „Der schöne schwarze Rock! Dö ganze Eierspeis' ham S' am Buckel." — „Wa . . . was soll ich denn jetzt . . .?" stotterte das Opfer der Katastrophe. — „Ja, aussteig'n," antwortete Mitzi, „mir fahr'n net weiter. Is no a Glück, daß 's finster is, denn bei'n Tag kunnten S' Ihna in den roten Weltteil da als Schwarzgelber net seg'n lassen. — Endstation!"

Leopold Krenn.

Neues Wiener Tagblatt

2./III. 1919

(Die Entschädigungen für die Schaffnerinnen.) Eine große Zahl von Schaffnerinnen, von denen mehr als 6200 im Straßenbahnbetriebe tätig waren, hat vom Kündigungsrechte Gebrauch gemacht. Zumeist haben Frauen, deren Männer wieder heimgekehrt sind, am 28. Februar den Dienst freiwillig verlassen, wobei ihnen von der Direktion Abfertigungen nach der Zahl der Dienstjahre bewilligt wurden. Von einer Gruppe von Schaffnerinnen wird aber begehrt, daß die Abfertigung nicht auf Grundlage des Tageslohnes, sondern auch mit Hinzurechnung der Kriegszulage gegeben werde. In der abgelaufenen Woche erschien nun eine Abordnung dieser Gruppe der Schaffnerinnen unter Führung der als Kommunistin bekannten Frau Dr. Friedländer bei Bürgermeister Dr. Weiskirchner und brachte diese Angelegenheit vor. Der Bürgermeister ließ sich über die Wünsche der Frauen unterrichten und erklärte, die Forderungen dem Stadtrate zur Entscheidung vorzulegen.

Die Zeit

4./III. 1919

Verkehrs- und Betriebseinschränkungen.

Weitere Drosselung des Tramway- und Bahnverkehrs.

Wie wir erfahren, fand gestern nachmittags unter dem Vorsitz des Oberbergrates Dr. Rudolf Kloß im Staatsamt für öffentliche Arbeiten eine Besprechung über die Kohlenkrise statt, an der Vertreter sämtlicher Staatsämter, der Handels- und Gewerbekammer, der Direktionen der Elektrizitätswerke und der Gaswerke, sowie industrieller Kreise, ferner die Wiener Theaterdirektoren und die in Betracht kommenden gewerblichen Genossenschaftsvorstände teilnehmen, und die bis abends währte.

In dieser Sitzung wurde die Situation als kritischer denn je bezeichnet. Dadurch, daß trotz vielfacher Interventionen die Sperre für die Durchfuhr der oberschlesischen Kohle seitens der Tscherho-Slowaken nicht freigegeben wird, geht uns eine erkleckliche Kohlenmenge für die nächste Zeit verloren. Selbst wenn die anläßlich der Notenabstempelung vom tschecho-slowakischen Finanzminister verfügte Grenzsperre, wie verlautbart, am 9. d. endigt, so kann die Kohle doch erst frühestens am 10. d. in Oberschlesien verladen werden und vor Mitte März nicht in Wien eintreffen. Die Lage gestaltet sich aber auch deshalb sehr kritisch, da auch der Transport westfälischer Kohle durch Bayern durch die gegenwärtigen Verhältnisse dortzulande, die den Verkehr stark beeinträchtigen, wenn nicht völlig lähmen, in Frage gestellt ist.

Diese Lage der Dinge gefährdet die Kohlenversorgung Wiens und nicht minder die der deutschösterreichischen Bahnen auf das schwerste. Um einem völligen Zusammenbruch vorzubeugen, wurden in der gestrigen Sitzung etliche neuerliche Sparmaßnahmen, die über den Rahmen der bereits am 1. d. mitgeteilten Einschränkungen hinausgehen, in Beratung gezogen.

So wird wahrscheinlich der Betrieb der städtischen Straßenbahnen in der Weise eingeschränkt werden, daß er um eine Stunde später beginnt und gleichfalls um eine Stunde früher schließt als bisher. Der Straßenbahnverkehr wird daher künftig voraussichtlich um halb 8 Uhr morgens beginnen und um halb 8 Uhr abends schließen.

Des weiteren dürfte voraussichtlich der Personenverkehr mittelst Elektromobilen, abgesehen von den Dienstfahrten der Aerzte, gänzlich eingestellt werden.

Ob und in welchem Ausmaß Einschränkungen der großen industriellen Betriebe erfolgen werden, hängt teilweise auch von der Stellungnahme des Arbeitgeber- und des Arbeitnehmerverbandes ab. Diese beiden Verbände treten heute zu einer Beratung zusammen.

Seitens einzelner Theaterdirektoren wurde in Vorschlag gebracht, die Theater wie bisher fünf Tage innerhalb einer Woche spielen und dafür turnusweise jedes Kaffeehaus je einmal in der Woche sperren zu lassen. Der Vorsteher der Kaffeesiedergenossenschaft Eglher hinwieder drang auf die Differenzierung zwischen Kaffeehaus- und Gasthaussperrstunde. Die definitive Entscheidung über diese Anregungen dürfte heute fallen.

Ebenso wie die genannten Wiener Betriebe ist die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs Deutschösterreichs ernstlich in Frage gestellt. Die Eisenbahnen verfügen schon seit geraumer Zeit über keinerlei Reserven mehr und leben sozusagen von heute auf morgen. Zuvörderst wird der Approvisionierungsverkehr voll aufrechterhalten werden müssen. Der übrige Fracht- und der Personenverkehr wird in einem noch nicht bestimmbaren Umfang eingeschränkt werden.

Alle die bereits bestehenden oder für die allernächsten Tage zu erwartenden Sparmaßnahmen bleiben mindestens bis 15. d., vielleicht aber noch länger in Kraft.

Fremdenblatt
5./III. 1919

Wiedereinführung von Kraftstellwagen.

Zwei Linien: Nordbahn—Stephansplatz—Karlskirche und Votivkirche—Bürgertheater.

Seit zwei Jahren entbehrt die Innere Stadt eines öffentlichen Verkehrsmittels. Am 1. Februar 1917 wurden die letzten Pferdestellwagen eingezogen und bald darauf auch die Autobuslinie Stephansplatz—Praterstern eingestellt. Nun soll der Verkehr mit Autobussen in beschränktem Maße wieder eingeführt werden. Ein kleiner Fortschritt in unserem Verkehrselend, doch immerhin eine bescheidene Besserung, die dankbar begrüßt werden wird.

Vorläufig werden zwei Linien betrieben werden: Von der Votivkirche durch die Schottengasse, Graben zum Stephansplatz, von hier durch die Wollzeile bis zum Bürgertheater und zurück; dann von der Nordbahn zum Stephansplatz, durch die Kärntnerstraße zur Karlskirche und denselben Weg zurück.

Der Stadtrat hat gestern gemäß den Vorschlägen des Referenten Vizebürgermeisters Rain folgende Anträge, welche dem Gemeinderate zur Beschlußfassung vorzulegen sind, genehmigt: Der beschränkte Automobilomnibusverkehr durch die Innere Stadt auf den erwähnten zwei Strecken ist ehestens einzuführen. Von der Oesterr. Saurer-Werke-Kraftfahrzeugegesellschaft sind zwanzig Automobilomnibuschassis unter der Bedingung zu bestellen, daß sich die Firma verpflichtet, die für diese Wagen erforderlichen kompletten Gummibereifungen und Ersatzbereifungen zu liefern. Weiter wird die Ergänzung der Batterie für fünf vorhandene elektrische Akkumulatoren-Omnibuschassis bei der Akkumulatorenfabriks-A.-G. in Bestellung gegeben. Die Karossierung der Benzin-Omnibuschassis erfolgt aus den vom seinerzeitigen Autostellwagenbetrieb noch vorhandenen Wagenkasten. Die Einführung dieses Betriebes erfordert einen Gesamtkostenaufwand von rund 1,900.000 Kronen.

Die Fahrpreise.

Infolge der geänderten Verhältnisse wird sich auch der für diese Linien vorgesehene Zonentarif höher stellen, und zwar: Auf 50 Heller für eine Teilstrecke, auf 80 Heller für zwei und auf 1 Krone für drei Teilstrecken. Im Falle eines Nachtverkehrs beträgt der Tarif 80 Heller, beziehungsweise 1.20 Kronen und 1.50 Kronen. Ferner wird ein Gepäckstarif von 60 Heller für jedes größere Gepäckstück eingehoben. Der Kindertarif beträgt bei Tag 40 Heller für eine Zone und 60 Heller für mehr als eine Zone, bei der Nacht der volle Tarif.

Ein Antrag des Stadtrates Emmerling, die Haltestellen in möglichst großen Zwischenräumen anzulegen, wurde der Straßenbahndirektion zur weiteren Behandlung zugewiesen.

Der Termin der Inbetriebsetzung des Autobusverkehrs hängt von der Lieferung der erforderlichen Fahrbetriebsmittel ab. Man erwartet im Rathause, daß der Verkehr im Frühsommer, etwa Anfang Mai, aufgenommen werden wird.

Wiener - Stimmen
5. III. 1919

100

Die Einschränkung des Straßenbahnverkehres.

Die „Rathauskorr." meldet: Vom 6. d. wird wegen der Kohlennot über Anordnung des Staatsamtes für öffentliche Arbeiten der Verkehr auf den Radiallinien ab Ring nach den Außen-Endstationen zwischen 7 Uhr und 7 Uhr 15 Min. früh aufgenommen. Die letzten Züge auf den Radiallinien verkehren ab Ring um ½8 Uhr abends nach den Außenstationen. Auf die Dauer dieser Maßnahmen wird die Gültigkeit des Frühtarifes an Werktagen bis 8 Uhr früh ausgedehnt.

6./III. 1919

101

„Erkläret mir . . .“

Das Orakel der neuesten Wiener Taxe.

Die Bestimmungen unserer Behörden über die Preistarife des Wiener Platzfuhrwerkes haben niemals durch besondere Einfachheit geglänzt, und leider muß man feststellen, daß es damit in der Republik wenigstens bis jetzt um nichts besser geworden ist. Im Gegenteile. Die letzte Verordnung, welche den neuesten Tarif bekanntgibt, der den Fuhrwerkern jetzt zugestanden wurde, enthält eine geradezu orakelhafte Bestimmung, deren Sinn und Zweck ganz unbegreiflich ist, die aber zweifellos nun — die Verordnung ist gestern in Kraft getreten — den sehr begreiflichen Anlaß zu zahllosen und beständigen Zwistigkeiten zwischen den Kutschern und den Fahrgästen geben wird. Die betreffende unglückliche Stelle der Verordnung lautet nämlich: „Der Lenker eines mit Fahrpreisanzeiger ausgerüsteten Platzwagens ist berechtigt, bei jedem Fahrdienst den genehmigten Nachttarif des Fahrpreisanzeigers einzuschalten und vom Fahrgast den dreifachen Betrag, der Lenker eines Einspänners den dreifachen oder den vierfachen oder den fünffachen Betrag des im Fahrpreisanzeiger ordnungsmäßig ausgewiesenen Fahrpreises als Entlohnung für den Fahrdienst einzuheben.“

Das ist also ganz klar bezüglich der Fiaker und Kraftwagen. Diese dürfen die dreifache Nachttaxe begehren, für die Einspänner ist aber für die bewilligte beträchtliche Erhöhung des Fahrpreises eine Form gewählt worden, die auf diesem Gebiete zweifellos einen Weltrekkord an Unklarheit und Dehnbarkeit darstellt. Was soll denn das heißen, daß der Einspänner offenbar ganz nach eigenem Ermessen die drei- oder die vier- oder die fünffache Nachttaxe einheben darf? Wann drei-, wann vier-, wann fünffach? Und nachdem es hierüber gar keine Bestimmung gibt, so ist es selbstverständlich, daß künftighin für jede Fahrt mit dem Einspänner auch der fünffache Preis der Nachttaxe zu bezahlen sein wird.

Ich will ohneweiters zugeben, daß für die Einspänner unter den gegenwärtigen ungeheuren Schwierigkeiten der Pferdehaltung die ihnen gewährte weitere große Aufbesserung der maßgebenden Behörde unvermeidlich erschien. Weshalb aber dann nicht einfach gleich die glatte Bewilligung des Fünffachen? Wozu die Komödie mit der Möglichkeit des Darauskommens mit dem Dreifachen und Vierfachen? Das ist ja doch nur Spiegelfechterei, mit der man den hartgetroffenen Fahrgästen die bittere Pille vielleicht zu versüßen gehofft hat, während man ihnen damit nur vielen Verdruß und arge Enttäuschung eingebrockt hat.

Der kluge und praktisch erfahrene Kunde des Einspänners wird sich gewiß nicht erst auf den Versuch einlassen, sich der Gnade des Kutschers zu empfehlen, sondern, um Zeit, Aerger und Verdruß zu ersparen, ohneweiters die „Fünfte“ bezahlen. Die vielen aber, die weder klug noch praktisch sind — und die sind leider die weit überwiegende Mehrzahl — werden es — der Verordnung entsprechend — wohl auch fürderhin zunächst mit dem Dreifachen, dann aber mit dem Vierfachen versuchen, um schließlich gleichfalls auf dem Fünffachen zu landen, um die Erkenntnis bereichert, daß die Erwähnung der beiden billigeren Preise in der besprochenen Preisbestimmung nur eine optische Täuschung war. Dem Einspänner aber muß jeder Einsichtige auch die fünffache Nachttaxe gönnen, wenn dieser öffentliche Wagenbetrieb, der ja für die Großstadt unentbehrlich ist, auch fernerhin noch aufrechterhalten bleiben soll in einer Zeit, wo auch der bescheidenste I. H. P.-Fuhrwerker für sein Pferdchen beim Ankauf — viertausend Kronen bezahlen muß und das Futter für dieses arme Vieh das Zehn- und Zwanzigfache des einstigen Preises kostet.

V. S.

Österr. Volkszeitung

7./III. 1919

Die „gedrosselte" Straßenbahn.

Der erste Tag der Betriebsverkürzung. — Maßloser Ansturm am Morgen, ruhigerer Verkehr am Abend.

Die Betriebsverkürzung der Straßenbahn hat gestern begonnen. Die „Erste" ging um 7 Uhr, die „Letzte" um ½8 Uhr, und, wie nicht anders zu erwarten, äußerte sich die neuerliche „Drosselung" in einem außerordentlichen Ansturm. Es muß leider festgestellt werden, daß es früh viel ärger war, als selbst die Pessimisten es sich vorgestellt hatten. Bei allen Haltestellen hatten sich gegen 7 Uhr bereits Scharen von Menschen eingefunden, die auf den ersten Wagen warteten. Als er erschien, war er natürlich bereits völlig überfüllt, wurde aber trotzdem gestürmt. Das „Recht des Stärkeren" siegte; wer starke Arme und Fäuste hatte, eroberte ein Plätzchen, der Schwächere unterlag. In dem wüsten Knäuel wirkte besonders der Anblick der Frauen und Mädchen beängstigend, die in dem Bestreben, rechtzeitig an ihren Arbeitsplatz zu kommen, sich mitten in das Gewoge stürzten. Natürlich fehlte es nicht an Tollkühnen, die sich, hängend und freistehend, dem Wagen anvertrauten. Schaffner und Schaffnerinnen erzählen, daß sie, obwohl an derlei Szenen gewöhnt, Aehnliches wie gestern früh bisher nie mitgemacht haben.

Das wäre nicht notwendig gewesen, wenn über die Verlegung der Arbeitszeit eine Einigung erzielt worden wäre. Ein Beispiel für viele: Der Landesschulrat hat angeordnet, daß die Schulen nicht früher als um ½9 Uhr mit dem Unterricht beginnen dürfen. Die Schulleitungen sind von dieser Anordnung jedoch noch nicht offiziell verständigt worden. Laut irgend einem Erlaß von „Anno dazumal" dürfen aber die Schulleiter erst dann Verfügungen treffen, bis sie eine „amtliche Weisung" erhalten. Die Folge davon war, daß an den meisten Schulen der Unterricht gestern um 8 Uhr begann und daß er auch heute um 8 Uhr beginnt; die „amtliche" Verständigung ist nämlich zwar in den Zeitungen veröffentlicht worden, aber auch gestern nicht eingelangt. In gleicher Weise haben auch die Aemter, Industriebetriebe usw. ihre Verfügungen nicht mit jener Raschheit getroffen, die das plötzliche Inkrafttreten der Sparmaßnahmen erheischte. Hoffentlich wird dies nun doch erfolgen und in den nächsten Tagen eine kleine Besserung der Straßenbahnkalamität mit sich bringen. Die ungestümen Szenen währten bis 9 Uhr früh, dann trat allmählich Beruhigung ein.

Abends war es bei weitem nicht so arg. Die Ring-Rundwagen waren wohl gedrängt voll; dagegen war es in den meisten Radiallinien möglich, an der Kopfstation mühelos einen Platz zu erlangen. Man sah sogar da und dort „Blaue", die nur schwach besetzt waren. So fuhr zum Beispiel, während der letzte Ak-Wagen dicht besetzt über den Kai rollte, knapp hinter ihm ein gleichfalls „blauer" N-Wagen, der — halbleer war. Stürmische Szenen wie am Morgen gab es abends nur auf gewissen sehr frequentierten Linien — so bei der O-Linie — und selbst da nur vereinzelt.

Zu den Vorgängen am Morgen bemerkte der Direktor der städtischen Straßenbahnen einem Berichterstatter gegenüber, daß die Direktion nicht in der Lage ist, diese Zustände zu verhindern und auch nur irgendwie bessernd einzugreifen. Die Schaffner sind natürlich machtlos. Als das einzige Mittel, das teilweise Abhilfe bringen könnte, bezeichnete der Direktor die Regelung der Arbeitszeit unter Berücksichtigung der jüngsten Verkehrsdrosselung, die — wie zu hoffen ist — doch nur kurze Zeit dauern wird.

Der Stadtrat über die Betriebseinschränkung.

In der gestrigen Stadtratssitzung führte Stadtrat Emmerling aus, daß dem Stadt- und Gemeinderate unter allen Umständen die Möglichkeit hätte gewahrt werden müssen, zu den Sparmaßnahmen Stellung zu nehmen, damit sie in einer Form vorgekehrt werden, die weniger die berechtigten Interessen des fahrenden Publikums in einer derart einschneidenden Weise berühren. Diesen Ausführungen schlossen sich die Stadträte Dr. Hein und Angermayer an. Von einem formellen Protest wurde abgesehen, jedoch wird die Frage noch einer Beratung unterzogen.

Der Frühtarif bis 8 Uhr morgens.

Die Straßenbahndirektion macht neuerlich auf die Verschiebung der Gültigkeit des Frühtarifes an Werktagen bis 8 Uhr morgens sowie auf die Verschiebung des Arbeitsbeginnes in gewerblichen und industriellen Betrieben, Kanzleien, Geschäften usw. aufmerksam, welche die frühere Benützung der Straßenbahn nicht notwendig erscheinen lasse.

Der Omnibus als „Straßenbahnersatz".

Infolge der Verkehrsnot wurde, wie bereits berichtet, an die Wiedereinführung eines beschränkten Autobusverkehrs geschritten. Auf eine darauf bezügliche Anfrage des Gemeinderates Schäfer teilte nunmehr Bürgermeister Dr. Weisskirchner mit, der Stadtrat habe die Einführung eines Autobusverkehrs auf den Strecken Votivkirche—Bürgertheater und Karlsplatz—Praterstern beschlossen. Eine weitere Ausdehnung des Autobusverkehrs sei augenblicklich nicht möglich, weil weder Wagen noch Bereifung und Betriebsstoff in ausreichender Zahl zu beschaffen seien. Die Wiedereinführung des Pferdestellwagenverkehrs würde der Verkehrskalamität nicht abhelfen, weil die Pferdestellwagen für einen Massentransport nicht geeignet und die Pferde bei dem schlechten Futter nicht entsprechend leistungsfähig seien und überdies für die Beförderung von Lebensmitteln dringend benötigt werden.

Die diesbezügliche Vorlage stand bereits auf der Tagesordnung der gestrigen Gemeinderatssitzung und dürfte in der nächsten zur Beratung gelangen.

7./III. 1919

103

Die Betriebseinschränkungen im Straßenbahnverkehre.

Heute sind die Einschränkungen im Straßenbahnverkehr in Kraft getreten und haben, wie leicht vorauszusehen war, namentlich bei den ersten Morgenzügen, die jetzt um eine Stunde später die Remise verlassen, zu wahren Kämpfen um einen vierten oder fünften Platz auf einem Trittbrett oder auf einem Puffer geführt. Die Kohlennot ist fraglos arg und zwingt zur äußersten Sparsamkeit. Es ist aber sehr die Frage, ob Ersparnisse im Straßenbahnbetrieb in der Weise durchgeführt werden müssen als es jetzt geschieht. Nicht minder stürmisch war natürlich der Andrang abends zur „Blauen". Die Tage werden im März länger und damit wächst trotz der Fastenzeit das Bedürfnis der Bevölkerung auch noch zu späterer Stunde nach einem allgemeinen Verkehrsmittel, besonders seit das Pferdefuhrwerk die fünffache Taxe einhebt. Hoffentlich hört die czecho-slowakische Blockade tatsächlich mit dem Ende der Notenaufstempelung auf und wiederholt sich später nicht mehr. Sollte dies wider Erwarten der Fall sein, so werden vor der abermaligen Kürzung des Straßenbahnverkehres unbedingt die berufenen Faktoren zuerst befragt werden müssen.

Protest im Stadtrat.

In der heutigen Stadtratssitzung brachte Stadtrat Emmerling die neuesten Sparvorschriften zur Sprache und verwies darauf, daß dem Stadt- und Gemeinderate unter allen Umständen die Möglichkeit hätte gewahrt werden müssen, zu den Sparmaßnahmen Stellung zu nehmen, damit dieselben, falls sie unbedingt notwendig sind, in einer Form vorgekehrt worden wären, die weniger die berechtigten Interessen des fahrenden Publikums in einer derart einschneidenden Weise berühren, wie dies dermalen der Fall ist. Diesen Ausführungen schlossen sich auch die Stadträte Dr. Hein und Angermayer an. Von einem formellen Protest wurde abgesehen, jedoch wird die Frage noch einer Beratung unterzogen, welcher die Direktoren der Straßenbahn und der Elektrizitätswerke und die beteiligten Abteilungen des Magistrats beigezogen werden.

Wiener-Stimmen
7. III. 1919

104

Keine Einstellung des Sonntag-Straßenbahnverkehrs.

Wie uns vom Staatsamt für öffentliche Arbeiten mitgeteilt wird, entbehren die Gerüchte von einer vollständigen Einstellung des Sonntagverkehrs auf den Straßenbahnen jeder Begründung. Der Verkehr an Sonntagen wird im bisherigen Umfange aufrecht erhalten, da es dem Staatsamt für öffentliche Arbeiten gelungen ist, eine entsprechende Kohlenmenge zu beschaffen.

9./III. 1919

105 9

Der Wiener Taxameterwirrwarr.

Die vor einigen Tagen erfolgte Neuregelung der Fahrpreisbestimmungen für das Wiener Lohnfuhrwerk hat nicht nur Verwirrung, sondern in weiten Kreisen des Publikums förmliche Erbitterung hervorgerufen. Es sieht sich von neuem der Willkür der Kutscher preisgegeben und fordert dringend von den berufenen Behörden eine klare und endgültige Regelung der Fahrpreisfrage. Festgestellt muß vor allem werden, daß das Publikum es längst aufgegeben hat, gegen die Höhe der Fahrpreise Widerspruch zu erheben. Man hat so oft erklärt, daß das, was in der ganzen übrigen Welt selbstverständlich und üblich ist, unter ganz gleichen Verhältnissen bei uns unmöglich ist, daß wir die unerhörte Unordnung in unserm Verkehrswesen als etwas Unabänderliches hinnehmen, gegen das anzukämpfen nur nutzlose Zeitverschwendung bedeuten würde. Es ist charakteristisch, daß auch die letzte Verordnung vom 27. Februar, die dem Lenker eines Einspänners das Recht gibt, vom Fahrgast die dreifache oder die vierfache oder die fünffache Taxe einzuheben, nicht wegen der neuerlichen Preiserhöhung, sondern nur wegen ihrer unklaren Fassung so scharf kritisiert wurde. Das Publikum ist es endlich müde geworden, nach Beendigung jeder Fahrt einen Streit mit dem Rosselenker ausfechten zu müssen, den der Mann auf dem Kutschbocke mit den Argumenten der Vorstadtkneipe führt. Es will sich mit den unberechtigten Erhöhungen des Tarifes abfinden, aber es will endlich wissen, wieviel es für eine Fahrt zu zahlen hat; und man wird zugeben, daß die letzte Verordnung in der Form, in der sie veröffentlicht wurde, diesen so verständlichen Wünschen nicht entgegenkommt.

Geht man aber der Sache auf den Grund, so findet man, daß die veröffentlichten Mitteilungen nicht den wahren Inhalt der Verordnung wiedergegeben haben — wobei aber bemerkt werden muß, daß die Verordnung an sich doch auch genug des Anfechtbaren hat. Sie gibt nicht, wie man annehmen mußte, dem Kutscher das Recht, nach Beendigung der Fahrt nach seinem Ermessen die dreifache, vierfache oder fünffache Taxe einzuheben, sondern die Besitzer der Lohnfuhrwerke haben vor der Behörde ein für allemal die Erklärung abzugeben, ob sie die dreifache oder die vierfache oder die fünffache Taxe beanspruchen wollen. Haben sie sich darüber erklärt, dann sind sie verpflichtet, nach dieser von ihnen selbst gewählten Taxe zu fahren, und dies auch im Innern des Wagens genau und deutlich ersichtlich zu machen. Es wird also nicht geschehen können, daß der Kutscher nach seinem Belieben dem Gaste einmal weniger und einmal mehr zudiktiert.

Insoweit ist alles in Ordnung. Nun entsteht aber die Frage, wozu die ganze Sache sein sollte, da es doch klar ist, daß bei freigegebener Wahl jeder Kutscher sofort sich zu der fünffachen Taxe bekennen und es also doch nur wieder die eine, die fünffache, geben wird!

Am 19. April 1918 erschien die Verordnung, die den Kutscher berechtigte, bei jedem Fahrdienste den Nachttarif einzuschalten und den dreifachen Betrag desselben als Fahrlohn zu fordern. Da erklärten vor einiger Zeit die Einspänner, daß sie auch mit dieser Taxe das Auslangen nicht finden könnten, und verlangten eine neuerliche Erhöhung des Tarifs. Und nun muß es offen ausgesprochen werden, daß das große Publikum sich angesichts dieser unerhörten Preissteigerungen den Luxus einer Fahrt im Einspänner einfach nicht mehr leisten kann. Wenn die Genossenschaft die Lenker der Platzwagen zur Einhaltung der Vorschriften veranlassen wird, dann wird sie sich überzeugen, daß jeder Wagen Beschäftigung in Fülle und Fülle finden wird. Es ist leider so weit gekommen, daß besonders zu gewissen Abendstunden sich viele Kutscher weigern, einfach den Fahrpreisanzeiger einzuschalten; oder wenn sie dies getan haben, fahren sie doch nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Fahrgaste. Den Genossenschaften ist es überdies sicherlich ebenso wie der Polizei nicht unbekannt, daß bei vielen Einspännern seit dem Tage, an dem der Taxameterzwang für die Fiaker aufgehoben wurde, der Fahrpreisanzeiger überhaupt nicht funktioniert.

Neues Wiener Tagblatt

9./III. 1919

106

Die elektrische Mitzi.

Eine ihrem herabgekommenen Aeußern nach dem Mittelstand angehörende Frau lief dem eben verlassenen Straßenbahnwagen nach und schrie dabei aus vollem Halse: „Aufhalten! Aufhalten!" Was bei dem gegenwärtig sehr hohen Stande eigentumsgefährlicher Mitbürger zunächst die Folge hatte, daß ein ansehnlicher Teil der Passanten diesen Alarmruf auf sich bezog und schleunigst das Weite suchte. Als der Wagen hielt, ergab es sich: 1. daß die leichtfertige Urheberin der Panik ihren Regenschirm „in Gedanken" zurückgelassen hatte, und 2. daß er nicht mehr da war. — Die Beschädigte schrieb sein Verschwinden mangelhafter Beaufsichtigung seitens der Schaffnerin zu. Diese fragte sie, ob etwa der Genuß „narrischer Schwammerln" diesen Aberwitz in ihrem Gehirn erzeugt habe, und als die Verdächtigte dies entrüstet verneinte, sagte sie: „Na alsdann! I kann mi do net zu an jeden Paraplui mit aner Handgranaten hinstell'n. Und überhaupt, machen S' da kan Standal . . ., mir san net in Burgtheater bei der „Fahrt mit der letzten Blauen" aber wia dös Stuck haßt, und steig'n S' amal a! An Regenschirm kann ma ih'rall steh'n lassen, aber d' Oelektrische nur bei dö Haltstell'n." Damit gab sie das Glockenzeichen, die um ihr Regendach Gekommene stieg ab, und der Zwischenfall schien beendigt. Eine sehr magere Dame aber, die von einem Herrn als Fräulein angesprochen wurde, obwohl man ihr auf den ersten Blick das passive Wahlrecht zuerkennen durfte, wollte den Anlaß nützen, um ihrer Abneigung gegen die Tramwaygirls Luft zu machen. Sie tat es, indem sie sich höchst befriedigt darüber äußerte, daß man im Betrieb der Straßenbahn nun bald wieder nur Männer finden werde, und „diese Frauenzimmer", deren Anblick ihr immer peinlich gewesen, ihr Leben von neuem dem Nudelbrett und den Stiefeln des „gnä' Herrn" weihen müßten.

Die dem Zerspringen nahe Mitzi konnte nicht mehr an sich halten und sagte: „Wann S' mi für an Kuchelbär'n halten, dann irr'n S' Ihna. I bin vielleicht aus an größern Haus als wia Sö . . . mir ham zwölf Jahr in Mölkerhof g'wohnt, verstengan S'! Und mei söliger Vatter war Urchesterdiener beim Ziehrer und hat alle Instrumenter kennt . . ., was, Herr Wokurka?" — Was dieser ernsthafte Mann mit den Worten bestätigte: „Söbstredend! Dös muaß aner ja in so aner Stellung, sunst sagt a Musikant zu eahm: „Hol'n S' m'r mei Klarinett'!" und er bringt eahm dö Baßgeig'n." — Ein Rudel neuer Fahrgäste schob sich in den ohnehin schon bummvollen Wagen. Auch ein Hochzeitspaar war unter ihnen. — „Jessas, is dös a G'würgst!" rief Mitzi, sich durchdrängend. „Bitte, vorgeh'n! Bei uns wird's halt nia besser: Früaher san m'r von ob'n druckt wor'n und irtzt von der Seiten . . ., dös is der ganze Schiedunter!" — „Na," frägte sie die beiden Neuvermählten, „war'n Sö a bei der Massenhinrichtung? Dös muaß weiter ka Spektakel am Faschingsunntag g'west sein in der Kirchen, wann a fünfhundert liebenden Paaren der Magen kracht." Und die Fahrscheine der beiden prüfend, sagte sie: „Danke, Ihna tua i nix mehr, Sö san eh schon „einzwickt" alle zwa." — Worauf der junge Ehemann sich zu der Erklärung veranlaßt sah, sie hätten sich eigentlich, Gott sei Dank, auch einen Fiaker leisten können, einesteils aber wäre es, um mit einem solchen handelseins zu werden, nötig gewesen, ihre Verehelichung um ein Jahr zu verschieben, und dann übten sie mit der Benützung der Elektrischen einen Akt dankbarer Pietät, weil sie sich in dieser kennen gelernt hatten. — „Ja, d' Oelektrische hat schon viel Leut' z'sammg'führt!" bemerkte Mitzi. „Und wann a Madel sicher unter d' Haub'n kumma will, dann soll 's nur fleißi mit ihr fahr'n," fügte sie hinzu, „. . . denn in der Oelektrischen bleib'n nur dö Herr'n sitzen. — Endstation!"

Leopold Krenn.

11./III. 1919

107.

Bei den „abgerüsteten" Schaffnerinnen.

Eine kommunistische Frauenversammlung im Weigls Dreherpark.

Im Antoniussaale riecht es nach Bier und „Gespritztem", nicht mehr nach den chirurgischen Verbänden des Kriegsspitals, das dort untergebracht war, und an den ungedeckten Tischen sitzen Frauen und Mädchen, denen man auf den ersten Blick harte Arbeit und harte Zeiten ansieht: „Abgerüstete Straßenbahnschaffnerinnen", wie sie selbst sich nennen. Vom kleinen Podium her in der Mitte des Saales hört man bekannte wirtschaftliche und politische Schlagworte der Zeit aus dem Munde einer offenbar geübten Rednerin, die ab und zu einen volkstümlichen Kraftausdruck wählt. Das kleine, zarte Figürchen der Rednerin dort oben mit dem schwarzen Taillenkleid und dem hofballfähigen Ausschnitt, ist das einer Wiener Kommunistin oder vielmehr: Kommunistenführerin, die in die Schaffnerinnenbewegung eingegriffen hat und nun Anhänger für ihre Partei wirbt und für deren Programm.

Die Schaffnerinnen sind unzufrieden — wer ist es heute nicht? — und spenden der Rednerin Beifall. Sie würden ihn jedem anderen spenden, der ihnen verspricht, ihren und ihrer Kinder Hunger zu stillen. Sie sind deswegen noch lange nicht Kommunisten. Ihre Führerin, die Straßenbahnschaffnerin Betti Rehne, sagt es gerade heraus. Sie stellt es jeder einzelnen frei, zu tun, was ihr beliebt, sich den Gewerkschaften anzuschließen oder auch nicht. Und die nächste Rednerin, die Fahrerin Frau Stein, die in dem dicken Wagenführerpelz eine kraftvolle Figur macht und mit voller Sicherheit spricht, ohne eine berufsmäßig geübte Rednerin zu sein, legt unter dem Jubel der Versammlung ihr politisches Glaubensbekenntnis ab: „Die Christlichsozialen hab'n nix taugt, d'rum bin i zu die Sozialdemokraten 'gangen, weil mir ihre Reden so g'fall'n hab'n. Und wann die Sozialdemokraten a nix taug'n, nacha war' i vielleicht . . ."

Beifall über Beifall. Die Frauen lassen sich von den schönen Reden allein nicht auf die Dauer blenden. Ihr Sinn ist auf das Praktische gerichtet und ihr „vielleicht —" gilt ebensosehr der Ordnung, die das Recht auf Arbeit und Dasein anerkennt und schützt, als dem Entschlusse der Verzweiflung, der im Hintergrunde lauert und lockt — Wiener Frauen werden nicht so leicht dem Bolschewismus zuzuführen sein. Im Gegenteil: sie erklären durch den Mund ihrer Sprecherin, daß sie mit dem Erreichten zufrieden sind. Bei einjähriger Dienstzeit vierwöchige, bei zweijähriger achtwöchige und bei dreijähriger Dienstzeit zwölfwöchige Lohnabfertigung von je 5 K. 20 H. per Tag, dazu die Kriegszulage von 110 K. monatlich und die Freikarte auf der Elektrischen für die Dauer der Abfertigungsfrist und für einzelne (die am 1. März noch im Dienste standen) ein einmaliger Anschaffungsbeitrag von 180 K. — mit diesem Erfolg der Schaffnerinnenbewegung sind die Schaffnerinnen vorläufig zufrieden und für das Weitere — „wird sich schon noch was finden!" — sagt Frau Stein, die demobilisierte Fahrerin.

Und man umringt sie von allen Seiten und dankt ihr und tauscht Händedrücke zum Abschied, und die Lockungen des Bolschewismus sind vergessen. Die Wiener Frauen kehren zur gewohnten Pflicht zurück, zum bescheidenen Heim und zu den Kindern und hoffen im Stillen, daß es bald doch besser wird: bis dahin werden die paar „Retsch" schon noch langen, die man da als Abfertigung bekommen hat.

11. III. 1919

108

Neue Nummern für die Autos in Wien.

Eine Aktion zur Sicherstellung der während der Demobilisierung entwendeten Kraftfahrzeuge.

Alle Automobile in Wien erhalten jetzt neue Nummernschilder und ihre Besitzer müssen sie zu diesem Zwecke bei der Polizeidirektion neuerlich anmelden. Diese Maßnahme ist im öffentlichen Interesse unbedingt nötig. Es ist eine traurige Tatsache, daß bei der Auflösung der Armee im Spätherbst des vergangenen Jahres sehr viele Automobile aus dem Eigentum der Heeresverwaltung auf kurzem Wege in Privatbesitz übergegangen sind, ohne daß dabei ein rechtmäßiger Kaufvertrag abgeschlossen worden wäre. Nun handelt es sich darum, das entwendete Gut wieder zustandezubringen.

Der Vorstand im Verkehrsamte der Wiener Polizeidirektion, Polizeirat Friedrich Kapralik, hatte die Liebenswürdigkeit, einem Mitarbeiter unseres Blattes Auskunft über diese Aktion der Polizei zu geben. Sie erfolgt in erster Linie, um die Eigentumsverhältnisse zu klären. Jeder Automobilbesitzer, der in Wien seinen Wohnsitz hat, ist verpflichtet, der Polizeidirektion das sogenannte Typenzertifikat seines Automobils, in dem dessen rechtmäßige Erwerbung von der Fabrik oder vom bisherigen Eigentümer in der vorgeschriebenen Weise eingetragen ist, vorzulegen. Nur wenn dieses Dokument vollkommen in Ordnung befunden wird, erhält er die Fahrerlaubnis, das heißt, eines der neuen polizeilichen Erkennungszeichen (Nummer) zugewiesen. Vermag er sein Eigentumsrecht an dem Fahrzeuge nicht in legaler Form nachzuweisen, so wird ihm die Ausfolgung einer Nummer verweigert und das betreffende Fahrzeug wird mit Beschlag belegt. Die Anmeldung und Neuregistrierung ist nämlich in erster Linie vorgeschrieben worden, um die während der ziemlich regellosen Demobilisierung aus dem Besitze der Heeresverwaltung verschwundenen Automobile und Motorräder wieder zustandezubringen und dadurch dem Staate Millionenwerte zu retten sowie die Schuldigen der Bestrafung zuzuführen. Um zu verhindern, daß nicht rechtmäßige Besitzer von Kraftfahrzeugen diese, um sie der polizeilichen Nachkontrolle zu entziehen, in der Umgebung Wiens einstellen, etwa in Mauer oder Inzersdorf usw., wird die Aktion auf ganz Niederösterreich ausgedehnt. Jedenfalls werden die Behörden in den übrigen ehemaligen Kronländern mit der gleichen Maßnahme vorgehen müssen. In zweiter Linie dient die Neunumerierung dazu, Ordnung in das Evidenzregister der Kraftfahrzeuge zu bringen, das durch die militärische Requisition so vieler Automobile und durch die Zuteilung anderer Nummern durch militärische Stellen die Genauigkeit, die ihm vor dem Kriege eigen war, in dessen Verlaufe wesentlich eingebüßt hat.

Die neu zur Ausgabe gelangenden polizeilichen Erkennungszeichen werden dieselbe Größe haben wie die früheren, da ja die Abmessungen in der Ministerialverordnung vom 28. April 1910 genau vorgeschrieben sind, werden sich aber von den bisherigen deutlich erkennbar dadurch unterscheiden, daß die Buchstaben und Ziffern in die Blechtafel eingepreßt sind, also erhaben hervortreten. Außerdem wird noch das Wort „Polizeidirektion Wien“ eingestanzt. Bei der Umnumerierung wird gleichzeitig die Neuordnung getroffen, daß die Automobile je nach ihrer Art und Verwendung in Kategorien zu je 1000 eingeteilt werden. So zum Beispiel erhalten die Personenprivatwagen die Nummern A-I 1 bis 1000, dann A-II, A-III und A-IV jedesmal 1 bis 1000, die Elektromobile die Nummern mit A-V, die Autotaxi die mit A-VI und A-VII usw. Dieser Modus erleichtert auch das Erkunden des Schuldigen bei einer Uebertretung der Vorschriften, wenn er sich durch Davonfahren der Verfolgung zu entziehen gesucht hat. Die Zeugen des Vorfalles haben sich wohl die Nummer nicht genau merken können, aber zum Beispiel die Zeichen A-VI mit Bestimmtheit abgelesen. Nun weiß man wenigstens schon, daß das betreffende Automobil ein Taxi gewesen ist und kann die Nachforschungen auf diese Gruppe beschränken.

Auf die Frage, ob Aussicht vorhanden sei, daß die Hauptallee im Prater bald in ihrer ganzen Ausdehnung vom Praterstern bis zum Lusthause für die Befahrung mit Automobilen freigegeben werde — jetzt steht sie den Autos erst vom zweiten Rondeau an offen — erwiderte Polizeirat Kapralik, daß darauf die Wiener Polizeidirektion keine Jurisdiktion habe. Der Prater ist nach der innerpolitischen Umwälzung in die hofärarische Verwaltung übergegangen, er ist derzeit noch als Privatgut zu betrachten, über den die genannte Verwaltung zu verfügen hat. Jedenfalls wird bei der großzügigen allgemeinen Verkehrsregelung in Wien, die in Aussicht steht, auch auf den Prater bestimmt Bedacht genommen werden. Zu den Trabfahrten allerdings, die am nächsten Sonntag beginnen, müssen die mit Automobilen kommenden Besucher noch durch den Volksprater und hinter der Rotunde herumfahren.

Amtsblatt der Stadt Wien

12./III. 1919

Die Straßensäuberung im magistratischen Eigenbetriebe.

(Auszug aus dem Magistratsberichte.)

Der Magistrat wurde beauftragt, über folgenden in der Gemeinderats-Sitzung vom 11. Dezember v. J. gestellten Antrag des GR. Emmerling an den Stadtrat zu berichten: „Alle mit der Straßensäuberung und der Kehrichtabfuhr in Verbindung stehenden Arbeiten sind ausschließlich durch den Magistrat, beziehungsweise das Stadtbauamt vorzunehmen."

Im magistratischen Eigenbetriebe stehen bisher die Bezirke 1, 2, 4, 6 bis 8, 10 bis 20 und 21. Hievon ist die Durchführung der Straßenpflege im 21. Bezirke zufolge Gemeinderats-Beschlusses vom 25. Juni 1907 nur provisorisch dem Magistrate übertragen worden.

Im Sinne des Stadtrats-Beschlusses vom 30. Mai 1911 ist der Magistrat ermächtigt, in jenen Bezirken, in denen die Uebergabe der Straßenpflege durch den Bezirksvorsteher freiwillig erfolgt, die zugehörigen Agenden unter Zugrundelegung des Organisationsstatutes für die schon bisher dem Magistrate unterstellten Bezirke sofort zu übernehmen. Ueber die erfolgte Uebernahme ist dem Gemeinderate zu berichten.

Das Stadtbauamt hat sich wegen endgiltiger Uebernahme der Straßenpflege des 21. Bezirkes, sowie wegen Uebernahme der noch ausständigen Bezirke 3, 5 und 9 mit den betreffenden Bezirksvorstehern ins Einvernehmen gesetzt. Die BV. Spitaler und Starý haben am 1. März d. J., BV. Porzer bereits am 21. Dezember v. J. die Geschäfte der Straßenpflege dem Stadtbauamte übergeben. BV. Breischneider hat am 3. d. M. die bisher provisorische Durchführung der Straßenpflege im 21. Bezirke endgiltig in den magistratischen Eigenbetrieb übergeben.

Dadurch, daß nun auch die Vorsteher der Bezirke 3, 5, 9 und 21 die Angelegenheiten der Straßenpflege, die durch die „Geschäftsordnung für die Bezirksvorsteher und Bezirks-Ausschüsse" dem Wirkungskreise des Vorstehers zugewiesen waren und im § 5 dieser Geschäftsordnung erscheinen, dem Stadtbauamte übergeben haben, ist der Schlußstein gelegt zur einheitlichen Regelung und Durchführung der Straßenpflege im ganzen Stadtgebiete.

Zufolge der erwähnten Organisationsstatute erfolgt die Durchführung der Straßenpflege unter der Leitung der Magistrats-Bau-Abteilung IX (Straßenreinigung) und unter tunlichster Wahrung des Einflusses des Bezirksvorstehers in den Bezirken 1 bis 20 durch den städtischen Fuhrwerksbetrieb für die Straßenpflege und im 21. Bezirke durch den Kontrollor Staffe. — Demnächst wird ein neues Organisationsstatut für die gesamte Straßenreinigung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Reichspost
13. III. 1919

Die Straßensäuberung im magistratischen Eigenbetriebe.

Im Dezember v. J. wurde im Gemeinderate der Antrag gestellt, alle mit der Straßensäuberung und der Kehrichtabfuhr in Verbindung stehenden Arbeiten ausschließlich dem Magistrat, bezw. Stadtbauamt zu übertragen. Bisher standen die Bezirke 1, 2, 4, 6 bis 8, 10 bis 20 und 21 im magistratischen Eigenbetriebe. Die Durchführung der Straßenpflege in Floridsdorf war zufolge Gemeinderatsbeschlusses vom 24. Juni 1907 nur provisorisch dem Magistrate übertragen worden. Der Magistrat ist nach einem Stadtratsbeschluß vom 30. Mai 1911 ermächtigt, in jenen Bezirken, in denen die Uebergabe der Straßenpflege durch den Bezirksvorsteher freiwillig erfolgt, die zugehörigen Agenden sofort zu übernehmen.

Das Stadtbauamt hat sich nun wegen endgültiger Uebernahme der Straßenpflege des 21. Bezirkes, sowie der noch ausständigen Bezirke 3, 5 und 9 mit den betreffenden Bezirksvorstehern ins Einvernehmen gesetzt. Die Bezirksvorsteher Spitaler und Stary haben am 1. März d. J., BV. Porzer bereits am 21. Dezember v. J. die Geschäfte der Straßenpflege dem Stadtbauamte übergeben. Am 3. d. ist auch Floridsdorf gefolgt.

Damit ist die Angelegenheit der Straßenpflege zur Gänze dem Stadtbauamt übertragen und der Schlußstein zur einheitlichen Regelung und Durchführung der Straßenpflege im ganzen Stadtgebiete gelegt. Demnächst wird ein neues Organisationsstatut für die gesamte Straßenreinigung zur Genehmigung vorgelegt werden.

Reichspost
14./III. 1919

Die Straßenbesprengung. Bürgermeister Doktor Weiskirchner machte in der heutigen Gemeinderatssitzung auf eine Anfrage bezüglich der Straßenbesprengung folgende Mitteilung: Der Beginn der allgemeinen Straßenbesprengung mit Sprengwägen war bereits für den 13. d. vorbereitet und wurde auch heute morgen mit Ausnahme des 18. und 19. Bezirkes durchgeführt. In den beiden letzteren Bezirken haben sich Anstände hinsichtlich der Beschaffung der Bespannung ergeben. Die Bespritzung der Straßen mit Schlauchtrommelwagen wird von morgen, den 14. d. an, stattfinden, das erforderliche Personal ist fast vollständig zur Stelle, die notwendige Ergänzung wird durch Heranziehung Arbeitsloser erfolgen.

15./III. 1919

Forderung der Autotaxibesitzer nach der fünffachen Taxe.

Gestern fand eine Versammlung der Autotaxibesitzer zum Zwecke der Beschlußfassung über eine neue Taxe und über die Beschaffung von Benzin statt. Die Referenten Vorsteher Kurz von den Fiakern und L. Pollak von den Einspännern führten aus, daß die heutige Taxe angesichts der herrschenden Verteuerung aller Betriebserfordernisse nicht mehr hinreicht, um die Existenzmöglichkeit zu sichern. So kostet eine Garnitur Autoreifen ohne die geringste Garantie für die Haltbarkeit 7000 K., und Benzin müsse im Schleichhandel mit 6 bis 9 K. bezahlt werden. Von seiten der Polizei werden den Autotaxi nur jeden zweiten Monat 100 Kilogramm Benzin zugewiesen, was mit dem Mangel an Betriebsstoff begründet werde. Die Redner verwiesen demgegenüber auf den großen Verbrauch an Benzin durch Flugzeuge, die bei der Wahlagitation Verwendung fanden.

Die Versammlung faßte den Beschluß, die fünffache Taxe anzustreben. Mehrere Mitglieder traten für die vierfache Taxe ein, blieben aber in der Minderheit.

Ueber die Frage der Beschaffung von Benzin sprachen die Herren Berthold und Weis und empfahlen den direkten Einkauf von Benzin in Galizien, für dessen Gelingen Zusicherungen im Kompensationswege gegeben wurden.

Schließlich wurden Beschwerden gegen die Sachdemobilisierung und die Gewerbeförderung vorgebracht, da Mitgliedern, denen seinerzeit Autos requiriert wurden, heute aber keinen Ersatz aus der Sachdemobilisierung erhalten können.

Österr. Volkszeitung

20./III. 1919

* **Von den städtischen Straßenbahnen.** Im Zusammenhange mit den vom Gemeinderate der Stadt Wien bewilligten Forderungen der städtischen Straßenbahner wurde gestern in einem Blatte von der für 1. Mai bevorstehenden Erhöhung der Straßenbahntarife auf das Doppelte berichtet. Diese Nachricht ist, wie die „Volks-Zeitung" schon gelegentlich der Bewilligung der Forderungen der Straßenbahner mitteilte, verfrüht. Die Direktion ist bestrebt, die Mehrerfordernisse zunächst durch Ersparnisse im Betriebe zu decken. Die mit Rücksicht auf die allgemeine Teuerung unausbleibliche Erhöhung der Fahrpreise, welche jedoch keineswegs das Doppelte der bisherigen betragen wird, soll das letzte Hilfsmittel sein. Diesbezügliche offizielle Besprechungen haben noch nicht stattgefunden und ebensowenig wurden irgendwelche Beschlüsse gefaßt. — Die Direktion der städtischen Straßenbahnen beabsichtigt die Erbauung von Bedienstetenwohnungen im 3. Bezirk (Dietrichgasse und Lechnerstraße). Näheres über die Vergebung der Arbeiten ist in der Abteilung für Hochbau und Gebäudeerhaltung der städtischen Straßenbahnen, VI., Rahlgasse 3, zu erfahren.

21./III. 1919

Die angeblichen Tariferhöhungen bei den städtischen Unternehmungen.

Anläßlich eines Referates über Lohnerhöhungen in der gestrigen Stadtratssitzung wies der Vorsitzende Vizebürgermeister Hoß darauf hin, daß er gegen diese Forderungen keinesfalls sich ausspreche, daß er aber jedesmal auf die enormen stets wachsenden Auslagen der Gemeinde hinweisen müsse, für die eine Bedeckung zu finden immer schwerer werde.

Vizebürgermeister Neumann sprach sein Bedauern darüber aus, daß durch Pressemeldungen über bedeutende Erhöhungen der Tarife der städtischen Unternehmungen Beunruhigung in die Bevölkerung getragen werde. Es sei ja selbstverständlich, daß das Gleichgewicht im städtischen Haushalte wird hergestellt werden müssen, wie aber die Bedeckung gefunden werden wird, darüber habe noch gar keine Erörterung stattgefunden. Was die an die Gemeinde gestellten Forderungen anbelangt, so wird jeder einzelne Fall geprüft und die Gemeinde wird ihnen so weit Rechnung tragen, als es die finanziellen Mittel gestatten. Ueber diese hinauszugehen, sei mit bestem Willen nicht möglich.

25./III.1919

116

VB. Hoß eröffnet die Sitzung und macht folgende Mitteilungen:

Antrag des StR. Spalowsky und Kollegen:

Den während des Krieges im Dienste gestandenen Bediensteten der städtischen Straßenbahnen werden Remunerationen bewilligt. Hievon sollen die Heimkehrer ausgenommen sein. Die Heimkehrer haben nicht nur selbst während der Kriegszeit die schwersten Opfer gebracht, auch ihre Angehörigen und Familien mußten diese Opfer bringen. Nach dem Kriege waren deshalb die Heimkehrer samt ihren Angehörigen in bitterer Not, was die Direktion veranlaßte, Vorschüsse zu gewähren.

Mit Rücksicht darauf wird der Antrag gestellt: Den Heimkehrern der städtischen Straßenbahnen sei eine einmalige Remuneration in der Höhe von 100 K zu gewähren. (Wird der geschäftsmäßigen Behandlung zugemittelt.)

Der Neue Tag

27./III. 1919

117

Der Straßenbahnverkehr.

Die Betriebserweiterung vom 31. März an.

Der Vorschlag, den Verkehr der Straßenbahnen durch Rückverlegung des Betriebsbeginnes auf 6 Uhr früh und Festsetzung des Betriebsschlusses auf halb 9 Uhr abends zu verbessern, geht von der Direktion des städtischen Elektrizitätswerkes aus. Wie gemeldet, sind die Kohlenzuschübe für das Werk in der letzten Zeit einigermaßen günstiger gewesen, so daß die Ansammlung einer bescheidenen Vorratsreserve möglich war. Dem Stadtrate wird unter Vorlage eiens motivierten Berichtes der Antrag unterbreitet, die Ausdehnung des Straßenbahnbetriebes in dem angedeuteten Sinne von Montag den 31. März an zu beschließen. Der tägliche Mehrverbrauch an Kohle, den diese Ausgestaltung erfordert, würde zwei Waggons betragen. In der heutigen Sitzung wird sich der Stadtrat mit dieser Angelegenheit, deren zustimmende Erledigung wohl alle Kreise der Bevölkerung ernstlich wünschen und erwarten, beschäftigen.

Österr. Volkszeitung
28./II. 1919

Verbesserung des Straßenbahnverkehrs.

Voraussichtlich von Montag an.

Die so dringend nötige Verbesserung des Straßenbahnverkehrs wird voraussichtlich Montag eintreten. Es wäre jedenfalls höchste Zeit, die Einschränkungen, die nun schon weit länger als ursprünglich geplant war, bestehen, aufzulassen. Da die Verhältnisse auf dem Gebiete der Kohlenversorgung für die städtischen Elektrizitätswerke sich günstiger gestaltet haben, hofft man den Betrieb der Straßenbahn von Montag an wieder um eine Stunde am Morgen und um eine Stunde am Abend verlängern zu können. Der Betrieb würde danach um 6 Uhr früh beginnen und der Betriebsschluß um ½9 Uhr abends erfolgen.

Neue Wagen für die Elektrische.

Ein großer Teil Motor- und Beiwagen ist bekanntlich während der Kriegszeit — infolge der Ueberlastung — dienstuntähig geworden. Abhilfe kann nur durch die Einstellung neuer Waggons erfolgen. Jetzt erst können die schon in den Jahren 1916 und 1917 in Bestellung gegebenen 290 Straßenbahnwaggons (Motor- und Beiwagen) zur Ausführung gelangen. Die Straßenbahndirektion ist aber gezwungen, den Waggonfabriken eine 70prozentige Aufzahlung auf die im Jahre 1916 vereinbarten Preise für die Wagen zu bezahlen. Dies macht einen Mehrbetrag von 3,103.053 K. aus.

Kein Sympathiestreik der Straßenbahner.

Gestern hieß es, daß sich die Angestellten der Wiener Straßenbahnen dem Ausstande der Eisenbahner anschließen wollen. Die Gerüchte von diesem Sympathiestreik sind darauf zurückzuführen, daß von deren Bahnhöfen an den Verband der Handels- und Transportarbeiter Anfragen gerichtet wurden, ob die Streikparole auch für die Straßenbahnbediensteten ausgegeben werde. Den Fragestellern wurde bedeutet, daß der Betrieb der Straßenbahnen weitergeführt und über die Forderungen der Bediensteten erst in den nächsten Tagen entschieden werden solle.

Wiener - Stimmen

1/IV. 1919

119

Erweiterung des Wiener Straßenbahnverkehrs.

Vom 3. April an um 2 Stunden. — Weitere Verbesserungen am 15. April?

Der Stadtrat hat sich in seiner heutigen Sitzung mit der Erweiterung des Straßenbahnverkehrs beschäftigt. Nach eingehenden Berichten der Direktoren der städtischen Unternehmungen und Magistratsrates Dr. Fastenbauer wurde beschlossen, am Donnerstag den 3. d. folgende Verbesserungen im Straßenbahnverkehr eintreten zu lassen:

Der Verkehr wird morgens um eine Stunde früher aufgenommen und abends um eine Stunde später eingestellt. Die ersten Wagen fahren also vom Ring weg zwischen 6 und 6½ Uhr früh und etwa ½9 Uhr abends.

Ungefähr 40 Haltestellen, die früher aufgelassen wurden, werden wiederum eingeführt.

Außerdem ist eine sofortige Verbesserung des Sonntagsverkehrs zu erwarten, und zwar nicht nur hinsichtlich der Verkehrsdichte, sondern auch bezüglich der Weiterführung einzelner Linien. So wurden z. B. die Wagen der Linien 16, 24 und 25, die bisher nur bis zur Reichsbrücke geführt werden, von nun an Sonntags bis zum Praterstern verkehren.

Am 15. April ist eine weitere Verbesserung des Straßenbahnverkehrs zu erwarten, vorausgesetzt, daß die in Berlin bezüglich der Kohlenversorgung Deutschösterreichs erzielten Ergebnisse auch wirklich durchgeführt werden. Der Verkehr soll von diesem Zeitpunkt an neuerlich abends um eine Stunde, also bis etwa ½10 Uhr, ausgedehnt werden.

Aus dem Bericht der Vertreter der städtischen Unternehmungen konnte man ersehen, daß in der Kohlenbelieferung der Gaswerke und der Gemeinde hinsichtlich der Hausbrandkohle vorläufig noch keine Besserung eingetreten ist.

Neues Wiener Tagblatt Abend 120
1./IV. 1919

Verbesserungen im Straßenbahnverkehr.

Von übermorgen Donnerstag an.

Mit Rücksicht auf die andauernd bessere Belieferung der städtischen Elektrizitätswerke mit Kohle und auf die günstigen Ergebnisse der Berliner Reise des Staatssekretärs Zerdik und des Oberbergrates Kloß beschloß der Stadtrat in der heutigen Sitzung nachstehende Verbesserungen im Straßenbahnverkehr:

Ab Donnerstag, den 3. d., wird der Tagesbetrieb um zwei Stunden verlängert, und zwar werden in der Früh die Straßenbahnwagen um eine Stunde früher als bisher abgelassen, so daß sie vom Ring ab zwischen 6 bis ½7 Uhr nach den Außenstationen abgefertigt werden. Der Abendverkehr wird gleichfalls um eine Stunde verlängert, so daß die letzten Wagen vom Ring um ½9 Uhr abends abgehen. Die Linie C wird wieder eingeführt und die Linie Vc wieder als V-Linie über die Taborstraße geführt.

Abendpost 121

1./IV. 1919

Zweistündige Verlängerung des Straßenbahnverkehres von Donnerstag an.

Bevorstehende Erhöhung der Gasquote auf 1½ Kubikmeter.

Wien, 1. April.

Die von uns bereits angekündigte Beratung im Stadtrat über Erleichterungen im Verkehre der städtischen Straßenbahnen hat heute stattgefunden. Nach einem Bericht des Direktors Spängler wurden mit Rücksicht auf die andauernd bessere Belieferung der städtischen Elektrizitätswerke mit Kohle und mit Rücksicht auf die Ergebnisse der Reise des Staatssekretärs Zerdik nach Berlin folgende Verbesserungen zum Beschluß erhoben:

Ab Donnerstag den 3. April wird die Betriebszeit um zwei Stunden verlängert. Der Betrieb am Morgen fängt um eine Stunde früher an. Es werden deshalb die ersten Züge von der Ringstraße zwischen 6 und ¼7 Uhr früh nach den Außenstationen abgehen. Der Abendverkehr wird ebenfalls um eine Stunde verlängert in der Weise, daß die letzten Züge um ½9 Uhr abends ab Ring in die Außenstationen abgehen.

Die während der Winterzeit aufgelassene Linie C wird wieder eingeführt. Die Linie Vc wird künftig über die Taborstraße geführt.

Bezüglich Aufmachung der aufgelassenen Haltestellen wurden heute noch keine Beschlüsse gefaßt, doch dürften in der nächsten Zeit eine große Reihe von Haltestellen aufgemacht werden.

Wie uns aus Gemeinderatskreisen mitgeteilt wird, dürfte der Stadtrat in seiner nächsten Sitzung auch noch über eine andere für die Bevölkerung wichtige Frage beraten. Mit Rücksicht auf die günstigen Ergebnisse der Kohlenbelieferungen soll auch der Gaskonsum eine Steigerung erfahren und die heute den Haushaltungen zugewiesene Menge von einem Kubikmeter für den Tag auf anderthalb Kubikmeter erhöht werden. Doch sind die diesbezüglichen Erhebungen noch nicht abgeschlossen. Man hofft jedoch, in nächster Zeit auch diesen Beschluß fassen zu können.

Neues Wiener Tagblatt
5./IV. 1919

Der bedrohte Automobilverkehr.

Vor einiger Zeit wurde mitgeteilt, daß man sich mit der Frage der Einstellung des gesamten Privatautomobilverkehres befasse, um die vorhandenen Benzinvorräte ausschließlich Zwecken der Landwirtschaft zu reservieren. Bisher ist dieses folgenschwere Verbot zwar nicht ausgesprochen worden, aber die Gefahr ist noch keineswegs gebannt, denn die eigentliche Ursache, die Benzinknappheit, hat nicht ab-, sondern eher zugenommen.

Seitens der Wiener Bevölkerung würde ein solches Verbot schwer empfunden werden. Unsre Verkehrsverhältnisse liegen ja sehr im argen, und wenn sie sich auch, seitdem die beschränkenden Bestimmungen der ehemaligen Militärgewalt aufgehoben sind, ein wenig gebessert haben, so können sie doch noch keineswegs als befriedigend bezeichnet werden. Wir werden auf diesen Standpunkt schwerlich bald kommen, denn eine Besserung der Verhältnisse könnte erst dann eintreten, wenn für unsre Automobile Brennstoff und Bereifung in genügender Menge vorhanden wären. An beiden mangelt es, und es darf wohl als bezeichnend für die ganze Sachlage angesehen werden, wenn wir feststellen, daß ein einziger Gummimantel ohne Luftschlauch zum Preise von fünftausend Kronen gehandelt wird. Das ist der „Normalpreis", es ist auch schon mehr dafür bezahlt worden.

Was das geplante Verbot des Automobilverkehres anbetrifft, so würde es zahlreiche Klassen der Bevölkerung schwer treffen. Es wäre ein neuerlicher Eingriff in unser ohnehin schon so arg gestörtes Wirtschaftsleben. Die Automobilfabriken und die Automobilhändler würden das Verbot sofort in ihrem Geschäfte spüren, man würde keine Wagen mehr kaufen. Die Reparaturanstalten, die derzeit mit den aus der Sachdemobilisierung kommenden Automobilen voll beschäftigt sind, würden ihre Arbeit verlieren, desgleichen die zahlreichen Hilfsindustrien, wie Wagner, Sattler, Lackierer, Tapezierer und so weiter. Die Sachdemobilisierung würde zum Stillstande gelangen, soweit sie die Automobile betrifft, und man würde eine große Reihe neuer Arbeitsloser schaffen, zu welchen auch die Chauffeure gehören würden, die heute ohnedies nur mit Mühe Arbeit finden, usw.

Unter „Privatautomobilverkehr" versteht die Erdölstelle, von der die Anregung ausgegangen ist, alles, was da automobilistisch kreucht und fleucht, mit Ausnahme der Automobile der Staatsämter. Eine Meldung besagt, daß die Lohnfuhrwerker ausgenommen werden sollen. Aber das ist auch nicht sicher, wie es denn überhaupt nicht sicher ist, daß das Verbot überhaupt erfolgt, denn die kompetenten Stellen sind sich offenbar der außerordentlichen Folgen, die das Verbot haben müßte, nur zu wohl bewußt.

Als einer der Gründe für die Einstellung des Automobilverkehres wird angegeben, daß man dadurch dem Schleichhandel mit Benzin beikommen will. Dieser hat in der Tat ganz unerhörte Dimensionen angenommen. Die Erdölstelle lehnt seit Monaten alle Gesuche um Bewilligung von Betriebsstoff ab, und trotzdem kann man in Wien einen lebhaften Automobilverkehr beobachten. Er ist freilich nicht so lebhaft, wie er uns scheinen will, weil wir seit Jahren des Automobilverkehres entwöhnt sind und weil man ein und denselben Wagen im Tage mehrere Male sieht, da sich ja der Verkehr doch immer auf ein beschränktes Gebiet der Stadt konzentriert. Fast alles Benzin, das da verbraucht wird, ist im Schleichhandel erworben. Es ist scheinbar unmöglich, diesem Schleichhandel radikal auf eine andre Weise beizukommen, als indem man den gesamten Automobilverkehr verbietet, also auch den amtlichen. Das hieße aber das Kind mit dem Bade ausschütten, denn eine Stadt wie Wien kann des Automobilverkehres ohne schwere Störungen nicht entraten. Um nur ein Beispiel von vielen, allerdings ein einleuchtendes, zu nennen: welche Bedeutung spielt nicht das Automobil im Leben des Arztes. Ein großer Teil, ja sogar der allergrößte Teil der Approvisionierung Wiens wickelt sich mittels Automobilen ab. Es ist unmöglich, diese Automobile zum Stillstande zu verurteilen. Anderseits ist die Berücksichtigung der landwirtschaftlichen Motoren, insbesondere der Motorpflüge, ein Gebot der Notwendigkeit.

Dabei verringern sich aber die Bestände an Benzin unausgesetzt. Sowohl die Polen als auch die Ukrainer würden uns Benzin liefern, aber sie wollen den Gegenwert in Kronen nicht annehmen, sondern verlangen Gold oder Kompensationen, die wir ihnen zum Teile nicht gewähren können. Ist aber endlich ein Abschluß zustande gekommen, ist die Ausfuhrbewilligung vorhanden, dann scheitert die Durchfuhr leicht in den Ländern, die zwischen uns und Polen und der Ukraine liegen; entweder wird die Durchfuhr verboten oder es kommen ganze Kesselwagen in Verlust. Dabei muß anerkannt werden, daß uns die Entente in unsern Bestrebungen unterstützt. Daß es leider oft erfolglos ist, liegt an den chaotischen Verhältnissen, unter denen wir wahrscheinlich noch einige Zeit zu leiden haben werden.

Vorläufig ist, wie gesagt, das Verbot noch nicht ausgesprochen worden. Der Verband der österreichischen Automobilhändler hat den in Frage kommenden Staatsämtern in Wort und Schrift seine Einwendungen unterbreitet. Auch der Verband der Chauffeure hat eine energische Aktion dagegen eingeleitet, und der Verband der österreichischen Automobilindustriellen wird vermutlich auch einen Protest überreichen.

In den Staatsämtern — welches derselben im gegebenen Falle für die Erlassung des Verbotes kompetent ist, weiß man nicht genau — will man vorläufig den folgenschweren Schritt noch nicht tun, aber man ist dort der Meinung, daß in kürzester Zeit der Automobilverkehr aus Mangel an Betriebsstoff von selbst aufhören könnte, was dann dasselbe wäre wie ein Verbot.

Der Neue Tag
6./IV. 1919
123 b

Die Zukunft des Wiener Schwerverkehres.

In Fortsetzung meiner Ausführungen in der letzten Automobilrubrik soll heute der Großkohlenverkehr besprochen werden. Derselbe ist in erster Reihe ausgestaltungswürdig und geeignet für die Uebernahme durch die Gemeinde oder den Staat, da es sich um einen ziemlich einheitlichen Betrieb handelt.

Der Großkohlenverkehr in Industriestädten.

Zu den bedeutendsten Massengütern des täglichen Verkehres gehört zweifelsohne die Kohle. Denn in großen Städten mit weitverbreiteten Industrievierteln bedarf es eines bedeutenden Apparates, um von den wenigen Sammelstellen, dem Kohlenhauptbahnhof und einigen kleineren Ladestellen aus, die Fabriken mit diesem wichtigen Betriebsstoff zu versorgen.

Es liegt in der Natur der Sache, daß in der Großstadt nur die wenigsten großen Werke über besondere Schleppgeleise verfügen, auf denen deren Materialbedarf bis zur Lagerstelle im Werkgebiete geführt werden kann. Die meisten Unternehmen sind auf Zufuhren mit Hilfe eines besonderen Fuhrwerkes angewiesen, das die Güter vom Bahnmagazin zur Fabrik führt.

Da nun weiter bei den hohen Grundpreisen die wenigsten städtischen Betriebe über einen genügenden Raumüberschuß verfügen, um große Lager anzulegen, wie diese zum Aufstapeln von Kohlen in großem Ausmaße benötigt werden, ist es klar, daß sie auf die regelmäßige Zufuhr in kürzeren Zwischenräumen angewiesen sind.

Sei es, daß die Stadt einen Zentralgüterbahnhof besitzt oder wie dies zum Beispiel in Wien der Fall ist, infolge der geographischen Lage der Kohlenquellen zur Stadt ein Bahnhof bei uns, der Nordbahnhof, als Hauptstapelplatz für die Kohlenzufuhr dient; der Kohlenverkehr wird seinen Ausgang fast durchwegs von einer oder einigen wenigen Stellen nehmen. Von dort wird er sich in mehr oder weniger festliegende, ziemlich gleichmäßig befahrenen Hauptstraßen zerteilen, um in weiterer Folge den Besteller zu erreichen.

Sei es nun, daß der Verbraucher seinen Bedarf direkt ab Grube bezieht oder mit einem Mittelsmann, dem Großkohlenhändler, einen Lieferungsvertrag abschließt, in jedem Falle muß noch als dritter Faktor der Verfrächter der Waren in Betracht gezogen werden. Der Fabrikant wird nur selten mit eigenem Fuhrwerk arbeiten, der Großhändler wird teils eigene Gespanne, teils Lohnfuhrwerk heranziehen.

Gerade die Verfrachtung so gewaltiger Mengen von Massengütern wie Kohle in loser Schüttung läßt sich aber mit Hilfe von Motorwagen ganz ausgezeichnet bewerkstelligen. Allerdings muß ein derartiger Betrieb vorzüglich organisiert sein, damit die Leistungsfähigkeit der Lastzüge auch voll ausgenützt werden kann.

Für den innerstädtischen Verkehr, wo der

ein ausgesuchtes Pferdematerial verfügen und trotz unseres bergigen Terrains in Wien mit Kohlenfuhren von 4 bis 5 Tonnen rechnen. Gewiß gehen die Pferde in wenigen Jahren zugrunde. Aber sie kosten in normalen Zeiten auch relativ wenig. Ein Erfolg durch die Automobilisierung ist aber nur dann zu erwarten, wenn das Automobil seine Fahrgeschwindigkeit und Unermüdlichkeit ganz in die Wagschale zu werfen vermag.

Ein Pferdegespann wird im Tage wohl kaum mehr als 20 bis 30 Kilometer bei halber Belastung, das ist voller Fracht auf dem Hinwege, leer auf dem Rückwege leisten können. Bei einer Belastung von 5 Tonnen per Wagen ergibt dies eine tägliche Leistung von zirka 60 Tonnenkilometern.

Ein Lastzug mit einem Anhänger kann im Tage, namentlich wenn er, wie dies später geschildert werden soll, ausgenützt wird, mit zehn Tonnen Belastung mindestens 80 Kilometer leisten. Ebenfalls halbe Ladenützung vorausgesetzt, ergibt dies eine Leistung von 400 Tonnenkilometern per Tag, sie ist daher sechseinhalbmal so groß wie beim Pferdefuhrwerk.

Ein Gespann kostete im Frieden rund 4500 Kronen Betriebsspesen per Jahr inklusive Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitales.

Ein Lastzug kostete damals rund 20.000 Kronen pro Jahr.

Man erspart daher mit dem Nutzauto bei nur sechsfacher Leistung gegenüber dem Pferdefuhrwerk 7000 Kronen pro Jahr und Automobil auf der Basis der Friedenspreise. An den jetzigen Verhältnissen gemessen, werden sich analoge höhere Sätze ergeben.

Es steht aber wohl dafür, der Frage näher zu treten.

Wie soeben gesagt wurde, muß aber der Lastzug möglichst viel fahren und tunlichst wenig stehen. Das ist wieder nur dann möglich, wenn geeignete Lade- und Entladevorrichtungen vorhanden sind.

Leider verfügen weder der Nordbahnhof noch andere Ladestellen über entsprechende Wagenbeschickungs-Vorrichtungen, wie Ladebühnen mit Trichterschüttung, Hunte oder Seilkorbbahnen. Man ist auf Handarbeit angewiesen, will man nicht ungeheuer große Kapitalien in solche Anlagen investieren.

Es bietet sich dem Verfrächter nur ein Ausweg: der ist die Verwendung von auswechselbaren Wagenkasten.

Vor den Rutschen wäre eine Bühne aus solidem Unterbau (Bruchstein, Beton 2c.) anzulegen, dessen Oberkante im gleichen Niveau mit der Oberkante der Wagenchassis liegt. Diese tragen eine Gleitbahn, von welcher der leere Wagenkasten auf eine analoge Gleitbahn der Ladebühne geschoben wird. Dann zieht das Fahrzeug leer vor, schiebt zu jener Stelle der Ladebühne zurück, auf welcher der vorher durch Arbeiter gefüllte Wagenkasten steht. Eine Klappmutter wird auf eine Schraubenspindel gesenkt, die im Rahmen liegt und der immer willfährige Wagenmotor zieht den vollen Kasten auf das Chassis herüber, wo derselbe verriegelt wird. In fünf Minuten sind die Kasten ausgewechselt und das eben angekommene Auto ist wieder in voller Fahrt.

Am Bestimmungsorte angelangt, tritt eine eingebaute Kippvorrichtung in Aktion, welche die Kohle seitlich ausschüttet. Ein Vorgang, der ebenfalls in wenigen Minuten erledigt ist.

Man wende gegen diese Vorschläge nicht etwa technische Schwierigkeiten ein. Für den tüchtigen Ingenieur bestehen sie nicht. Hauptsache ist, daß man von ihm eine solche Konstruktion auch verlangt. Und da sich möglicherweise die Idee der Automobilisierung unseres Großkohlenverkehres als rentabel erweisen wird, werden hoffentlich unsere Fabriken auch in die Lage kommen, dieselbe zur Durchführung zu bringen.

Ingenieur Stephan Popper.

Die Zeit
8./IV. 1919

Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs.

Die jetzt etwas günstigere Kohlenzufuhr wird voraussichtlich auch eine baldige Wiederaufnahme des seit anfangs Dezember eingestellten Stadtbahnverkehrs bringen.

Es ist, wie verlautet, bereits geplant, ab 15. d. den Verkehr auf der Stadtbahn während des ganzen Tages (von den Früh- bis zu den späten Abendstunden) wieder aufzunehmen und allenfalls auch die seit Kriegsbeginn eingestellt gewesenen Strecken der Verbindungsbahn in den allgemeinen Verkehr einzubeziehen.

Das vorstehende Projekt hat aber nur dann Aussicht auf Verwirklichung, wenn die Kohlenzuschübe in dem bisherigen Ausmaß anhalten.

Reichspost Abend 9./IV. 1919 125 a 3

Stadt- und Straßenbahn.

Ein Vorschlag zur Besserung des Verkehres.

Man will nun darangehen, die Stadtbahn dem Verkehr wieder freizugeben. Für uns anspruchslose Wiener eine Freude mehr, die so recht aber erst von denen empfunden wird, die täglich das Vergnügen: halb „Rund um Wien" auf der Elektrischen genießen können.

Allzu große Hoffnungen auf eine bemerkbare Entlastung der Straßenbahn darf man darauf allerdings nicht setzen; diese wird immer das Hauptverkehrsmittel bleiben. Daß die Stadtbahn an Wochentagen nicht so stark beansprucht wird wie die Elektrische, ist selbstverständlich, denn erstens ist ihr Ausbau nicht so verzweigt, daß er den Bedürfnissen genügt, und zweitens nicht so „bei der Hand", wie der Wiener sagt. Bevor man zur Stadtbahn geht, fährt man meistens gleich mit der Elektrischen. Sollte daher die Beanspruchung der Stadtbahn möglichst rationell sein, nicht bloß zu den Zeiten des Bureau- und Geschäftsschlusses, so müßte eine gemeinsame Benützung von Stadt- und Straßenbahn gestattet werden.

Die Vorteile einer solchen gemeinsamen Benützung wären nicht gering; erstens, wie schon gesagt, eine rationelle Ausnützung der Stadtbahn und weitgehende Entlastung der Straßenbahn, zweitens eine viel raschere Abwicklung des Verkehrs. Bekanntlich fährt die Stadtbahn schneller als die Elektrische. Trotzdem benützen aber viele Leute deshalb nicht die Stadtbahn, weil sie einen langen Weg zur nächsten Station haben. Also fahren sie gleich mit der Straßenbahn, ersparen sich die Schuhe und das Gehen, kommen dabei auch nicht viel später ans Ziel, als wenn sie zur Stadtbahn gegangen wären. Beides zu benützen, käme den meisten wohl zu teuer. denn man muß mit solchen Leuten rechnen, die täglich mehrmals fahren müssen, und da macht das Fahrgeld im Monat schon ein kleines Sümmchen aus. Es müßten sich also die beiden Verkehrsdirektionen einigen, außer den gewöhnlichen Karten für die spezielle Benutzung je einer Bahn noch gemischte auszugeben, die zu Fahrten auf der Stadt- und Straßenbahn oder umgekehrt berechtigen. Dadurch, daß diese gleich an der Einsteigstelle ausgefolgt werden, ist ein rasches Umsteigen möglich, außerdem eine Ersparnis an Karten überhaupt und infolgedessen auch eine nicht geringe Entlastung des Personals, das bei den jetzigen Verkehrsschwierigkeiten ohnedies nur mit größten Schwierigkeiten arbeiten kann.

Das Wiener Publikum mußte durch die Verkehrsschwierigkeiten Monate hindurch die größten Unannehmlichkeiten mit Lammsgeduld ertragen. Wenn nun die beiden Bahndirektionen sich dieser Mühe unterziehen wollten, würden ihnen die Wiener gewiß sehr zu Dank verpflichtet sein; denn Zeit ist Geld und Ruhe nicht weniger wertvoll. Auf eben beschriebene Weise kann man leicht im Tag ein paarmal 15 bis 20, 30 Minuten gewinnen und hat außerdem noch die Vorteile einer angenehmeren Fahrt, wenn die Fahrgäste auf die beiden Betriebsmittel möglichst gleichmäßig verteilt sind. Sollte man sich auch gegen die dauernde Einrichtung dieser gemeinsamen Benützung von Stadt- und Straßenbahn sträuben, so könnte es doch für die Zeit der großen Verkehrsnot wenigstens eingeführt werden, denn diese Sache ist der Mühe wert und die Bahn ist ja schließlich für das Publikum da und nicht umgekehrt.

Anton Huber.

Neue Freie Presse Abend 10./IV. 1916 126 a 10

Neuerliche Erweiterung des Straßenbahnverkehrs.

Wien, 10. April.

Der Stadtrat hat in Angelegenheit der Verbesserung des Verkehres auf den städtischen Straßenbahnen folgende Beschlüsse gefaßt:

Vom nächsten Sonntag angefangen beginnt der Verkehr des Morgens um eine Viertelstunde früher, also zwischen 3/4 6 und 6 Uhr früh, abends wird der letzte Wagen von der Ringstraße um 1/2 10 Uhr abgehen.

Ferner wird der Verkehr verdichtet und eine Reihe von Haltestellen, die bisher noch geschlossen waren, wieder in Wirksamkeit gesetzt werden. Diesem Beschlusse ging eine längere Wechselrede im Stadtrate voraus, in deren Verlauf Direktor Spängler eine ausführliche Darlegung über den Verkehr gab. Man hofft, im Falle der andauernden Verbesserung der Kohlenzufuhren im Laufe der Zeit mit weiteren Verbesserungen vorgehen zu können.

Reichspost
17./IV. 1919

Straßenbahnerversammlung in Währing. Der Reichsverband christlicher Eisenbahner, Gruppe Straßenbahn, veranstaltete kürzlich im Turnsaale des Lehrerseminars in Währing eine Straßenbahnerversammlung, nach deren Eröffnung Obmann GR. Haider das Memorandum an den Stadtrat zur Verlesung brachte. Stadtrat Vaugoin versprach, für die berechtigten Forderungen mit ganzer Kraft einzutreten. (Lauter Beifall). Landesrat Kunschak führte u. a. aus: Ich will nur eine große Frage streifen, und das ist die, ob man das pragmatische Verhältnis beibehalten, oder in einen Kollektivvertrag umwandeln soll. Das letztere muß ich als einen entschiedenen Rückschritt bezeichnen. (Lebhafte Zustimmung). Ich war überrascht, das von sozialdemokratischer Seite vorgeschlagen zu sehen. Das pragmatische Verhältnis ist eben ein fixes. Der Mann sieht, was er in der und der Zeit bekommen muß und ihm kann auch nicht gekündigt werden. Der Kollektivvertrag hingegen gibt dem Bediensteten nur momentan ein „Mehr" an Lohn, hat aber sonst nur Nachteile. Wie diese Regelung aussieht, geht daraus hervor, daß der Vertrag nur einjährig ist. Ich erachte das als eine ausgesprochene Kneiferei und als ein Hinausschieben der Sache auf ein Jahr. Wollen Sie sich als städtische Angestellte betrachten, oder wollen Sie als Fabriksarbeiter behandelt werden? (Lebhafte Rufe gegen die Sozialdemokraten, Gegenrufe einiger Sozialdemokraten.) Ich frage auch: Warum soll der Vertrag nur auf ein Jahr gemacht werden? Soll man denn nach einem Jahr wieder vor einem Lohnkampf stehen wie heute? Ist das sozial? Mir kommt diese ganze Geschichte nicht geheuer vor. (Rufe: Sehr richtig!) Wir trachteten in jahrzehntelangem Kampfe unseren Angestellten ein Definitivum zu geben, und nun? Sollten sich die Herren Sozialdemokraten die Hände freihalten wollen, um in einem Jahr „sozialdemokratisch" reden zu können? (Rufe: Sehr gut!) Im Gegensatz zu den Bediensteten der Unternehmungen, die es nicht wünschten, sind Sie beeidete, öffentliche Angestellte. Man hat seit dem Jahre 1889 die Vorlage mühselig erkämpfen müssen, die sie endlich unter der christlichsozialen Gemeinde erhalten haben. Das soll nun alles verloren gehen, indem man mit einem Kollektivvertrag kommt. Wir sind dagegen, wir wollen einen Ausbau und eine Verbesserung der Dienstpragmatik. (Lebhafte Zustimmung.)

Der Neue Tag
19/IV. 1919

Wann wird die Untergrundbahn gebaut werden?

Von Ing. Dr. Franz Musil.

In einer Zeit empfindlicher Arbeitslosigkeit, da viele Bau- und Industriearbeiter, aber auch Ingenieure und Kaufleute zur Untätigkeit gezwungen sind, wird immer wieder die Frage aufgeworfen: „Könnte nicht die Untergrundbahn als eine großzügige und lange vorhaltende Notstandsarbeit baldigst in Angriff genommen werden? Oder ist das geplante Netz von Schnellbahnen wegen der herabgeminderten Bedeutung Wiens überflüssig geworden?" Den Schwarzsehern sei sofort erwidert, daß davon nicht die Rede sein kann. Die Schnellbahnen sind und bleiben für Wien eine Lebensnotwendigkeit, auch wenn es seine Bedeutung als Hauptstadt eines großen Reiches verloren hat und selbst für den Fall, daß ein Teil seiner jetzt ungemein dicht zusammengedrängten Bewohnerschaft abwandern sollte.

Wien hat eben der Schnellbahnen schon seit Jahrzehnten bedurft und seine Entwicklung zur Weltstadt wäre weiter gediehen, die höchst betrüblichen Siedlungsverhältnisse wären um vieles besser, Wien hätte weit ausgebreitete, in das Grün der Landschaft eingebettete Wohnviertel **außerhalb** des heute besiedelten Gebietes, wenn Schnellbahnen der Dezentralisation der Bevölkerung vorgearbeitet hätten. Die **Wohnungs**frage ist und bleibt eine **Verkehrs**frage, und da die Verkehrseinrichtungen Wiens, am Maßstab anderer Städte gleicher Einwohnerzahl gemessen, **stets** unzureichend wären, gab es in Wien auch immer ein ungenügendes Angebot gesunder Wohnungen in guter Lage. Wer daher das Wohnungs- und Siedlungswesen Wiens nachhaltig bessern will, muß den Hebel bei den Verkehrsanlagen ansetzen.

Daß die Straßenbahn überlastet ist, wissen wir alle; daß aber hiedurch ihre an und für sich bescheidene Fahrgeschwindigkeit in vielen wichtigen Verkehrsstrecken unter zehn Kilometer in der Stunde herabgedrückt wird, bedeutet eine ernste Schädigung aller erwerbenden Kreise. Wäre die Straßenbahn in einigen Hauptlinienzügen bereits durch das Schnellbahnnetz entlastet, so würde sich ihre Fahrgeschwindigkeit um ein Bedeutendes steigern lassen.

Zeit wird aber auch bei uns künftig Geld bedeuten, denn ein verarmtes Volk kann sich nur durch vermehrte Arbeit wieder erheben. Damit wird ein Punkt berührt, der in unseren Verkehrseinrichtungen vorläufig noch wenig beachtet ist, der jedoch ausschlaggebende Wichtigkeit erlangen muß. Wien wird nur dann im Wettbewerb mit glücklicheren, rivalisierenden Weltstädten bestehen können, wenn seiner Bevölkerung gleich vorzügliche Verkehrsmittel zur Verfügung stehen werden, wie anderwärts. Und da finden wir leider eine Rückständigkeit, die große Besorgnis rechtfertigt. Während sich die gleich großen Auslandsstädte durchwegs auf ein Netz elektrischer Schnellbahnen stützen können, ist hier die wenig günstig entworfene und jedenfalls unzulängliche Stadtbahn noch immer nicht auf elektrischen Betrieb umgewandelt, neue Hauptverkehrslinien fehlen gänzlich. Wäre Wien eine moderne Verkehrsstadt, so müßten 30 bis 40 Prozent aller Fahrten Schnellbahnfahrten sein, das heißt, mit etwa 26 Kilometer Stundengeschwindigkeit zurückgelegt werden, anstatt wie jetzt mit kaum 10 Kilometern auf der Straßenbahn.

Führen wir diesen Gedanken näher aus, um zu erkennen, was er für das Erwerbsleben bedeutet: Es entfallen gegenwärtig in Wien ungefähr 250 Straßenbahnfahrten jährlich auf den Kopf der Bevölkerung, eine ungemein hohe Ziffer, die sich aus dem Fehlen anderer Massenverkehrsmittel erklärt. Hätte Wien bereits ein gutes Netz elektrischer Schnellbahnen, so würden beispielsweise 90 Fahrten (gleich 36 Prozent) auf Schnellbahnen entfallen. Wenn wir eine Fahrtlänge von durchschnittlich 6 Kilometern annehmen, wie sie im Verkehr zwischen außen gelegenen Wohnvierteln und dem zentralen Geschäftsmittelpunkt vorkommt, so wären bei Benützung der Schnellbahn für jede Fahrt 22 Minuten weniger aufzuwenden als auf der Straßenbahn, somit im Jahr 33 Stunden auf den Kopf zu ersparen. Welch ein Gewinn an Erholung und Erwerbsmöglichkeit liegt in diesen Stunden! Wenn wir nur den dritten bis fünften Teil für vermehrte Arbeit herangezogen denken und mit einem Stundenlohn von einigen Kronen multiplizieren, so kommen wir bei der Zweimillionenstadt zu Dutzenden von Millionen, die mehr verdient werden könnten, während sich der noch höher anzusetzende Vorteil vermehrter Bildungs- und Erholungsmöglichkeit jeder ziffernmäßigen Erfassung entzieht.

Nichts wäre verfehlter, als die Schnellbahnen als eine Art Luxusbedürfnis aufzufassen, für dessen Verwirklichung wir zu arm geworden wären, sie sind für Wien eine **Lebensnotwendigkeit**. Billiges Bauland kann nur weit draußen durch Schnellbahnen erschlossen werden, dort soll dann der Baubetrieb im Großen einsetzen, um verhältnismäßig billige, gute Wohnungen in reichlicher Zahl zu bieten.

Augenblicklich mangeln wichtige Baustoffe, die auch wegen der Knappheit an Kohle nicht so rasch beschafft werden können. Zement, Eisen, Kupfer u. a. werden in großen Mengen für den Bau benötigt. Die Knappheit an Baustoffen und Nahrungsmitteln hat anderseits die Preise für Material und Löhne so anschwellen lassen, daß nicht eher an den Baubeginn zu denken ist, bevor nicht eine bedeutende Ermäßigung erfolgt sein wird, die dann erlauben soll, bei nicht zu hohen Fahrpreisen doch ein rentables Verkehrsmittel zu schaffen, das berufen ist, **der Masse der Bevölkerung** zu dienen.

Vossische Zeitung
25./IV. 1919
129 25

Die Zukunft des Straßenverkehrs.

Von

Dr. Walter Kes,
Hauptmann und Kommandeur der Kraftfahrtruppen a. D.

Angesichts der wachsenden Bedeutung, die der Kraftwagenverkehr für die Personenbeförderung in Deutschland gewinnt — der eben eröffnete regelmäßige Verkehr zwischen Berlin und Leipzig ist nur als Anfang dieser Entwicklung zu werten — geben wir die folgenden Ausführungen eines Sachkenners wieder.

Auch das Verkehrswesen muß in der zukünftigen Wirtschaft des Reichs seine höchste Leitungsfähigkeit entfalten. Die Grundlagen hierzu hat der Entwurf zur neuen Reichsverfassung geschaffen, indem er alle Verkehrsgebiete der gesetzlichen Regelung durch *eine* Stelle, das Reich, unterwirft. Abschnitt VI des Entwurfs umfaßt demnach Post, Telegraphie und Fernsprechwesen, das ist den Verkehr von Nachrichten, und ferner Eisenbahnen, Wasserstraßen und Kraftfahrwesen, d. i. den gesamten Verkehr von Personen und Gütern. Die formalen Grundlagen wären damit gegeben, daß nicht mehr ein selbst vernichtender Wettbewerb der einzelnen Verkehrsmittel stattfindet, sondern der Einsatz jeden Mittels an der Stelle, wo es für sich am leistungsfähigsten ist und im Rahmen der Gesamtheit die übrigen ergänzt: Schnellbahnen in den Städten, Motorwagen auf dem Lande auf kurzen Entfernungen und als Zubringer zu den Fernbahnen und Wasserstraßen.

Von den einzelnen Verkehrsgebieten ist der Gedanke der Vereinheitlichung beim Reich am vollkommensten durchgebildet bei der *Nachrichtenübermittlung*, dem Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen. Diese Gebiete sind in Gesetzgebung und Verwaltung ausschließlich Sache des Reiches. Die Postwertzeichen haben demnach für das ganze Reich Gültigkeit. Das Post- und Telegraphenwesen Bayerns und Württembergs können im Wege des Vertrages durch das Reich in eigene Verwaltung genommen werden.

Eine gewisse Verzögerung muß die Verwirklichung des Reichsgedankens beim *Eisenbahnwesen* erleiden. Bei den ungeheuren Vermögenswerten, um die es sich hier handelt, und die das Fundament der Finanzwirtschaft der Einzelstaaten bilden, kann hier zunächst nur ein Programm in Frage kommen. Dieses Programm ist in dem Artikel 90 enthalten, in welchem dem Reich die Aufgabe gestellt wird, die dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen in seine Verwaltung zu nehmen. Wird dieses Programm durchgeführt sein, dann wird das, was Bismarck schon 1875, leider vergeblich, gewollt hat, die Reichseisenbahn, Tatsache werden. Für die Uebergangszeit, d. h. bis die Uebernahme durch das Reich erfolgt sein wird, ist die Einheitlichkeit der Gesetzgebung durch das Reich ebenfalls gesichert und ist mit den Sonderrechten der Einzelstaaten aufgeräumt. Die Ausschaltung unwirtschaftlichen Wettbewerbs, eine der wichtigsten Notwendigkeiten für die nächste Zukunft, wird ausdrücklich gefordert.

Nach gleichen Grundsätzen ist die Regelung der Schiffahrt auf den Binnen- und Seewasserstraßen in Aussicht genommen. Auch hier Gesetzgebung und alsbaldige Uebernahme in die Verwaltung des Reichs. Als Seewasserstraßen sind die nach Emden, Bremen, Hamburg-Harburg, Lübeck, Stettin, Danzig, Königsberg bezeichnet.

Stiefmütterlich dagegen ist das letzte Gebiet in der Kette, der *Straßenverkehr*, behandelt, was wohl nicht zuletzt seinen Grund darin hat, daß dieser Verkehrszweig bisher nirgends recht beheimatet gewesen ist. Der Straßenbau lag den Ministerien für öffentliche Arbeiten ob, den Verkehr regelten die Ortspolizeibehörden nach eigenem Gutdünken, und das Kraftfahrzeug, das moderne und wichtigste Straßenverkehrsmittel, wurde fast ausschließlich und ausschlaggebend durch die militärischen Behörden verwaltet. Schon der Widerspruch zwischen Ueberschrift und Inhalt beweist die geringe Vertrautheit des Gesetzgebers mit der Materie. Eisenbahnen und Wasserstraßen müssen folgerichtig ergänzt werden durch Straßenverkehr als die dritte Art von Bahnen auf denen sich der Verkehr abspielt. Der wesentliche Inhalt des Artikels 107 ist demnach auch, daß das Reich die Gesetzgebung für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sowie für den Bau von Landstraßen im Interesse der Landesverteidigung und des allgemeinen Verkehrs hat. Trotzdem lautet die Ueberschrift nicht „Straßenverkehr", sondern „Das Kraftfahrwesen", und dies hat wohl seinen Grund darin, daß man die vom Verkehrsstandpunkt an dieser Stelle als Fremdkörper zu bezeichnenden beiden Gebiete mit eingeschlossen hat, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen „zu Wasser, und in der Luft". Andererseits, wenn man schon den Begriff „Kraftfahrwesen" wählte, hätte man zweckmäßig auch dem Reich die gesamte Gesetzgebung für das Kraftfahrwesen übertragen sollen, womit zwei Gebiete, deren einheitliche Regelung für die Einbürgerung des Kraftfahrzeuges als Verkehrsmittel von wesentlicher Bedeutung sind, gleichfalls hätten erfaßt werden können; d. i. „der Bau von Garagen und die Unterbringung von Betriebsstoffen" und die „Erhebung von Straßenabgaben".

Aber auch das Gebiet des Straßenverkehrs in dem gleich weit gesteckten Umfang wie für die anderen großen Verkehrsgebiete, Eisenbahnen und Wasserstraßen, läßt manches zu wünschen übrig. Als neu zu begrüßen ist ausschließlich die Zusammenfassung der Gesetzgebung für den Bau von Landstraßen und für den Kraftfahrzeugverkehr an *einer* Stelle, weil hiermit Erbauer und Benutzer der Landstraße ihre Richtlinien einheitlich vorgeschrieben erhalten. Hoffentlich kommen der Techniker und der Volkswirtschaftler hier genügend zu Worte, dann kann man erwarten, daß der eigentlich selbstverständliche Grundsatz, die Straße sei für den Verkehr da, immer mehr Anerkennung findet. Bis heute wurde manche Straße gebaut, als wenn es noch gar keine Kraftwagen mit ihren besonderen Anforderungen und Beanspruchungen gäbe. Hiermit komme ich aber zu einer weiteren ergänzenden Forderung für den Entwurf. Die Stelle, die den Bau und den Verkehr regelt, muß auch die Grundzüge für die Unterhaltung und Sperrung der Landstraße erlassen. Beides gehört zusammen, und eine einheitliche Regelung, besonders der Sperrung von Straßen, dürfte von allen Seiten als ein erheblicher Fortschritt begrüßt werden.

Die nächste Forderung lautet, nicht nur den Verkehr mit Kraftfahrzeugen reichsgesetzlich zu regeln, sondern den *Straßenverkehr* überhaupt. Was nutzen die schärfsten Verkehrsvorschriften für Kraftfahrzeuge, wenn die übrigen Benutzer der Landstraßen nicht nach gleichen Grundsätzen verfahren. Ich denke hier in erster Linie an den Inhalt der Vorschriften, wie Rechtsausweichen im ganzen neuen Reich! Auch die Verpflichtung, das Linkseinbiegen nach rückwärts erkennbar zu machen, ist für die langsam fahrenden Pferdefuhrwerke mindestens so notwendig wie für Kraftfahrzeuge. Beleuchtung von Fuhrwerken, Kenntlichmachung der Eigentümer, Stehenlassen unbeaufsichtigter Fuhrwerke, Mindestalter zum Fahren auf *öffentlichen Straßen* usw. Ferner kann man hoffen, daß mit der Herauslösung aus dem § 35 der Reichsgewerbeordnung und aus der Unterstellung des Verkehrs unter die einzelnen Ortspolizeibehörden ein Geist einziehen wird, der in dem Verkehr nicht eine die öffentliche Ruhe, Ordnung und Sicherheit gefährdende Erscheinung, sondern ein wichtiges volkswirtschaftliches Hilfsmittel sieht, dessen Wirtschaftlichkeit um so besser wird, je verständnisvoller es angewendet und verwaltet wird.

Und endlich noch eine Forderung, die sicher den geringsten Widerstand bei Bundesstaaten oder innerhalb der Ressorts finden wird, d. i. die reichsgesetzliche Regelung der *Orts- und Verkehrsbezeichnung*. Die oberste Forderung für eine brauchbare Verkehrsbezeichnung ist: Gleichmäßigkeit in Farbenzusammenstellung, Abmessung und Ort der Anbringung. Wer während des Krieges durch das Generalgouvernement Belgien gefahren ist, wird die Angabe des Ortsnamens an jedem Ortseingang auf der rechten Straßenseite überall gleichmäßig in großen, schwarzen Buchstaben auf gelbem Untergrund angenehm empfunden haben. Aber schon im Frieden war in Belgien und Frankreich eine Verkehrsbezeichnung, die bis auf die Größe der Buchstaben als vorbildlich bezeichnet werden kann.

Aus den vorstehenden Erwägungen habe ich an maßgebender Stelle die folgende Fassung des Artikels 107 in Vorschlag gebracht, wozu noch zu erwähnen ist, daß diese Fassung von den größten deutschen Klubs mit Freuden begrüßt werden würde. Die ursprüngliche Fassung des Artikels in dem Entwurf ist im folgenden gesperrt gedruckt.

„*Das Reich hat die Gesetzgebung* für das gesamte Kraftfahrwesen; *für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen zu Lande, zu Wasser und in der Luft*; für den allgemeinen Straßenverkehr; *für den Bau, die Unterhaltung und Sperrung von Landstraßen im Interesse der Landesverteidigung, des allgemeinen Verkehrs* und des Straßenfernverkehrs; für die Orts- und Verkehrsbezeichnung im Interesse des Straßenfernverkehrs."

Neues Wiener Tagblatt
27./IV. 1919

Zwölf Millionen Kronen Betriebsabgang bei den Straßenbahnen.

Die großen Zuwendungen an die Angestellten der Straßenbahn, der durch mehrere Monate andauernde erhöhte Stand des Personals über den Bedarf und die andauernde Verteuerung aller Materialien hat zur Folge, daß die Straßenbahnen trotz einer Mehreinnahme im Betriebsjahr 1918/19 einen Betriebsabgang von 12 Millionen Kronen aufweisen. Auch alle andern städtischen Unternehmungen sind infolge der bezeichneten Mehrauslagen im laufenden Jahre arg in Mitleidenschaft gezogen und werden Betriebsabgänge aufweisen, welche die Betriebsüberschüsse früherer Jahre vollständig aufzehren. Für die Straßenbahnen wird der Fehlbetrag für den März auf 1,750,000 K. geschätzt, eine Summe, die von den Straßenbahnen aus eigenen Mitteln nicht gedeckt werden kann. In den kommenden Monaten wird mit bedeutenden Fehlbeträgen zu rechnen sein, und so hat der Stadtrat nach einem Berichte des Stadtrates Schneider beschlossen, diesem Unternehmen ein Betriebskapital von zehn Millionen Kronen zu bewilligen.

Der Neue Tag
27./IV. 1919

131

Von der Elektrischen.

Zehn Millionen Betriebskapital für die städtischen Straßenbahnen.

Den Straßenbahnen ist vom Stadtrat ein Betriebskapital in der Höhe von zehn Millionen Kronen bewilligt worden. Diese Summe soll zur Deckung des auf zwölf Millionen errechneten Betriebsabganges dienen. Eine traurige Bilanz! Ursprünglich war die Straßenbahn ein gewinnbringendes Unternehmen, sie warf einen Jahresreinertrag von beiläufig 20 Millionen ab. Während des Krieges haben sich die Erträgnisse konstant vermindert, trotz progressiver Steigerung der Frequenz und trotz der mehrfachen Erhöhungen der Fahrttarife. Die Ursachen liegen in den starken Verkehrseinschränkungen, in der anhaltenden Verteuerung aller Materialien, vornehmlich jedoch in dem beträchtlichen, aus den höheren Löhnen und Zuwendungen an die Angestellten resultierenden Mehraufwand und dem Monate hindurch andauernden Personalüberstand. Im Betriebsjahre 1918/1919 ist gegen das Vorjahr eine Mehreinnahme erzielt worden, sie steht indessen zu den gewaltig gestiegenen Ausgaben in keinem Verhältnisse.

*

Der Betriebsschluß bleibt unverändert.

Wie uns von der Direktion der städtischen Straßenbahnen mitgeteilt wird, tritt in den Betriebsverhältnissen vorläufig keine Aenderung ein. Mit der Einführung der Sommerzeit sollte der Betriebsschluß am Abend auf 11 Uhr verlegt werden. Diese Verlängerung muß nunmehr, da die alte Stundenrechnung weiter gilt, unterbleiben. Die Kohlenversorgung hat sich wohl wesentlich gebessert, die städtischen Gaswerke sind aber noch immer in Nöten und können infolge unzureichender Zuschübe keine nennenswerten Reserven aufspeichern. Dazu kommt der schlechte Zustand der Motorwagen, deren Reparatur wegen Mangels an entsprechenden Materialien nur langsam von statten geht. Aus allen diesen Gründen ist vor Mitte Juni an eine Ausdehnung des Straßenbahnverkehres durch Verlegung des Betriebsschlusses auf eine spätere Nachtstunde kaum zu denken.

Neues Wiener Tagblatt
29./IV. 1919

Neue Forderungen der Angestellten der Straßenbahnen.

72 Millionen Kronen.

Die Bediensteten der Straßenbahnen haben, wie wir vernehmen, in der vorigen Woche neue materielle Forderungen an die Gemeinde Wien gestellt, die sich zum Teil auf Zulagen, zum Teil auf grundlegende Aenderungn in der bisherigen Art der Systemisierung beziehen. Insgesamt betragen diese Forderungen, die durch Stadtrat Weigl in einer der letzten Stadtratssitzungen überreicht wurden, den Betrag von 72 Millionen Kronen und bedeuten daher eine sehr nahmhafte Belastung des Ausgabenbudgets der Gemeinde Wien. Wenn man in Betracht zieht, daß die in der letzten Gemeinderatssitzung bewilligten Gehaltsregulierungen und Zulagenerhöhungen der rund 24,000 Personen zählenden städtischen Beamten, Angestellten und Lehrpersonen 88½ Millionen betrugen, so erscheint es jedenfalls bemerkenswert, daß die 12,000 Personen betragende Zahl aller Kategorien der Straßenbahnbediensteten Forderungen im Betrage von 72 Millionen Kronen erheben. Um nun einen Ausgleich herbeizuführen, fanden in den letzten Tagen und auch noch gestern Verhandlungen zwischen den Vertretern der Angestellten einerseits und der Straßenbahndirektion sowie Vertretern der Gemeinde Wien anderseits statt. Die Angestelltenvertreter haben ihre Forderungen als sehr dringlich bezeichnet. Der Stadtrat wird sich in seiner für heute nachmittags 4 Uhr anberaumten Sitzung mit dieser Angelegenheit beschäftigen.

Wir haben am Sonntag berichtet, daß infolge des bisher erhöhten Personalstandes, der andauernden Verteuerung aller Materialien und der der Straßenbahn auferlegten Verkürzung der täglichen Betriebsdauer, trotz einer Mehreinnahme im laufenden Geschäftsjahre bereits ein Betriebsabgang von 12 Millionen Kronen aufzuweisen ist. Der Fehlbetrag für den Monat März allein beträgt schätzungsweise 1,750,000 K., und da diese Summe von der Straßenbahnen aus eigenen Mitteln nicht gedeckt werden kann, hat der Stadtrat dem Unternehmen ein Betriebskapital von 10 Millionen Kronen bewilligt. Die neuen Forderungen der Angestellten werden kaum anders als durch eine empfindliche Erhöhung der Tarife gedeckt werden können, doch wird diese Bedeckung nicht mehr Angelegenheit des gegenwärtigen provisorischen Gemeinderates, sondern des am 4. Mai zu wählenden definitiven Gemeinderates sein.

Österr. Volkszeitung
29./IV. 1919

Vollverkehr der Wiener Stadtbahn.

Vom 10. Mai angefangen.

Die vielgeschmähte Wiener Stadtbahn, deren Drosselung und im Herbst vorigen Jahres erfolgte völlige Verkehrseinstellung von einem großen Teile der Wiener Bevölkerung überaus unangenehm empfunden wurde, soll bei anhaltend gleichbleibender Höhe der Kohlenzufuhren am 10. Mai wieder den ganztägigen Vollbetrieb aufnehmen. Infolge mannigfacher Schwierigkeiten, wie Verringerung des Heizerpersonals und des Wagenparks, wird es vorderhand jedoch noch nicht möglich sein, die Züge in so kurzen Zeiträumen verkehren zu lassen, wie im Frieden. Die Verkürzung der Intervalle soll allmählich erfolgen.

Arbeiterzeitung

30./IV. 1919

Die Forderungen der Straßenbahner. Gestern berichtete Vizebürgermeister Neumann im Stadtrat über das vorläufige Ergebnis der mit den Vertrauensmännern der Straßenbahnangestellten gepflogenen Verhandlungen und legte folgende Anträge vor, über die bei den Verhandlungen eine Einigung erzielt wurde: Sämtliche männlichen Angestellten (mit Ausnahme der Beamten, Beamtinnen 2c.), die vor dem 2. Jänner 1919 im Dienste standen, erhalten, sofern sie mindestens der zweiten Familienklasse (Verheiratete) angehören, mit Rücksicht auf die durch den Kollektivvertrag zu gewärtigende Mehrentlohnung eine Anzahlung von 300 Kronen. Die übrigen männlichen Angestellten (mit Ausnahme der Lausömischen), die vor dem 2. Jänner 1919 im Dienste standen, erhalten eine Anzahlung von 200 Kronen. Die weiblichen Angestellten, die vor dem 2. Jänner im Dienste waren, bekommen eine Anzahlung von 150 Kronen, die Lausburschen und alle übrigen männlichen und weiblichen Angestellten (mit Ausnahme der Neuaufgenommenen und der noch in Schulung Befindlichen), die am 30. April 1919 noch im Dienste stehen, erhalten eine Vorauszahlung von 100 Kronen. Die Auszahlung erfolgt heute Mittwoch. Vizebürgermeister Neumann brachte ferner zur Kenntnis, daß die Straßenbahner mit Rücksicht auf die durch den Kollektivvertrag zu erzielende Besserstellung vom 1. Mai angefangen die Annahme des Trinkgeldes ablehnen werden und daß die Organisation der Straßenbahner auf die Einhaltung dieses Beschlusses streng achten werde. Die Fortsetzung der Verhandlungen über die Forderungen der Straßenbahner und über den Abschluß des Kollektivvertrages wird mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Frage am 1. Mai erfolgen.

Arbeiterzeitung

30./IV. 1919

* **Kein Straßenbahnverkehr am Vormittag des 1. Mai.** Zum erstenmal feiern heuer auch die Wiener Straßenbahner den 1. Mai. Aber weil sie einsehen, daß der Straßenbahnverkehr an Festtagen nicht ganz entbehrt werden kann, so feiern sie nur den Vormittag den 1. Mai in den Reihen der übrigen Arbeiter mit und nehmen um 12 Uhr mittags den Verkehr wieder auf, der am Nachmittag verdichtet werden wird. Die ersten Züge vom Ring werden ungefähr um ½1 Uhr nach den Außenstationen abgehen. Die Straßenbahner versammeln sich um 8 Uhr früh in ihren Bahnhöfen, marschieren von dort in geschlossenen Zügen zu den Bezirkssammelplätzen und schließen sich dort der übrigen Arbeiterschaft an. Auf dem Versammlungsplatz stellen sie sich so auf, daß sie, ohne die übrigen Teilnehmer zu stören, rechtzeitig den Platz verlassen können, um rechtzeitig zum Dienstantritt erscheinen zu können. — Da der 1. Mai ein gesetzlicher Feiertag ist, so erinnert die Rathauskorrespondenz, daß an ihm der Sonn- und Feiertagstarif gilt. Es sind also alle Fahrausweise, die an Sonn- und Feiertagen ungültig sind, wie die Streckenkarten, Schüleranweisungen und dergleichen, auch am 1. Mai ungültig. Dagegen gilt an diesem Tage der Sonntags-Kinderfahrpreis.

* **Keine Leichenbegängnisse am 1. und 4. Mai.** Auch die Arbeiter der städtischen Leichenbestattung fühlen sich als klassenbewußte Proletarier. Auf ihren Wunsch soll der als allgemeiner Feiertag erklärte 1. Mai vollständig gehalten werden. Infolgedessen werden an diesem Tage keinerlei Leichenbegängnisse ausgeführt und Aufbahrungen weder aufgestellt noch abgenommen werden. Es werden am 1. Mai nur die Leichen beigesetzt, bei denen es aus sanitären Gründen notwendig ist. Das Gleiche gilt für den Wahltag am 4. Mai.

Neues Wiener Tagblatt

2./V. 1919

* (**Kein Trinkgeld auf der Elektrischen.**) Der berühmte Göttinger Rechtslehrer Rudolf von Ihering, der auch durch mehrere Jahre den Lehrstuhl der Wiener Universität zierte, hat neben der Betätigung seines akademischen Berufes und der reichen fachwissenschaftlichen Arbeit noch Muße gefunden, eine Schrift über das „Trinkgeld" zu verfassen. Wir wissen nicht, ob ihm sein Wiener Aufenthalt den unmittelbaren Anlaß zur Herausgabe dieses Buches gegeben hat, aber sicher ist so viel, daß die Veranlassung zum Trinkgeldgeben selbst vielleicht nirgendwo so vielfältig ist als bei uns in Wien. Mit dieser Unsitte — oder wenn man will „Sitte" — soll nun hie und da aufgeräumt werden. Bei den kürzlich abgehaltenen Verhandlungen zwischen Chefs und Angestellten des Gast- und Kaffeehausbetriebes nahm die Trinkgeldfrage einen beträchtlichen Spielraum ein, und auf unsrer elektrischen Straßenbahn ist dem Geben und Nehmen des Trinkgeldes amtlich ein rasches Ende bereitet worden. Am gestrigen Vormittag ruhte bekanntlich wegen der Maifeier der ganze Verkehr auf der Elektrischen, als aber nachmittags die ersten Züge durch die Straßen rollten, fielen den Insassen die zahlreichen grellroten Plakate auf, die in schwarzen Buchstaben folgenden Inhalt trugen: „Den Schaffnern ist es strenge verboten, Trinkgeld zu nehmen. Ueber Ersuchen der Schaffner werden die Fahrgäste gebeten, kein Trinkgeld zu geben. Die Direktion." Die Worte „strenge" und „kein Trinkgeld" waren durch den Druck besonders hervorgehoben. Obwohl sich nun die Mehrzahl der Fahrgäste dieser Weisung fügte, vermochten sich doch manche der alten Gewohnheit des Trinkgeldanbietens nicht gleich zu entschlagen. Sie hatten jedoch keinen Erfolg. In allen Fällen wurde das Trinkgeld höflich, aber entschieden zurückgewiesen. Einem Berichterstatter teilte ein Schaffner über das Ergebnis des ersten trinkgeldlosen Tages unter anderm folgendes mit: „Das Verhältnis zu den Fahrgästen wird zweifellos ein besseres werden. Der Schaffner ist nicht mehr von kleinen Gunstbezeugungen abhängig und er braucht sich nicht mehr zu bedanken. Auch die Verrechnung mit den Fahrgästen geht viel leichter vor sich. Wir hoffen, durch die Lohnerhöhung genügenden Ersatz für den Entgang an Einnahmen durch die Trinkgelder zu erhalten."

Neues Wiener Tagblatt

3./V. 1919

(Die Forderungen der Straßenbahner.) Die Verhandlungen, die von den Vertrauensmännern der organisierten Straßenbahner und den Vertretern des Gemeinderates hinsichtlich der neuen Lohn- und Gehaltsforderungen seit einer Woche geführt werden, wurden am 1. d. trotz der Maifeier fortgeführt, dauerten den gestrigen Tag über an und sollen heute in einer unter Vorsitz des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner stattfindenden Sitzung abgeschlossen werden. In der nächsten Woche wird der Stadtrat die Anträge stellen, die dem provisorischen Gemeinderate vorgelegt werden. Die Straßenbahnangestellten haben bereits Anzahlungen in der von uns mitgeteilten Höhe erhalten. Die gesamte Regulierung wird eine Erhöhung der Straßenbahntarife zur Folge haben, doch wird diese Angelegenheit schon den neuen Gemeinderat beschäftigen.

Arbeiterzeitung
3./V. 1919

Zur Lohnbewegung der Straßenbahner.

Am 1. d. fanden unter dem Vorsitz des Bürgermeisters, im Beisein der Vizebürgermeister Hoß und Neumann sowie des Sekretärs des Verbandes der Handels- und Transportarbeiter Weigl neuerlich Verhandlungen mit den Vertrauensmännern der Straßenbahner statt. Direktor Spängler erstattete Bericht über die Mehrkosten der erhobenen Forderungen, die von einschneidender Bedeutung für den finanziellen Stand des Unternehmens sind. In einer vierstündigen Debatte wurde ein erheblicher Teil jener Forderungen erledigt, die eine materielle Besserstellung der Bediensteten herbeiführen. Im Laufe des Samstags werden weitere Verhandlungen stattfinden, die aller Wahrscheinlichkeit nach zu einem Abschluß der wichtigsten Forderungen führen werden. Es folgen dann die Verhandlungen über grundlegende Aenderungen der Dienstpragmatik, worunter die Einführung der Betriebsräte den größten Raum einnehmen wird. Es ist zu erwarten, daß die Wahl der Betriebsräte ehestens durchgeführt wird, so daß die Bediensteten in kürzester Zeit auch einen entsprechenden Einfluß auf die Betriebsführung erlangen werden. Aenderungen weitgehender Natur ergeben sich auch in der Verwaltung der Wohlfahrtsinstitute der Straßenbahnen, die geeignet sind, den bisher Rechtlosen das zu geben, worauf sie Anspruch haben: das volle Recht der Mitverwaltung. Mit den Forderungen der Bediensteten der Straßenbahnen sind die von den Unterbeamten erhobenen Forderungen zu erledigen. Auch mit den Vertretern der Unterbeamten wurden bereits die Verhandlungen eingeleitet und dürften gleichzeitig zum Abschluß gebracht werden. Nicht zu verhehlen ist daß der passive Betrieb der Straßenbahnen vorläufig auch dann die Mehrkosten, die sich ergeben, nicht zu decken vermag, wenn die Fahrpreise erhöht und eine Erhöhung der Einnahmen erzielt wird. Die Forderungen der Straßenbahner sind durch die hohen Preise der notwendigsten Bedarfsartikel bedingt und niemand wird sich ihrer Berechtigung verschließen. Sie werden sich erst ermäßigen, wenn ein tatsächlicher Abbau der fabelhaften Preislagen, die jetzt den Markt beherrschen, eintritt. Bis dahin hat die Gemeinde Wien eine finanzielle Last zu tragen, die der Verwaltung erhebliche Schwierigkeiten bereiten wird.

Reichspost

8/V. 1919

Wiederaufnahme des Stellwagenverkehres.

In etwa 14 Tagen.

Der Gemeinderat hat vor kurzem bekanntlich beschlossen, den Kraftstellwagenverkehr zunächst nur zur Durchquerung der Inneren Stadt wieder einzurichten. Dieser Beschluß bedeutete den Anfang der Einführung des gesamten städtischen Kraftstellwagenverkehrs, der nach einem Beschluß in der heutigen Stadtratssitzung unter der Firma „Gemeinde Wien, städtische Kraftstellwagenunternehmung" nun organisiert wird. Dieses neue Unternehmen wird den städtischen Straßenbahnen angegliedert, deren Direktor, Ing. Spängler, gleichzeitig der Leiter des Stellwagenbetriebes ist. Wenn keine Hindernisse eintreten, dürfte der Stellwagenverkehr, in erster Linie durch die Innere Stadt, in etwa 14 Tagen aufgenommen werden.

Arbeiterzeitung

9./V. 1919

* **Keine Stadtbahn!** Amtlich wird mitgeteilt: In der letzten Zeit ist durch den Rückgang in der Kohlenförderung im Ostrauer Revier sowie durch den Ausstand im Ruhrgebiet im Kohleneinlauf eine Stockung eingetreten, so daß die für die Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs bestimmten Kohlenvorräte zur Beförderung der Lebensmittelzüge herangezogen werden müssen. Die Staatseisenbahnverwaltung sieht sich daher leider genötigt, die für den 10. d. in Aussicht genommene Wiedereröffnung der Wiener Stadtbahn um etwa acht bis zehn Tage hinauszuschieben, falls nicht eine weitere Verschlechterung im Kohleneinlauf zu einer neuerlichen Erstreckung des Eröffnungstermins zwingt.

Arbeiterzeitung

141

9./V. 1919

Lohnbewegung der Mühlenarbeiter.

Der Zentralverband der Lebens- und Genußmittelarbeiter ersucht uns um Aufnahme folgender Mitteilung: Seit 28. April verhandelt die Organisation mit dem Verbande der Großmühlenbesitzer Niederösterreichs über einen abzuschließenden Kollektivvertrag, der gleichzeitig als Grundlage für Verträge mit den Verbänden der Mühlenbesitzer in Oberösterreich, Salzburg und Steiermark dienen soll. Trotzdem in allen Punkten über Arbeitszeit, Arbeitseinteilung, Urlaube u. s. w. eine Einigung erzielt wurde, mußten wir am Mittwoch den 7. d. die Verhandlungen abbrechen, nachdem die Vertreter der Mühlenbesitzer in der Lohnfrage zu keinerlei Zugeständnissen zu bewegen waren.

Die Lohnbewegung ist dadurch in ein kritisches Stadium getreten. Wir sind uns der verhängnisvollen Folgen eines Streiks der Mühlenarbeiter bewußt und haben deshalb die Regierung ersucht, die Vermittlerrolle zu übernehmen. Die Mühlenarbeiter werden daher ersucht, in den Betrieben die Arbeit vorläufig weiter zu verrichten und die Weisungen des Vorstandes abzuwarten.

Zu diesem drohenden Konflikt, dessen friedliche Beilegung im Interesse der Allgemeinheit zu wünschen ist, sei noch folgendes bemerkt: Die Löhne der Mühlenarbeiter bewegen sich zwischen 30 und 50 Kronen wöchentlich. Nur die Naturalien, die die Mühlenarbeiter erhalten, retten sie vor dem Verhungern. Die Mühlen stehen mit der Kriegs-Getreideanstalt in einem Vertragsverhältnis. Es wird ihnen Getreide zugewiesen und die Mühlen haben das ganze Mehl abzuliefern. Sie erhalten einen Mahllohn, der nach den Angaben der Unternehmer derart knapp bemessen ist, daß sie Lohnerhöhungen nicht bewilligen können. Im Juli vorigen Jahres hat die Organisation der Mühlenarbeiter mit der Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt eine Vereinbarung getroffen, wonach die Mühlen einen Zuschuß zum Mahllohn erhalten, der ausschließlich den Arbeitern auszuzahlen war. Infolge des Zusammenbruches im November waren die Zuschübe an Getreide derart gering, daß die Vereinbarung fast unwirksam wurde. Nach neuerlichen Verhandlungen mit der Kriegs-Getreide-Verkehrsanstalt wird monatlich ein Zuschuß von 40 Kronen an männliche, 26 Kronen an weibliche und jugendliche Arbeiter ausbezahlt. Diese Vereinbarung läuft mit 31. Juli ab.

Die Forderungen der Automobillenker.

Eine stürmische Genossenschaftsversammlung der Fiaker.

Im großen Saale der Wiener Bäckergenossenschaft fand gestern eine Versammlung der Mitglieder der Fiakergenossenschaft statt, die Automobile im Betriebe haben. Die Versammlung war stark besucht und nahm einen stürmischen Verlauf. Zur Beratung standen die Forderungen der Chauffeure und das damit im Zusammenhang stehende Begehren der Unternehmer nach Einführung der fünffachen Taxe für Autotaxi.

Vorsteher Kurz teilte mit, daß die Chauffeure einen Taglohn von zehn Kronen, zehnprozentige Provision von der Bruttoeinnahme und die zehnstündige Arbeitszeit einschließlich einer zweistündigen Ruhepause fordern. Die Landesregierung mache die Einführung der fünffachen Taxe von der Bewilligung der Gehilfenforderungen abhängig. Nachdem die Autobesitzer im Hinblick auf die enormen Gestehungskosten für Benzin, Bereifung 2c. die fünffache Taxe brauchen, seien daher die Forderungen zu bewilligen.

In Vertretung einer Gesellschaft von Autotaxibesitzern wendete sich deren Obmann Wieland in scharfen Worten dagegen, daß die Landesregierung die Einführung der höheren Taxe von einem Junktim abhängig mache. Ein solches Vorgehen dürfen sich die Unternehmer nicht bieten lassen und er warne diese heute vor einem Beschluß über diese Angelegenheit Die ganze Sache sei vorerst einem zu wählenden Comité zu. Begutachtung und Durchberatung vorzulegen.

Die Ausführungen Wielands riefen stürmischen Widerspruch hervor, der sich zu Skandalszenen steigerte, als der Redner heftige Angriffe gegen den Vorsteher Kurz erhob, auf die dieser wieder in scharfen Worten replizierte und Wieland zurief, „nicht unter die Sonne zu gehen, weil er Butter auf dem Kopfe habe".

Gehilfenobmann Ludwa erklärte, daß es eine Reihe von Betrieben gebe, die den Chauffeuren keinen Lohn oder nur vier Kronen im Tag und fünf Prozent von der Tageslosung bezahlen, davon müssen viele Chauffeure Benzin aus Eigenem bezahlen, ja in etlichen Betrieben verlangen die Eigentümer sogar noch Prozente von den Chauffeuren. Unter solchen Umständen darf es nicht wundernehmen, wenn Autolenker für eine Fahrt zum Trabfahren 200 Kronen oder 1000 Kronen für eine Fahrt nach Gloggnitz fordern oder sich von den Fahrgästen auch die leere Rückfahrt bezahlen lassen. Wenn man Ordnung im Platzfuhrwerk haben wolle, dann müssen die Autolenker so entlohnt werden, daß sie und ihre Familien leben können.

Sowohl Ludwa als auch der Gehilfenvertreter Bergler erklärten, daß von den aufgestellten Forderungen unter keiner Bedingung etwas nachgelassen werde. Die Wahl eines Comités sei daher ganz zwecklos.

Genossenschaftsvorsteher Pollack von den Einspännern bedauert die Zerfahrenheit der Unternehmer, denen die festgeschlossene Gehilfenschaft gegenüberstehe. Herr Scherzer sprach sich im Sinne der Ausführungen des Vorstehers kurz für die Annahme der Gehilfenforderungen und Einführung der fünffachen Autotaxe aus.

Dieser Antrag wurde hierauf einstimmig beschlossen, ebenso auch der Antrag des Herrn Scherzer, die sofortige Auflösung der Erdölzentrale zu fordern.

Neues Wiener Tagblatt

11. IV. 1919

(Ein neuer Bahnhof der Straßenbahnen.) Auf dem Grunde des alten Heumarktes im 13. Bezirke, bei der Einmündung der Linzerstraße in die Mariahilferstraße, soll eine ausgedehnte zweistöckige Halle samt den erforderlichen Nebengebäuden für die Straßenbahnen hergestellt werden. Im Untergeschoß der neuen Halle werden 285 Straßenbahnwagen Platz finden, im Obergeschoß wird eine Halle von 6700 Quadratmeter für die Wagen der Straßenpflege aufgeführt. Für die zu erbauende Halle werden auch Gründe zwischen der Zollernsperggasse und Winckelmannstraße sowie ein Teil des benachbarten Staatsbahngrundes notwendig sein. Die Anlage soll im allgemeinen nach dem Muster des neuen Bahnhofes in Favoriten ausgeführt werden. Eine Reihe von Nebengebäuden und Amtslokalen werden in der Winckelmannstraße erbaut. Die Baukosten für die ganze Anlage werden ziemlich hoch sein. Sie müssen aber in Kauf genommen werden, da die Anlage des Bauwerkes sowohl für die Straßenbahn als auch für die Straßenpflege eine außerordentlich günstige ist. Der Stadtrat hat nach einem Bericht des Stadtrates Schneider den Bericht genehmigt und den Magistrat ermächtigt, wegen Inanspruchnahme des in diese Anlage einzubeziehenden Grundes der Staatsbahnen mit den Behörden in Verbindung zu treten.

Der neue Tag.
11.V.1919

143

Die Straßenbahntarife.

Erhöhung um hundert Prozent.

Wie wir vernehmen, werden die Fahrpreise der Straßenbahn um hundert Prozent erhöht werden. Direkte und Umsteigkarten werden also sechzig Heller kosten, in entsprechender Weise werden auch die Tarife für Frühkarten und für Kinderkarten, sowie die Preise für Karten im Bahnhofrundverkehr erhöht.

Motiviert wird diese außerordentliche Verteuerung mit dem Anwachsen sämtlicher Ausgaben, vorwiegend durch die Lohnregulierung der Straßenbahnangestellten, durch die um ein Vielfaches höheren Materialpreise und sonstige Aufwendungen entstanden. Die Lohnregulierung der Angestellten wird die Ausgaben um viele Millionen steigern. In der Dienstagsitzung des Stadtrates gelangt der Kollektivvertrag mit den Angestellten der Straßenbahnen zur Beratung und Beschlußfassung. Der provisorische Gemeinderat, der am Donnerstag den 15. Mai seine Abschiedssitzung hält, dürfte noch den Lohnvertrag genehmigen. Die finanziellen Berechnungen haben ergeben, daß die zum Preise von dreißig Hellern ausgegebenen Fahrscheine der Elektrischen nach vollzogener Lohnregulierung die Gemeinde selbst fast viermal so viel kosten. Das heißt, jeder Fahrgast, der einen Dreißigheller-Fahrschein löst, kommt die Straßenbahn auf eine Krone zwölf Heller zu stehen. Das Mißverhältnis zwischen diesen Preissätzen kann, wie man sieht, auch durch eine hundertprozentige Erhöhung nicht ausgeglichen werden. Die Gemeindeverwaltung wird also für die passive Straßenbahn eine durchgreifende Sanierungsaktion vornehmen müssen. In welcher Weise, steht noch dahin. Zur Deckung des Betriebsabganges sind vorläufig zehn Millionen Kronen unter dem Titel „Betriebskapital" gewidmet worden. Aber auf die Dauer kann diese Defizitwirtschaft nicht fortgesetzt werden. Die Straßenbahnen, früher ein blühendes, gewinnbringendes Unternehmen, müssen aus sich selbst heraus gesunden, und das ist nur bei einer Verdichtung des Verkehrs und Ausdehnung des Betriebes einigermaßen denkbar; diese aber wieder können nur erfolgen, wenn das Elektrizitätswerk durch entsprechende Versorgung mit Kohle zur Stromlieferung im Ausmaße des vollen Betriebes befähigt wird.

Wiener = Stimmen
13./V. 1919

144

Erhöhung des Wiener Straßenbahntarifs.

Von 30 auf 60 Heller. — Das Vorspiel der sozialdemokratischen Aera.

Am 4. Mai haben die Sozialdemokraten das Rathaus erobert. Die neue Aera beginnt mit einem nicht gerade erfreulichen Vorspiel. Wie wir erfahren, wird in den nächsten Tagen der Straßenbahntarif auf das Doppelte, also auf 60 Heller, erhöht werden. Ein diesbezüglicher Beschluß soll noch, was an den neuen Rathausherren daran ganz besonders gelegen wäre, in der nächsten Gemeinderatssitzung gefaßt werden.

Die Erhöhung des Straßenbahntarifes hängt mit der Aufbesserung der Bezüge der Straßenbahnbediensteten zusammen. Nach den Forderungen der Bediensteten soll für jeden Unterbeamten eine jährliche Erhöhung der Bezüge um mehr als 6000 Kronen und für alle übrigen Bediensteten um ungefähr je 5200 Kronen eintreten. Die ständigen Mehrauslagen der Straßenbahnen werden sich auf 70 Millionen Kronen jährlich beziffern. Dazu kommen noch 42¼ Millionen Kronen einmaliger Ausgaben, das sind die Taxen für den Pensionsfonds, der jedenfalls auf mehrere Jahre verteilt wird.

Der Stadtrat hat sich heute mit der Vorlage über die Forderungen der Straßenbahnangestellten beschäftigt. Die Beschlußfassung wurde auf morgen vertagt.

Neue Freie Presse Abend
14. IV. 1919
a
1H
145

Erhöhung des Straßenbahntarifes auf 60 Heller.

Wahrscheinlich vom 1. Juni an.

Wien, 14. Mai.

Der Stadtrat hat heute die gestern unterbrochenen Beratungen über den Kollektivvertrag der städtischen Straßenbahnen fortgesetzt. In Stellvertretung führte Vizebürgermeister Neumann den Vorsitz. Wir haben bereits die wichtigsten Bestimmungen des Kollektivvertrages mitgeteilt, aus welchem für die Gemeinde eine dauernde Belastung von 72 Millionen Kronen und eine weitere Belastung von 42 Millionen Kronen resultiert, die sich auf eine Reihe von Jahren verteilt. Der Kollektivvertrag gab Anlaß zu einer sehr lebhaften Debatte, die stellenweise heftige Formen annahm, besonders als der christlichsoziale Stadtrat Spalowsky den Vorwurf erhob, daß man zu den Beratungen über den Kollektivvertrag die christlichsozialen Organisationen nicht zugelassen habe. Er nannte einen solchen Vorgang schamlos. Wegen dieses Ausdruckes kam es zwischen den christlichsozialen und sozialdemokratischen Stadträten zu einer heftigen Auseinandersetzung. Vizebürgermeister Neumann rügte den gebrauchten Ausdruck. Die Christlichsozialen übten auch weiterhin scharfe Kritik an dem Kollektivvertrage.

Die Debatte dauerte um die Mittagsstunde noch an.

Wie verlautet, wird in der heutigen Sitzung des Stadtrates, um die Kosten für den Aufwand aus dem Kollektivvertrag zu bestreiten, der Antrag auf Erhöhung der Straßenbahntarife gestellt werden. Die Tarife sollen schon ab 1. Juni, spätestens ab 15. Juni, auf das Doppelte erhöht werden. Es wird also von diesem Termin an eine Fahrt auf den städtischen Straßenbahnen 60 Heller kosten. Der Frühtarif von Betriebsbeginn bis halb 8 Uhr früh soll mit 40 Heller bemessen werden. Die Entscheidung soll noch in der heutigen Stadtratssitzung fallen und der betreffende Antrag an den Gemeinderat geleitet werden, der aber nicht, wie ursprünglich bestimmt, morgen, Donnerstag, zusammentreten wird, sondern erst nächsten Dienstag. Die morgige Gemeinderatssitzung wurde infolgedessen abgesagt und auf nächsten Dienstag verschoben. Der provisorische Gemeinderat wird sich also mit der Erhöhung der Straßenbahntarife auf 60 H. und der Frühtarife auf 40 H. verabschieden.

In der Dienstagsitzung des Gemeinderates wird Bürgermeister Dr. Weiskirchner auch seinen Rücktritt vollziehen und sich vom Gemeinderate verabschieden.

Der Neue Tag
14/V. 1919

147

Der Autotaxiverkehr.

Vorläufig keine Einstellung.

Die Einführung einer Betriebsstoffkarte für Motore, also auch für Automobile, hat aus den in den Abendblättern erörterten Gründen die Gefahr einer Einstellung des Autotaxiverkehrs sowie der Privatautos in bedenklicher Nähe gerückt. Selbstverständlich versuchen die Taxigesellschaften diese Katastrophe fernzuhalten und nach den Mitteilungen, die den Vertretern der in dieser Frage einig vorgehenden Gesellschaften gestern gemacht wurden, ist vorläufig eine Sperrung der Abgabe von Benzin an das automobile Lohnfuhrwerk nicht zu befürchten.

Von der Direktion einer großen Autotaxiunternehmung gehen uns folgende Mitteilungen zu: „Wir haben uns sofort nach Erscheinen der Verordnung an die Polizei und die deutschösterreichische Erdölstelle gewendet und um Aufklärung gebeten. Wie es nach den uns gewordenen Informationen scheint, werden wir fahren können. Wir sind nur von der Polizei angewiesen worden, für unsere Wagen, resp. Wagenführer Legitimationen zu verschaffen, worum wir uns natürlich sofort bekümmern werden. Es ist zweifellos, daß die zuständigen Stellen den Autotaxi den Betriesstoff nicht verweigern werden, so daß wir den Betrieb nicht werden einzustellen brauchen.

Was die Beschaffung des Benzins, resp. Benzols betrifft, so muß vorerst festgestellt werden, daß wir von der Erdölstelle bisher keine direkte Zuweisung erhalten haben. Damit ist aber nicht gesagt, daß wir uns das Material im Schleichhandel beschafft haben. Das war uns bei den feststehenden Fahrgebühren selbstverständlich nicht möglich! Wir haben uns um die Herbeischaffung des Materials bemüht und dann die staatliche Bezugsbewilligung für ein entsprechendes Quantum erhalten. Vorläufig müssen unsere spärlichen Vorräte herhalten. Was weiter sein wird, kann man natürlich heute noch nicht sagen. Hoffentlich werden unsere Bemühungen nicht vergeblich sein, so daß im Interesse des Publikums und der Bediensteten die Aufrechterhaltung des Betriebes wahrscheinlich ist.

Diese Maßnahme der Regierung soll nur den Schleichhandel treffen, der hauptsächlich von den privaten Autobesitzern gefördert wird. Den Privaten wird wahrscheinlich keine Fahrbewilligung ausgestellt werden, so daß sie nicht in der Lage sein werden, eventuell im Schleichhandel gekauftes Benzin zu benützen.

Mitteilungen der Deutschösterreichischen Erdölstelle.

Von der Deutschösterreichischen Erdölstelle geht uns folgende Mitteilung zu: In der Vollzugsanweisung ist als Datum des Inkrafttretens der 12. Mai genannt. Die Durchführungsbestimmungen bezüglich der Kontrolle werden jedoch erst von der Polizeidirektion beraten und es werden daher die Kontrollmaßregeln keinesfalls vor dem 16. Mai. d. J. in Wirksamkeit treten.

Vollkommen grundlos ist die in der Oeffentlichkeit teilweise verbreitete Ansicht, daß eine vollständige Einstellung des Automobilverkehrs erfolgen würde. Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Vollzugsanweisung nicht die Einstellung des Automobilverkehrs zum Zwecke hat, sondern lediglich den Schleichhandel mit Betriebsstoff wirksam bekämpfen soll. Nach wie vor wird von der Deutschösterreichischen Erdölstelle, sobald die fast aufgebrauchten Vorräte Deutschösterreichs an Benzin und Benzol durch neue Zuschübe ergänzt werden, der Autoverkehr, soweit er gewerblichen Zwecken dient, berücksichtigt werden, hiezu ist auch das automobilisierte Lohnfuhrwerk zu zählen, für das der Bezug von Betriebsstoff Lebensbedingung ist.

Gegenwärtig besteht eine schwere Krise in der Versorgung Deutschösterreichs mit Mineralölprodukten. Doch ist begründete Aussicht, daß bald eine Besserung der Situation eintreten wird, da alles getan wird, um neue Zuschübe von Mineralölprodukten, insbesondere aus der Westukraine und aus Polen zu erhalten.

Es werden somit die Bestimmungen dieser Vollzugsanweisung voraussichtlich nur eine provisorische Maßnahme bilden, da bei dem geringsten Anwachsen der Vorräte die Grenzen der Belieferung sofort auf weitere Kreise von Verbraucherkategorien ausgedehnt werden.

Auch die Staatspräsidenten fahren weniger.

Der allgemeine Benzinmangel brachte es mit sich, daß auch die Präsidenten Seitz, Hauser und Dr. Dinghofer ihren Autoverkehr möglichst einzuschränken gezwungen sind. Bisher verbrauchten monatlich Präsident Seitz 720 Kilogramm und die beiden anderen Vizepräsidenten je 320 Kilogramm Benzin. Jetzt mußte eine entsprechende Reduktion in der Benzinzuweisung erfolgen.

Neues Wiener Tagblatt Abendl
14. IV. 1919

Die Erhöhung der Straßenbahntarife auf das Doppelte.

Beratung über den Kollektivvertrag der Straßenbahner.

Heute vormittag trat der Stadtrat zur Fortsetzung der Beratungen über den Kollektivvertrag der Straßenbahner zusammen. Es liegt der Antrag vor, bei Annahme der in dem Kollektivvertrag gestellten Forderungen der Straßenbahner, die das Budget der Stadt Wien um 72 Millionen ständig und um ungefähr 40 Millionen vorübergehend belasten, die Straßenbahntarife auf das Doppelte zu erhöhen. Es soll demnach der Verkehr in den Morgenstunden bis ½8 Uhr früh auf 40 Heller (bisher 20 Heller) und während des Tages von 30 Heller auf 60 Heller erhöht werden. Diese Tariferhöhung steht jedoch noch keineswegs fest. Die Angelegenheit wird vielmehr erst einem Finanzkomitee zur Beratung übertragen werden, das nach Annahme des Kollektivvertrages durch den Stadtrat zusammentreten wird.

Bei Beratung dieses Kollektivvertrages kam es zu Auseinandersetzungen zwischen den einzelnen Parteien. Stadtrat Spalowsky erklärte unter anderm, daß er es für unerhört halte, daß bei den Verhandlungen die christlichsozialen Organisationen nicht beigezogen wurden. Ihm erwiderten die Sozialdemokraten, insbesondere Vizebürgermeister Reumann, in heftiger Weise. Die Beratungen über den Kollektivvertrag, zu denen auch der Straßenbahndirektor Spängler zugezogen ist, dauern zur Stunde noch an und dürften keineswegs so rasch erledigt sein.

Das Finanzkomitee, das bereits zu einer Sitzung vor Beginn der Stadtratssitzung zusammengetreten war, soll morgen in die Beratung eingehen. Die für morgen angekündigte Gemeinderatssitzung, in der sich Bürgermeister Dr. Weiskirchner verabschieden sollte, ist bereits abgesagt und wird voraussichtlich erst Dienstag nächster Woche stattfinden. Am Freitag wird eine Stadtratssitzung abgehalten werden, in der die Tariferhöhung und der Kollektivvertrag noch Gegenstand der Debatte sein werden.

Arbeiterzeitung

15./V. 1919

Die Bezugsregulierung bei den Straßenbahnern.

Im Stadtrat wurde in den zwei letzten Sitzungen der Kollektivvertrag der Bediensteten der Straßenbahnen verhandelt. Für die Gemeinde hatten die Verhandlungen das Präsidium (Weiskirchner, Neumann und Hoß) geführt, die Straßenbahner hatten als Vertreter des Verbandes der Handels- und Transportarbeiter, dem sie angehören, den Stadtrat Weigl entsendet. Im Stadtrat referierte Stadtrat Weigl über die in den Verhandlungen erzielten Vereinbarungen. Die gesamten Lohnerhöhungen, Wohnungszulagen, Urlaubsgelder, Teuerungszulagen, Umzugskosten, Zehrgelder u. s. w. machen für 12.900 Bedienstete und Arbeiter 67,120.000 Kronen und für die Unterbeamten 3,778.000 Kronen, zusammen 70,898.000 Kronen aus. Dazu kommen an einmaligen Taxen für Bedienstete und Arbeiter 39,800.000 Kronen, für die Unterbeamten und den Exekutivdienst 2,452.000, zusammen also 42,252.000 Kronen.

In der gestrigen Sitzung regte sich der christlichsoziale Stadtrat Spalowsky darüber auf, daß den Verhandlungen kein Vertreter der christlichsozialen Organisation beigezogen worden war, und verstieg sich unter anderem sogar zu der Unverschämtheit, diesen Vorgang unverschämt zu nennen. Er wurde von den Sozialdemokraten, insbesondere vom Vizebürgermeister Neumann und Stadtrat Weigl, entsprechend zurechtgewiesen und belehrt, daß es die Straßenbahnerorganisation abgelehnt hat, Vertreter der christlichsozialen Arbeiterorganisation beizuziehen, da sie bei früheren Verhandlungen mit ihnen die übelsten Erfahrungen gemacht haben und unter 13.000 Straßenbahnern nur 250 christlichsozial organisiert sind. Spalowsky erklärte schließlich, daß er an den Stadtratsberatungen nicht weiter teilnehme und sich für den Gemeinderat Abänderungsanträge vorbehalte. Dann rannte der wackere Kämpfer aus dem Stadtrat davon und die Vorlage konnte ohne weitere Störung erledigt werden. Stadtrat Angermayer wendete sich dagegen, daß den Unterbeamten so hohe Zugeständnisse gemacht wurden. Die Vorlage wurde aber unverändert angenommen.

Nun ist noch über die Bedeckung verhandelt worden, die natürlich nur in einer Fahrpreiserhöhung gefunden werden kann. Die Christlichsozialen hätten gewünscht, daß nur die Lohnerhöhungen vom jetzigen Gemeinderat beschlossen werden, die Bedeckung für die vielen Millionen zu suchen aber dem neuen Gemeinderat überlassen werden soll, so daß also die christlichsozialen Gemeindeverwalter mit einer Millionengabe an die Bediensteten hätten abtreten können und die sozialdemokratische Gemeinderatsmehrheit mit dem Holen derselben Millionen aus der Bevölkerung hätte antreten müssen. Die Sozialdemokraten erklärten aber, daß der Gemeinderat, der vor seinem Abgang hundert Millionen ausgibt, auch für die Bedeckung dieser hundert Millionen sorgen müsse. Deshalb wird auch Freitag über die Bedeckung verhandelt. Am Dienstag sollen dann beide Vorlagen im Gemeinderat erledigt werden.

Neues Wiener Tagblatt
15/V. 1919

Der Kollektivvertrag der Straßenbahner.

Die Erhöhung der Straßenbahntarife.

Die Forderungen der Straßenbahner bildeten, wie wir berichteten, den Gegenstand eingehender Beratungen im Stadtrate, der sich schon am Dienstag mit dieser Angelegenheit beschäftigte. Nach längerer Debatte, die sich mitunter sehr bewegt gestaltete, wurden gestern folgende Beschlüsse gefaßt: Die Entwürfe für die zwischen den städtischen Straßenbahnen und dem Verbande der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter und -arbeiterinnen abzuschließenden Kollektivverträge werden genehmigt. Diese Verträge, die das Lohn- und Arbeitsverhältnis der Bediensteten, Arbeiter und Unterbeamten betreffen, gelten rückwirkend vom 1. d. Es wurde ein Betrag von 14 Millionen Kronen bewilligt, der eine Anzahlung darstellt, die an die Bediensteten aller Kategorien, die von diesem Kollektivvertrag berührt werden, von der Direktion der Straßenbahnen im Einvernehmen mit den Ausschüssen der Vertrauensmänner zu verteilen ist.

Durch die Annahme dieser Anträge ist aber die Angelegenheit noch durchaus nicht erledigt. Wie schon wiederholt erwähnt, wird das Budget der Straßenbahnen und mithin auch das der Stad Wien mit einem jährlichen Betrage von rund 72 Millionen Kronen belastet, ferner aber auch mit einer vorübergehenden Ausgabe von 40 Millionen Kronen.

Zur Hereinbringung dieser großen Kosten werden Tarifmaßnahmen beantragt, die eine Erhöhung der bestehenden Fahrpreise auf das Doppelte beinhalten. Hiebei muß erwähnt werden, daß es noch keineswegs als feststehend zu betrachten ist, ob diese Erhöhungen genügen werden, um den Betriebsabgang einzubringen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß zu einer Erhöhung der Fahrpreise während der Tagesstunden bis zu siebzig Heller geschritten wird. Ein Finanzkomitee, das heute über die Tarifmaßnahmen Beratungen abhält, wird der für Freitag einberufenen Stadtratssitzung die darauf bezüglichen Anträge vorlegen.

Der Kollektivvertrag und die damit in Verbindung stehenden tarifarischen Maßnahmen gelangen in der für Dienstag, den 20. d., anberaumten Gemeinderatssitzung, in der der provisorische Gemeinderat verabschiedet wird, zur Verhandlung; wie verlautet, verfolgen nämlich die Sozialdemokraten die Absicht, daß die Tariferhöhungen noch von der scheidenden Gemeindeverwaltung erledigt werden. Im Verlaufe der gestrigen Debatte kamen im Stadtrate vielfach die Gegensätze der beiden politischen Parteien zum Ausdrucke. Ein Redner der Christlichsozialen verwies darauf, daß bei den Verhandlungen über den Kollektivvertrag die Vertrauensmänner der der christlichsozialen Gewerkschaft angehörigen Straßenbahnbediensteten nicht beigezogen wurden. Er kritisierte dieses Vorgehen in so entschiedener Weise, daß die sozialdemokratischen Stadträte ihm ebenso scharf erwiderten. Ferner betonte er, daß einzelne Kategorien gegenüber andern benachteiligt seien, und verlangte daher Verbesserungen im Lohnverhältnisse. Hiedurch werden die wirtschaftlichen Forderungen der Straßenbahner zur politischen Angelegenheit gemacht. Die gesamte Bevölkerung, die durch jede Mehrforderung betroffen wird, leidet besonders durch die bevorstehende Erhöhung der Straßenbahntarife sehr empfindlich, denn die Verteuerung jeder Fahrt wird sich sowohl im privaten Haushalte jedes einzelnen wie im Erwerbsleben der Allgemeinheit sehr fühlbar machen.

Arbeiterzeitung
16./V. 1919

Der neue Straßenbahntarif.

Der Stadtrat wird heute über den neuen Straßenbahntarif beraten, mit dem die Bezugserhöhungen der Straßenbahner gedeckt werden sollen. Die Direktion der Straßenbahnen hat zwei Vorschläge ausgearbeitet, wovon der eine eine hundertprozentige, der zweite eine hundertdreiunddreißigprozentige Erhöhung der Tarife enthält. Nach dem ersten Vorschlag, nach dem also die Fahrpreise verdoppelt werden sollen, würden nach dem bisherigen Verkehr die Mehreinnahmen gegen 148 Millionen Kronen betragen. Die Verteuerung wird aber natürlich einen Rückgang in der Benützung der Straßenbahn herbeiführen, den die Direktion nach ihren Erfahrungen mit einem Ausfall von mehr als 46 Millionen Kronen veranschlagt, so daß also mit einer wirklichen Mehreinnahme von nur 101 Millionen Kronen zu rechnen ist. Die Straßenbahnen hatten aber schon vor der Bezugsregulierung der Angestellten ein Defizit von rund 30 Millionen Kronen, das hauptsächlich durch die hohen Kohlenpreise verursacht wurde. Mit mehr als 110 Millionen Kronen Mehrausgaben für die Bediensteten wächst das Defizit auf 140 Millionen. Auch nach einer Verdoppelung des Fahrpreises mit ihren 101 Millionen Kronen Mehreinnahmen blieben also noch 39 Millionen Kronen Defizit. Darum machte auch die Direktion den Vorschlag, die Fahrpreise um 133 Prozent zu erhöhen, so daß also die Fahrkarte, die jetzt dreißig Heller kostet, in Zukunft siebzig Heller kosten soll. Diese Erhöhung brächte nach der jetzigen Verkehrsstatistik 194 Millionen, nach Abrechnung von 58 Millionen Kronen, die nach der Verteuerung infolge der geringeren Benützung der Straßenbahn ausfielen, aber tatsächlich nur 134 Millionen Kronen ein. Auch da verbliebe also den Straßenbahnen noch ein jährliches Defizit von sechs Millionen Kronen. Welche Fahrpreiserhöhung der Stadtrat heute beschließen wird, ist natürlich noch nicht bestimmt, daß aber die Karte für eine gewöhnliche Straßenbahnfahrt auf eine Krone erhöht werden würde, wie es einzelne Klatsch- und Sensationsblätter schon vor Wochen verkündet haben, davon ist natürlich keine Rede. Das würden auch die Christlichsozialen nicht tun; schon auch deshalb nicht, weil eine solche Erhöhung der Gemeinde einen Gewinn von mindestens fünfzig Millionen Kronen brächte. Heute ist es für jedermann klar, daß man der Bevölkerung nicht Fahrpreise aufladen kann, die dem Straßenbahnbetrieb noch einen Gewinn abwürfen. In der allgemeinen Not muß man froh sein, wenn dem Betrieb durch die Fahrpreise die Selbstkosten gedeckt werden.

Nach der beantragten hundertprozentigen Fahrpreiserhöhung würden die Fahrten im Tarifgebiet 1 kosten: Gewöhnliche Tagesfahrscheine 60 Heller (statt der bisherigen 30 Heller); Sonntags: Kinderfahrscheine und Fahrscheine für die Strecke am Flötzersteig 20 Heller (statt 12 Heller); Frühfahrscheine, Werktags- und Kinderfahrscheine und Fahrscheine für die Sondertarifstrecke nach Rotneusiedl und an Nichtrenntagen zum Lusthaus 40 Heller (bisher 20 Heller); für die Sondertarifstrecke zum Lusthaus an Renntagen 2 Kronen (statt 1½ Krone); Tagesfahrscheine mit Berücksichtigung der fünften Zone 80 Heller (statt 40 Heller); Hin- und Rückfahrscheine 80 Heller (statt 40 Heller); Nachtfahrscheine 1 Krone (statt 50 Heller); Netzkarten mit einmonatiger Gültigkeit 100 Kronen (50 Kronen); Netzkarten mit halbjähriger Gültigkeit 520 Kronen (260 Kronen); Streckenkarten zu 40, 50 und 60 Kronen (20, 25 und 30 Kronen). Im zweiten Tarifgebiet sind die Tariferhöhungen etwas anders. Der Preis auf einer Teilstrecke beträgt 40 Heller (statt der bisherigen 30 Heller), die Abendfahrscheine entfallen; auf zwei Teilstrecken 60 Heller (bisher 50 Heller); auf drei Teilstrecken 80 Heller (60 Heller); auf vier Teilstrecken 1 Krone (bisher 70 Heller). Der Kinderfahrpreis für eine Teilstrecke 20 Heller (wie bisher); für zwei und drei Teilstrecken 40 Heller (bisher 30 Heller); für vier Teilstrecken 60 Heller (40 Heller). Beim ersten Ausnahmstarif im Tarifgebiet für eine Teilstrecke 80 Heller (statt 40 Heller); für zwei Teilstrecken 1 Krone (60 Heller); für drei Teilstrecken 1·20 Kronen (70 Heller) und für vier Teilstrecken 1·40 Kronen (80 Heller). Im zweiten Ausnahmstarif wird der Preis von 30 auf 60 Heller erhöht.

Der zweite Vorschlag der Straßenbahndirektion unterscheidet sich im wesentlichen dadurch, daß er um ein Sechstel höhere Preise beantragt als der erste. Wo also der erste Vorschlag 60 Heller beantragt, verlangt der zweite Vorschlag überall 70 Heller. In demselben Verhältnis erscheinen auch alle übrigen Preise abgeändert. Welche Erhöhungen der Stadtrat wirklich beschließen wird, werden wir morgen berichten.

Arbeiterzeitung
17.IV.1919
153 17

Die neuen Straßenbahnpreise.

Der Stadtrat hat gestern die Vorlage über die Bedeckung der Bezugsregulierung der Straßenbahner erledigt. Es wurde im wesentlichen der von der Direktion der Straßenbahnen ausgearbeitete Vorschlag auf eine hundertprozentige Fahrpreiserhöhung beschlossen. Im Interesse der arbeitenden Bevölkerung wurden auf Antrag der Genossen Weigl, Paul Richter und Pick einige Verbesserungen angenommen. Die Kinderfahrscheine wurden für Sonn- und Wochentage mit 20 Heller festgesetzt. (Nach dem Antrag der Direktion hätten sie an Werktagen von 20 auf 40 Heller erhöht werden sollen.) Die Frühscheine zu 40 Heller gelten bis 8 Uhr vormittags. Die Hin- und Rückfahrscheine werden nicht auf 80, sondern nur auf 70 Heller erhöht und können schon von halb 3 Uhr nachmittags an zur Rückfahrt verwendet werden und bis 9 Uhr abends und sie gelten auch in die fünfte Zone. Demnach haben die Arbeitenden, die diese Hin- und Rückfahrscheine benützen, doch nur für beide Fahrten zusammen eine Erhöhung um 30 Heller zu tragen. Dagegen wurde auf Antrag Weigls der Renntarif zum Lusthause von einer auf drei Kronen erhöht. Auch die Streckenkarten werden nicht auf 40, 50 und 60 Kronen, wie es die Direktionsvorlage vorgesehen hatte, sondern nur auf 36, 45 und 54 Kronen erhöht. Die übrigen Tarife wurden so beschlossen, wie wir sie gestern mitgeteilt haben. Die vorgenommenen Verbesserungen verursachen einen Ausfall an Mehreinnahmen von 14 Millionen Kronen, so daß also nach den Fahrpreisermäßigungen bei den Straßenbahnen noch ein Defizit von mehr als fünfzig Millionen Kronen bleibt. Die neuen Tarife treten für Einzelkarten am 12. Juni, für Zeitkarten am 2. Juli in Kraft.

Der Verhandlung der Vorlage machten anfangs die Christlichsozialen Schwierigkeiten. In ihrem Namen erklärte nämlich Dr. Kienböck, daß sie sich mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Neuwahl des neuen Gemeinderates bereits durchgeführt und deshalb ein derart einschneidender Beschluß durch die Mitglieder des provisorischen Gemeinderates zu fassen nicht mehr angezeigt sei, an den Verhandlungen nicht beteiligen. Ihm erwiderten Vizebürgermeister Neumann und die Stadträte Emmerling und Richter. Sie erklärten, daß es so nicht gehe. Der Stadtrat stehe noch in Funktion und wenn er die Vorlage nicht verhandle, könne sie auch im Gemeinderat nicht erledigt werden. Sie müßte dann vom künftigen neuen Stadtrat erst beraten werden und die Sozialdemokraten müßten den Straßenbahnern mitteilen, daß diese peinliche Verzögerung eintrete, weil die Christlichsozialen die Vereinbarungen, die ihr Bürgermeister Dr. Weisskirchner und ihr Vizebürgermeister Hoß mit ihrer Organisation getroffen haben, im Stadtrat im Stiche gelassen haben. Das sahen auch die vernünftigeren Christlichsozialen ein und die Vorlage konnte doch erledigt werden. Welchen Zweck das Manöver Dr. Kienböcks haben sollte, ist nicht recht einzusehen. Zur Demagogie, daß die Sozialdemokraten an der Fahrpreiserhöhung „schuld“ wären, ist die Sache ja doch nicht zu verwenden, da heute jeder Wiener weiß, daß in der heutigen Teuerung die Löhne der Straßenbahner erhöht werden mußten, und auch kein Wiener so dumm sein wird, um sich einreden zu lassen, daß an dem Defizit, das die Christlichsozialen nach ihrem Abgang hinterlassen — es sind rund 300 Millionen Kronen —, die Sozialdemokraten die Schuld trügen.

Der neue Tag
17.V.1919
154

Der neue Straßenbahntarif.

Die Erhöhung um hundert Prozent beschlossen. — Ein Fahrschein sechzig Heller. — Die neuen Preise treten vom 12. Juni an in Kraft.

Die Erhöhung der Straßenbahntarife um hundert Prozent ist gestern vom Stadtrate beschlossen worden. Gemäß dem ersten Vorschlage der Straßenbahndirektion, über dessen Inhalt wir im Abendblatte berichtet haben, wird die einfache Fahrt auf der Straßenbahn ohne Rücksicht auf die Strecke mit oder ohne Umsteigen sechzig Heller kosten, der „billige" Frühtarif bis 8 Uhr vierzig Heller, und für Fahrten im Tarifgebiete II werden für je eine Teilstrecke obendrein zehn Heller Zuschlag eingehoben. Auf der Strecke zum Lusthaus und in die Freudenau ist an Renntagen für die Fahrkarte der Preis von drei Kronen zu entrichten, sonst vierzig Heller. Alle Erhöhungen auf den sonstigen Strecken sind in dem Verhältnisse abgestuft, daß der Aufschlag hundert Prozent beträgt. Die Verdoppelung gilt auch für Netzkarten und Streckenkarten.

Die Fahrpreiserhöhungen treten vom 12. Juni an, bei Zeitkarten vom 2. Juli an in Kraft.

Das Erträgnis aus dieser Verteuerung der Straßenbahntarife wird von der Straßenbahndirektion auf jährlich 101 Millionen Kronen geschätzt. Diese große Mehreinnahme reicht, wie erwähnt wurde, zur Deckung des Gesamtdefizits der Straßenbahnen nur zu etwas mehr als zwei Dritteln hin, es bleiben noch 39 Millionen Fehlbetrag offen, für die die Bedeckung erst gefunden werden muß. Im Stadtrate haben sich die christlichsozialen Mitglieder der Abstimmung enthalten, jedoch dem Beschlusse selbst kein Hindernis in den Weg gelegt.

Ueber die Sitzung des Stadtrates veröffentlicht die „Rathauskorrespondenz" folgenden Bericht:

Stadtrat Weigl berichtete über die durch die Genehmigung des mit den Straßenbahnern abgeschlossenen Kollektivvertrages notwendig gewordene Deckung von Mehrauslagen und brachte die Anträge der Straßenbahndirektion auf Erhöhung der Tarife, die insgesamt 101 Millionen Kronen Erträgnis bringen sollen, dem Stadtrat zur Kenntnis.

Namens der christlichsozialen Stadträte erklärte Stadtrat Dr. Kienböck, daß sich die Christlichsozialen mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Neuwahl des neuen Gemeinderates bereits durchgeführt sei, daß also ein derart einschneidender Beschluß durch die Mitglieder des provisorischen Gemeinderates zu fassen nicht mehr angezeigt sei, der Abstimmung über die vorgelegten Anträge enthalten, einem Beschlusse aber kein Hindernis in den Weg legen werden.

An der Generaldebatte beteiligten sich Vizebürgermeister Reumann, sowie die Stadträte Emmerling und Richter, welche auf die Ausführungen des Stadtrates Dr. Kienböck erwiderten. (Was sie erwiderten, verschweigt die „Rathauskorrespondenz"; eine merkwürdige Berichterstattung! — Red.)

In der folgenden Spezialdebatte brachten die Stadträte Knoll, Pick, Richter und Vaugoin eine Anzahl von Abänderungsanträgen zu den Direktionsanträgen ein, worauf folgender endgiltiger Beschluß gefaßt wurde:

Die erhöhten Preise.

Im **Tarifgebiete** I gelten folgende Preise:

Kinderfahrscheine und Fahrscheine für Strecke am Flötzersteig 20 Heller.

Frühfahrscheine (bis 8 Uhr früh) und Fahrscheine für die Sondertarifstrecken nach Rothneusiedl und zum Lusthause an Nichtrenntagen 40 Heller (20 Heller).

Für die Sondertarifstrecke zum Lusthaus und in die Freudenau an Renntagen 3 Kronen (1 Krone).

Tagesfahrscheine 60 Heller (30 Heller).

Tagesfahrscheine mit Berücksichtigung der 5. Zone 80 Heller (bisher 40 Heller).

Hin- und Rückfahrscheine giltig bis 8 Uhr früh, beziehungsweise von halb 3 Uhr nachmittags angefangen 80 Heller (42 Heller), im Vorverkauf tritt eine Ermäßigung auf 70 Heller ein.

Nachtfahrscheine 1 Krone (50 Heller).

Netzkarten für ein Monat 100 Kronen (bisher 50 Kronen).

Netzkarten für ein halbes Jahr 520 Kronen (bisher 260 Kronen).

Streckenkarten für 2 Teilstrecken 36 Kronen (bisher 20 Kronen), für 4 Teilstrecken 45 Kronen (25 Kronen) und über 4 Teilstrecken 54 Kronen (bisher 30 Kronen).

Im **Tarifgebiete** II gelten folgende Preise:

Auf eine Teilstrecke giltige Fahrscheine 40 Heller (30 Heller).

Fahrscheine für 2 Teilstrecken 60 Heller (50 Heller).

Fahrscheine für 3 Teilstrecken 80 Heller (60 Heller).

Fahrscheine auf 4 Teilstrecken 1 Krone (70 Heller).

Kinderfahrscheine für 1 Teilstrecke 20 Heller (20 Heller), für 2 und 3 Teilstrecken 40 Heller (30 Heller), für 4 Teilstrecken 60 Heller (40 Heller).

Ausnahmstarif I:

Für 1 Teilstrecke 80 Heller (40 Heller), für 2 Teilstrecken 1 Krone (60 Heller), für 3 Teilstrecken 1 Krone 20 Heller (70 Heller), für 4 Teilstrecken 1 Krone 40 Heller (80 Heller).

Ausnahmstarif II: 60 Heller (30 Heller).

Die Fahrpreiserhöhungen treten für Einzelkarten vom 12. Juni angefangen, für Zeitkarten vom 2. Juli des Jahres angefangen in Kraft.

Neue Freie Presse

18./V. 1919

Verkehr der Straßenbahn bis halb 11 Uhr nachts.

Vom 1. Juni an.

Wie im Rathause verlautet, beabsichtigt die Direktion der städtischen Straßenbahnen im Stadtrat den Antrag zu unterbreiten, vom 1. Juni angefangen die Betriebsdauer bis halb 11 Uhr nachts zu verlängern, vorausgesetzt, daß die Kohlenanlieferungen sich regelmäßig abwickeln und die Kohlenzuschübe dies gestatten werden.

Ferner wird die Direktion der städtischen Straßenbahnen im Stadtrat beantragen, die bisher nicht befahrenen Strecken wieder in den Verkehr einzubeziehen, insbesondere soll die auf den Neuen Markt einmündende Linie wieder im vollen Umfang hergestellt werden. Weiter sollen alle Haltestellen, die bisher aufgelassen waren, wieder im vollen Umfang in den Verkehr einbezogen werden.

Auch diese Verbesserungen sollen mit 1. Juni in Kraft treten.

Neues Wiener Tagblatt

18./V. 1919

Verbesserungen im Straßenbahnverkehr.

Wie wir von der Direktion der Straßenbahn erfahren, ist beabsichtigt, vom 1. Juni an Erleichterungen im Verkehr zu schaffen. Auf den seit den Einschränkungen nicht in den Betrieb einbezogenen Teilstrecken wird von diesem Tage an der Verkehr wieder voll aufgenommen. Hiezu gehört beispielsweise die Strecke von der Oper bis zum Neuen Markt, also die Verbindung fast bis zum Mittelpunkte der Inneren Stadt, dann auch eine Reihe von Außenlinien. Die bisnun noch aufgelassenen Haltestellen sollen gleichzeitig wieder eingeführt werden.

Unter der Voraussetzung einer Verbesserung der Kohlenbezüge wird eine Verlängerung der täglichen Betriebsdauer ermöglicht; der Verkehr, der jetzt in den Abendstunden um ½10 Uhr endigt, würde um eine Stunde später schließen.

Die Anlieferung von Oberbaumaterialien für die Straßenbahn erfolgt noch immer unter Stockungen und in ungenügender Menge, so daß es nicht möglich ist, für die Erneuerung der Geleiseanlagen ein Arbeitsprogramm aufzustellen. Die Auswahl der zu erneuernden Teile der Straßenbahngeleise kann zumeist erst im letzten Augenblicke vorgenommen werden. Der Stadtrat hat, diesen Verhältnissen Rechnung tragend, nach einem Antrage des Stadtrates Schneider für die in den Monaten Mai und Juni voraussichtlich vorzunehmenden Erneuerungen dieser Art einen Betrag von drei Millionen Kronen genehmigt.

Neues Wiener Tagblatt
18.IV.1919

Die Einführung der Betriebsstoffkarte verschoben.

Der Widerstand der beteiligten Kreise gegen die Einführung der Betriebsstoffkarte für Automobile und stabile Explosionsmotoren hat dazu geführt, daß das Staatsamt für Handel und Gewerbe ihre Einführung vorläufig verschoben hat.

Die Verordnung, die von tiefgreifendem Einfluß auf unsern Automobilverkehr gewesen wäre, ist am 13. d. veröffentlicht worden, sie hätte mit dem vorgestrigen Tage in Kraft treten sollen. Inzwischen haben einige sehr stürmische Versammlungen stattgefunden. Der Verband der Chauffeure hielt eine Sitzung ab, der Verband der Automobilhändler desgleichen, und schließlich fand vorgestern unter dem Vorsitze des Hofrates Dr. Steindl auch eine Art Enquete statt, der Vertreter der Automobilindustrie, des Handels, des Verbandes der Chauffeure der Aerzte und der deutschösterreichischen Erdölstelle beiwohnten.

In allen diesen Versammlungen wurde darauf hingewiesen, daß die Verordnung wohl den Automobilverkehr, keineswegs aber den Schleichhandel, gegen den sie zum Teil gerichtet ist, unterbinden werde. Man verlangte nicht nur die Aufhebung der Verordnung, sondern zum Teil auch die Aufhebung der staatlichen Bewirtschaftung des Benzins. Zurzeit weilt der Staatssekretär für öffentliche Arbeiten Zerdik in Warschau, um insbesondere Betriebsstoff für Explosionsmotoren für Deutschösterreich zu gewinnen. Die Aufhebung der Verordnung in seiner Abwesenheit schien nicht empfehlenswert, man will auch das Ergebnis seiner Bemühungen abwarten. Deshalb hat man sich vorläufig entschlossen, die Durchführung der Verordnung bis zur Rückkehr des Staatssekretärs Zerdik, die etwa Donnerstag nächster Woche erfolgen wird, in Schwebe zu lassen. Der Polizei sind entsprechende Weisungen zugegangen.

Der Automobilverkehr in Wien kann sich also bis dahin in der bisherigen Weise weiter entwickeln, das heißt, jeder kann fahren, der ein Automobil nebst den dazugehörigen Reifen und Betriebsstoff hat und die behördlichen Vorschriften erfüllt.

Es ist jedenfalls merkwürdig, daß die Erdölstelle erklärt, infolge ihrer außerordentlichen Brennstoffknappheit nur die allerwichtigsten Betriebe beliefern zu können, während man auf dem Wege des Schleichhandels Benzin zisternenweise angeboten erhält. Man kann sich auch des Eindruckes nicht erwehren, daß die Einführung der Betriebsstoffkarte etwas überhastet ins Werk gesetzt wurde. Eine Anhörung der in Betracht kommenden Interessenten hätte vielleicht zu einem andern Ergebnis geführt.

Reichspost

20.IV.1919

Voraussichtliche Verlängerung des Straßenbahnverkehrs.

Anfangs Juni.

Wie wir erfahren, wird sich der neue Wiener Gemeinderat in der Sitzung, in der die Straßenbahnerforderungen und die Tariferhöhungen zur Behandlung gelangen, gleichzeitig mit einem Antrag der Straßenbahndirektion beschäftigen, die eine Verlängerung des Straßenbahnverkehrs bis ½11 Uhr und eine Verdichtung desselben vorsieht. Mit dieser Angelegenheit wird sich voraussichtlich noch der provisorische Stadtrat in seiner letzten Sitzung am Mittwoch befassen.

Der Flug über den Ozean.

(Zeichnung von Carl Josef.)

„4000 Kilometer mit an Passascher! Das wär' was mit der fünffachen Taxe!"

Der neue Flug. Ehrung
Thiele 1919
160 N.K. 24

Neues Wiener Tagblatt
25./V. 1919

Bevorstehende Einstellung des Sonntags-Autoverkehrs.

Keine Betriebsstoffkarte für Automobile!

Die Verordnung über die Einführung der Betriebsstoffkarte für Automobile und Stabilmotoren dürfte in Kürze zurückgezogen werden. Man befürchtete von der neuen Verordnung, die viele Härten enthielt, eine starke Drosselung unsres ohnedies sehr im argen liegenden Verkehrsverhältnisse, ohne daß damit die beabsichtigte Unterbindung des Schleichhändlerwesens im Verkauf von Benzin erreicht würde. Es gingen daher den Behörden von fast allen in Frage kommenden Faktoren Proteste zu.

Gestern fand sich unter Leitung des Nationalrates, Direktor des Gewerbeförderungsamtes Eduard Heinl eine Abordnung im Staatsamt für Handel ein. Es gehören ihr unter anderm an: Für den Verband der Automobilindustriellen Doktor Hanel, für den Verband der Automobilhändler Dr. Mayer und Direktor Koch, für den Reichsverband der Chauffeure Obmann Pareisl und Dr. Zörnleib. Ferner waren Sitzung, der Staatssekretär Zerdik präsidierte, die Vertreter der deutschösterreichischen Erdölstelle und der Mineralölgruppe des Handelsministeriums zugezogen.

Von den beteiligten Interessenten wurden die gegen die Einführung sprechenden Bedenken hervorgehoben. Man wies auf die volkswirtschaftlichen Schäden hin, die die Drosselung des Automobilverkehres zur Folge haben müsse, und insbesondere auf die dadurch zweifellos entstehende Vermehrung der Arbeitslosen. Nach eingehender Erörterung gab Staatssekretär Zerdik die Zusicherung, die Vollzugsanweisung binnen kurzer Frist zurückzuziehen. Um dem leider sehr stark fühlbaren Mangel an Betriebsstoff zu begegnen, wird man sich indes wohl entschließen müssen, den Sonntagsverkehr der Automobile zu verbieten, und zwar wird dieses Verbot nicht allein die Privatautomobile treffen, sondern wahrscheinlich auch auf Taxameterwagen ausgedehnt werden. Ferner wird man wahrscheinlich auch den Besuch aller Vergnügungsorte mittels Automobils untersagen.

Österr. Volkszeitung
1./VI. 1919

Die Elektrische bis ½11 Uhr nachts.

Betriebsverlängerung von heute an.

Der Verkehr der Straßenbahn wird von heute Sonntag an am Abend um eine Stunde verlängert, so daß die letzten Wagen vom Ring nach den Außenstationen um ½11 Uhr abends abgehen werden. Auch die Einschränkungen auf allen jenen Linien, die dadurch herbeigeführt worden sind, daß die Ausgangslinien gekürzt wurden, werden aufgehoben. Ab 11. d. werden — wie die „Rathauskorrespondenz" weiter meldet — die eingestellten Teilstrecken wieder in den Verkehr einbezogen werden, und auch die Verdichtung des Verkehrs sowie die Wiedereinführung der aufgelassenen Haltestellen und der Ausbau der Linien in den äußeren Bezirken wird nach Möglichkeit durchgeführt werden.

Gleichzeitig mit der in der vorstehenden Meldung aus dem Rathause angekündigten Verdichtung des Straßenbahnverkehrs und den anderen in Aussicht genommenen Verbesserungen tritt bekanntlich am 11. d. die Erhöhung der Straßenbahnfahrpreise in Kraft. Der Einzelfahrschein, der jetzt 30 Heller kostet, wird von diesem Tage an 60 Heller kosten. Die angekündigten Verbesserungen werden vielleicht geeignet sein, die bittere Pille der Preiserhöhung ein wenig genießbarer zu machen. Die Maßregel selbst, die angesichts der Finanzlage der Stadt und des Erfordernisses der Straßenbahn nicht vermieden werden konnte, wird trotzdem den einzelnen wie die Familien des Mittel- und Arbeiterstandes hart genug treffen.

Reichspost
1./VI. 1919

Der Straßenbahnverkehr und die Fahrpreiserhöhung.

Wie bekannt, wird von morgen Sonntag an der Verkehr der Straßenbahn am Abend um eine Stunde verlängert, so daß die letzten Wagen vom Ring nach den Außenstationen um ½ 11 Uhr abends abgehen werden. Auch die Einschränkungen auf allen gekürzten Linien werden aufgehoben. Vom 11. Juni an, also von dem Tage der Tariferhöhung an, werden die eingestellten Teilstrecken wieder in Verkehr gesetzt und die Verdichtung des Verkehres sowie die Wiedereinführung der aufgelassenen Haltestellen und der Ausbau der Linien in den äußeren Bezirken nach Möglichkeit durchgeführt werden.

So dankenswert all diese Verbesserungen des Verkehrs sind, die Bevölkerung wird dessen wegen des von den Sozialdemokraten eingeführten 60-Heller-Fahrpreises nicht froh werden. Uebrigens wirft der neue Tarif schon seine Schatten voraus, indem bedeutende Einschränkungen in der Benützung der Straßenbahn durch die Volkswehr vorgenommen werden. Das Landesbefehlshaberamt verlautbart diesbezüglich, daß infolge der bevorstehenden beinahe 100%igen Fahrpreiserhöhung bedeutende Einschränkungen in der Benützung der Straßenbahn auf ärarische Kosten Platz greifen. Sie ist u. a. Gagisten und Soldatenräten zu Dienstverrichtungen nur bei Entfernungen über 4 Kilometer vom Amtslokale gestattet. Für die übrigen Dienstfahrten sind ausschließlich Ordonnanzfahrkarten zu benützen, deren Verteilung die Unterbefehlshaber zu prüfen haben. Eine weitere Inanspruchnahme der Straßenbahnen durch Einzelpersonen wird in Hinkunft nicht mehr vergütet. Ebenso sind Fahrten ganzer Abteilungen zur Wacheablösung, zur Schießstätte oder zu Uebungen usw. unzulässig. Fahrten von Abteilungen genießen nur bei dringenden Verschiebungen zu Assistenzzwecken selbstverständlich eine Ausnahme.

Einst und jetzt bei den Straßenbahnern.

Von Stadtrat Franz Haider.

Unter diesem Titel versucht der Obmann des sozialdemokratischen Handels- und Transportarbeiterverbandes GR. Forstner, in dem sozialdemokratischen Regierungsorgan den in einem Aufsatze des Kollegen StR Müller in der „Reichspost" vom 27. d. erschienenen Darlegungen zu begegnen, die sich mit dem bekannten Kollektivvertrag der Straßenbahnbediensteten und mit der sonderbaren Arbeiterfürsorge des sozialdemokratischen Arbeiter-Konsumvereines beschäftigten. GR. Forstner leugnet und widerlegt nicht, daß den Bediensteten des Arbeiter-Konsumvereines heute noch Hungerlöhne von wöchentlich 45 Kronen bezahlt werden, aber um so langatmiger beschäftigt er sich mit dem Abschluß des Kollektivvertrages der Straßenbahner. Er sucht nachzuweisen, wie einwandfrei es sei, daß zu den Verhandlungen und Beratungen über den Entwurf des Vertrages die in der christlichen Gewerkschaft organisierten Straßenbahner nicht beigezogen wurden; Bgm. Weiskirchner und Vbgm. Hoß hätten selbst die zwingende Not, mit der sozialdemokratischen Organisation den Vertrag abzuschließen, anerkannt, denn sonst hätten sie doch das Verlangen gestellt, auch die christliche Organisation beizuziehen, welchem Verlangen leicht hätte Geltung verschafft werden können, da damals die Christlichsozialen noch die Macht in den Händen hatten, dazu muß festgestellt werden, daß das Ersuchen des Reichsverbandes christlicher Eisenbahner, in welchem die christlichsozialen Straßenbahner organisiert sind, den Verhandlungen beigezogen zu werden, mit der Begründung, m i

Der Neue Tag Abend
4./VI. 1919

165

Der Automobilverkehr der Zukunft.

Verbot der Luxus- und Ueberlandfahrten. — Theater und Vergnügungslokale ohne Autos. — Die Tschechen lassen kein Benzin nach Deutschösterreich.

In einer in Deierls Restauration gestern stattgefundenen, äußerst zahlreich besuchten Versammlung des Reichsverbandes der Automobilführer Oesterreichs erstattete dessen Präsident Paraßl ein Referat über die zukünftige Gestaltung des Automobilverkehres. Nach den vorhandenen Benzinvorräten müsse es bereits in nächster Zeit zur vollständigen Einstellung des Autobetriebes kommen. Dem Staatssekretär Zerdik sei es zwar gelungen, 80 Zisternen Benzin für Deutschösterreich zu gewinnen, doch wie dem Redner in der Erdölstelle mitgeteilt wurde, könne mit der Ankunft keiner einzigen Zisterne gerechnet werden, 55 Zisternen seien bereits über die polnische Grenze gerollt, wurden aber von den Tschecho-Slowaken übernommen und wieder zurück über die polnische Grenze spediert. Die Tschecho-Slowaken lassen trotz angeblicher Abmachungen mit der tschecho-slowakischen Regierung keinen Tropfen Benzin nach Deutschösterreich. (Stürmische Entrüstungsrufe.)

Was die zukünftige Gestaltung des Autoverkehres anlangt, so werde nach den Mitteilungen des Redners in den allernächsten Tagen eine Vollzugsanweisung erscheinen, welche den Autoverkehr sowohl für Privatautos als auch für Platzfuhrwerksauto an Sonntagen überhaupt verbietet. Außerdem dürfen in Hinkunft weder an Wochentagen, noch an Sonn- und Feiertagen Ueberlandfahrten von Privat- oder Lohnautos ausgeführt werden, wenn es sich um ausgesprochene Luxusfahrten handelt. Weiters ist allen Automobilen das Vorfahren, ebenso wie jeder Aufenthalt vor den Theatern oder sonstigen Vergnügungsorten strengens untersagt. Der Automobilverkehr soll von nun an überhaupt nur zu rein geschäftlichen oder beruflichen Zwecken gestattet sein. Aerzte können auch an Sonntagen zu dienstlichen Zwecken Automobilfahrten unternehmen. Die Vergnügungsfahrten mit Automobilen haben sich in der Zukunft vollkommen aufgehört.

Der Abend
4./VI. 1919

166

Der Stadtomnibus und die Kriegsgewinner.

Der bescheidenste Kriegsgewinner, der sich heute ein bescheidenes eigenes Automobil hält, muß für dessen Erhaltung monatlich mindestens 5000 Kronen ausgeben. 3000 Kronen beträgt, wenn der Kriegsgewinner sich im Spazierenfahren Beschränkungen auferlegt, die Rechnung für das Schleichhandelsbenzin, auf 2000 Kronen stellen sich die Kosten für die Gummireifen, den Chauffeur und die Garage. Das ist, wie bemerkt, eine niedrige Rechnung. Die meisten Kriegsgewinner kostet ihr Automobil monatlich 8000 bis 10.000 Kronen. Wieviel muß so ein Mensch stehlen oder gestohlen haben, damit er 100.000 Kronen im Jahre nur für sein Automobil ausgeben kann? Und die Zahl der Automobilbesitzer nimmt immer noch zu. An schönen Tagen sieht man sie mit ihren geputzten Weibern auf allen Landstraßen in der Umgebung Wiens; in den Vorortkolonien, in denen sich im Frieden bescheidene Leute angesiedelt haben und in die die Kriegsgewinner während des Krieges eingedrungen sind, stören sie jetzt am späten Abend die Nachtruhe der anderen, wenn sie mit lauten und überflüssigen Huppensignalen und großem Motorgeräusch vom Heurigen nach Hause kommen. Und die Geschäftsfahrten dieser Leute? Müssen sie wirklich Automobile haben, damit sie täglich zwei statt „nur" einer Schiebung vornehmen können?

Was ist's aber mit dem Stadtomnibus? So frugen wir schon einmal, allerdings ohne daß man sich mit einer Antwort bemüht hätte. Es ist schon fünf Wochen her, daß die Gemeindeverwaltung uns in Aussicht gestellt hat, durch die Innere Stadt mehrere Autobuslinien zu führen. Was ist's damit? Fehlt für diese Autobusse das Benzin, fehlen die Fahrer oder was sonst? Die vielen Tausende von Angestellten, die vom Ring aus zu Fuß an ihre Arbeitsstätten eilen müssen, warten auf den Omnibus und haben sich alle sehr gefreut, als sie hörten, daß der Herr Staatssekretär für öffentliche Arbeiten mit dem polnischen Staate einen günstigen Benzinlieferungsvertrag abgeschlossen hat. Wo ist dieses Benzin? Ist es nur für die Kriegsgewinner da? Die Zahl der Autotaxis hat man eingeschränkt und den Autoomnibus hat man offenbar vergessen. Es gibt Fabriken und landwirtschaftliche Maschinen, für die kein Benzin vorhanden ist, nur die Protzen reckeln sich immer gemütlicher auf den Lederpolstern ihrer Automobile. Wann wird das anders werden, wann wird die Republik sich die k. k. Sitten abgewöhnen?

Wiener = Stimmen 167

4./VI. 1919

Drosselung des Autoverkehrs.

Bevorstehendes Verbot der Vergnügungsfahrten.

In einer Versammlung des Reichsverbandes der Automobilführer Oesterreichs machte gestern dessen Präsident Paraßl die Mitteilung, daß es infolge des Benzinmangels schon in der nächsten Zeit vielleicht zur vollständigen Einstellung des Autoverkehres kommen müsse. Dem Staatssekretär Zerdik sei es zwar gelungen, 80 Zisternen Benzin für Deutschösterreich zu gewinnen, doch lassen die Tschechen trotz aller Abmachungen keinen Tropfen Benzin in unser Land. Paraßl teilte ferner mit, daß in den nächsten Tagen eine Vollzugsanweisung erscheinen wird, welche den Verkehr sowohl für Privatautomobile, als auch für die Platzfuhrwerksautos an Sonntagen überhaupt verbietet. Außerdem dürfen in Hinkunft weder an Wochentagen noch an Sonn- und Feiertagen Ueberlandfahrten von Privat- oder Lohnautos ausgeführt werden, wenn es sich um ausgesprochene Luxusfahrten handelt. Allen Automobilen wird das Vorfahren und der Aufenthalt bei den Theatern oder sonstigen Vergnügungsorten untersagt sein. Der Automobilverkehr soll nur zu rein geschäftlichen oder beruflichen Zwecken gestattet werden. Aerzte können auch an Sonntagen zu dienstlichen Zwecken Automobilfahrten unternehmen.

Neue Freie Presse
6./VI.1919

Die fünffache Autotaxe.

Nun haben auch die Autotaxis das Recht zur Einhebung der fünffachen Taxe. Als vor einer Reihe von Wochen diese Maßregel für das Pferdelohnfuhrwerk verfügt wurde, klagte die Oeffentlichkeit — abgesehen von der Teuerung — über die Unklarheit der behördlichen Anordnung. Die heute verlautbarte Verfügung der Landesregierung ist nicht deutlicher geworden. Sie lautet: „Der Lenker eines Autoplatzwagens ist vom 8. d. ab berechtigt, bei jedem Fahrdienste im Gebiete der Stadt Wien den genehmigten Nachttarif des Fahrpreisanzeigers einzuschalten und vom Fahrgaste höchstens den fünffachen Betrag des im Fahrpreisanzeiger ordnungsmäßig ausgewiesenen Fahrpreises als Entlohnung des Fahrdienstes einzuheben. Die Einhebung von Zuschlägen ist nicht gestattet."

Die Verfasser einer Verordnung mögen noch so naiv sein, zu glauben, ein Chauffeur werde sich vielleicht mit dem Dreifachen oder Vierfachen der Nachttaxe begnügen. Das Publikum weiß jetzt trotz der Gewundenheit des Amtsstils, was dem Fürwitzigen droht, der ein Lohnauto besteigt: Die fünffache Nachttaxe. Was die Verordnung so selbstverständlich als Höchstgrenze bezeichnet, stellt in der Praxis natürlich nur einen Minimalpreis dar. Oder soll, da nach einer anderen amtlichen Mitteilung die Betriebsstoffkarte versagt hat und die Benzinvorräte gänzlich erschöpft sind, die Taxerhöhung zur Unterstützung der Vollzugsanweisung über die Sparmaßnahmen für Benzin dienen?

Neues Wiener Tagblatt
11./VI. 1919

Wiedereröffnung von Linien der Straßenbahnen.

Von heute an werden nachstehende, seit 19. August 1918 eingestellte Straßenbahnlinien, beziehungsweise Streckenteile von Linien wieder in Betrieb genommen, und zwar:

die Linien 4 und 34,

die Teile der Linie G durch die Panikengasse Rosensteingasse und Taubergasse,

die Linie V durch die Hormayrgasse.

die Linie 10 von der Penzingerstraße bis Hadikgasse,

die Züge der Linie 57 werden bis Unter-St. Veit geführt und die der Linie 157 bis Hietzing Neue Welt,

die Züge der Linie 60 von der Winckelmannstraße bis Mariahilfergürtel.

Die Zeit
13./II. 1919

Keine Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs.

„Nach einer vom Staatsamt für Verkehrswesen im Rathaus eingelangten Nachricht ist die Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs am 15. d. mit Rücksicht auf den in den letzten Tagen ganz unzureichenden Kohleneinlauf nicht möglich."

Vorgestern hat Bürgermeister Reumann in der Gemeinderatssitzung die erfreuliche Mitteilung gemacht, daß am 15. d. der Wiener Stadtbahnverkehr wieder aufgenommen werden wird.

Jetzt versendet die Rathauskorrespondenz obige Mitteilung, wonach die Wiener zu früh frohlockt haben. Aus dem Stadtbahnverkehr wird also wieder nichts!

Die Kohlenversorgung der Bahnen.

Die Kohlenversorgung der deutschösterreichischen Bahnen ist, wie von fachmännischer Seite mitgeteilt wird, leider wieder in ein Stadium getreten, das wahrscheinlich eine Verringerung und eine Einstellung von Zügen zur Folge haben wird. Um den Bedürfnissen des Publikums entgegenzukommen, wurden in den letzten Wochen eigene Ausflugszüge gestellt, doch werden infolge der geringfügigen Kohlenzuschübe in den letzten Tagen vielleicht auch diese Garnituren wieder ausgeschaltet und der Verkehr auf die notwendigsten Fernzüge und Lokalverbindungen beschränkt werden müssen. Falls der Stadtbahnverkehr wieder aufgenommen werden sollte, so würde er im Umfang des bereits in allen Haltestellen angeschlagenen Fahrplanes durchgeführt werden, der bekanntlich am 17. Januar hätte in Geltung treten sollen. Der Verkehr an Sonn- und Werktagen wäre der gleiche. Selbst bei voller Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs würden die Verbindungsbahnstrecke und die zu dieser Bahn gehörige Strecke Hauptzollamt—Praterstern dem Verkehr nicht übergeben werden. Da in diesem Jahre die Stadtbahn überhaupt noch nicht verkehrt hat, mußte für die Stadtbahnbediensteten selbstverständlich eine andere Beschäftigung gefunden werden. Nach dem Streik der Eisenbahner wurde nun infolge der Abkürzung der Arbeitszeit eine Mehreinstellung von Bediensteten aller Kategorien notwendig, und die Stadtbahnbediensteten wurden zum größten Teile für die anderen Strecken herangezogen. Es ist nun klar, daß der Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs schon deshalb noch eine längere Vorbereitung vorausgehen muß, um die Organisierung des Betriebspersonals ebenso neu durchzuführen wie die Organisierung des Betriebsparkes. Die Kohlenzufuhr hat sich in der letzten Zeit aus dem Grunde wieder verschlechtert, weil die Tschecho-Slowakei und die Polen trotz der Verträge keineswegs die Vertragsmenge an Kohle liefern.

Tägliche Rundschau

177 1

1./III.1919

Der Berliner Verkehrsstreik.

Berlin ist heute ohne seine Verkehrsmittel: alle Straßenbahnen, alle Hochbahnen liegen still und die Angestellten der Omnibus-Linien wollen ebenfalls ihren Betrieb einstellen. Das ist das Ergebnis der gestern abgehaltenen Urabstimmungen unter den Angestellten. Bei 17478 Stimmberechtigten der Straßenbahnen haben für den Streik 14785, gegen den Streik 770 gestimmt, 1923 Angestellte haben sich der Stimmabgabe enthalten.

Die Streikenden wehren sich zwar mit aller Entschiedenheit dagegen, daß es sich um einen politischen Streik handelt, aber die Tatsachen sprechen dagegen. Abgesehen davon, daß es erwiesen ist, daß kommunistische Agitatoren sehr eifrig in den Betriebsversammlungen tätig gewesen sind, spricht doch der Verlauf der Dinge, wie er aus der langen

Vorgeschichte des Streiks

hervorgeht, für das Gegenteil. Uns wird darüber berichtet: Am 8. Januar hatte das Einigungsamt des Berliner Gewerbegerichts folgende Lohnsätze für die Zeit bis zum 31. März festgesetzt: Gewährung einer einmaligen (Entschuldungszulage von 500 M., Jahresgehalt für Schaffner 4800 bis 6000 M., für Fahrer 5112 bis 6812 M., steigend innerhalb zehn Jahren. Die Erfüllung dieses Schiedsspruches bedeutete für die Straßenbahn eine jährliche Mehrausgabe von rund 40 Mill. M. und führte zur Einführung des 17½-Pf.-Tarifes. Am 1. April wurde der Tarif bis zum 13. Juni verlängert unter gleichzeitiger Gewährung weiterer Verbesserungen der Arbeitsbedingungen.

Am 5. Juni wurde ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen, der vom 1. Juli ab gelten sollte und nur die allgemeinen Arbeitsbedingungen regelt, während die Festsetzung der Löhne den Ortsgruppen überlassen blieb. Die Ortsgruppe Groß-Berlin reichte am 13. Juni durch den Deutschen Transportarbeiter-Verband neue Forderungen ein, deren wesentlichste die einer Wirtschaftsbeihilfe von 700 M. war. Diese Wirtschaftsbeihilfe sollte für das erste Halbjahr 1919 gewährt werden, für das bereits im Januar 500 M. gezahlt worden waren. Weitere Forderungen für den 1. Oktober wurden angekündigt. Die Erfüllung dieser Forderungen bedeutete für die Große Berliner Straßenbahn eine Ausgabe von mindestens 14 Mill. M.

Die Forderungen wurden abgelehnt und die Arbeitnehmer wandten sich nach § 16 des Tarifvertrages an den Schlichtungsausschuß. Dem Spruch des Ausschusses unterwarfen sich die Arbeitgeber, während die Arbeitnehmer beim Hauptausschuß Berufung einlegten. Der Hauptausschuß faßte einstimmig einen Beschluß, der in der Hauptsache dahingeht, daß die Forderung einer Wirtschaftsbeihilfe von 700 Mark in spätestens sechs Wochen abermals geprüft werden solle, damit die Einwirkungen des Friedensschlusses auf unsere Wirtschaftslage abgewartet werden können. In diesem Hauptausschuß sitzen selbstverständlich neben drei Vertretern der Arbeitgeber ebenso viele Vertreter der Arbeitnehmer, und er ist

[illegible] gelangt. Trotzdem halten die

[illegible] Es ist ganz zwecklos, daß dem General Hoffmann irgendeine politische Demonstration völlig fernlag; er hatte ein Soldatenwort gegeben — er wollte sein Soldatenwort halten, nichts anderes!

Aufforderung wurde dieser Tage die Brigade über- mittelt. Erstaunt ist nichts gewesen, als das eine, daß der General Hoffmann fein und der Brigade ein Mal der- pfändetes Wort nun auch wirklich — halten will.

In einer Sitzung des Deutschen Bolksrats Mitte April vom 25. Juni äußerte General Hoffmann unter Zustimmung aller Anwesenden, auch der sozialdemokratischen Vertreter, das er keinen Platz nicht eher räumen werde, bis die Rechte der an Polen abgetretenen Deutschen vertraglich gesichert seien.

Der Reichswehrminister.

Der Eisenbahnerstreik dauert an.

Während der Allgemeine Eisenbahnerverband beschlossen hat, seinen Mitgliedern die Wiederaufnahme der Arbeit zu empfehlen, und für Dienstag nachmittag eine Vertrauensmännerversammlung einberufen hat, um weitere Direktiven zu geben, haben die Leiter des Deutschen Eisenbahnerverbandes sich für die Fortdauer des Streiks ausgesprochen. Sie erklären, daß die Versprechungen der Regierung bezüglich der Herabsetzung der Lebensmittelpreise ihnen nicht genügen. Sie fordern die sofortige Entlassung von drei in Schutzhaft genommenen Mitgliedern ihres Verbandes und außerdem eine Lohnerhöhung sowie das Mitbestimmungsrecht. Die Folgen dieses Beschlusses der Leiter des Deutschen Eisenbahnerverbandes waren, daß gestern nachmittag die Eisenbahnarbeiter und -handwerker, die in den einzelnen Betriebswerkstätten wieder erschienen waren, erneut die Arbeit niederlegten. Alle großen Betriebswerkstätten liegen wieder vollständig brach, und selbst wenn sich eine große Anzahl von Zugpersonal zur Verfügung stellen wollte, würde die Herbeiführung besserer Verkehrsverhältnisse auf der Fern-, Vorort- und Ringbahn doch unmöglich sein. Ein allgemeiner Streik der Betriebswerkstättenarbeiter muß schon in wenigen Tagen die vollständige Brachlegung jedes Eisenbahnverkehrs zur Folge haben.

Vorschläge zur Sperrung der Lebensmittelzufuhr.

Im Kaffee Bellevue in Rummelsburg fand gestern nachmittag eine von 4000 streikenden Eisenbahnern besuchte Versammlung statt, die von dem Streikkomitee einberufen worden war. Der erste Redner, Eisenbahner Brühl, wandte sich heftig gegen die Regierung und den Eisenbahnminister, die den Streik selbstherrlich als beendet erklärt hätten. Die Arbeiterschaft werde ihnen jedoch beweisen, daß sie nicht gesonnen sei, in ihren gerechten Forderungen sich mit ein paar Brocken abspeisen zu lassen. Der Vorsitzende des Streikkomitees wandte sich in schärfster Weise gegen die Presse und namentlich gegen die „Freiheit", die durch einen Zuruf als „Spitzbubenblatt" bezeichnet wurde. Die Eisenbahner sollten sich weigern, nicht nur Personenzüge, sondern auch die Kohlenzüge und vor allem die Lebensmittelzüge zu befördern. Das Proletariat habe 4½ Jahre für den Kapitalismus gehungert, jetzt können die Kapitalisten auch einmal für das Proletariat Not leiden. Mehrere andere Redner forderten ebenfalls auf, den Transport der Lebensmittelzüge zu verweigern. Sekretär Lehmann vom Metallarbeiterverband (Ortsbezirk Berlin) überbrachte Grüße der Metallarbeiter. Die Metallarbeiter ständen dem Eisenbahnerstreik sehr sympathisch gegenüber, und sie würden noch im Laufe dieser Woche Stellung zu dem Streik durch eine Sympathiekundgebung nehmen. Er schloß mit den Worten:

Wir haben einen zweiten Schlag vor, der hoffentlich besser klappen wird, wie der am 9. November.

Es wurde schließlich eine Resolution angenommen, in der die Versammelten Protest gegen die Verhaftung der Eisenbahnerräte erheben.

Die Regierung warnt die Eisenbahner.

Wie wir aus zuverlässiger Quelle hören, ist die Regierung entschlossen, den kommunistischen Putschen der Eisenbahner entschiedenen Widerstand entgegenzusetzen. Der Terror der kommunistischen Elemente soll gebrochen werden, und man erwägt, falls alle Vernunftgründe versagen, die Eisenbahnwerkstätten, ebenso wie dies mit den Spandauer Werkstätten geschah, aufzulösen.

Wie die Streikenden mit Lebensmitteln wüsten!

Bei der Besetzung des Verschiebebahnhofes Lichtenberg durch ein Kommando der Reichswehrtruppen wurden mehrere Waggons mit Pferden, Ochsen und Kleinvieh vorgefunden, die anscheinend schon längere Zeit gestanden hatten, ohne daß sich jemand um die Tiere gekümmert hätte. Eine Anzahl Tiere waren bereits verreckt, andere konnten nur durch Notschlachtung der Allgemeinheit noch nutzbar gemacht werden. Dem schnellen Eingreifen der Soldaten allein gelang es, die übrigen Tiere vor dem Verdursten zu retten.

Vossische Zeitung
1./III. 1919

Der Verkehrsstreik.

Auch der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eingestellt.

Zum vierten Male in diesem Jahr — am 9. Januar, im März, im Mai und heute — erlebt Berlin das peinliche Schauspiel der Verkehrslosigkeit. Und die Straßen bieten das nun schon nicht mehr ungewohnte Bild schwarzer Menschenmengen, die zur Arbeit hasten. Ab und zu, selten einmal, ein bis auf Trittbretter und Verdecke maßlos überfüllter Omnibus, und auf dem großen Weg, der das Viertel des Wohnens mit der Häuserstadt der Arbeit verbindet, auf den Straßen nach dem Westen, nach Schöneberg und Wilmersdorf, nach Halensee und Charlottenburg eine Unzahl Wagen, die, ursprünglich und „werktags" zu anderer Last bestimmt, nun mit Brettern und Decken zum Aushilfsmittel hergerichtet, Hunderte von Arbeitenden an ihr Ziel bringen.

Denn auch die Stadt- und Ringbahn, der gesamte Vorortverkehr ruht; nicht weil die Eisenbahner streiken, sondern auf Anordnung der Eisenbahndirektion, die schon vor Wochen ankündigte, daß sie im Falle eines Berliner Verkehrsstreiks die Gewähr für die Sicherheit wagenstürmender Fahrgäste nicht übernehmen könne und den Verkehr einstellen müsse. So bleiben nur die „wilden" Fuhrwerke, die, kürzlich vom Polizeipräsidium aus ihrer „Wildheit" in strenge Verordnung genommen und mit Höchstpreisen" bedacht, heute aller Verfügungen spotten und ihre Preise nehmen, die nicht vom Polizeipräsidium, sondern von der Not des jeden Verkehrs beraubten Berliners diktiert werden. Auch die vorgeschriebenen Schilder „Aushilfswagen" fehlen ihnen noch.

Aus Rumpelkammern, Kellern und Böden kommen Fahrräder ans Tageslicht, schütteln den Staub von ihren Felgen und mischen sich in den Zug des neuen Straßenbildes.

Draußen, in den großen Fabrikvierteln beginnt das Leben heute später als sonst; denn der Weg zu Fuß ist in die Zeitrechnung des Arbeitsbeginnes noch nicht genau eingestellt. Und nach Reinickendorf, nach Tegel und Siemensstadt, nach Moabit sind die Straßen schwarz von Menschen, die zur Arbeit wollen. Auf diesen Wegen fehlen auch die Aushilfswagen, denen in „besseren" Vierteln goldener Boden winkt.

Nur in Spandau fährt noch die Straßenbahn; aber die Strecke nach Berlin ruht. Anzeichen deuten jedoch darauf hin, daß auch die Spandauer Straßenbahner ihre Forderungen vorbringen werden. Die Angestellten der Omnibusgesellschaft werden heute die Verhandlungen mit ihrer Leitung fortsetzen und scheinen gewillt, auf einen Anschluß an den Verkehrsstreik zu verzichten.

Der Schulbetrieb hat durch den Verkehrsstreik bis jetzt nicht allzustark gelitten. Wo Schüler oder Lehrer allzuweit wohnten, fehlten sie allerdings, indessen sind diese Fälle nicht allzu häufig gewesen. Ein größerer Teil der Schüler hat bereits Berlin verlassen, da die Ferien unmittelbar bevorstehen; dieser Ausfall macht sich daher nicht bemerklich.

Die Zeit

179 H

4./VIII. 1919

Das Wiener Lohnfuhrwerk.

Bürgermeister Neumann über den Verkehrsskandal.

Die berechtigte Erregung, die sich des Publikums über das tolle Treiben der Wiener Lohnfuhrwerker bemächtigt hat, findet beredten Ausdruck in den zahlreichen Zuschriften, die fortgesetzt aus allen Kreisen der Bevölkerung an uns gelangen. Während die Behörde, die in erster Linie zu einer energischen Stellungnahme befugt und verpflichtet wäre, die Wiener Polizei, weiterhin sich in der Rolle des unbeteiligten Zuschauers gefällt, scheint von anderer Seite die so dringend gebotene Hilfe zu nahen. Die Mitteilungen, die Bürgermeister Neumann so freundlich war, einem unserer Mitarbeiter zu machen, berechtigen zu der Hoffnung, daß in erfreulichem Gegensatz zu der Untätigkeit, mit der die übrigen behördlichen Stellen dem Verkehrsunwesen gegenüberstehen, die neue Stadtverwaltung entschlossen ist, den Finger auf die schwärende Wunde zu legen und auch auf diesem Gebiete energisch Wandel zu schaffen.

Bürgermeister Jakob Neumann äußerte sich zu unserem Mitarbeiter wie folgt:

„In der kurzen Zeit meiner Amtsführung und bei dem Uebermaß von Gefahren, die die Lebensführung der Wiener Bevölkerung bedrohen, war es mir naturgemäß noch nicht möglich, allen Fragen gewerblicher Natur näherzutreten, die der Lösung harren.

Da mir jedoch die Mißstände auf dem Gebiete des Lohnfuhrwerks wohlbekannt sind, habe ich bereits einen eingehenden Bericht über diese Angelegenheit eingefordert.

Sobald der Bericht mir vorgelegt wird, werde ich unverzüglich an alle kompetenten Faktoren herantreten, damit den gegenwärtigen unhaltbaren Zuständen ein Ende gemacht wird. Ich hoffe mit den vorbereitenden Schritten bereits in vierzehn Tagen beginnen zu können."

Die verweigerte Fahrt zum Arzt.

Ueber einen geradezu empörenden Fall, der ein grelles Schlaglicht auf die Willkür wirft, die sich das Publikum von seiten der Kutscher und Chauffeure gefallen lassen muß, erhalten wir eine Zuschrift, die wir, da sie uns von besonderem und allgemeinem Interesse dünkt, aus der Fülle der uns zugekommenen Zustimmungskundgebungen herausgreifen.

„In der Nacht von Samstag auf Sonntag wurde mein dreijähriges Kind plötzlich von hohem Fieber befallen. Da mein Telephon wieder einmal gestört war (könnten Sie nicht wieder einmal über den Telephonskandal schreiben?), mußte ich persönlich den Arzt herbeiholen. Auf dem ganzen Weg von der Landstraße, wo ich wohne, bis zur Kärntnerstraße vermochte ich keinen Wagen und kein Auto aufzutreiben. In einer Nebengasse der Kärntnerstraße fand ich endlich vor einem Vergnügungslokal einen Fiaker und drei Autos, deren Taxameter sämtlich auf „frei" wiesen. Die Chauffeure und der Fiakerkutscher weigerten sich jedoch entschieden, zu fahren, und sie erklärten, bereits bestellt zu sein. All mein Bitten und Betteln war vergeblich, und auch meine Versicherung, daß ich den Arzt zu meinem fieberkranken Kinde holen müsse, machte nicht den geringsten Eindruck auf die rohe Gesellschaft. Ich war, da ein Wachmann natürlich nicht zu sehen war, gezwungen, den Weg zu Fuß fortzusetzen. Erst bei der Babenbergerstraße stieß ich auf einen Einspänner, der sich nach langem Zureden entschloß, mich gegen Bezahlung eines Phantasiepreises und eines Trinkgeldes von 10 Kronen ans Ziel zu bringen. Man kann sich vorstellen, in welcher Verzweiflung über mein rätselhaft langes Ausbleiben meine Frau mittlerweile daheim bei dem kranken Kinde saß. Aber was bekümmert so etwas die Kutscher und Chauffeure, die ihre Aufgabe darin sehen, Müßiggänger und Taunichtgute von Nachtlokal zu Nachtlokal zu führen!"

Hebung des Fremdenverkehrs.

Aus Prag erhalten wir eine weitere Zuschrift, aus der deutlich ersichtlich ist, welche Gefahr für die Zukunft Wiens als Fremdenstadt die trostlosen Verkehrsverhältnisse bilden. Man schreibt uns:

„Vorige Woche mußte ich auf der Reise von Budapest nach Wien, die jetzt wahrhaftig keine Vergnügungsfahrt ist, in Wien übernachten. Am Morgen wollte ich die Fahrt fortsetzen, und da ich größeres Gepäck mitführte, war es mir unmöglich, die Straßenbahn zu benützen, und ich mußte um einen Wagen schicken. Obwohl ich das ganze Hotelpersonal in Bewegung setzte, war es nicht möglich, ein Fuhrwerk aufzutreiben. Ich versäumte den Zug und war gezwungen, meinen Aufenthalt in Wien zu verlängern, wo ich müßig spazieren gehen mußte, während mir hier in Prag wichtige Geschäfte verlorengingen. Unter solchen Umständen werden die Fremden es sich wohl überlegen, nach Wien zu kommen, und lieber eine Stadt in weitem Bogen ausweichen, wo sie mit so wenig Rücksicht behandelt werden."

Tägliche Rundschau
8. VIII. 1919

* **Billigere Vorortkarten für Beamte.** Der Vorstand des Verbandes deutscher Beamtenvereine hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten eine Eingabe unterbreitet, in der eine Verbilligung der Monatskarten für die auf den Vorortverkehr in Groß-Berlin und anderen Großstädten angewiesenen Beamten erstrebt wird. Die steigende Ausgabe an Fahrgeld bedeutet für die unter allen Umständen auf den Bahnverkehr angewiesenen Beamten eine starke Belastung, die um so schwerer ins Gewicht fällt, als die Wohnungsmieten und die Preise für alle Lebensbedürfnisse im Laufe des Krieges eine ganz außerordentlich starke Höhe erreicht haben. Es wird ferner darauf hingewiesen, daß die Arbeiter schon von jeher einen Vorzug gegenüber anderen Bevölkerungsklassen dadurch genossen, daß ihnen die Benutzung besonders billiger Arbeiterwochenkarten für den Stadtbahn- und Vorortbahnverkehr gestattet wurde. Die sozialen Verhältnisse haben sich aber von Grund auf verschoben. Heute ist die wirtschaftliche Lage der Beamten erheblich schlechter als die der Arbeiter, und es erscheint deshalb durchaus angebracht, daß den Beamten und ihren im gleichen Haushalt befindlichen Familienangehörigen mindestens die gleichen Vorteile bei der Benutzung staatlicher Verkehrseinrichtungen gewährt werden, die der wirtschaftlich besser gestellten Arbeiterschaft zugestanden sind.

Die Zeit
10./VII.1919

Einschränkung des Autoverkehrs zu Luxuszwecken.

Wir haben in letzter Zeit wiederholt darauf hingewiesen, daß der Verkehr der Personenautos in Wien, wie er sich heute abwickelt, nur in geringem Maße dem wirklichen Bedürfnisse, zum größten Teil jedoch Luxuszwecken dient. Nun veranlaßt der immer mehr sich fühlbar machende Mangel an Benzin und anderen Betriebsstoffen zur Erlassung einer Vollzugsanweisung, die sehr einschneidende Bestimmungen über die Beschränkung des Luxusautomobilverkehrs enthält. Die Vollzugsanweisung besagt:

Der Verkehr mit Personenautomobilen ist verboten:

an Sonn- und Feiertagen;
in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh;
zu und von Theatern, Vergnügungslokalitäten, Rennen und sonstigen Veranstaltungen, Heurigenschenken und dergleichen.

Personenautomobile dürfen das Gebiet des politischen Bezirkes, in dem sie ihren dauernden Standort haben, nur mit einer besonderen Bewilligung verlassen. Lastautomobile dürfen zu Personentransporten nicht verwendet werden. Die Landesregierungen sind ermächtigt, im Verordnungswege weiter einschränkende Verfügungen zu treffen und Ausnahmen zu gestatten. Weiter sind die Landesregierungen ermächtigt, zur Bekämpfung des Schleichhandels mit Betriebsstoffen für Explosionsmotoren (Benzin, Benzingemisch, Benzol, Holzgeist u. dgl.) im Verordnungswege besondere Verfügungen zu treffen.

Die Bestimmungen dieser Vollzugsanweisung mit Ausnahme des Verbotes, Automobile zu Theater- und Vergnügungsfahrten zu verwenden, finden auf die Personenautomobile der Präsidenten der Nationalversammlung, der Staatsämter, der Landesregierungen, der Postverwaltung, der Polizei, der Gesandtschaften fremder Mächte und ausländischer Missionen sowie auf Feuerwehr-, Sanitäts- und Rettungsautomobile keine Anwendung.

Uebertretungen dieser Vollzugsanweisung werden, sofern sie nicht einer strengeren Strafe unterliegen, mit Geldstrafen bis 20.000 Kronen oder mit Arrest bis zu sechs Monaten bestraft. Diese Strafen können auch nebeneinander verhängt werden, überdies kann, wenn die Uebertretung in Ausübung eines Gewerbes erfolgt ist, der Verlust der Gewerbeberechtigung ausgesprochen werden.

Diese Vollzugsanweisung tritt am 14. d. in Wirksamkeit.

Die Zeit
10./VII. 1919

Unsere Straßenbahn.

Der Verwaltungsbericht vor dem Gemeinderat.

In der gestrigen Sitzung des Gemeinderates erstattete Gemeinderat Emmerling den Verwaltungsbericht über das Betriebsjahr 1917/18 und führte aus, daß in diesem Jahre der Personalstand 7490 weibliche und 6396 männliche Angestellte betrug; 5976 Personen waren eingerückt. Die Zahl der beförderten Personen ist von 458 Millionen auf 557 Millionen gestiegen, trotzdem die Wagenkilometerleistung von 108·4 auf 106·6 Millionen zurückgegangen ist und eine Verminderung der Trieb- und Anhängewagen um zirka 70 Wagen zu verzeichnen gewesen ist. Das Material ist also ungeheuer ausgenützt worden.

Im Berichtsjahre wurden 205.000 verwundete Soldaten von den Bahnhöfen und Spitälern unentgeltlich befördert. Die Straßenbahn hatte auch einen ganz außerordentlichen Lastenverkehr. Die Frachtenbeförderung für die Heeresanstalten beanspruchte 18.842 Wagen mit 46.748 Tonnen. Für die Gemeinde Wien wurden verschiedene Verpflegsgüter, Kohle, Lebensmittel mit 21.694 Wagen mit 131.789 Tonnen befördert, für andere Parteien wurden verschiedene Güter in 4118 Wagen mit 13.151 Tonnen befördert; ferner wurden 7665 Tonnen Gemüse mit 3788 Wagen befördert. An Postgütern wurden 108.340 Tonnen mit 49.568 Automobilanhängewagen befördert und hierbei 332.000 Wagenkilometer geleistet. Im Berichtsjahre wurde auch der Versuch unternommen, Zeitungen vom Expedit zur Bahn oder zu Ausgabestellen zu bringen, und es wurden mit 142 Wagen 2042 Wagenkilometer geleistet. Es hat sich dies aber als nicht weiter durchführbar erwiesen, weil die Erscheinungszeiten der Zeitungen ein regelmäßiges Abführen unmöglich machen.

Seit März 1918 werden auf der Straßenbahn auch Leichen befördert. Es wurden zusammen 1874 Leichen in 178 Wagen befördert.

Mehr als 16 Millionen Kronen Reingewinn.

Die Betriebseinnahmen sind um 39·5 Prozent gestiegen, diese Steigerung ist zum Teil auf die Steigerung der Zahl der beförderten Personen und auf die Fahrpreiserhöhung zurückzuführen, die im Berichtsjahre zur Auswirkung kam. Die Kriegsauslagen sind aber auch von 10·9 Millionen auf 30·2 Millionen gestiegen. Die Gesamteinnahmen betrugen 117,793.564 Kronen, die Gesamtausgaben 101,160.918 Kronen, so daß sich ein Reingewinn von 16,132.646 Kronen ergibt.

Der Berichterstatter beantragt hierauf, der Gemeinderat möge den Verwaltungsbericht der Direktion der städtischen Straßenbahnen nebst der Bilanz der Gemeinde Wien — Städtische Straßenbahn und Städtische Automobil-Stellwagenunternehmung genehmigen.

Gemeinderat Doppler ergriff hierauf das Wort und erklärte, der vorliegende Bericht löse bei uns gemischte Gefühle aus, ohne sich hierüber näher zu äußern. Der Bericht wird aber sicherlich bei der Bevölkerung sehr klare Gefühle auslösen. Denn nach dem so günstigen Ergebnis des Betriebsjahres in finanzieller Hinsicht werden doch wohl berechtigte Zweifel auftauchen, ob bei einem Reingewinn von 16 Millionen Kronen die jüngst verfügte Fahrpreiserhöhung, die gerade die ärmsten Teufel am empfindlichsten trifft, wirklich so notwendig war. Gerade der von Gemeinderat Doppler gerügte (und vom Vizebürgermeister Emmerling in seinem Schlußwort zugegebene Uebelstand, dessen sofortige Beseitigung er forderte, ist im Zusammenhang mit der Fahrpreisermäßigung sehr bezeichnend. Seit der Zeit, wo die Tramway teurer wurde, sagte er, gibt es kein Zusammenpfropfen in der Tramway mehr, da der innere Raum leer ist, aber die rückwärtige Plattform ist so überfüllt, daß niemand aufsteigen kann. Dieser Unfug soll nicht weiter geduldet werden. Fortwährend sehen wir, daß die Trittbretter mit zwei bis drei Personen besetzt sind, was namentlich zu dem Zweck geschieht, um das Schwarzfahren leichter zu betreiben. Würde die Fahrordnung besser berücksichtigt werden, so würde dieser Unfug sofort ausgerottet sein.

Die Anträge des Referenten wurden hierauf angenommen.

Ostdeutsche Rundschau

10./VII. 1919

183

Einschränkung des Kraftwagenverkehrs. Die gestrige Ausgabe der „Wiener-Zeitung" veröffentlicht die Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten, die folgende Maßnahmen vorsieht: Der Verkehr mit Personenautomobilen ist an Sonn- und Feiertagen vollkommen, an den übrigen Tagen in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh verboten, weiters sind Fahrten zu und von Theatern, Vergnügungslokalitäten, Rennen und sonstigen Veranstaltungen, Heurigenschenken u. dgl. nicht gestattet. Personenautomobile dürfen ferner das Gebiet ihres politischen Bezirkes nur mit Bewilligung der Landesregierung verlassen. Solche Bewilligungen werden nur aus besonderen öffentlichen oder volkswirtschaftlichen Gründen erteilt. Lastautomobile dürfen zu Personentransporten nicht verwendet werden. Die Landesregierungen sind ermächtigt, weitere Einschränkungen, aber auch Ausnahmen zu verfügen. Sie sind auch berechtigt, Maßnahmen gegen den Schleichhandel mit Betriebsstoffen für Automobile zu ergreifen. Ausgenommen von diesen Maßnahmen sind die Präsidenten der Nationalversammlung, die Staatsämter, die Landesregierungen, die Post, Polizei, auswärtige Vertretungen, Feuerwehr, Sanität, Rettungsanstalten. Am 14. d. M. tritt die Verordnung in Kraft.

Die Zeit
13./VII. 1919

Verbot aller Automobilluxusfahrten.

Die Landesregierung hat auf Grund der Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten vom 1. d., St.-G.-Bl. Nr. 348, mit Verordnung vom 12. d. die in dieser Vollzugsanweisung enthaltenen Einschränkungen des Verkehrs von Personenautomobilen mit Explosionsmotoren durch Untersagung aller übrigen, durch die Vollzugsanweisung nicht getroffenen, dem Vergnügen dienenden Fahrten innerhalb des politischen Bezirkes des Automobilstandortes noch erweitert.

Es sind daher für die Dauer des Mangels an Betriebsstoffen alle Luxusfahrten verboten, um die Aufrechterhaltung des aus öffentlichen oder volkswirtschaftlichen Gründen notwendigen Automobilverkehrs zu ermöglichen. Die Zugestehung von Ausnahmen von diesem Verbot ist vollkommen ausgeschlossen. Auch von den in der Vollzugsanweisung des Staatsamtes enthaltenen Verboten der Fahrt von und zu Theatern, Vergnügungslokalitäten, Rennen und sonstigen Veranstaltungen, Heurigenschenken u. dgl. und dem Verbot des Personentransports mit Lastenautomobilen werden Ausnahmen keinesfalls bewilligt werden.

Zu Fahrten an Sonn- und Feiertagen und in der Zeit von 9 Uhr abends bis 5 Uhr früh wird die Landesregierung in ganz besonderen Fällen die ausnahmsweise Bewilligung erteilen. Die bezüglichen Gesuche sind bei der politischen Bezirksbehörde, beziehungsweise staatlichen Polizeibehörde des Standortes einzubringen, die über die zur Beurteilung der Stichhaltigkeit des Gesuchbegehrens maßgebenden Umstände die notwendigen Erhebungen durchzuführen haben wird. Für das ausnahmsweise Verlassen des politischen Bezirkes, in dem das Personenautomobil seinen dauernden Standort hat, wurde die Befugnis zur Erteilung der erforderlichen Bewilligung in Wien dem Verkehrsamt der Polizeidirektion, für den Sprengel des Polizeikommissariats Wiener-Neustadt diesem Kommissariat, für das Stadtgebiet Waidhofen a. d. Ybbs der Bezirkshauptmannschaft Amstetten, für die übrigen politischen Bezirke der zuständigen Bezirkshauptmannschaft übertragen.

Zur Bekämpfung des Schleichhandels mit Betriebsstoffen wurde der Ankauf solcher Betriebsstoffe, und zwar Benzin, Benzingemisch, Benzol, Solvent, Naphtha, Holzgeist u. dgl. ohne Bewilligung der Erdölstelle und der Verkauf derartiger Betriebsstoffe, soweit er nach den geltenden Vorschriften nicht schon untersagt war, verboten, und nicht nur die Bestrafung des Käufers und Verkäufers, sondern auch derjenigen Personen vorgesehen, die zum Kauf angestiftet oder hierbei mitgewirkt haben.

Diese von uns wiederholt geforderten Bestimmungen werden den Behörden eine geeignete Handhabe zur Bekämpfung des Schleichhandels mit Autobetriebsstoffen bieten und dürften daher den Beifall der Allgemeinheit finden.

Die Zeit

30/7 1919

30/F 186

Gegen die Taxüberschreitungen.

Unsere wiederholten Mahnungen, den nicht mehr erträglichen Mißständen im Wiener Lohnfuhrwerk ein Ende zu machen, scheinen nicht ohne Wirkung geblieben zu sein. Es werden — endlich! — Maßnahmen getroffen. Hoffen wir, daß sie auch „geeignet" sind!

Phantasiepreise für Fiakerfahrten, wie über solche oft geklagt wurde, ja sogar jede auch nur allergeringste Ueberschreitung der behördlich festgesetzten Tarife sollen fortan unmöglich gemacht werden. Die Polizeidirektion hat an die Fiakergenossenschaft und an die übrigen in Betracht kommenden Lohnfuhrwerkgenossenschaften einen Erlaß gerichtet, in dem darauf hingewiesen wird, daß mit dem letzten Maximaltarif für Autoplatzwagen, wie er durch Verordnung der Landesregierung festgesetzt wurde, ohnehin den von den Fuhrwerkern vor einiger Zeit aufgestellten Forderungen im vollen Umfang stattgegeben wurde, und es werde daran die bestimmte Erwartung geknüpft, daß die Vorschriften der Betriebsordnung, namentlich hinsichtlich der Fahrtverpflichtungen und des Fahrpreises, eingehalten werden. Die Genossenschaftsvorstehung wird ersucht, auf die Mitgliederschaft in diesem Sinne einzuwirken und sie dahin zu belehren, daß nunmehr die Kontrolle in der rigorosesten Weise geübt, und daß bei sich ergebenden Anständen mit größter Strenge vorgegangen werden wird. Auch werde bei dieser Gelegenheit auf die anscheinend in Vergessenheit geratene Verpflichtung zum Tragen der Nummernscheibe aufmerksam gemacht. Durch Einhaltung dieser Bestimmung könnte beispielsweise der Unfug, durch Mitfahrer und sonstige Strohmänner den unredlichen Fuhrwerker vor Verfolgung zu schützen, bekämpft werden. Schließlich wird noch darauf aufmerksam gemacht, daß die Frist zur Besorgung der neuen Autokennzeichen abgelaufen ist, und daß auch hinsichtlich der neuen Autokennzeichen eine strenge Ueberwachung Platz greifen wird.

Vossische Zeitung 30./7. 1919.

30/8
187

Die Fuhrwerksbesitzer gegen die Verstadtlichung.

Unter dem Vorsitz des Obermeisters der Fuhrwerksinnung zu Berlin fand heute vormittag in den Germania-Festsälen eine Versammlung sämtlicher Fuhrwerksbesitzer Groß-Berlins statt, um zu dem Entwurfe des Reichsrahmen-Gesetzes über Verstadtlichung von Wirtschaftsbetrieben für die Gemeinden Stellung zu nehmen. Neben der Fuhrwerksinnung war der Verein der Kraftdroschkenbesitzer Groß-Berlin, die Personen-Fuhrwerks-Innung zu Berlin und der Verband der Fuhrwerksbesitzer-Vereine Groß-Berlins und Umgebung vertreten.

Nach sachlichen Vorträgen und einer ausgedehnten Aussprache wurde eine Entschließung angenommen, in der schärfster Widerspruch dagegen erhoben wird, daß im Sinne des erwähnten Gesetzes das Abfuhrwesen in Gemeinwirtschaft überführt werden solle. Dadurch würden Hunderttausende von Fuhrwerksbesitzern brotlos werden, ohne daß dadurch dem Gemeindewohl geholfen würde. Das Gewerbe habe vor und während des Krieges seine Aufgabe gelöst. Die vorübergehenden Schwierigkeiten waren durch die behördlichen Eingriffe, insbesondere durch das wiederholte Einziehen von Pferden und Leuten sowie durch den Betriebsstoffmangel bedingt. Heute sei das gesamte Gewerbe in der Lage, allen herantretenden Anforderungen gerecht zu werden. Die Verstadtlichung würde dem Staate steuerkräftige Betriebe rauben und Hunderttausende von Kleingewerbetreibenden und Handwerkern, die von dem Gewerbe abhängig sind, zugrunde richten. Ueberdies arbeite ein verstadtlichter Betrieb teurer als ein Eigenbetrieb.

Da nach § 1 des Gesetzes die Gemeinde nur aus Gründen des öffentlichen Wohles bei vorliegendem dringenden Bedürfnis verstadtlichen soll, so liegt nach Ansicht der Versammlung zur Verstadtlichung des Beförderungs und Verkehrsgewerbe überhaupt kein Bedürfnis vor. Im Gegenteil, das öffentliche Wohl erfordere die Beibehaltung der privaten Betriebe. Die Vertreter des Groß-Berliner Kraft-, Droschken- und Pferdedroschkengewebes warnen besonders vor jeder Verstadtlichung ihrer Betriebe. Es kommen dabei allein für Groß-Berlin über 4000 in Frage, von denen zwei Drittel durch Selbstfahrer betrieben werden. Der Bürgerschaft würde durch die Verstadtlichung des Fuhrgewerbes ein schlechter Dienst erwiesen werden, da ein verstadtlichter Betrieb nicht in der Lage sei, den verschiedenartigen Wünschen und Bedürfnissen gerecht zu werden.

Das Reichsschatzministerium hat dem Transport- und Verkehrsgewerbe die Zusicherung gegeben, daß die bestehenden Kraft-Verkehrs-Aemter bezw. Kraft-Verkehrs-Gesellschaften nur unter den Voraussetzungen ihre Tätigkeit ausüben dürfen, daß sie in ständigem Einvernehmen mit den örtlichen Vertretungen des Transport- und Verkehrsgewerbes arbeiten, daß diesen in den Aufsichtsräten der Gesellschaften Sitz und Stimme eingeräumt werden und daß schließlich jeder Wettbewerb mit dem örtlichen Verkehrsgewerbe zu unterbleiben hat. Die Versammlung erwartet, daß diese Zusicherung auch in Groß-Berlin ohne Einschränkungen innegehalten werde.

*

Ob das Berliner private Fuhrwesen, vor allem die Droschken und Kraftwagen, während des Krieges und besonders auch während des letzten halben Jahres „ihre Aufgabe gelöst" haben, darüber werden die Großberliner wesentlich anderer Meinung sein. Die Fuhrwerksbesitzer mögen nicht erkennen, daß vor allem die ständigen und oft maßlosen Uebertreuerungen, denen die Fahrgäste ausgesetzt waren, dem Gedanken der Verstadtlichung, dessen Bedenklichkeit wir durchaus nicht verkennen, die Wege geebnet haben.

Reichspost

9./VIII. 1919.

Was wird die Fahrt mit dem versprochenen Kraftstellwagen kosten? Darüber wurde im Stadtrat nunmehr die Entscheidung getroffen. Als Mittelpunkt der Zoneneinteilung gilt der Stefansplatz. Die erste Zone reicht bis zum Ring, bezw. bis zum Kai. Die Linie Praterstern—Nordwestbahnhof — Wallensteinstraße — Franz-Josefs-Bahnhof—Stadtbahnstation Währingerstraße, die Stadtbahn entlang bis zum Sechshausergürtel—Margaretengürtel—Südbahnhof—Ostbahnhof — St. Marx — Schlachthausgasse — Donaukanal — Franzensbrückenstraße — Praterstern bildet die Grenze der zweiten Zone. Streckenteile, die außer dieser Linie liegen, fallen in die dritte Zone. Für die durch diese Zonen in Teilstrecken geteilten Linien wird ein Tarif in der Zeit von 6 Uhr früh bis 11 Uhr nachts genehmigt, der für erwachsene Personen beträgt: für eine Teilstrecke 80 Heller, für zwei Teilstrecken Krone 1.20, für drei Teilstrecken Krone 1.50, für vier Teilstrecken Krone 1.80, für fünf Teilstrecken Krone 2.10 und für sechs Teilstrecken Kronen 2.40. Kinder unter 1'3 Meter Höhe zahlen für eine und zwei Teilstrecken 50 Heller, für drei und vier Teilstrecken 80 Heller, für fünf und sechs Teilstrecken Krone 1.20. Auch für nicht unter dem Sitze unterzubringende Gepäcksstücke sind Teilstreckentarife von 50 Hellern, 80 Hellern und Kr. 1.20 vorgesehen. Als Nachttarife gelten sowohl für Erwachsene als auch für Kinder die doppelten Tagespreise. In den vom christlichsozialen Stadrat Schmid erstatteten Berichte wurden die Tarifsätze für Erwachsene um 20 bis 40 Heller niedriger angesetzt und für Kinderkarten wurde der halbe Fahrpreis vorgeschlagen. Bei der Abstimmung wurden aber die angeführten, von der Direktion der Straßenbahn vorgeschlagenen Tarife angenommen. — Nun hätten wir wenigstens die Gewißheit über die Höhe des Obolusses, den wir einmal in fernen Zeiten zahlen werden müssen, wenn Autoomnibusse tatsächlich den Wiener Straßenlärm vermehren werden. Einstweilen dürfen wir noch umsonst zu Fuß gehen oder vom Stadtbahngeländer auf den Bahnkörper schauen, allwo sich jetzt für Ziegen ganz fette Weideplätze ergeben.

Tägliche Rundschau
25./IX. 1919

Die neuen Fahrpreise der Stadt- und Vorortbahnen.

Wie am 1. Oktober im Personen-Fernverkehr und im Güterverkehr, so soll am 1. November auch im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr eine neue Erhöhung der Fahrpreise eintreten, nur soll die Erhöhung hier nicht 50, sondern nur 30 v. H. betragen. Die neuen genauen Fahrpreise für die Stadt- und Ringbahn sind jetzt folgendermaßen festgesetzt worden:

Die Sätze für die einfachen Fahrkarten, die wieder wie bisher nach Zonen ausgegeben werden, betragen vom 1. November ab für die 1. Zone (bis zur 5. Station) 2. Kl. 30 Pf., 3. Kl. 20 Pf., für die 2. Zone (bis zur 8. Station) 2. Kl. 40 Pf., 3. Kl. 30 Pf., für die 3. Zone (ganze Stadt- und Ringb.) 2. Kl. 50 Pf., 3. Kl. 35 Pf. Hierbei ist der allgemeine Grundsatz durchbrochen worden, denn die Erhöhung beträgt bei den einzelnen Preisen nicht ganz 30 v. H., z. T. nur 25 v. H.

Die Preise für die Monatskarten werden ebenfalls um 30 v. H. erhöht. Sie betragen nach der Erhöhung für die 1. Zone 2. Kl. 7,80 M., 3. Kl. 5,20 M., für die 2. Zone 2. Kl. 10,40 M., 3. Kl. 7,30 M., für die 3. Zone 2. Kl. 13,— M., 3. Kl. 9,10 M. Aus diesen Preisen lassen sich die Monatsnebenkarten leicht errechnen, die auch bei den neuen Preisen um 50 v. H. billiger sind als die Preise für die Stammkarten. Sie kosten also für die 1. Zone 3,70 und 2,60 M., für die 2. Zone 5,20 und 3,60 M. und für die 3. Zone 6,50 und 4,60 M.

An die Stelle der bisherigen Arbeiterwochenkarte tritt eine Wochenkarte 3. Klasse, die insofern eine Neuerung bedeutet, als sie ganz allgemein zur Ausgabe gelangt. Sie kostet für die 1. Zone 1,30 M., für die 2. Zone 1,70 M. und für die dritte Zone 2,20 M. Endlich gelangen noch Schülermonatskarten zur Ausgabe, die ebenfalls wieder in Zonen ausgegeben werden: 1. Zone 3 M. bzw. 2 M., 2. Zone 3,90 M. bzw. 2,60 M. und 3. Zone 5 M. bzw. 3,30 M.

Reichspost
29./IX. 1919

Wiederaufnahme des Straßenbahnverkehrs.

Die Elektrische fährt heute wieder. Wieder hört man das wohlvertraute Brausen der Straßenbahnen, das Quitschen der Räder, das Pfeifen der Schaffner, die Straßen sind nicht gar so überfüllt von ungeduldigen und drängenden Fußgängern und auch die abenteuerlichen Vehikel fehlen, die man in diesen Tagen häufig sehen konnte: Streifwagen, bis zum Brechen beladen und bis zum letzten Eckchen ausgenützt, Automobile ohne Karosserie, nur mit ein paar Holzbrettern, Dreirader, Motorräder usw. Doch ist die Freude keine vollkommene. Das unterdrückende Bewußtsein der Abhängigkeit von Nachbarstaaten, die uns nicht einmal wohlgesinnt sind, das Unbehagen ob der Erlebnisse mit der sozialdemokratischen Stadtverwaltung, die es zur Katastrophe kommen ließ, statt rechtzeitig Sparmaßnahmen und sonstige Vorsorgen zu treffen, die Sorge, daß sich das böse Spiel in der kalten Jahreszeit wiederholen könnte, lassen keine rechte Freude aufkommen.

Fremdenblatt
4/IX. 1918

Der erweiterte Wiener Stadtbahnverkehr.

Ueber den Stadtbahnverkehr in den ersten acht Tagen seit Einführung des ganztägigen Betriebes, das ist seit 19. August l. J., liegen folgende amtliche Mitteilungen vor:

Die Anzahl der verkauften Fahrkarten bei den vormittags, nachmittags und abends eingeschobenen Zügen in den beiden Fahrrichtungen betrug im Durchschnitt täglich 16.000; hievon entfallen auf die Strecke Hütteldorf-Hacking—Meidlinger Hauptstraße 5600, Meidlinger Hauptstraße—Hauptzollamt 3400, Hauptzollamt—Brigittabrücke 3100, Brigittabrücke—Meidlinger Hauptstraße 2700 und Brigittabrücke—Heiligenstadt 1200 Reisende. Die stärksten Abfertigungsziffern weisen auf: Hütteldorf-Hacking mit 1900, Hietzing mit 1400, Ferdinandsbrücke mit 1200, Ober-St. Veit mit 900, Heiligenstadt mit 900 und Karlsplatz mit 800 Personen.

Anlangend die Besetzung der Züge in den eingeschobenen Verkehrsgruppen steht die untere Wientallinie mit einer Zahl von 250 bis 350 Reisenden an erster Stelle; hierauf folgen die Donaukanallinie mit etwa 120 bis 250, die Gürtellinie mit etwa 100 bis 200 und die obere Wientallinie mit 60 bis 180 Reisenden; die stärkste Besetzung überhaupt ist, wie zu erwarten war, bei den ab halb 10 Uhr abends verkehrenden Zügen, namentlich auf der unteren Wientallinie (bis 380 Personen in einem Zuge) und auf der Donaukanallinie festzustellen. Wenn diese Benützungsziffern auch keineswegs an jene der bisher verkehrenden Stadtbahnzüge heranreichen, so ist doch zu ersehen, daß durch die Stadtbahn der Straßenbahnverkehr wesentlich entlastet wird.

Die mit der Erweiterung des Stadtbahnverkehres gleichzeitig verfügte Einschaltung einer allwöchentlichen etwa zwanzigstündigen Betriebspause von Samstag nachmittags bis Sonntag mittags war in der Oeffentlichkeit zwar Gegenstand kritischer Beurteilung, doch hat sich die Notwendigkeit einer solchen Pause zur Vornahme von Instandhaltungsarbeiten an den nunmehr doppelt in Anspruch genommenen Lokomotiven und Wagen voll erwiesen. Der Nachteil einer solchen Verkehrspause während geschäftsschwacher Zeit wird durch den Vorteil des ganztägigen Stadtbahnbetriebes an den verkehrsstarken Wochentagen weit überholt und auch dadurch ausgeglichen, daß die Direktion der städtischen Straßenbahnen sich bereit erklärte, Samstag abends und Sonntag vormittags die Straßenbahnlinien nach Ober-St. Veit und Hütteldorf zu betreiben und erforderlichen Falles auch durch eine entsprechende Verstärkung des Betriebes auf den zur Wiener Stadtbahn parallel laufenden Straßenbahnlinien für die Bedürfnisse der Bevölkerung zu sorgen.

Neues Wiener Tagblatt
19./IX. 1918

Vier Wochen eingeschränkter Straßenbahnverkehr.

Bisherige Ergebnisse. — Wesentliche Besserung. — Der Ersatzverkehr.

Ein Gespräch mit Straßenbahndirektor Ingenieur Spängler.

Die Wiener Bevölkerung erträgt nun seit genau vier Wochen die Mißlichkeiten, die die Einschränkung des Verkehres der städtischen Straßenbahnen ihr bereitet. Die ganz oder teilweise eingestellten sowie die abgekürzten Linien und der abendliche Betriebsschluß gegen ½10 Uhr machen erst recht die Bedeutung dieses Volksbeförderungsmittels für den großstädtischen Verkehr fühlbar. Alles leidet unter der Verkehrsnot, die durch die Verdichtung und Verlängerung des Stadtbahnbetriebes selber nur in geringem Maße gemildert wird. Die Frage nach dem voraussichtlichen Ende dieser Zustände wurde auch in den letzten Stadt- und Gemeinderatssitzungen wieder laut. Eine befriedigende Antwort, in der der Termin der Wiederaufnahme des vollen Fahrbetriebes angegeben würde, konnte nun weder der Bürgermeister noch der Direktor der städtischen Straßenbahnen Ingenieur Ludwig Spängler erteilen; aber aus den Mitteilungen, die Direktor Spängler gestern über Befragen einem unsrer Mitarbeiter machte, darf man denn doch berechtigte Hoffnungen auf eine baldige Besserung schöpfen.

Als die Leitung der Straßenbahnen, sagte der Straßenbahndirektor, vor mehr als sechs Wochen die bekannten Anträge auf eine gründliche Drosselung des Verkehres stellte, war sie sich der nachhaltigen Folgen ebenso wie der unerbittlichen Notwendigkeit bewußt. Der Zwang war gebieterisch, alle Gedanken an die an sich ja zweifellos berechtigten Ansprüche der Bevölkerung zurückzustellen und die letzte Gelegenheit nicht zu versäumen, durch die eine Katastrophe im kommenden Winter verhütet werden konnte. Der Bürgermeister und ich haben denn auch die Oeffentlichkeit rückhaltslos über die Umstände aufgeklärt, durch die der schlechte Zustand der Fahrbetriebsmittel verursacht worden ist. Wir wiesen nach, daß diese Gründe außerhalb unsres Verschuldens lagen und daß manches gegen unsern ausgesprochenen Willen geschehen ist. Nicht minder gaben wir die Bedingungen bekannt, unter welchen eine Besserung der Verhältnisse zu erreichen wäre.

„Ich möchte nun," fuhr Direktor Spängler fort, „in Beantwortung Ihrer Frage die Fortschritte erwähnen, die innerhalb der vier Wochen des eingeschränkten Straßenbahnverkehres hinsichtlich des Materials, der Fahrbetriebsmittel, des arg mitgenommenen Schienenkörpers sowie in bezug auf die Arbeitskräfte erreicht wurden. Zunächst erhielten wir von den militärischen Behörden eine erhebliche Anzahl Soldaten zugewiesen, die in den Werkstätten und bei der Bahnerhaltung zu Ausbesserungsarbeiten verwendet werden. Da sich unter dieser kommandierten Mannschaft leider nur ein verschwindender Prozentsatz qualifizierter Arbeiter befand, gingen diese unter der Anleitung der eigenen uns verbliebenen Arbeiter und der Aufsichtsorgane vorgenommenen Ausbesserungen anfangs sehr langsam vor sich, und die besseren Wirkungen beginnen erst seit einer Woche fühlbar zu werden. Die Straßenbahndirektion hat aber mit Rücksicht darauf, daß eben Arbeiten mit besonderer Sachkenntnis auszuführen sind, niemals mit einem unmittelbaren Erfolg gerechnet und ist zufrieden, daß wenigstens schon die Schienengeleise und der Bahnoberkörper in einem besseren Stand sind. Hiedurch werden die Motoren geschont und die Ziffer ihrer Schadhaftigkeit ist im Sinken begriffen. Wir stehen also diesbezüglich heute weitaus besser als Anfang Juli dank der planmäßigen und mit mehr Kräften durchgeführten Arbeiten. Ein Zufall ist uns hiebei zustatten gekommen; ich meine die anhaltend günstige Witterung, dank welcher die Triebwagen weniger in Mitleidenschaft gezogen sind. Schlechtes Wetter hätte uns einen argen Schaden zufügen können, und vor dieser unerwünschten Möglichkeit hoffen wir nun bewahrt zu sein.

Von mindestens gleicher Bedeutung wie die Beistellung der Arbeitskräfte ist die Zuweisung von Materialien. Durch Unterstützung der zivilen und militärischen Stellen erhielten wir Rohware und haben Aussicht, in den nächsten Wochen noch über weitere Bezüge zu verfügen. Wenn auch damit dem Erfordernis nicht entsprochen wird, so möchte ich nicht unerwähnt lassen, daß wir beispielsweise die so schwer entbehrte Baumwolle erlangten. Dieselbe wird zum Umspinnen der Drähte verwendet, aus denen die Spulen und dann die Drahtrahmen für die Motorenanker hergestellt werden, die man benötigt, um mit dem Aufbau der Anker an den Triebwagen zu beginnen.

Neben den Arbeiten in unsern eigenen Werkstätten haben wir auch Bestellungen hauptsächlich für Reparaturen an die Privatindustrie abgegeben, wobei das für die Arbeiten erforderliche Material, sofern es unter staatlicher Bewirtschaftung steht, von den Behörden freigegeben wird.

Um der Abnützung durch übermäßige Belastung der Motor- und Beiwagen entgegenzuwirken, wurden die durch Einstellung der Außenlinien freigewordenen Garnituren auf die stärker in Anspruch genommenen Strecken dirigiert, wodurch die Zwischenpausen abgekürzt wurden. Auch die am Ende des vorigen Monats eingetretene Fahrpreiserhöhung hat ohne Zweifel zur Entlastung beigetragen, da viele Personen jetzt kürzere Strecken zu Fuß zurücklegen. Ganz nebenbei sei bei dieser Gelegenheit eingeschaltet, daß die Zahl der „Schwarzfahrer" sich als Folge der geringeren Belastung der Wagen verminderte, wenngleich ich persönlich niemals der Meinung war, daß ihre „Beteiligung" so groß ist, wie sie in verschiedenen Berichten und auch in Anzeigen, die aus der Bevölkerung an uns gelangten, angegeben wurde.

So sehr ich mich bemühte," schloß Direktor Spängler diesen Teil seiner Mitteilungen, „Ihre Fragen betreffend die Fortschritte in der Ausbesserung erfolgter Schäden möglichst eingehend zu beantworten, so schwer fällt mir eine Erklärung über den Zeitpunkt der Wiedereinführung eines verbesserten Kriegsfahrplanes. Da eine Prognose aufzustellen, die vielleicht als feststehend angesehen werden könnte, möchte ich nicht wagen. Mein Bestreben ist, die Arbeiten tunlichst rasch und befriedigend zu beendigen, damit noch vor Eintritt der Winterszeit der Betrieb wieder eingeführt und dauernd aufrechterhalten werden kann, wie er sich vor der Einschränkung abwickelte. Jedenfalls müßte sich die Bevölkerung noch mit einigen Wochen eingeschränkten Straßenbahnverkehres abfinden. Diese Ankündigung schließt aber nicht aus, daß unter der Voraussetzung anhaltend günstigen Fortganges der Reparaturarbeiten und bei Ablieferung der erwähnten Bestellungen ein ratenweiser Abbau der Einschränkungsmaßnahmen erfolgt. Ich denke dabei hauptsächlich an die an der Stadtgrenze gelegenen, derzeit eingestellten Linien, auf denen wieder, wenn auch in doppelt vermehrten Zwischenpausen der Betrieb aufgenommen werden soll. Natürlich dürfte diese Erleichterung nur gleichmäßig erfolgen, nicht etwa im Wege der Bevorzugung des einen gegenüber eines andern Bezirkes. Die Hinausschiebung des abendlichen Betriebsschlusses wird, das darf ich ganz bestimmt erklären, die letzte Maßnahme sein; sie wird mit der vollen Aufhebung aller Einschränkungen zeitlich zusammenfallen."

Herr Direktor Spängler besprach schließlich noch die Ersatzfahrmittel. Abgesehen von der Stadtbahn, die hoffentlich auch den Verkehr auf der Vorortelinie besser als bisher versorgen wird, kommen die Autobusse und die Stellwagen mit Pferdebetrieb in Betracht. Beide Ersatzmittel sollen ausschließlich für den Nachtbetrieb zur Verfügung stehen. Die Stellwagen, etwa 35 Stück, sind bereits hergerichtet, fehlen nur die Pferde, die in der Ukraine angekauft werden sollen. Ferner sind auch 20 Autobusse von der Militärbehörde angesprochen. Es besteht die Hoffnung, daß die Bewilligung in der nächsten Zeit eintrifft. Dann werden in der Nacht die Linien, die schon während des Krieges befahren wurden, die Verbindung von und zu den Bahnhöfen, wieder betrieben werden. Dadurch wäre der Verkehrsnot nun ein Bedeutendes abgeholfen.

Die Zeit
19/IX. 1918

16

Wiener Verkehrsfragen.

Am 17. d. war es ein Monat seit der Wiener Straßenbahnverkehr eingeschränkt und die Vorortelinien verkürzt wurden. Die mannigfachen Aeußerungen des Unwillens, die anläßlich dieser tief einschneidenden Maßnahmen vernehmbar wurden, sind zwar inzwischen verstummt, es wäre aber doch ein Irrtum, aus dieser Beruhigung der öffentlichen Meinung die Folgerung zu schließen, daß sich nun die Wiener mit diesem unnatürlichen Zustand auch schon endgültig abgefunden hätten. Im Gegenteil, gerade die verflossenen vier Wochen haben zu der Erkenntnis geführt, daß die Verkehrsdrosselung Verhältnisse schafft, die desto unhaltbarer werden, je mehr wir uns dem Winter nähern. Und wenn etwas dazu beitragen konnte, die Ueberzeugung zu verallgemeinern, daß auf dem Gebiet des Wiener Verkehrslebens Einrichtungen geschaffen werden müssen, die einen Ausgleich für die Tramwaydrosselung herbeiführen, dann war es wohl die am verflossenen Samstag in der „Zeit" wiedergegebene Mitteilung des Straßenbahndirektors Spängler, der mit überraschender Offenheit darauf vorbereitete, daß an eine neuerliche Verdichtung des Straßenbahnverkehrs in absehbarer Zeit gar nicht zu denken sei.

Alle Hoffnung auf Besserung wird sich angesichts so trüber Ausblicke eben wieder auf eine weitere Ausgestaltung des Stadtbahnfahrplanes stützen. Dies um so mehr, als die jüngste Vergangenheit gezeigt hat, daß die Stadtbahn tatsächlich in gewissem Maße für die Straßenbahn Ersatz bieten kann. Die Vermehrung der Stadtbahnzüge hat sich durchaus bewährt, die Frequenz ist stark gestiegen, und insbesondere die Züge am Morgen und in den Abendstunden sind bis auf das letzte Plätzchen besetzt. Es zeigt sich also, daß die Wiener ihre Abneigung gegen die Stadtbahn ganz gern aufgeben, sobald diese nur einigermaßen dem Verkehrsbedürfnis praktisch Rechnung trägt. Um so unbegreiflicher bleibt es aber dann, daß man maßgebenden Ortes noch immer nicht von dem Grundsatz abweichen will, daß der Stadtbahnverkehr in der Zeit von Samstag 5 Uhr nachmittags bis zum Sonntag 1 Uhr mittags vollständig zu ruhen habe. Man hat diese kuriose Betriebsunterbrechung bekanntlich damit zu begründen versucht, das Maschinen- und Wagenmaterial bedürfe der Schonung, und es müsse eine entsprechende Zeit gefunden werden, um entstandene Schäden zu reparieren. Daß dieses Argument nicht stichhaltig ist, braucht kaum gesagt zu werden. Reparaturen, die innerhalb jener rund zwanzigstündigen Frist vorgenommen werden können, müßten wohl auch von Fall zu Fall während der verkehrsstillen Nachtzeit durchzuführen sein. Die etwa wünschenswerte Ersparnis an Kohle kann gleichfalls nicht den Ausschlag geben. Nach fachmännischer Schätzung beläuft sich der Tagesbedarf der Stadtbahn an Heizmaterial für die Beförderung der Personenzüge auf vier bis fünf Waggons Kohle, ein Quantum, das doch gewiß bei gutem Willen aufzubringen wäre. Wie wichtig der abendliche Stadtbahnverkehr ist, hat man ja selbst amtlicherseits einbekannt, indem zum Beispiel für den um 9 Uhr in Wien eintreffenden Innsbrucker Schnellzug ein Anschluß an die Stadtbahn geschaffen wurde; der betreffende Schnellzug macht jetzt in Hütteldorf nur zu dem Zwecke halt, damit Reisende, die nach einem der Stadtbahnhöfe gelangen wollen, dort aus- und umsteigen können. Und an Samstag-Abenden, an denen der Stadtbahnverkehr zu ruhen hat, wird ab Hütteldorf für jenen Innsbrucker Schnellzug sogar ein Stadtbahn-Sonderzug bereitgehalten, womit das Prinzip der abendlichen Verkehrssperre an den Samstagen auch schon wieder durchbrochen ist. Können nun die vielen hundert Vorortebewohner, die jetzt lediglich auf die Stadtbahn angewiesen sind, nicht zumindest die gleiche Rücksichtnahme beanspruchen wie das halbe oder ganze Dutzend Schnellzug-Reisender, die aus Bequemlichkeitsgründen von Hütteldorf einen Stadtbahnanschluß benützen? Und hat man schließlich gar nicht daran gedacht, daß gerade am Samstag abends und am Sonntag morgens den während der ganzen Woche geplagten und gehetzten Wienern erst recht Gelegenheit geboten werden müßte, aus der Stadt herauszukommen und in einem erleichterten Verkehr nach den Vororten einen kleinen Ersatz für den jetzt so erschwerten Ausflugsverkehr zu finden?

Wenn die Stadtbahn, die bisher infolge ihrer stets durchaus unzureichenden Betriebsart unpopulär war und die nur jetzt unter dem Druck der Not stärker als früher benützt wird, nun endlich an Volkstümlichkeit gewinnen soll, dann muß die ebenso überflüssige wie ärgerliche Betriebssperre vom Samstag zum Sonntag sofort aufgehoben und es muß überdies der Verkehr während der wochentägigen Geschäftszeit weiter verdichtet werden. An eine Verbesserung des Tramwaybetriebes ist vorläufig nicht zu denken, im Gegenteil, er wird nach den Andeutungen des Direktors Spängler immer schlechter werden. Der Winter aber wird das Bedürfnis nach Verkehrsgelegenheiten und Fahrmitteln noch weit fühlbarer gestalten als es schon heute ist. So weit die Stadtbahnlinien für eine Beförderung der Bevölkerung überhaupt in Frage kommen, wird also die Stadtbahn gutzumachen haben, was die Tramway den Wienern schuldig bleibt. Gewiß erscheint die Stadtbahn allein nicht dazu befähigt, die jetzt bestehende Wiener Verkehrskalamität zu beseitigen, was sie aber kann und muß, ist, daß ihre Linien nicht gerade vom Samstag nachmittags bis zum Sonntag mittags in einen Dornröschenschlaf verfallen, und was man überdies von ihr verlangen könnte, wäre eine weitere Ausgestaltung ihres Wochentagbetriebes, der sich jetzt, nach der ersten Erweiterung, als ein allgemeines Bedürfnis erwiesen hat.

Ostdeutsche – Rundschau

20./IX. 1918

18

Die Fuhrwerkskrise.

Von Reichsratsabgeordneten Oberbaurat Ing. **Rudolf Heine.**

Die stetig wachsenden Schwierigkeiten, mit denen die gesamte Kriegswirtschaft infolge des Mangels an Arbeitskräften, Rohmaterialien, Kohle und Lebensmitteln zu kämpfen hat, machen sich naturgemäß am empfindlichsten auf dem weiten Gebiete des Transportwesens fühlbar. Die Eisenbahnen können nur mit größter Mühe auf jener Leistungsfähigkeit erhalten werden, welche die dringlichsten Bedürfnisse von Kriegführung und Volkswirtschaft notdürftig zu decken vermag. Deshalb müssen den Bahnen auch alle erforderlichen Hilfsmittel vorzugsberechtigt bereitgestellt werden.

Leider ist man nur bisher mit dieser unerläßlichen Bevorzugung des Transportwesens auf dem halben Wege stehen geblieben. Die zweite Hälfte des Weges ist in der Güterbewegung den Transportmitteln niederer Ordnung zugewiesen; das ist also die Verführung der Güter an die letzten Verteilstellen und an die Konsumenten mittels Fuhrwerken und Kraftlastwagen. Es steht außer jedem Zweifel, daß diesem Teile der Güterbewegung von seiten des Staates nicht die erforderliche Beachtung geschenkt und daher auch nicht jener Schutz und jene Schonung zugestanden wurde, die im Interesse der gesamten Volkswirtschaft geboten erscheinen. Während die Bahnen als einheitliche staatliche Organisation ihre Lebensbedürfnisse durchzusetzen vermochten, ging das Fuhrwesen — soweit es nicht rein militärischen Zwecken diente — im Laufe des Krieges schutz- und hilflos immer mehr der Auflösung entgegen. **Die Folgen dieses Niederganges der Transportmittel niederer Ordnung werden sich im fünften Kriegswinter zu einer der gefährlichsten Wirtschaftskrisen auswachsen.** Es ist daher unbedingt notwendig, in letzter Stunde durch staatliche Maßnahmen vorzubeugen und die Bevölkerung vor den katastrophalen Folgeerscheinungen einer Fuhrwerkskrise zu bewahren.

Zum vollen Verständnisse der Sachlage seien einige Ziffern angeführt: Der gesamte Pferdestand der Monarchie betrug im Jahre 1914 vor Ausbruch des Krieges 4,5 Millionen Stück, davon entfielen auf Ungarn 58 v. H., auf Oesterreich 42 v. H. und auf Bosnien und die Herzegowina 5 v. H. Oesterreich verfügte also über rund 1,9 Millionen Pferde. Bis zum Juli 1918 hat die Heeresverwaltung aus ganz Oesterreich rund 521.000 Pferde entnommen. Weiter wurden aus Galizien und der Bukowina im Laufe des Krieges von unseren Armeen und von den Russen rund 600.000 Pferde requiriert. Unserer **österreichischen Volkswirtschaft sind also während des Krieges bisher rund 1,12 Millionen Pferde entzogen** worden. Die übriggebliebenen Bestände samt dem Nachwuchse belaufen sich auf rund 900.000 Pferde. Diese sind zum großen Teile minderwertig und besitzen auch wegen des herrschenden Futtermangels eine stark verminderte Leistungsfähigkeit.

Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse beim **Motorlastfuhrwerk.** Vor Beginn des Krieges befanden sich in der Monarchie die im Privatbesitze befindlichen Motorlastwagen von 1 bis 5 Tonnen Nutzlast, zum Teile in Verbindung mit Anhängewagen bis 10 Tonnen Nutzlast einschließlich der Auto-Omnibusse auf rund 1000 Stück. Hiervon entfielen auf **Oesterreich 800 Stück.** Diese Ziffern sind niedrig angesetzt und entsprechen der damaligen Periode der wirtschaftlichen Stagnation. Bei Beginn des Krieges wurden fast alle Kraftlastwagen von der Heeresverwaltung mit Beschlag belegt und im Laufe des Krieges nur wenige Kraftfuhrwerke für dringlichste Bedürfnisse an das Wirtschaftsleben im Hinterlande zurückgegeben. Die Zahl dieser **Motorlastwagen** mit verminderter Leistung beläuft sich für **Oesterreich** auf kaum mehr als **100 Stück.** Die Heeresverwaltung hat während des Krieges eine ganz beträchtliche Anzahl von Kraftlastwagen in Dienst gestellt, in dem die Kraftwagenfabriken bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit fast ausschließlich für Kriegszwecke in Anspruch genommen wurden. Bringt man vom Gesamtstande der derzeit in militärischer Verwendung stehenden Motorlastwagen die Spezialfahrzeuge, den Verbrauch, beziehungsweise die Verluste an Wagen und die auch nach dem Kriege im Dienste der Heeresverwaltung verbleibenden Wagen in Abzug, so können nach schlüsselmäßiger Aufteilung der verfügbaren Bestände zwischen Oesterreich und Ungarn **nach dem Kriege für unser österreichisches Wirtschaftsleben** schätzungsweise **2000 Motorlastwagen abgegeben werden.** Diese Ziffer ist natürlich nicht genau und wird sich erst im Stadium der Abrüstung fixieren lassen. Doch gewährt sie immerhin eine Orientierung **für die Zukunft.**

Die wenigen angeführten Ziffern gestatten im Hinblicke auf die Gesamtlage unseres Wirtschaftslebens einen hinreichenden Ueberblick, um für die Gegenwart und die zukünftige Uebergangswirtschaft die unerläßlichen Fürsorgemaßnahmen abzuleiten. Das Ziel ist für Gegenwart und Zukunft das gleiche: **Möglichste Vermehrung aller Arten von Lastfuhrwerk.** Der gegenwärtige Stand an diesen Transportmitteln niederer Ordnung genügt bei weitem nicht mehr, um für den bevorstehenden Herbst und Winter die Versorgung der Bevölkerung mit den notwendigsten Lebensmitteln, Kohle und sonstigen Bedarfsgegenständen aufrecht zu erhalten. Alle schlechten Erfahrungen des Vorjahres werden sich heuer vervielfältigen und zur Katastrophe verdichten. In den Monaten Oktober, November und Dezember, den Höchstanspannungen des Güterverkehrs, werden sich die Massengüter auf den großen Frachtenbahnhöfen derart anstauen, daß die Entladung der Güterwagen behindert und der bestehende Waggonmangel mit all seinen bedrohlichen Folgeerscheinungen vermehrt wird. Kartoffeln, Obst und andere Lebensmitteln werden in großen Mengen dem Verderben preisgegeben sein, wodurch unsere Ernährungsnot unabwendbar der Katastrophe zutreiben würde. Endlich müßte der verzweifelte Kampf um die wenigen Fuhrwerke überall zu einer neuerlichen ungemessenen Steigerung der Achsfrachten führen, was naturgemäß für die Konsumenten in einer erschreckenden Steigerung der ohnehin unerträglichen Teuerung aller Lebensmittel und Bedarfsartikel (insbesondere Kohle) zum Ausdruck kommen würde. Der furchtbare Ernst unserer Fuhrwerkskrise muß also die Staatsregierung und die Heeresverwaltung zu einvernehmlichen Maßnahmen, zu raschem Handeln veranlassen.

Hinsichtlich des **Pferdefuhrwerkes** müssen zunächst unter energischer Mitwirkung der Heeresverwaltung Verfügungen getroffen werden, um die **Einfuhr von Nutzpferden** wesentlich zu vermehren. Polen und Rumänien kommen hierfür kaum in Betracht. Erfolgversprechend ist daher nur die **Einfuhr** aus der **Ukraine.** Diesbezüglich sind bereits Schritte eingeleitet worden, um den zentralen staatlichen Einkauf von Nutz- und Schlachtpferden zu regeln. Ab 15. September d. J. wird in der Ukraine der Einkauf von Pferden ausschließlich von militärischen Kommissionen durchgeführt. Bei sechs dieser Kommissionen wirken Vertreter der österreichischen Zivilstaatsverwaltung mit, doch ist sehr zu besorgen, daß damit den Bedürfnissen der österreichischen Volkswirtschaft nur sehr unzureichend gedient sein und der allergrößte Teil des erstandenen Pferdematerials wieder nur Heereszwecken zugeführt werden wird. Geradezu unverständlich ist es aber, daß auch das pferdereiche Ungarn in diese Notstandsaktion einbezogen wurde. Nachdem der Statthalter von Galizien die Pferdeausfuhr aus dem Lande gesperrt hat, so müssen schleunigst Verfügungen getroffen werden, um den Transitverkehr von Pferden aus der Ukraine nach Westösterreich sicherzustellen. Weiter muß bei der Verteilung der ukrainischen Kontingente auf die österreichischen Kronländer die derzeitige Bevorzugung Galiziens entsprechend in Rechnung gestellt werden.

Die Instandsetzung des Pferdefuhrwerks bedingt ebenfalls die verständnisvolle Mitwirkung der Heeresverwaltung. Durch eine größere Zahl von **Enthebungen** MinderTauglicher und älterer Jahrgänge müssen dem Gewerbestande und insbesondere den einschlägigen Betrieben der Sattler, Riemer, Wagner, Spengler, Schmiede, Tischler u. a. die unbedingt erforderlichen Arbeitskräfte zugeführt und weiter auch die unerläßlichen **Rohmaterialien** zur Verfügung gestellt werden. Die andauernd schwierigen Verhältnisse hinsichtlich der Futtermittelbeschaffung für Pferde und Zugtiere drängen ganz besonders auf die **gesteigerte Verwendung der motorischen Zugskraft.** Die Transportgewerbe sowie viele industrielle Unternehmungen sind aus ökonomischen und technischen Gründen längst auf den **Kraftlastwagen** übergegangen. Dazu kommen noch die aus der Kriegswirtschaft entstandenen Bedürfnisse der Gemeinden und Städte sowie der großen Gemeinwirtschaftsorganisationen nach motorischen Lastfahrzeugen, um für die Bevölkerung Nahrungsmittel und Kohle heranzuschaffen und zu verteilen. Unzählige dringliche Gesuche von Gemeinden, Körperschaften, Industriellen verlangen vom Kriegsministerium die leihweise Ueberlassung von Motorlastwagen oder die Freigabe von Bestellungen auf solche Fahrzeuge bei den Fabriken. Bisher fanden alle diese Notschreie der Gemeinden und des bedrängten Wirtschaftslebens fast keine Berücksichtigung.

Die wirtschaftliche Kriegsführung im Hinterlande legt also der Heeresverwaltung die Pflicht auf, **die Leistungsfähigkeit der Kraftwagenfabriken wesentlich zu steigern,** indem für diese Betriebe die unerläßlichen Arbeitskräfte freigegeben und die erforderlichen Rohmaterialien sowie Kohle — mit derselben Vorzugsberechtigung wie für die Eisenbahnen — zur Verfügung gestellt werden. Die solcherart gesteigerte Erzeugung und ein entsprechender Anteil an der bisherigen Erzeugung sind von der Heeresverwaltung ohne bureaukratische Umständlichkeiten an die zivile Volkswirtschaft abzutreten.

Ein Umstand, der geeignet ist, sofort eine wesentliche Abhilfe zu gewähren, muß mit größtem Nachdrucke hervorgehoben werden. Die militärischen und zivilen Eisenbahnbehörden suchen den Waggonmangel unter anderem auch dadurch wirksam zu bekämpfen, daß die **Wartezeiten und die Reparaturdauer für gebrauchsunfähige Wagen möglichst herabgesetzt werden. Die militärische Kraftwagenorganisation hat diesen Grundsatz bisher in recht ungenügender Weise zur Geltung gebracht.** Es ist eine bedauerliche Tatsache, daß im Gesamtbereiche der Heeresverwaltung die **Zahl** der zur selben Zeit wegen Reparaturbedürftigkeit **außer Dienst gestellten Kraftwagen** in diesem Jahre **bis auf rund 1600 Stück gestiegen** ist. Die Wartezeiten und Reparaturdauer für diese Wagen sind sehr lang. Wenn die häufig mit ungenügenden Arbeitsbehelfen ausgestatteten Reparaturwerkstätten der Kraftfahrtruppen den Aufträgen nicht nachzukommen vermögen — was ihnen nicht zum Vorwurfe gemacht werden soll — so müssen eben die Kraftwagenfabriken und zivilen Werkstätten in entsprechendem Umfange zu diesen Reparaturarbeiten herangezogen werden. Auf diese Art wird es leicht möglich sein, die Zahl der gleichzeitig außer Dienst stehenden Wagen auf 800 und weniger herabzusetzen. Die **Heeresverwaltung** ist also dann ohne Schädigung ihres aktiven Fahrparkes imstande, **ungefähr 600 bis 800 Kraftwagen an die notleidende Volkswirtschaft abzugeben.**

Was die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Kraftwagenindustrie betrifft, so ist noch zu berücksichtigen, daß im Hinblicke auf den Mangel an Arbeitskräften der Landwirtschaft auch in größeren Mengen **Motorpflüge und Zugmaschinen** verschiedener Größen zur Verfügung gestellt werden müssen.

Endlich noch eine nicht unwesentliche Bemerkung hinsichtlich einer bescheidenen Vermehrung der **Personenkraftwagen** (Auto-Omnibusse). In den großen Städten muß in dieser Hinsicht dem bedrückten Erwerbsleben eine Erleichterung geschaffen werden. Aber auch auf dem Lande gibt es viele den öffentlichen Interessen dienende Funktionäre — insbesondere Aerzte — welche als Organe der Kriegswirtschaft oder auch wegen der zahlreichen Einrückungen große Gebiete zu betreuen haben und ohne motorisches Transportmittel ihren Pflichten nicht nachzukommen vermögen.

Der Kriegswirtschaftsausschuß des Abgeordnetenhauses wird sich schon in den nächsten Tagen mit den hier behandelten Fragen ernstlich beschäftigen müssen, um die Schäden der Fuhrwerkskrise zu mildern. Einem späteren Zeitpunkte bleibt es vorbehalten, die vorgeschlagenen Maßnahmen derart auszugestalten, daß wir in der Uebergangswirtschaft nach dem Kriege auch auf diesem Gebiete des Wirtschaftsbetriebes gerüstet sind und dann rechtzeitig über die notwendigen Transportmittel niederer Ordnung verfügen können.

Der Neue Abend
8/X. 1918

a 8
26

Der Ausstand der Straßenbahner.

Zu den vielen Leiden, die uns nicht erspart werden konnten, ist heute eines hinzugekommen, das auch bei dem geringsten Pflichtbewußtsein hätte vermieden werden können und müssen: der Ausstand der Straßenbahnarbeiter und die damit zusammenhängende Unterbrechung des Straßenbahnverkehrs. Wir brauchen nicht zu schildern, was das für eine Bevölkerung bedeutet, die sich vor der doppelten Gefahr sieht, ihrem Berufe nicht nachgehen und ihre bescheidenen Nahrungsmittel nicht nach Hause bringen zu können. Man muß heute nur die jammervollen Vorgänge auf der 5er und 15er Linie gesehen haben, wie die Menschen mit Koffern und Rucksäcken herumirrten, Weiber mit Tränen in den Augen und Männer mit geballten Fäusten, um zu verstehen, welches Verbrechen hier an einer Bevölkerung begangen wird, der man vor wenigen Wochen den Fahrpreis um nahezu ein Drittel erhöht hat, größtenteils unter der Vorspiegelung, dies sei notwendig, um die Wünsche der Bediensteten vollständig erfüllen zu können, dieselben Bediensteten, die heute sicherlich nicht mutwillig, sondern von der ärgsten Not getrieben, einen Ausstand herbeiführen, unter dem ihre eigenen Angehörigen nicht minder wie alle übrigen Bewohner dieser Stadt leiden. Das sind die verhängnisvollen Folgen eines Systems, das von Unwahrheit zu Unwahrheit, von Rücksichtslosigkeit zu Rücksichtslosigkeit nur dem einen Ziele zustrebt, die zusammenbrechende Macht noch so lange wie möglich zu erhalten: das System Weiskirchner, in diesem Falle verkörpert durch das System Spängler.

Wir zweifeln keinen Augenblick, daß der aberwitzige Widerstand der Straßenbahndirektion keine vierundzwanzig Stunden alt werden wird. Die Staatsbehörden können es gerade in diesem Augenblicke nicht auf die Probe ankommen lassen können, ob nicht vielleicht dieser Zwischenfall der Tropfen sei, der das Faß unserer Geduld überlaufen macht. Man wird nicht wegen des Eigensinnes des Stadt- und Straßenbahngewaltigen die öffentliche Ruhe aufs Spiel setzen wollen. So wird vielleicht der höchst peinliche Zwischenfall eine gute Folge haben: Man wird von heute angefangen auch dort, wo man städtischen Fragen mit geringem Anteil begegnet, zu der Erkenntnis gelangen, daß es so nicht weiter gehen könne. Für den, der zu sehen vermag, hat es schon der vermessene Wahlrechtsentwurf des Bürgermeisters deutlich gezeigt, daß er selbst empfindet, wie unaufhaltsam sein Fall und der seines Systems durch die Ereignisse beschleunigt wird. Das Versagen der Straßenbahn in einem der entscheidendsten Augenblicke des Weltkrieges muß alle Augen öffnen. Man kann nicht die einzige große Stadt einer Großmacht in den Händen von Leuten lassen, die nur die eine Aufgabe kennen, ihre unbedeutenden Personen an der Macht zu erhalten, am Weltbrande ihr Töpflein Suppe zu kochen. Wenn die Staatsgewalt nicht ganz und gar versagen will, so wird man den stärksten Zwang ausüben müssen, aber es ist auch Sache des Parlaments, sich mit dieser Angelegenheit zu beschäftigen. Städtische Autonomie ist eine schöne Sache, aber die Friedensbestrebungen sind eine wichtigere und man komme uns nur ja nicht mit dem Gaukelspiel, daß die Autonomie der Stadt in Gefahr sei. In Gefahr ist nur die Autonomie des Herrn Spängler und die Bürgermeisterei des Herrn Weiskirchner.

•

Im Laufe des heutigen Tages hat sich fast zur Gänze auch das Betriebspersonale der Ausstandsbewegung der Werkstättenarbeiter angeschlossen, auch die Bediensteten, die im Lager der christlichsozialen Organisation stehen und die trotz der von ihren Vertrauensmännern ausgegebenen Parole, an dem Ausstande nicht teilzunehmen, dennoch mittaten, einerseits, weil sie den Hunger ebenso spüren wie ihre sozialdemokratischen Genossen, anderseits weil die Betriebsdirektion selbst, im Widerspruch mit ihrem gestern veröffentlichten gedruckten Aufruf, die Einziehung vieler Linien angeblich im Interesse der Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe noch im Laufe des Vormittags veranlaßt hatte. Wir haben hier die Merkwürdigkeit, daß, ähnlich wie bei den großen Jännerstreiks, eine Ausstandsbewegung gleichsam von selbst wie eine Lawine weiterrollt; heute hatten, ohne daß der Ausstand überhaupt verkündet worden wäre, das Werkstätten- und nach ihm das Betriebspersonal die Arbeit niedergelegt. Ein Teil der Bediensteten, weil sie einfach nicht länger warten konnten, bis die seinerzeit dem Bürgermeister überreichte Denkschrift Erledigung findet und sie kein Vertrauen zu der restlosen Erfüllung ihrer Forderungen hatten — bei denen das Hauptgewicht auf die Anerkennung der gewerkschaftlichen Organisation und die Beistellung erschwinglicher Lebensmittel und Schuhe gelegt wird —, die anderen, weil sie den übrigen Arbeitern nicht in den Rücken fallen können und wollen. So wuchs denn auch der Ausstand vom Betriebsbeginn an von Stunde zu Stunde und um 1 Uhr mittags war Wien nahezu gänzlich seines einzigen Verkehrsmittels beraubt. Es ist bezeichnend, daß die Erbitterung der so schwer betroffenen Bevölkerung sich nicht gegen die Ausständischen, sondern gegen jene wandte, die es überhaupt so weit haben kommen lassen . . .

Die Lage in den Früh- und Vormittagsstunden.

Schon gestern abends hatte die von uns gestern beschriebene Bewegung von den Werkstätten in Rudolfsheim, Meidling, Breitensee und Wienzeile auf die Betriebsbahnhöfe Hernals, Ottakring und Breitensee übergegriffen, so daß auf den von dort aus bedienten Linien nur verschwindend wenige Wagen verkehrten. Heute früh erfolgte die Ausdehnung des Ausstandes folgenderweise: Während in Favoriten und Simmering die Wagen in den Morgenstunden noch verkehrten, gab es in Ottakring und Hernals keinen Verkehr; einesteils verhinderten ihn die Angestellten, anderseits ließ die Direktion die Wagen gar nicht ausfahren. Diese eigenartige und jedenfalls bequeme Taktik wurde später auch in den anderen Betriebsbahnhöfen befolgt. Zunächst griff der Ausstand auf den Bahnhof Brigittenau über; dieser Bezirk blieb alsbald ohne Verkehr. Hierauf schloß sich der Bahnhof Gürtel an; die 8er Wagen fuhren bis 9 Uhr wie gewöhnlich, von da ab nur in großen Pausen und ohne jeden Beiwagen. Dasselbe war bei der 33er, 39er und 40er Linie der Fall. Nur der nach Döbling verkehrende 37er Wagen hielt den Betrieb bis 11 Uhr aufrecht; dann wurde auch er eingezogen. Auf den Linien des Straßenbahnnetzes war schon früher der Betrieb eingestellt; bei der Bezirks- und 5er-Linie um etwa 10 Uhr.

Am längsten verkehrten die Wagen der 8er (Gürtel-) Linie und die nach Währing fahrenden 41er- und F-Wagen; letztere beschränkten sich bis Mittag auf Erreichung des Versorgungshauses, dann entfiel auch diese Teilstrecke. Der Ausstand nahm somit seinen Weg vom Westen und Südwesten nach dem Süden und schließlich noch dem Norden der Stadt.

Im großen und ganzen ist der Ausstand bis zur Stunde ohne wesentliche Ruhestörung verlaufen. Es kam wohl vor, daß Gruppen von Ausständigen, darunter auch Schaffnerinnen die Wagen auf offener Straße anhielten und die Führer veranlaßten, in die Bahnhöfe zu fahren, doch geschah dies ohne Ausschreitungen.

Auf einigen Linien kam es vor, daß die Bediensteten die Sicherheitsschuber aus dem Untergestell der Motorwagen herausgezogen und so die Weiterfahrt unmöglich machten.

Die Umgebung der Bahnhöfe zeigte ein ungewöhnliches Bild: Wachleute zu Fuß, hie und da ein Berittener waren dort erschienen, ohne Anlaß zum Einschreiten zu finden. Der Eingang der Abfertigungsräume war von feiernden Schaffnerinnen und Führern umlagert, die unschlüssig warteten, ob weitere Weisungen von den Organisationen kämen. Um die Mittagstunde hörte man, daß einzelne Akte der Sabotage und Arretierungen vorgekommen sein sollen. Die Behörden selbst erklären, daß es in diesen Fällen nicht um Arbeiter, sondern um fremde Elemente handelte, deren Übermut diese Bewegung mißbrauchte.

Die Stadtbahn kam heute zu ungewohnten Ehren. Daß sie erst recht versagte, daß Hunderte sich vor den Kassen drängten und nach endlosem Warten ohne Fahrkarte wieder abzogen, versteht sich fast von selbst.

Besonders empfindlich machte sich der Ausstand bei der Zeitungsbeförderung fühlbar. Schon die Mittagsblätter gelangten mit durchschnittlich einstündiger Verspätung in die Hände der Leser. Der „Neue Abend" ist von diesem Schicksal nicht ausgenommen und wir erbitten an dieser Stelle die Nachsicht unserer Bezieher.

Die Lage am Nachmittag.

Das Bild ändert sich von Stunde zu Stunde, da der Betrieb auf den eingestellten Linien immer wieder aufgenommen, auf bisher betriebenen aber immer wieder eingestellt oder erschwert wird. Die Besprechungen des Bürgermeisters mit den Vertretern der Angestellten dauern fort.

Neues Pester Journal

8/X. 1918

Lokal-Anzeiger.

Der einheitliche Straßenbahntarif.

Eingabe der Straßenbahngesellschaft. — Die Einheitskarte 22 H. ohne Verkehrssteuer.

Die Frage des einheitlichen Straßenbahntarifs ist in ein neues Stadium getreten. Wir haben erst gestern berichtet, daß die Frage aktuell geworden ist, und als Betätigung dieser unserer Mitteilung sind wir nun im Besitze einer heute an den Magistrat gerichteten Eingabe der Direktion der Straßenbahngesellschaft, in welcher ziffermäßig die Notwendigkeit einer Tariferhöhung, respektive die Schaffung eines einheitlichen Tarifs begründet wird. Die Eingabe stellt fest, daß im Jahre 1918, um die erhöhten Ausgaben decken zu können, eine Mehreinnahme von 10.913,000 K. erzielt werden müsse, das nur durch eine Durchschnittserhöhung des Fahrpreises für jeden Passagier um 32 Perzent möglich wäre. Demgegenüber beantragt die Gesellschaft, den einheitlichen Fahrpreis auf 22 Heller zu erhöhen. Die Eingabe, die wir im Auszuge wiedergeben, ist vom Direktionspräsidenten Leo Láncz y und vom Direktor Árpád Szél l unterschrieben.

Zunächst geschieht Berufung auf die Ende des vorigen Jahres erfolgte Eingabe der Gesellschaft, in welcher sie bereits darauf hingewiesen, daß während des Krieges die Preise des Betriebsmaterials und die Arbeitslöhne in einer Weise gestiegen sind, daß diese Differenz aus den Eisenbahneinnahmen nicht mehr gedeckt werden können. Mit Rücksicht darauf, daß diese durch den Krieg verursachten

4

Gattern schon seit Jahren anhauern, ohne daß Hoffnung bäte, daß sich die Verhältnisse in absehbarer Zeit ändern, fühlt sich die Gesellschaft berechtigt, hiemit allgemeinen vorgetragene Begehren, dem Zustande durch entsprechende tarifarische Verfügungen abzuhelfen, dringend zu begründen. Eine Dedung für den Ausfall wäre nur durch Erhöhung des im Jahre 1895 festgestellten Tarifs möglich.

Als Grundlage für die Berechnung dient die Gebahrung der Gesellschaft vom Jahre 1917. Die direkten Eisenbahnausgaben betrugen in diesem Jahre 20.894,000 K., die durch den Krieg verursachten Ausgaben (Kriegszulage, Kosten der Hochfahrsinstitutionen, Unterhaltung der Kriegseingerichteten ꝛc.) 3.801,000 K., Unfallsrenten 97,000 K., Zuschlag zum Pensionsfonds 100,000 K., insgesamt also 24.892,000 K. Demgegenüber berechnen auf Grund der bisher zur Verfügung stehenden

Fremdenblatt
6./XII. 1918

Der eingeschränkte Straßenbahnbetrieb.

Vor der Katastrophe eines gänzlichen Stillstandes

Die städtischen Straßenbahnen schränken von heute an den Betrieb bedeutend ein. Um eine Stunde später als bisher werden die ersten elektrischen Wagen von den Remisen ausfahren und um anderthalb Stunden früher wird der Abendverkehr eingestellt. Zu diesen empfindlichen Kürzungen gesellen sich noch andere Zwangsmaßregeln: Auflassung von achtzig Haltestellen, Einstellung einiger Linien, Ausdehnung der Fahrtintervalle und eine Drosselung des Sonntags- und Feiertagsverkehrs auf ein Minimum. Alle diese infolge der furchtbaren Kohlennot unerläßlichen Abschnürungen des Großstadtverkehrs werden die schon bestehenden Erschwernisse und Hemmungen naturgemäß steigern, das Fahren mit der Straßenbahn geradezu unerträglich gestalten, vielen Menschen die Benützung des einzigen Beförderungsmittels unmöglich machen; denn die Ueberfüllung der Züge, besonders zu verkehrsstarken Tageszeiten, bleibt jetzt sozusagen die Regel. Aber wir müssen uns in das Unabänderliche fügen und uns damit bescheiden, daß die Straßenbahn überhaupt noch den Betrieb aufrechtzuerhalten vermag. Wie lange noch und auch dieser bescheidene Verkehr wird aufhören. Unsere Kohlenvorräte sind nahezu erschöpft, sie reichen selbst bei strengster Sparsamkeit nur noch einige Tage zur Erzeugung elektrischer Energie in dem Ausmaße der eben verfügten Einschränkungen. Soll nicht eine völlige Lahmlegung des Elektrizitätswerkes eintreten, mit der katastrophalen Wirkung gänzlichen Stillstandes der Approvisionierungswerkstätten, des Lichtmangels auf Bahnhöfen, in Postämtern und in sonstigen öffentlichen Anstalten, dann wird die Straßenbahndirektion sich zu der traurigen ultima ratio entschließen und den Straßenbahnbetrieb einstellen müssen.

Diese Gefahr steht unmittelbar bevor. Sowohl der Direktor des Elektrizitätswerkes als auch der Bürgermeister haben den völligen Zusammenbruch unseres Verkehrswesens als fast unabwendbar angekündigt. Tritt in der Kohlensituation keine wirkliche Besserung ein, dann beginnt mit 12. Dezember die Abschaltung der Großbetriebe und mit 16. Dezember wird die Stromlieferung an die Straßenbahn eingestellt. Mit dieser schrecklichen Tatsache müssen wir rechnen, jede Selbsttäuschung und Beschönigung wäre nutzlos.

Alle Erwartungen der bange verlebten Wochen auf eine Wendung zum Besseren erwiesen sich als eitel, tausendmal ärger ist es geworden. Wien leidet, seine Bevölkerung ist ohnmächtig der brutalen Gewalt, den Rachegefühlen böser Nachbarn ausgeliefert. Sie entziehen ihm Nahrung, Wärme, Licht, sie unterbinden den Verkehr des großen Gemeinwesens, sie geben es schonungslos der Verelendung preis. Und die siegesstolzen Großen in Frankreich, England und Amerika, die erklärten Verbündeten desselben Volkes, das Gerechtigkeit und Humanität auf den Lippen führt, sehen diesem Vernichtungsfeldzug mit verschränkten Armen zu. Werden sie sich nicht im letzten Augenblick besinnen, daß auch Rachegefühle ihre Grenze finden müssen, und ein Machtwort zu unseren Gunsten sprechen? Menschlichkeit, aber auch Klugheit gebieten es. Uns aber bleibt nichts als zuwartende Resignation.

Die Verkehrsfrage im Stadtrate.

Der Beratung im Stadtrate über die katastrophale Kohlennot und deren Folgen für die städtischen Betriebe, insbesondere das Elektrizitätswerk, waren — wie gemeldet wurde — der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Ingenieur Karel, Obermagistratsrat Müller und Inspektor Lerchenfelder der städtischen Straßenbahnen zugezogen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner schilderte in großen Zügen die gegenwärtigen außerordentlich traurigen Verhältnisse, die zu der verlautbarten Verfügung des Staatsrates bezüglich der Sparmaßnahmen geführt haben. Er sprach sein Befremden darüber aus, daß der Staatsrat nicht auch gleichzeitig Verfügungen bezüglich des Straßenbahnverkehres getroffen habe, und die Verantwortung hiefür der Gemeindevertretung überwälze. Der Bürgermeister gab sodann ziffernmäßig den von Tag zu Tag sinkenden Einlauf an Kohle bekannt, bemerkte, daß die rapide Abnahme der noch wenigen Vorräte die Bevölkerung von der Notwendigkeit einschneidender Beschränkungsmaßnahmen überzeugen müsse und daß in Erkenntnis dieser Situation die Erlassung sofortiger Verfügungen eine unbedingte Notwendigkeit sei.

Der 12. Dezember als kritischer Tag.

Der Bürgermeister schilderte dann eingehend die Bemühungen der Regierung und Gemeindevertretung, Kohlen zu erhalten, die Anstrengungen, welche gemacht werden, um eine erhöhte Produktion in Zillingdorf herbeizuführen und erklärte schließlich, wenn innerhalb weniger Tage nicht Kohle in ausreichendem Maße einlange, die Elektrizitätswerke gezwungen seien, am 12. d. mit den Abschaltungen der Großbetriebe zu beginnen, bis zum 16. d. die Kraftlieferung überhaupt, sowie die Stromlieferung an die Straßenbahn gänzlich einzustellen und die private Beleuchtung noch weiter einzuschränken.

Direktor Karel gab einen Ueberblick über die gegenwärtigen Vorräte an Kohle und bat den Stadtrat, sofort die erforderlichen Verfügungen zu treffen, da jeder Tag Verzögerung von folgenschwerer Bedeutung sei. Ein kleiner Kohlenvorrat müsse unbedingt erübrigt werden, um die Bahnhöfe, Post- und Telegraphenämter (mindestens eines in jedem Bezirk), die Telephonzentralen, öffentliche Aemter, Approvisionierungsbetriebe, Apotheken auch weiterhin beleuchten zu können. Ferner müsse, wenn auch in stark eingeschränktem Maße die Straßen- und Stiegenhausbeleuchtung aufrecht erhalten bleiben.

Obermagistratsrat Dr. Müller stellte fest, daß der Staatsrat der Landesregierung die Ermächtigung erteilt habe, alle erforderlichen Verfügungen zu treffen, daß jedoch die Landesregierung nur Sparmaßnahmen mit Ausnahme der Straßenbahnen verfügt habe. Es sei deshalb notwendig, daß die Gemeinde ihre Anträge stelle und neuerlich an den Staatsrat herantrete, oder daß sie in eigenem Wirkungskreis die Einschränkungen festsetze.

Die Gemeinde trifft kein Verschulden.

Vizebürgermeister Reumann betont, daß in dieser Frage absolut kein Verschulden die Gemeindevertretung treffe. Wir müssen, bevor ein völliger Zusammenbruch erfolgt, in eigenem Wirkungskreis jene Einschränkungen durchführen, die es ermöglichen, den Straßenbahnverkehr eine gewisse Zeit lang noch aufrecht zu erhalten. Die Obmännerkonferenz habe seit zwei Jahren immer wieder die ausreichende Belieferung der Stadt Wien mit Kohle behufs Ansammlung einer kleinen Reserve gefordert und wiederholt vor dem Eintritte einer Katastrophe gewarnt, die nun tatsächlich da sei. Die Bevölkerung werde die Zwangslage, in der sich die Gemeinde befindet, sicherlich einsehen und begreifen.

Die beschlossenen Einschränkungen.

Der Bürgermeister formulierte dann folgenden Antrag:

Nachdem die Landesregierung von der ihr vom Stadtrate erteilten Ermächtigung, auch für die Straßenbahn einschränkende Maßnahmen zu treffen, keinen Gebrauch macht und die Kohlennot aufs äußerste gestiegen ist, die Anlieferung von Kohle aber täglich derart sinkt, daß in kürzester Zeit alle Reserven aufgebraucht sein werden, sieht sich die Gemeindevertretung gezwungen, nachstehende Verfügungen zu treffen und hievon dem Staatsrat und der Landesregierung Mitteilung zu machen:

Der Betrieb der Wiener städtischen Straßenbahnen ist soweit einzuschränken, daß gegenüber dem derzeitigen Stromverbrauche eine Ersparnis von durchschnittlich mindestens 30 Prozent erzielt wird. Zu diesem Zwecke wird insbesondere verfügt:

1. Betriebsbeginn und Betriebsschluß sind derart anzusetzen, daß die ersten Züge um 6 Uhr 15 Min. morgens, die letzten Züge um 8 Uhr abends von der Ringstraße nach auswärts abgehen.

2. Es sind noch etwa 80 weitere Haltestellen aufzulassen; hiebei sind jedoch die Umsteighaltestellen und die von der Eisenbahnaufsichtsbehörde aus Sicherheitsgründen angeordneten Haltestellen beizubehalten.

3. An Werktagen sind die Linien C und O2 aufzulassen, dagegen ist die Linie Vc wieder einzuführen.

4. Die Zugsabstände, insbesondere in der verkehrsschwachen Zeit, sind in den Außenstrecken bis zum doppelten Ausmaße, in den übrigen Strecken nach Tunlichkeit auszudehnen.

5. An Sonn- und Normatagen sind nur die wichtigsten Radiallinien (insbesondere bis in die Nähe der Vollbahnhöfe, Friedhöfe und großen Krankenanstalten), ferner die Bahnhofrundlinie und die Ringstraßenlinie in Betrieb zu halten. Die Zugsabstände sind hiebei tunlichst auszudehnen. Betriebsschluß und Betriebsbeginn wie an den anderen Tagen einzurichten.

Diese Verfügungen treten bereits am 6. d. M. in Kraft mit Ausnahme jener bezüglich des Betriebsbeginnes, der an diesem Tage noch in der bisherigen Weise erfolgt.

Die Einschränkungen im Straßenbahnverkehre.

Im Stadtrat wurde heute die katastrophale Kohlennot und deren Folgen für die städtischen Betriebe, insbesondere das Elektrizitätswerk, besprochen. Der Beratung waren der Direktor der städtischen Elektrizitätswerke Ingenieur Karel, Obermagistratsrat Müller und Inspektor Lerchenfelder der städtischen Straßenbahnen zugezogen. Bürgermeister Dr. Weiskirchner schilderte in großen Zügen die gegenwärtigen, außerordentlich traurigen Verhältnisse, die zu der heute verlautbarten Verfügung des Staatsrates bezüglich der Sparmaßnahmen geführt haben. Er sprach sein Befremden darüber aus, daß der Staatsrat nicht auch gleichzeitig Verfügungen bezüglich des Straßenbahnverkehres getroffen habe und die Verantwortung hiefür der Gemeindevertretung überwälze. Der Bürgermeister gab sodann ziffernmäßig den von Tag zu Tag sinkenden Einlauf an Kohle bekannt, bemerkte, daß die rapide Abnahme der noch wenigen Vorräte die Bevölkerung von der Notwendigkeit einschneidender Beschränkungsmaßnahmen überzeugen müsse und daß in Erkenntnis dieser Situation die Erlassung sofortiger Verfügungen eine unbedingte Notwendigkeit sei.

Die Gefahr weiterer Einschränkungen im Stromverbrauche.

Der Bürgermeister schilderte dann eingehend die Bemühungen der Regierung und Gemeindevertretung, Kohlen zu erhalten, die Anstrengungen, welche gemacht werden, um eine erhöhte Produktion in Zillingsdorf herbeizuführen, und erklärte schließlich, daß, wenn innerhalb weniger Tage nicht Kohle in ausreichendem Maße einlange, die Elektrizitätswerke gezwungen seien, am 12. d. mit den Abschaltungen der Großbetriebe zu beginnen, bis zum 16. d. die Kraftlieferung überhaupt sowie die Stromlieferung an die Straßenbahn gänzlich einzustellen und die private Beleuchtung noch weiter einzuschränken.

Direktor Karel gab einen Ueberblick über die gegenwärtigen Vorräte an Kohle und bat den Stadtrat, sofort die erforderlichen Verfügungen zu treffen, da jeder Tag Verzögerung von folgenschwerer Bedeutung sei. Ein kleiner Kohlenvorrat müsse unbedingt erübrigt werden, um die Bahnhöfe, Post- und Telegraphenämter (mindestens eines in jedem Bezirk), die Telephonzentralen, öffentliche Aemter, Approvisionierungsbetriebe, Apotheken auch weiterhin beleuchten zu können. Ferner müsse, wenn auch in stark eingeschränktem Maße, die Straßen- und Stiegenhausbeleuchtung aufrechterhalten bleiben.

Obermagistratsrat Dr. Müller stellte fest, daß der Staatsrat der Landesregierung die Ermächtigung erteilt habe, alle erforderlichen Verfügungen zu treffen, daß jedoch die Landesregierung nur Sparmaßnahmen mit Ausnahme der Straßenbahnen verfügt habe. Es sei deshalb notwendig, daß die Gemeinde ihre Anträge stelle und neuerlich an den Staatsrat herantrete oder daß sie in eigenem Wirkungskreise die Einschränkungen festsetze.

Vizebürgermeister Neumann betont, daß in dieser Frage absolut kein Verschulden die Gemeindevertretung treffe. Wir müssen, bevor ein völliger Zusammenbruch erfolgt, in eigenem Wirkungskreis jene Einschränkungen durchführen, die es ermöglichen, den Straßenbahnverkehr eine gewisse Zeit lang noch aufrecht zu erhalten. Die Obmännerkonferenz habe seit zwei Jahren immer wieder die ausreichende Belieferung der Stadt Wien mit Kohle behufs Ansammlung einer kleinen Reserve gefordert und wiederholt vor dem Eintritte einer Katastrophe gewarnt, die nun tatsächlich da sei. Die Bevölkerung werde die Zwangslage, in der sich die Gemeinde befindet, sicherlich einsehen und begreifen.

Zum Gegenstand sprachen dann noch die Stadträte Spalowsky, Pick, Emmerling, Hötzel und Hellmann, worauf der Bürgermeister folgenden Antrag formulierte:

Nachdem die Landesregierung von der ihr vom Stadtrate erteilten Ermächtigung, auch für die Straßenbahn einschränkende Maßnahmen zu treffen, keinen Gebrauch macht und die Kohlennot nun aufs äußerste gestiegen ist, die Anlieferung von Kohle aber täglich derart sinkt, daß in kürzester Zeit alle Reserven aufgebraucht sein werden, sieht sich die Gemeindevertretung gezwungen, nachstehende Verfügungen zu treffen und hievon dem Staatsrat und der Landesregierung Mitteilung zu machen.

Der Betrieb der Wiener städtischen Straßenbahnen ist soweit einzuschränken, daß gegenüber dem derzeitigen Stromverbrauche eine Ersparnis von durchschnittlich mindestens 30 Prozent erzielt wird. Zu diesem Zwecke wird insbesondere verfügt:

Die Einzelheiten der morgen beginnenden Verkehrsbeschränkung.

Betriebsbeginn und Betriebsschluß sind derart anzusetzen, daß die ersten Züge um 6 Uhr 15 Minuten morgens, die letzten Züge um 8 Uhr abends von der Ringstraße nach auswärts abgehen.

Es sind noch etwa 80 weitere Haltestellen aufzulassen; hiebei sind jedoch die Umsteighaltestellen und die von der Eisenbahnaufsichtsbehörde aus Sicherheitsgründen angeordneten Haltestellen beizubehalten.

An Werktagen sind die Linien C und O² aufzulassen, dagegen ist die Linie Ve wieder einzuführen.

Die Zugsabstände, insbesondere in der verkehrsschwachen Zeit sind in den Außenstrecken bis zum doppelten Ausmaße, in den übrigen Strecken nach Tunlichkeit auszudehnen.

An Sonn- und Normatagen sind nur die wichtigsten Radiallinien (insbesondere bis in die Nähe der Vollbahnhöfe, Friedhöfe und großen Krankenanstalten), ferner die Bahnhofrundlinie und die Ringstraßenlinie in Betrieb zu halten. Die Zugsabstände sind hiebei tunlichst auszudehnen, Betriebsschluß und Betriebsbeginn wie an den anderen Tagen.

Diese Verfügungen treten bereits am Freitag den 6. d. in Kraft, mit Ausnahme jener bezüglich des Betriebsbeginnes, der an diesem Tage noch in der bisherigen Weise erfolgt.

Die Linie C führt vom Praterstern über die Kaiser Josef-, Tabor- und Augartenstraße, über die Augartenbrücke und Schottenring zur Alserstraße.

Die Linie O² führt über die Gürtellinie von der Südbahn zum Prater.

Die wieder in Betrieb gesetzte Linie Ve führt als V-Linie normal von der Hormayrgasse in Hernals über die Taborstraße, jetzt aber wegen Auflassung der C-Linie alternierend über die Augartenstraße.

Die Wirkungen der Betriebseinschränkung auf die Geschäftswelt.

Von kaufmännischer Seite.

Der Inhaber eines sehr großen kaufmännischen Betriebes äußerte sich auf die Frage, wie die Wirkung der Betriebseinschränkung der Straßenbahnen auf die Geschäftswelt sein werde: Diese Frage kann ich mit einem Worte beantworten: „Furchtbar!" Von einem Geschäft kann man in der letzten Zeit überhaupt nicht reden. Das Publikum kauft sehr wenig und die Kaufleute bewahren demzufolge beim Einkauf, so weit Ware vorhanden ist, große Zurückhaltung. Man hofft von Woche zu Woche auf eine Preisherabsetzung durch Zuschübe aus der Entente. Sie kommen aber nicht. Die Einnahmen sind ohnedies gegenwärtig sehr gering. Nun ist die Geschäftszeit empfindlich gekürzt worden. Der Nachmittag- und Abendverkauf — für den Kaufmann die wichtigste Zeit — ist eingestellt worden. Da der Ladenschluß mit dem der Bureaux und Kanzleien zusammenfällt, steht auch die Geschäftswelt vor einer Katastrophe.

Wenn es den Kaufleuten gestattet wäre, wenigstens ein bis zwei Stunden länger offen zu halten als den Kanzleien, so würde eine Besserung erzielt werden, weil doch die Beamten und Angestellten die Möglichkeit hätten, etwas zu kaufen, die ihnen jetzt genommen ist. Nun kommt noch die Einschränkung des Straßenbahnverkehrs dazu, von der namentlich die Bewohner der äußeren Bezirke betroffen werden, die regelmäßig in die Stadt fahren, um dort ihre geschäftlichen Besorgungen zu machen. Bei dem nunmehrigen Straßenbahnbetrieb wird auch diese Kundschaft ausfallen.

Man muß bedenken, daß die Lasten des Kaufmannes gerade jetzt außerordentlich gestiegen sind. Er ist verpflichtet, die Eingerückten wieder anzustellen und kann ihnen erst nach drei Monaten kündigen. Den Ersatzkräften muß er bis Mitte Februar Lohn und Gehalt bezahlen, das will bei den heutigen so beträchtlich gesteigerten Kriegslöhnen mit den Teuerungszulagen viel heißen. Die Steuern werden immer größer. Diesen ungeheuer gewachsenen Ausgaben stehen jetzt fast gar keine Einnahmen gegenüber. Ich kenne viele Geschäftsleute, die ihren von der Front zurückgekehrten Angestellten den Gehalt bezahlen und ihnen sagen: „Zu tun ist nichts, es ist schade, daß ihr da herumsteht, geht lieber nach Hause!"

Der Geschäftsmann ist auch Konsument, er und seine Familie müssen leben, sich bekleiden, die Wohnung beheizen, das kostet viel Geld und verdient wird nichts. Kurz, die Zeit ist schwer und sie wird für die Kaufmannswelt durch die Einschränkung des Straßenbahnbetriebes noch erschwert. Gewiß ist dagegen nichts zu machen und auch wir wissen, daß dadurch die vollständige Sperre hinausgeschoben werden wird. Jetzt heißt es für die Kaufmannswelt erst recht: Durchhalten!

Verschiedene Vorschläge wurden erörtert, um doch vielleicht eine kleine Besserung zu ermöglichen. Die Kaufmannswelt sieht die Lage ein und will für sich trotz der bedrängten Situation nicht mehr an Licht und Kohle erzielen, als anderen zukommt. Wenn man aber statt 7 oder 8 Uhr früh die Geschäfte erst um 9 Uhr öffnen würde, könnte man Licht und Beheizung ersparen und vielleicht den Betrieb statt um 4 Uhr zu schließen, um eine Stunde länger, bis 5 Uhr, ausdehnen. Diese Stunde würde gewiß Gewinn bringen, da vielen Angestellten und Beamten, deren Bureauschluß um 4 Uhr erfolgt, dann Gelegenheit zu Einkäufen gegeben würde. Die Durchführung dieses Vorschlages wäre für die Kaufmannswelt um so wichtiger, als sie ja durch die heutigen Vorschriften des Straßenbahnverkehres von neuem schwer getroffen wird.

Einstellung des Stadtbahnverkehrs.

Von Sonntag den 8. Dezember an.

Von der Staatsbahndirektion wird uns mitgeteilt, daß in der letzten Woche so viel Kohle erspart wurde, daß morgen Freitag und Samstag den 7. d. der Verkehr auf allen Linien der Wiener Stadtbahn nach dem jetzigen Fahrplan unverändert aufrecht erhalten werden kann. Da aber keine Kohlenzuschübe avisiert sind und die Staatsbahnen auch von keiner Seite her Kohle erhalten können, werden von Sonntag den 8. d. angefangen die Wiental-, Donaukanal- und Gürtellinie der Stadtbahn ganz eingestellt.

Auf der Vorortelinie wird ein restringierter Verkehr für Arbeiter bestehen bleiben.

Der Fernverkehr auf den Eisenbahnen.

Auf den Hauptbahnen bleibt es vorderhand bei den bisher festgesetzten Einschränkungen. Zwei Fernzüge in jeder Richtung auf der Westbahn und ein Fernzug in jeder Richtung auf der Franz Josefsbahn werden so lange als möglich aufrechterhalten bleiben.

Amtsblatt der Stadt Wien 14./XII. 1918

Verwaltungsbericht der städtischen Straßenbahnen pro 1916/17.

Ueber die Verwaltungsjahre 1916/17 erstattete die Direktion der Straßenbahnen einen Bericht, aus dem wir folgendes hervorheben:

Das Verwaltungsjahr vom 1. Juli 1916 bis 30. Juni 1917, über das wir berichten, hatte, was den Geldertrag anlangt, einen befriedigenden Erfolg; konnten wir doch trotz der flutartig steigenden Ausgaben für Dienstleistungen und Sachen über 10 Millionen Kronen zurücklegen und 7 Millionen, also zweimal soviel wie im Vorjahre, an die eigenen Gelder der Gemeinde abführen.

Der Erfolg ist auf die Fahrpreiserhöhung zurückzuführen, die der Gemeinderat im Mai 1916 beschlossen hatte, und auf unsere Monopolstellung im Wiener Ortsverkehre, da Stadtbahn und Stellwagen die Personenbeförderung ganz oder zum größten Teil eingestellt hatten und Lohnfuhrwerke für Menschen und Güter immer mehr aus dem Stadtbilde verschwunden waren. Wir hatten übrigens nicht nur den Personenverkehr der Großstadt nahezu allein zu bestreiten, sondern mußten uns auch viel mehr als vordem der Güterbeförderung widmen. Hiezu kam die seit langem mit der k. k. Postverwaltung vereinbarte Beförderung der Postpakete. Zur Bewältigung dieser großen, zum Teil ganz neuen Aufgaben standen uns aber nur sehr beschränkte Mittel zugebote. Der Großteil unserer bewährten Beamten und Bediensteten war uns durch den Kriegsdienst entzogen, die Beschaffung des Ersatzes kostete unsägliche Mühe und konnte doch vielfach keinen vollen Erfolg zeitigen. Die Ergänzung des Wagenparks mußte sich auf den Zuwachs von drei Anhängwagen beschränken, seine Instandhaltung war durch den Mangel an geschulten Arbeitern und die mühselige Beschaffung der Rohstoffe erschwert. Wird erwogen, daß wir um 14·3 v. H. mehr Fahrgäste beförderten, dazu aber nur 1·1 v. H. mehr Wagenkilometer leisten konnten als im Vorjahre, so leuchtet ein, daß eine so gesteigerte Inanspruchnahme der Wagen eine umso größere Sorgfalt bei ihrer Erhaltung erfordert hätte, zumal eine größere Zahl von Triebwagen bei der Güterbeförderung Verwendung fand. Während wir aber der Heeresverwaltung nicht nur unsere besten Arbeitskräfte, sondern auch reichlich Kupfer und Kupferlegierungen aus unseren Wagen und Anlagen zur Verfügung stellen mußten, war es uns nur durch wiederholtes eindringliches Ansuchen möglich, die für den Betrieb unentbehrlichen Rohstoffe, die ja zumeist vom Staate in Anspruch genommen sind, frei zu bekommen, und wir waren den Militärbehörden schon dafür dankbar, daß sie uns das nötigste Aushilfspersonal für die Hauptwerkstätte und die Bahnerhaltung überließen. Die Folge dieses Mißverhältnisses zwischen unserer Aufgabe und unseren Mitteln war natürlich ein beständiger Rückgang in der Betriebstauglichkeit des Wagenparks und der Bahnanlagen. So schuf uns die für den Augenblick einträgliche Monopolstellung neben harter Arbeit auch bange Sorge um die Zukunft unserer Unternehmung. Abhilfe ist nur zu erwarten, wenn uns die Staatsbehörden und besonders die Heeresverwaltung größeres Entgegenkommen als bisher beweisen. Hierauf glauben wir billig Anspruch erheben zu dürfen, nicht nur als einziges und jederzeit wichtigstes Massenverkehrsmittel der Reichshaupt- und Residenzstadt, sondern auch im Hinblicke auf unsere gewaltigen Leistungen in der Beförderung von Personen und Gütern für die Armee. Hiezu kommt noch, daß wir der Heeresverwaltung durch unentgeltliche Beförderung von verletzten und gesunden Soldaten während des Krieges Millionen Kronen an Fahrpreisen erspart haben.

Der Stand der Arbeitskräfte für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst erfuhr seit März 1917 durch Verwendung von Militärarbeitern eine geringfügige Verbesserung gegenüber dem Verwaltungsjahre 1915/16. Von unserem ständigen Personale waren am 30. Juni 1917 355 Mann, das sind rund 52 Prozent zur Heeresdienstleistung eingerückt. Die Gesamtzahl der beim Bau- und Bahnerhaltungsdienst verwendeten eigenen Arbeiter betrug am Ende des Berichtsjahres 955 Personen, darunter 328 Mann ständiges Personal, 104 Arbeiterinnen und 309 Militärarbeiter. Mit diesem Arbeitermaterial, das dem des Vorjahres wohl an Zahl etwas überlegen war, aber an Leistungsfähigkeit viel zu wünschen übrig ließ, mußten in erster Linie die dringendsten Erhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Die Tätigkeit der Neubauten und umfangreichere Gleisauswechslungen blieb auf das allernotwendigste eingeschränkt, weil sich außer der Not an Arbeitskräften und Fuhrwerken auch noch ein großer Mangel an Schienenmaterial geltend machte.

Von den letztbestellten Anhängwagen wurden die restlichen 15 Stück geliefert und in Betrieb gestellt. Dafür wurden 12 alte Anhängwagen kleinster Bauart, ehemalige Pferdebahnwagen, verkauft. Der Zuwachs an Wagen betrug somit drei Anhängwagen. Es standen zur Personenbeförderung 1493 Triebwagen und 1610 Anhängwagen mit zusammen 126.080 Plätzen, und zwar 66.603 Sitzplätzen und 59.477 Stehplätzen im Verkehre. Von den schon im Vorjahre bestellten Anhängschneepflügen wurden die restlichen zehn Pflüge geliefert und wegen des andauernden Pferdemangels weitere 20 Stück bestellt, von denen gleichfalls schon 10 Stück geliefert sind, so daß die Zahl der Anhängpflüge um 20 zugenommen hat. Die für die Betriebsführung der Straßenbahn erforderlichen Kraftwagen (Rüstwagen, Leiterwagen u. s. w.) wurden durch den Umbau einiger, durch Linienauflassung freigewordener Kraftstellwagen ergänzt. Die für Heereszwecke eingezogenen Wagen gingen endgültig in das Eigentum der Heeresverwaltung über.

Mit Kaufvertrag vom 18. Mai 1917 erwarb unsere Firma das Haus Or.-Nr. 11 Favoritenstraße, Ecke der Taubstummengasse (Hotel „Viktoria") zur Vergrößerung des Direktionsgebäudes. Die Uebergabe wurde für den Anfang des Jahres 1918 vereinbart.

Das Betriebsnetz für den Personenverkehr erfuhr nur geringe Erweiterung; seit 5. Mai 1917 fahren die Züge der Linie V auf einer bis dahin als Schleppbahn benützten Anschlußstrecke aus der Innstraße zum Handelskai und am 9. Mai desselben Jahres begann der Verkehr auf der neuerbauten Linie Floridsdorf—Leopoldau (Linienzeichen 117). Der Kraftstellwagenbetrieb Floridsdorf—Leopoldau—Kagran, der wegen Benzinmangels nicht hätte weitergeführt werden können, wurde daher am gleichen Tage eingestellt, ohne eine fühlbare Lücke zu hinterlassen. Im zweiten Halbjahre 1916 konnten wir dem erhöhten Verkehrsbedürfnis der Kriegszeit noch genügen, ja sogar bessere Fahrgelegenheit bieten als im Jahre 1915. Es hatte sich nämlich unser Personalstand soweit vermehrt, daß wir den Wagenpark besser ausnützen konnten. Wir führten im Winter den Sommerfahrplan weiter und verdichteten auf vielen Linien zeitweilig den Verkehr; unsere Fahrtleistung von rund 58,550.000 Wagenkilometern überstieg somit die des zweiten Halbjahres 1915 um 13 v. H., während die Zahl der in demselben Zeitraum beförderten Fahrgäste (rund 206 Millionen) gegenüber dem Vorjahre nur um 7·3 v. H. anwuchs. Dagegen setzte das Jahr 1917 sogleich mit einer empfindlichen Schwierigkeit ein, da unser Wagenpark wesentliche Mängel aufwies, während gleichzeitig eine arge Kohlenknappheit bei den Elektrizitätswerken uns zu äußerster Sparsamkeit mit dem Betriebsstrom zwang. Am 30. Jänner ließen wir von den 988 Haltestellen des Netzes 289 auf, wodurch wir in den Monaten März bis Juni eine Stromersparnis von etwa 8 v. H. für jedes Wagenkilometer erzielten. Vom 7. Februar an wurden einige Zugsverbindungen

Vossische Zeitung

23. II. 1919

83
23

Sabotage der Gemeinwirtschaft.

Der Streik der Berliner Elektrizitätsarbeiter, der weit über Berlin hinaus Aufsehen erregte, ist gestern abend durch einen Vergleich beendet worden. Noch in den Abendstunden ist der Betrieb in den Elektrizitätswerken wieder aufgenommen worden. Wir berichten über die Beilegung, die auch das Ende der so schwer empfundenen Straßenbahnstockung brachte, in der 1. Beilage.

Der endlich beendete Streik der Berliner städtischen Elektrizitätswerke hat, während er Berlin in Dunkelheit hüllte, gleichzeitig ein erschreckend helles Schlaglicht auf den gegenwärtigen Zustand des deutschen Wirtschaftslebens geworfen. Was hier geschehen ist, muß mit der größten Klarheit von allen Kreisen der deutschen Bevölkerung erfaßt werden. Denn diese Vorgänge müssen dem gesamten Volke und seiner Regierung als eine Warnung in letzter Stunde dienen.

Nachdem schon im Kriege und noch in weit verschärfterem Maße seit dem Ausbruch der Revolution der Regierung die Zügel der Bewegung der Löhne und Preise in der deutschen Volkswirtschaft vollkommen entglitten sind, war es an sich leider kein ungewöhnlicher Fall gewesen, daß wieder einmal eine Kategorie von Arbeitern auf die Erhöhung ihrer Löhne und die Verbesserung von Arbeitsverhältnissen gedrungen hat. Bei der wilden Bewegung, die die Schraube ohne Ende: Preiserhöhung — Lohnerhöhung — Preiserhöhung — Lohnerhöhung u. s. f. macht, kann man ja auch der einzelnen Arbeiterkategorie gar keinen Vorwurf daraus machen, daß sie ihre Einkünfte dem Preisniveau, das wieder durch die vorangegangenen Lohnerhöhungen anderer breiter Arbeiterschichten heraufgeschraubt worden ist, anpassen will. Man kann nicht erwarten, daß bei irgendeiner einzelnen Arbeiterschicht gesondert die Vernunft ihren Einzug halten wird, und daß diese einzelne Arbeitergruppe auf Forderungen verzichtet, weil sie sich darüber klar wird, daß dieser Taumel auf die Dauer den Arbeitern nicht nützt, wohl aber die Produktivität und Konkurrenzfähigkeit der deutschen Industrie untergräbt und damit dem Massenelend in Deutschland die Wege bahnt. Diese Einsicht muß unter Führung der Regierung in der Gesamtarbeiterschaft Platz gewinnen, wenn die heilende Wirkung eintreten soll. Es handelt sich also nicht darum, gerade den Arbeitern der Berliner Elektrizitätswerke aus der Erhebung ihrer Lohnforderung einen Vorwurf zu machen. Es soll auch gar nicht untersucht werden, inwieweit die Forderungen berechtigt waren und inwieweit ihre Erfüllung wieder auf die gesamte Berliner Bevölkerung und insbesondere auch auf die Arbeiterschaft belastend wirken wird. Das entscheidende und tieftraurige an diesen letzten Vorgängen ist vielmehr die Art, in der die Arbeiter ihre Forderungen glaubten durchdrücken zu müssen.

Gerade die Arbeiter der städtischen Elektrizitätswerke standen den nicht beliebigen Privatunternehmern gegenüber, an deren gutem Willen sie zweifeln konnten, sondern sie standen einer gemeinwirtschaftlichen Unternehmungsleitung gegenüber, bei der alle Garantien der sachgemäßen Verhandlung über die aufgestellten Forderungen gegeben waren. Diese Garantien bestanden bei der Stadt schon immer, im ganz besonderen Maße aber jetzt unter der Herrschaft einer sozialdemokratischen Regierung, die ihrerseits sofort die Mitwirkung bei den vermittelnden Unterhandlungen zugesagt hatte. Trotzdem somit an irgend eine brüske Zurückweisung der Arbeiterforderungen gar nicht zu denken war, haben die Arbeiter die Verhandlungen nicht abgewartet, sondern zum Streik als Erpressungsmittel gegriffen. Sie haben gestreikt, obwohl ihnen das Bewußtsein nicht gefehlt haben kann, daß gerade ihr Streik einen schweren Schlag nicht für irgendeinen ihnen gegenüberstehenden Unternehmer bedeutete, sondern einen schweren Schlag für das Gemeinwesen, dem sie selbst als vollberechtigte Bürger angehören. Es wäre zu begreifen, wenn Spartakisten, deren Ziel es ist, die Wirtschaft und die Stellung der sozialdemokratischen Regierung systematisch zu unterhöhlen, so handelten. Die Berliner Elektrizitätsarbeiter verwahren sich aber entschieden gegen den Vorwurf spartakistischer Tendenzen. Und gerade deshalb ist die Verwunderung

Amtsblatt der Stadt Wien
12. II. 1919
93

Standort zurückzuverlegen. Nachdem BR. Tichy den Antrag unterstützt hat, wird ihm einhellig zugestimmt.

St.R. Hötzel, BVSt. Heigl und BR. Berger besprechen die Teilnahme der Stadträte an den Sitzungen der Bezirksvertretung, worauf der Vorsitzende die Sitzung schließt.

Allgemeine Nachrichten.

Einführung des Achtstundentages bei den städtischen Straßenbahnen.

Beschluß des Stadtrates vom 30. Jänner 1919.

Vom 3. Februar 1919 an wird für alle Angestellten der städtischen Straßenbahnen, die durch die Tageslohnquote vergütete Dienst- oder Arbeitszeit mit acht Stunden festgesetzt, soweit nicht schon jetzt eine kürzere Arbeitszeit besteht, die unverändert bleibt. Diese Festsetzung gilt auf die gleiche Dauer wie sie für die Wirksamkeit des Gesetzes vom 19. Dezember 1918 über die Einführung des Achtstundesarbeitstages in fabriksmäßig betriebenen Gewerbe-Unternehmungen vorgesehen ist und unter den nachstehenden Bestimmungen:

Arbeitszeiten im Fahrdienste.

Im elektrischen Betrieb: 1. Die durch die Tageslohnquote vergütete Dienstdauer der Fahrer und Schaffner beträgt ausschließlich einer Mittagspause acht Stunden. Dieselbe Normaldienstdauer gilt auch für alle anderen Bediensteten, wenn und insolange sie zum Fahrdienste herangezogen werden.

2. Fahrer, Schaffner und die zum gleichen Dienste verwendeten anderen Bediensteten können im Bedarfsfalle bis zu elf Stunden täglich ohne Einrechnung der Mittagspause beschäftigt werden, doch werden jene Dienstleistungen, welche die im Punkt 1 festgesetzte Dienstdauer überschreiten, als Ueberstunden besonders vergütet.

3. Der reine Wagendienst berechnet sich aus der Fahrzeit der einzelnen Fahrten, vermehrt um die Umkehrzeiten, soweit diese zehn Minuten nicht übersteigen. Der reine Wagendienst darf nicht mehr als 6 Stunden 10 Minuten, vermehrt um 40 Minuten für jede volle Ueberstunde betragen.

4. Jenen Fahrbediensteten, die den Dienst von 10 Uhr vormittags beginnen und ihn nach 2 Uhr nachmittags schließen, ist eine Mittagspause zu gewähren, deren Beginn in die Zeit zwischen 10 und 2 Uhr zu fallen hat; sie darf nicht weniger als eine Stunde betragen. Jenen Fahrbediensteten, die nach 6 Uhr abends noch im Dienste verwendet werden, ist in der Zeit zwischen 5 und 9 Uhr eine Nachtmahlpause von 25 Minuten einzuräumen, die in die Dienstdauer eingerechnet wird, wovon aber 5 Minuten auf die Wagenübernahme entfallen.

5. An Tagen mit regelmäßigem Verkehr sind die Pausen innerhalb der normalen Dienstzeit derart einzustellen, daß sie 1 Stunde 20 Minuten ausmachen. Der $1^1/_2$ Stunden übersteigende Teil der Mittagspause, ferner die Nachtmahlpause und von der Umkehrzeit der über zehn Minuten betragende Zeitraum ist, soferne es sich nicht um Unterbrecherdienste handelt, in die vorerwähnten Pausen einzurechnen. Die Pausen erhöhen sich um 20 Minuten für jede volle Ueberstunde. Die je 15 Minuten betragenden Zeiträume für Antritt und Schluß des Fahrdienstes werden nicht in die Pausen eingerechnet.

6. Die Pausen sind auch bei Betriebsstörungen und am Tage ohne feste Diensteinteilung in dem vorerwähnten Ausmaße tunlichst einzuräumen.

7. In den Pausen muß immer einer der Fahrbediensteten beim Wagen anwesend sein, wofür die Bediensteten untereinander die Einteilung zu treffen haben. Bei einer Temperatur unter Null Grad wird es den Bediensteten nach Tunlichkeit ermöglicht werden, den Wagen während der ganzen Pause zu verlassen.

8. Unterbrechungen des Dienstes von mehr als zwei Stunden ohne Vergütung können an einem Tage in jeder Woche einmal gefordert worden. Außerdem kann der Bedienstete noch in jeder zweiten Woche zu einer zweiten Unterbrechung von mehr als zwei Stunden verhalten werden. Eine solche zweite angeordnete Unterbrechung wird mit einem Pauschalbetrage von 80 h bezahlt.

9. Den Schaffnern, die mit Wochenausrüstungen beteilt sind, gebührt am Tage des Wochenabschlusses als Pauschalvergütung für die gesamte Abrechnung anstatt der sonst bewilligten 15 Minuten Dienstschlußzeit, eine volle Stunde, um welche die im Punkt 1 festgesetzte Höchstdienstdauer von elf Stunden überschritten werden darf.

Im Dampfbetrieb: 1. Die durch die Tageslohnquote vergütete Dienstdauer der Lokomotivführer und Heizer im Dienstbetriebe beträgt ausschließlich einer Mittagspause acht Stunden.

2. Die Lokomotivführer und Heizer und die zum gleichen Dienste verwendeten anderen Bediensteten können im Bedarfsfalle bis zu zwölf Stunden täglich ohne Einrechnung der Mittagspause beschäftigt werden, doch werden jene Dienstleistungen, welche die unter Punkt 1 festgesetzte Dienstdauer überschreiten, als Ueberstunden besonders vergütet.

3. Die den übrigen Dienstkategorien des elektrischen Betriebes bewilligten Zuwendungen in Bezug auf Dienstdauer, Pausen, Entlohnung, gelten auch für die gleichen Kategorien des Dampfbetriebes.

Arbeitszeiten im Bahnhofswerkstättendienste und im Kabelbureau.

In den Bahnhofswerkstätten: Für die Facharbeiter, Hilfsarbeiter und Hilfsarbeiterinnen wird die tägliche reine Arbeitsdauer für die Tagschichten mit acht Stunden (ausschließlich einer nicht entlohnten zweistündigen Mittagspause) festgesetzt. Für die Nachtschichten beträgt die Arbeitsdauer acht Stunden einschließlich einer bezahlten Ruhepause von ½ Stunde, die nach Bedarf so verlegt werden kann, daß die längste zusammenhängende Arbeitsdauer fünf Stunden nicht überschreitet. Die Tagschichte kann zur Besetzung des Rüstwagen- und Bereitschaftsdienstes zur Leistung von zwei Ueberstunden herangezogen werden. Die Entlohnung für die volle Arbeitsschicht bleibt wie bisher. Die Hilfsarbeiterinnen erhalten statt der bisherigen Stundenentlohnung einen Taglohn, der gleich ist dem bisherigen neunfachen Stundenlohn.

Bei den Leitungsanlagen wird die tägliche Dienstzeit in den Monaten Februar bis einschließlich Oktober bei einer durchschnittlichen Arbeitsdauer von acht Stunden festgesetzt wie folgt: Montag und Freitag von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1 Uhr 30 Minuten nachmittags bis 5 Uhr abends, an Samstagen von 7 Uhr früh bis 12 Uhr 30 Minuten mittags. In den Monaten

22./III. 1919

115

15. Berichterstatter VB. Rain: Zahl 2855, Post 8 Lohnregulierung bei der städtischen Stellwagen-Unternehmung.

In dem vorliegenden Referate wird einem langersehnten Wunsche der Bediensteten der städtischen Stellwagen-Unternehmung in Bezug auf ihre Lohnbezüge und Urlaube Rechnung getragen. Im Punkte 1a der Anträge wird insbesondere bestimmt (liest): „Wird ein Bediensteter nach Ablauf einer zehnjährigen zur Pensionsbemessung anrechenbaren Dienstzeit ohne eingetretene Dienstunfähigkeit und ohne eigenes Verschulden (§§ 21 und 22 der Dienstordnung, beziehungsweise § 14 der Arbeitsordnung für die Werkstätte) aus dem Dienste entlassen oder gekündigt, so steht ihm jene Pension zu, welche er im Zeitpunkte der Auflösung des Dienstverhältnisses bei eingetretener Dienstunfähigkeit hätte beanspruchen können." Weiters möchte ich die Herren darauf aufmerksam machen, daß in Punkt 1c der gestellten Anträge insofern ein Irrtum eingeschlichen hat, als es hier heißt (liest): „Die jährlichen Erholungsurlaube der Bediensteten werden unter Aufrechterhaltung der Bestimmungen des § 11 der Dienstordnung in folgender Weise festgesetzt: bei einer Dienstzeit von mehr als fünf anrechenbaren Dienstjahren fünf Tage", während richtigerweise dieser Urlaub von fünf Tagen bereits nach mehr als zwei anrechenbaren Dienstjahren eintreten soll, also nicht erst nach fünf Jahren. Diese Bestimmung gilt ja auch für die städtischen Straßenbahnen.

Die Herren haben die Anträge, die im Einvernehmen mit den Herren Kollegen Weigl und Spalowsky und Vertretern der Arbeiterschaft beschlossen worden sind, in Händen und ich bitte um die Annahme.

VB. Hoß: Ich eröffne die Debatte. Zum Worte gelangt Herr GR Haider, und zwar pro.

GR. Haider: So weit es sich um das Quartiergeld, die Lohnfrage und Zulagen u. s. w. handelt, ist gegen diese Vorlage eigentlich nichts einzuwenden, obwohl man auch diesbezüglich ruhig behaupten kann, daß die Vorlage einer kritischen Untersuchung nicht standzuhalten vermag Was aber die Urlaubserteilung betrifft, so muß darüber doch gesprochen werden. Die Urlaube, die hier vorgeschrieben werden, sind sehr wenig von sozialpolitischem Verständnisse angehaucht, denn nach zweijähriger Dienstzeit werden fünf Tage Urlaub gewährt, für eine Dienstzeit von fünf bis 15 Jahren nur ein Urlaub von sechs Tagen, für 15 bis 25 Jahren sieben Tagen und über 25 Jahren neun Tagen. Wenn einer schon nach zweijähriger Dienstzeit fünf Tage Urlaub bekommt und dann bei 15jähriger Dienstzeit nur um einen Tag mehr, so kann man diese Regelung wohl nicht als glücklich bezeichnen. Ich bin mir wohl dessen bewußt, daß es sich hier nicht um eine endgiltige Regelung handelt, sondern nur um eine provisorische und daß sich der Gemeinderat schon in der nächsten Zeit mit der Lohn- und Gehaltsregulierung der städtischen Bediensteten beschäftigen wird. Bei dieser Gelegenheit werden wir dafür sorgen müssen, daß die Urlaube für die städtischen Bediensteten mit mehr sozialpolitischem Verständnisse geregelt werden.

Weiters mache ich darauf aufmerksam, daß die Vorlage bestimmt, daß die Bestimmungen des Punktes 1b am 1. März 1919, die übrigen aber mit der auf dem Gemeinderats-Beschluß folgenden Lohnwoche in Kraft treten. Nun hätte dieser Beschluß schon in der letzten Gemeinderats-Sitzung gefaßt werden sollen, aber infolge der umfangreichen Tagesordnung mußte der Gegenstand abgesetzt werden und kann erst heute zur Verhandlung kommen. Infolge dieses Umstandes werden die Bediensteten der Stellwagen-Unternehmung verkürzt, indem sie um 14 Tage zu spät in den Genuß dieses Benifiziums kommen. Ich beantrage daher, daß Absatz b) lauten soll: „Diese Bestimmungen treten ab 1. März 1919 in Kraft."

VB. Hoß: Zum Worte gelangt Herr GR. Waldsam.

GR. Waldsam: Ich danke dem Herrn Vize-Bürgermeister, daß er bezüglich der Urlaube entgegengekommen ist. Ich möchte aber darauf hinweisen, daß die Bediensteten um eine Woche verkürzt werden, indem diese Vorlage, die schon in der letzten Gemeinderats-Sitzung hätte zur Verhandlung kommen sollen, erst heute zur Verhandlung kommt. (GR. Haider: Das habe ja ich schon beantragt!)

VB. Hoß: Es ist niemand mehr zum Worte gemeldet. Die Debatte ist geschlossen, der Herr Berichterstatter zum Schlußwort.

Berichterstatter VB. Rain: Die Urlaubsbestimmungen sind im Einvernehmen mit den Herren Kollegen Weigl und Spalowsky und Vertretern und Vertrauensmännern der Arbeiterschaft vereinbart worden und diese waren damit vollständig zufrieden. Wenn heute wieder von einer Verlängerung der Urlaube gesprochen wird, dann möchte ich doch bitten, sich die finanziellen Folgen eines solchen Antrags vor Augen zu führen. Diese Urlaubszeiten sind ja auch bei den Straßenbahnen eingeführt und jede Erweiterung der Urlaube bei der Stellwagen-Unternehmung würde ja eine Rückwirkung auf die Urlaube für die anderen Unternehmungen haben, daher möchte ich doch bitten, die vom Stadtrate gestellten Anträge anzunehmen, da sie, wie gesagt, im Einverständnisse mit der beteiligten Arbeiterschaft festgelegt worden sind. Die finanzielle Bedeckung ist bei der Stellwagen-Unternehmung ohnehin so schwierig. Ich gehöre gewiß zu den Referenten, die die Schwierigkeiten der Arbeiterverhältnisse kennen und gestehe es auch ganz offen, daß die Arbeiter Entgegenkommen verdienen. Ich möchte aber doch bitten, nicht immer mit weiteren Forderungen zu kommen, weil man doch für die finanzielle Deckung sorgen muß. Dafür ist aber derzeit nicht gesorgt. Ich bitte daher, die Stadtrats-Anträge anzunehmen.

VB. Hoß: Zu den Punkten 1 bis 4 ist ein Gegen-Antrag nicht gestellt. Ich bitte die Herren, die diesen zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Zu Punkt b) ist der Antrag gestellt worden: „Diese Bestimmungen treten ab 1. März 1919 in Kraft."

Ich bitte die Herren, die dafür stimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Es ist die Minorität und abgelehnt.

Ich bitte nun die Herren, die Punkt b) in der Fassung des Referenten-Antrages annehmen wollen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Beschluß:

1. Für alle Bediensteten:

a) Wird ein Bediensteter nach Ablauf einer zehnjährigen zur Pensionsbemessung anrechenbaren Dienstzeit ohne eingetretene Dienstunfähigkeit und ohne eigenes Verschulden (§§ 21 und 22 der Dienstordnung, beziehungsweise § 14 der Arbeitsordnung für die Werkstätte) aus dem Dienste entlassen oder gekündigt, so steht ihm jene Pension zu, welche er im Zeitpunkte der Auflösung des Dienstverhältnisses bei eingetretener Dienstunfähigkeit hätte beanspruchen können.

b) Die Bediensteten erhalten nach zwei Dienstjahren ein, wie bisher im vorhinein fälliges Quartiergeld von 15 K, nach zehn Jahren von 25 K, nach 15 Jahren von 30 K monatlich.

c) Die jährlichen Erholungsurlaube der Bediensteten werden unter Aufrechterhaltung der Bestimmungen des § 11 der

Der Autotaxiskandal.

Die fünffache Taxe — der Ruin des Gewerbes.

In einer kürzlich abgehaltenen Versammlung der Fiakergenossenschaft, der zahlreiche Chauffeure, die zugleich Automobileigentümer sind, aber auch viele für Autofragen im Grunde nicht kompetente Besitzer lediglich animalischer Betriebe beiwohnten, wurde bekanntlich nebst den Lohnerhöhungen auch die beantragte Einführung der fünffachen Autotaxe, an Stelle der bisherigen dreifachen, trotz mehrfacher Einsprache, beschlossen. Als Grund für diese enorme Tariferhöhung wurden die riesigen Kosten des Benzins und der Bereifung ins Treffen geführt. Wir geben wohl die Stimmung nicht allein des Publikums, sondern auch eines namhaften Teiles der Unternehmer wieder, wenn wir gegen die beabsichtigte Einführung der fünffachen Autotaxe, die ungefähr in vierzehn Tagen auf Grund einer Verordnung der Landesregierung in Kraft treten soll, folgende Bedenken erheben:

Infolge des hohen Tarifes sowie der Willkür und maßlosen Gewinnsucht eines Teiles der Chauffeure kann schon derzeit, vor Geltung der neuen Verordnung, nur der Reiche öfter ein Auto benützen. Für eine Fahrt zu den Trabrennen in der Krieau verlangen und erhalten manche Chauffeure 200 Kronen, indem sie auch die Rückfahrt mitrechnen, obwohl der Passagier nur hinfährt, und streichen den so über die Taxe hinaus erzielten Ueberschuß seelenruhig in ihre Tasche. Es wird uns ferner ein Fall zur Kenntnis gebracht, in dem für eine Fahrt nach Wiener-Neustadt nicht weniger als 1000 Kronen verlangt wurden, obschon die dreifache Taxe nur 385 Kronen betrüge. Ein wahres Verhängnis für das Gewerbe selbst liegt darin, daß es Passagiere gibt, die blindlings nachgerade jeden geforderten Fahrpreis bezahlen. In Kreisen jener Automobilfuhrwerker, die ihre Wagen nicht selber lenken, sondern Chauffeure beschäftigen, wird die bevorstehende Einführung der fünffachen Autotaxe schlechterdings als der Ruin des Gewerbes bezeichnet, da man wohl nicht ganz grundlos annimmt, daß künftighin, von ein paar Kriegskrösussen und anderen steinreichen Leuten abgesehen, sich überhaupt niemand mehr ein Auto nehmen wird. Vielfach drückt man aber auch die Vermutung aus, das Inkrafttreten der fünffachen Taxe werde den gewiß unerwünschten Effekt zeitigen, daß sich die Schleichhandelspreise für Benzin und Pneumatik neuerdings beträchtlich erhöhen, wodurch der angestrebte Gewinn, durch den die Mehrausgaben für die Löhne gedeckt werden sollen, zunichte würde; werden doch schon heute für einen Gummireifen Phantasiepreise bis zu 2000 Kronen gefordert und auch bezahlt.

Wie wir hören, dürfte in der demnächst stattfindenden Generalversammlung der Einspänner seitens jener Unternehmer, die auch Automobilbesitzer sind und Chauffeure beschäftigen, gegen die beabsichtigte Tariferhöhung Stellung genommen werden, eine Opposition, die sicherlich auch den Gefühlen des Publikums Rechnung trägt.

Schließlich sei noch bemerkt, daß die in der Oeffentlichkeit wiederholt ventilierte Gründung eines städtischen Lohnfuhrwerksunternehmens, ein Projekt, von dem man sich eine Besserung dieser Mißstände erhofft, kaum durchführbar ist, da die meisten Unternehmer lebenslängliche, an ihre Person gebundene Konzessionen besitzen.

Keine Einstellung des Autoverkehrs.

Die deutschösterreichische Erdölstelle teilt dazu mit:

Als Datum des Inkrafttretens der Vollzugsanweisung ist der 12. Mai genannt. Die Durchführungsbestimmungen bezüglich der Kontrolle werden jedoch erst von der Polizeidirektion beraten. Daher werden die Kontrollmaßregeln keinesfalls vor dem 16. d. in Wirksamkeit treten.

Vollkommen grundlos ist die in der Oeffentlichkeit verbreitete Ansicht, daß eine vollständige Einstellung des Automobilverkehrs erfolgen würde. Es wird nochmals darauf hingewiesen, daß die Vollzugsanweisung nicht die Einstellung des Automobilverkehrs zum Zwecke hat, sondern lediglich den Schleichhandel mit Betriebsstoff wirksam bekämpfen soll. Nach wie vor wird von der Erdölstelle der Autoverkehr, soweit er gewerblichen Zwecken dient, berücksichtigt werden; hierzu ist auch das automobilisierte Lohnfuhrwerk zu zählen, für das der Bezug von Betriebsstoff Lebensbedingung ist.

Es sei bemerkt, daß zur Ausstellung von Betriebsstoffkarten für Autotaxi das Verkehrsamt der Polizeidirektion Wien kompetent ist.

Daß gegenwärtig eine schwere Krise in der Versorgung Deutschösterreichs mit Mineralölprodukten besteht, ist der Oeffentlichkeit bereits hinlänglich bekannt, doch besteht begründete Aussicht, daß bald eine Besserung der Situation eintreten wird. So lange jedoch die aus Westukraina und aus Polen erhofften Importe nicht nach Deutschösterreich gelangen, müssen die vorhandenen geringen Mengen an Motorenbetriebsstoff in erster Linie, um eine Katastrophe zu verhüten, zur Belieferung der Bergwerke, Mühlen, Feuerwehren, Sanität und für Approvisionierungszwecke verwendet werden.

Es werden somit die Bestimmungen dieser Vollzugsanweisung voraussichtlich nur eine provisorische Maßnahme bilden, da bei dem geringsten Anwachsen der Vorräte an Mineralölprodukten in Deutschösterreich die Grenzen der Belieferung von der Erdölstelle sofort auf weitere Kreise der Verbraucherkategorien ausgedehnt werden.

Legitimationen für Chauffeure.

Das gestrige Staatsgesetzblatt enthält eine Vollzugsanweisung des Staatsamtes für Handel und Gewerbe, Industrie und Bauten über die Einführung einer Betriebsstoffkarte für Explosionsmotore. Es ist abzuwarten, ob der damit einsetzende Kampf gegen den Benzinschleichhandel nicht das Schicksal so vieler anderer Preistreiberei-Erlässe teilen und nicht nur eine papierene Verwahrung mehr sein wird. Diese Vollzugsanweisung wird offiziös unter anderem folgendermaßen erläutert:

Trotzdem eine Zuweisung von Betriebsstoff für Privatzwecke schon seit Monaten nicht erfolgt, stehen nach wie vor zahlreiche Privat- und Luxusautomobile in Betrieb, deren Besitzer sich den Betriebsstoff zu hohen Preisen im Schleichhandel beschaffen.

Um diesen Schleichhandel soweit als möglich zu unterbinden, wird eine Vollzugsanweisung erlassen, die es unmöglich machen soll, daß Kraftwagen und sonstige Explosionsmotore in Betrieb stehen, für die der Betriebsstoff nicht ordnungsgemäß zugewiesen wurde.

Dieser Zweck soll dadurch erreicht werden, daß gleichzeitig mit der Zuweisung von Betriebsstoff auch eine Betriebsstoffkarte ausgegeben wird, die bei ortsfesten Motoren im Standort des Motors aufzubewahren, bei Kraftfahrzeugen und sonstigen beweglichen Motoren vom Besitzer des Motors dem mit der Führung des Fahrzeuges betrauten Organ auszuhändigen und von diesem stets bei sich zu führen ist. Für die Ueberwachung der Einhaltung dieser Vorschrift wurde ein großer Kreis von behördlichen Organen bestimmt, denen auf Verlangen die Betriebsstofflegitimation jederzeit vorzuweisen ist.

Uebertretungen dieser Vollzugsanweisung werden, sofern sie nicht einer strengeren Strafe unterliegen, von der politischen oder polizeilichen Behörde mit Geldstrafen bis zu 20.000 Kronen oder mit Arrest bis zu sechs Monaten bestraft. Diese Strafen können auch nebeneinander verhängt werden. Im Wiederholungsfall oder bei sonst erschwerenden Umständen kann die weitere Zuweisung von Betriebsstoff und der weitere Betrieb des Motors bis zur Dauer von drei Monaten eingestellt werden. Ueberdies kann der Verfall des Betriebsstoffes und, wenn die Uebertretung in Ausübung eines Gewerbes erfolgt ist, der Verlust der Gewerbeberechtigung ausgesprochen werden.

Wie verlautet, legten die Autotaxibesitzer gegen diese Verfügungen, die vielfach einer völligen Einstellung des Kraftwagenverkehrs gleichgehalten werden, bei der Behörde Protest ein.

Der Autoverkehr der Staatspräsidenten.

Der allgemeine Benzinmangel bringt es mit sich, daß künftighin auch die Präsidenten Seitz, Hauser und Dr. Dinghofer ihren Autoverkehr einzuschränken gezwungen sein werden. Bisher verbrauchten monatlich Präsident Seitz 720 Kilogramm und die beiden anderen Vizepräsidenten je 320 Kilogramm Benzin.

Neue Freie Presse
17.V.1919

Die Tariferhöhung der städtischen Straßenbahnen.

Von Dr. Oskar Hein.

Wien, 16. Mai.

Die in der heutigen Stadtratssitzung angenommene Erhöhung der Tarife der städtischen Straßenbahnen, die dem neugewählten Gemeinderate in seiner ersten Geschäftssitzung zur Beschlußfassung unterbreitet werden wird, ist im wesentlichen eine notwendige Folge des zwischen der Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen und dem Verbande der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschösterreichs abgeschlossenen Kollektivvertrages über das Lohn- und Arbeitsverhältnis der bei den Straßenbahnen beschäftigten Bediensteten, Arbeiter und Unterbeamten. Gegen diesen Kollektivvertrag wurden in den Beratungen mehrfache Bedenken erhoben. Dieselben richteten sich insbesondere gegen die Gleichstellung der Bezüge der Schaffner und Fahrer sowie überhaupt gegen die Besserstellung der manuellen Arbeiter gegenüber den höher qualifizierten Unterbeamten. Es unterliegt wohl auch nicht dem mindesten Zweifel, daß dieser Kollektivvertrag, welcher den manuellen Arbeitern und dem Großteil der Bediensteten der städtischen Straßenbahnen verhältnismäßig große Begünstigungen einräumt, sowohl auf die übrigen städtischen Unternehmungen, insbesondere die Elektrizitätswerke und Gaswerke, als auch auf den eigentlichen Beamtenkörper der Gemeinde Rückwirkung ausüben wird. Denn wenn man die Bezüge der manuellen Arbeiter mit denjenigen der höher qualifizierten Beamten vergleicht, so ergibt sich ein krasses Mißverhältnis. Allerdings darf man nicht übersehen, daß der in Rede stehende Kollektivvertrag, ebenso wie alle anderen ähnlichen in der gegenwärtigen Zeitperiode abgeschlossenen Uebereinkommen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, das Ergebnis einer Zwangslage ist, in der es sich vor allem darum handelt, Streiks und Arbeitseinstellungen zu vermeiden, die namentlich dort, wo es sich um ein Volksverkehrsmittel handelt, die schwerwiegenden Konsequenzen nach sich ziehen könnten. Den aus dieser Zwangslage sich ergebenden Nachteilen steht auf der anderen Seite als Aktivpost die Bestimmung gegenüber, daß der Vertrag, der am 1. Mai 1919 in Kraft trat, seine Wirksamkeit nur für die Dauer eines Jahres behält und daß die Teuerungszulagen, welche den Bediensteten und Arbeitern gewährt werden, auch während der Laufzeit des Arbeitsvertrages entsprechend dem Stande der Lebensmittelpreise und Bedarfsartikel vermindert werden können, wodurch wenigstens in der Theorie ein Abbau der Teuerungszulagen ermöglicht wird.

Die unmittelbar finanzielle Rückwirkung des Kollektivvertrages auf die Betriebsergebnisse der städtischen Straßenbahnen ist eine sehr bedeutende. Nach der Berechnung der Direktion der städtischen Straßenbahnen beträgt das aus diesem Kollektivvertrage unmittelbar resultierende jährliche Mehrerfordernis rund 74 Millionen Kronen. Hiezu kommt ein Mehrerfordernis zur Erhöhung der Pensionen von rund 5 Millionen Kronen. Durch die Zuwendungen im Laufe des Verwaltungsjahres 1918/19, durch die Anrechnung der Kriegsmehrdienstzeit, durch die Erhöhung der Pensionen, durch die im Februar erfolgte Einführung des Achtstundentages hatte sich schon früher das jährliche Mehrerfordernis um rund 35 Millionen Kronen erhöht. Aus diesen drei Posten per 74 Millionen, 5 Millionen und 35 Millionen ergeben sich insgesamt jährliche Mehrauslagen von 114 Millionen Kronen. Zu diesen jährlichen Mehrauslagen kommen noch einmalige Auslagen für Taxen an die Fonds, weiter Auslagen zur Bedeckung des Defizits des Verwaltungsjahres 1918/19 und Interkalarauslagen bis zur tatsächlichen Einführung der Tariferhöhung, im ganzen einmalige Auslagen im Betrage von 72½ Millionen Kronen, die auf zehn Jahre verteilt mit 4prozentiger Verzinsung einen Mehrbedarf von 9 Millionen Kronen ergeben.

Zur Deckung der gesamten jährlichen Mehrauslagen von rund 123 Millionen Kronen schlägt die Direktion der städtischen Straßenbahnen eine hundertprozentige Tariferhöhung vor. Das gesamte Bruttoerträgnis der städtischen Straßenbahnen beträgt derzeit rund 140 Millionen Kronen. Die Gesamtzahl der ausgegebenen Fahrscheine, rund 500 Millionen, die Tagesfahrscheine, welche von 30 Heller auf 60 Heller erhöht werden sollen, ergeben bei einer Anzahl von 110 Millionen eine voraussichtliche Mehreinnahme von 123 Millionen Kronen. Insgesamt berechnet die Direktion der städtischen Straßenbahnen eine voraussichtliche Mehreinnahme von 148 Millionen Kronen und einen Ausfall infolge Mehrinanspruchnahme der Hin- und Rückfahrscheine der Streckenkarten und einer Verminderung der Frequenz von rund 47 Millionen, so daß das Reinerträgnis der Tariferhöhung nur 101 Millionen ergeben würde.

Da sonach sich noch ein unbedeckter Rest von rund 20 Millionen ergeben würde, wurde seitens der Direktion ein Alternativvorschlag ausgearbeitet, der eine Erhöhung der Tarife auf 70 Heller vorsieht und ein Mehrerträgnis von 135 Millionen ergeben würde. Der Stadtrat hat jedoch mit Recht diesen Alternativvorschlag nicht in Erwägung gezogen, weil die Veranschlagung des zu erwartenden Frequenzrückganges nach den bisher gemachten Erfahrungen unter den gegenwärtigen Verhältnissen sich vielleicht als eine allzu vorsichtige erweisen dürfte. Allerdings ist in Betracht zu ziehen, daß in der heutigen Sitzung zwei Beschlüsse gefaßt wurden, die eine Mindereinnahme von mehreren Millionen Kronen zur Folge haben dürften. Es sind dies die Beschlüsse auf Geltung des Frühtarifes bis 8 Uhr und auf Gültigkeit der Rückfahrtscheine zur Rückfahrt von halb 3 Uhr nachmittags angefangen.

Als Dr. Lueger im Jahre 1902 die Straßenbahn verstadtlichte, da rief er im Gemeinderate freudestrahlend aus: „Das ist ein Bombengeschäft!“ Ich habe wiederholt schon bei früheren Anlässen in der „Neuen Freien Presse“ darauf hingewiesen, daß die ganze damals von Doktor Lueger angestellte Berechnung, welche die Grundlage des Finanzprogramms der christlichsozialen Partei bildete, sich sehr bald als gänzlich irrig erwies. Der Betriebskoeffizient, der damals mit 50 Prozent angenommen wurde, betrug schon in den ersten Jahren des Betriebes 64 Prozent. Das Hinaufschwellen der Lohnauslagen auf den Wagenkilometer wird von der Direktion selbst in einer plastischen Darstellung der Steigerung der sonstigen Betriebsauslagen gegenübergestellt, aus der sich in drastischer Weise ergibt, wie sehr gerade die Straßenbahn mit ihren rund 13.000 Angestellten durch die Steigerung der Lohnauslagen betroffen wird. Die gesamten Betriebsauslagen, so sehr sie auch durch die Erhöhung der Materialpreise usw. gesteigert sein mögen, kommen heute gegenüber den Lohnauslagen fast gar nicht mehr in Betracht.

Der neue Gemeinderat steht unzweifelhaft vor sehr schwierigen Aufgaben. Die städtischen Unternehmungen werden, wie ich schon vor kurzem hier ausgeführt habe, ihre Tarife verdoppeln müssen, um nur halbwegs das Gleichgewicht herzustellen. Aber auch dann kann die städtische Verwaltung mit den Abfuhren an die eigenen Gelder per rund 34 Millionen, die noch in dem letzten Budget präliminiert wurden, nicht mehr rechnen. Die Sanierung der Gemeindefinanzen kann nur dadurch erfolgen, daß die Steuerkraft Wiens in ganz anderem Maße als bisher für die Bedürfnisse der Gemeindeverwaltung in Anspruch genommen wird, indem bisherige staatliche Steuern der Gemeinde überwiesen werden. Das Staatsamt für Finanzen lehnt die Ueberweisung von Zuschlägen zur Personaleinkommensteuer an die Gemeinde Wien ab, hat sich aber bereit erklärt, über die Ueberweisung der Realsteuern und der staatlichen Verzehrungssteuer mit der Gemeinde in Verhandlung zu treten. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß die Herstellung des Gleichgewichtes im städtischen Budget nur dann möglich ist, wenn in dieser Beziehung der Gemeindeverwaltung das weitestgehende Entgegenkommen gewährt wird.

Inzwischen zeigt sich schon im Stadtrat und Gemeinderat das erbauliche Schauspiel einer völligen Umkehrung der Rollen zwischen den beiden großen Parteien. Früher waren die Sozialdemokraten diejenigen, denen keine Forderung der Bediensteten zu hoch war, während sie für die Bedeckung der Mehrauslagen keineswegs in gleicher Weise besorgt waren. Jetzt überlassen die Christlichsozialen begreiflicherweise dem neuen Gemeinderat das Odium einer außerordentlichen Erhöhung der Straßenbahntarife, kündigen aber für das Plenum des Gemeinderates Anträge an, die geeignet sind, die Begehrlichkeit einiger Kategorien von Bediensteten zu steigern. So berechtigt es auch sein mag, daß die Bezüge der Fixangestellten trotz fortwährender Erhöhungen mit den gesteigerten Preisen nicht Schritt halten, so wird doch anderseits die Lage derjenigen Stände immer trostloser, die durch die Dekapitalisierung Wiens und den Untergang des alten Oesterreich schwer betroffen wurden.

Es ist begreiflich, daß die Angehörigen der freien Berufe oder Kaufleute, welchen heute jede Erwerbsmöglichkeit entzogen ist, mit wachsender Besorgnis zusehen, wie durch Lizitation die Gemeindeausgaben ins Ungemessene gesteigert werden, zu deren Bestreitung schließlich die gesamte Bevölkerung herangezogen wird.

Der neue Tag
17.V.1919

155

Die teure Elektrische.

(Zeichnung von Carl Josef.)

— „Fahr' ma Euer Gnaden?"

Arbeiterzeitung
30./V. 1919

Einst und jetzt bei den Straßenbahnern.

Von **August Forstner.**

In der „Reichspost" vom 27. d. lagert der Stadtrat Müller seinen ohnmächtigen Groll ab, daß der Gemeinderat der Stadt Wien mit einer gewerkschaftlichen Arbeiterorganisation, dem Handels- und Transportarbeiterverband, einen — o Schmerz! — Kollektivvertrag abgeschlossen hat. In der Sprache der „Reichspost" hat nicht der Gemeinderat, sondern „die Sozialdemokraten" haben den Vertrag abgeschlossen. Aus jeder Zeile bricht der Aerger hervor, daß die sogenannte „christlichsoziale Organisation" den Verhandlungen nicht beigezogen wurde. Wenn die Herren Dr. Weiskirchner und Hoß, die an den Verhandlungen als Repräsentanten der Gemeinde teilgenommen haben, die doch nicht weniger christlichsozial sind als Herr Müller, die zwingende Not, mit der sozialdemokratischen Organisation den Vertrag abzuschließen, ohne die christlichsoziale „Organisation" beizuziehen, nicht eingesehen hätten, würden sie doch gewiß ein derartiges Verlangen gestellt haben; und sie haben damals gewiß die Macht noch fest in Händen gehabt. Aber eine Gemeinde ist ebenso wie jeder Privatunternehmer gezwungen, über Lohnforderungen mit der Organisation zu verhandeln, der die überwiegende Mehrheit der Bediensteten angehört. Wie „groß" ist nun die „christlichsoziale Organisation"?

Bei der am 22. d. auf Grund des Proporzwahlrechtes vorgenommenen Wahl in die Lebensmittelkontrolle wurden 104 Sozialdemokraten und 3 Christlichsoziale gewählt; ein Mandat fiel ihnen durch das Los zu; sie hatten auch hier so wie beim Stadtrat das Glück, das in einem bekannten Sprichwort behandelt ist. Die Aufregung der Christlichsozialen, daß sie nicht zu den Verhandlungen beigezogen wurden, klingt in dem Munde dieser Herren ganz sonderbar. Seit 24 Jahren haben diese Herrschaften die Verwaltung der Gemeinde in der Hand gehabt und trotzdem die sozialdemokratische Organisation während der ganzen Jahre größer war als derzeit die christlichsoziale Minderheit, wurden Sozialdemokraten zu Verhandlungen niemals beigezogen, sondern im Gegenteil, sie wurden verfolgt und gemaßregelt. Jede klassenbewußte Regung wurde mit Massenentlassungen unterdrückt. Die Zahl der entlassenen sozialdemokratischen Straßenbahner kann während der christlichsozialen Herrschaft mindestens auf fünfzig Menschen im Jahre veranschlagt werden. Der Unterschied zwischen früher und jetzt springt in die Augen. Früher wurden die sozialdemokratischen Bediensteten einfach entlassen und heute gebärden sich die in die Minderheit gedrängten Christlichsozialen als „Demokraten"! Mußte doch jeder Gemeindebedienstete einschließlich der Abortfrauen in die Hand des Bürgermeisters geloben, niemals einer sozialdemokratischen Organisation beizutreten.

Wenn Herr Müller meint, daß die Sozialdemokraten durch die Beschlüsse die volle Verantwortung für alle sich aus dem Vertrag ergebenden Folgerungen zu tragen haben, so verrät er damit, daß die Christlichsozialen mit Absicht die Dinge so lange hinausgeschoben und verschleppt haben, bis der alte Gemeinderat die Berechtigung zur Fassung von Beschlüssen verloren hatte, um die Sozialdemokraten zu zwingen, als erste Maßnahme nach Uebernahme der Gemeindeverwaltung mit der Tariferhöhung vorzugehen. Herr Müller will auch den Anschein erwecken, als ob die Tariferhöhung einzig und allein auf die Bezugserhöhungen zurückzuführen wäre. Wohl spielen diese hiebei eine große Rolle, aber auch die Materialpreise sind für die Straßenbahn nicht geringer geworden und die christlichsoziale Verwaltung hat während der ganzen Kriegszeit ruhig zugesehen, wie Oberbau und Fahrbetriebsmittel bis auf geringe Reste zugrunde gingen. Der normale Verkehr soll jetzt wieder einsetzen und alles ist kaput! Auch zu den Instandsetzungen ist Geld erforderlich. Und da die Sozialdemokraten einerseits die Mängel behoben, andererseits aber nicht willens sind, die alte Defizitwirtschaft, die Deckung laufender Ausgaben aus Anleihegeldern fortzusetzen, mußten sie die Bevölkerung ehrlich und offen mit heranziehen. Und gründliche Arbeit wurde geleistet. Wenn die Bevölkerung, die im Wagen saß oder auf den Straßen ihres Weges ging, gewußt hätte, wie die Trinkgelderwirtschaft sowohl auf den Verkehr, wie auch auf die Verkehrssicherheit gewirkt hat, sie hätte schon lange stürmisch verlangt, daß das Trinkgeld abgeschafft wird. Aber die Trinkgelderkorruption paßte so recht zur sonstigen christlichsozialen Korruption auf allen Gebieten.

Trotzdem der Vertrag zwischen dem Verband der Handels- und Transportarbeiter und der Gemeinde abgeschlossen ist, enthält er keine Bestimmung, wodurch den Verbandsmitgliedern andere als allgemeine Vorteile zugesichert werden. Wie aber schließen die Christlichsozialen heute noch Verträge? Der christlichsoziale Handels- und Verkehrsarbeiterverband hat mit der Lagerhausverwaltung in Wels einen Vertrag geschlossen, wonach nur Mitglieder dieser Organisation in den Betrieb aufgenommen werden dürfen. Solche Bestimmungen stehen in keinem Vertrag, den eine sozialdemokratische Organisation mit irgend einem Unternehmen abschließt. In dem schwarzen Oberösterreich fühlen sich die Herren noch und nützen ihre Macht aus, während sie sich in Wien, wo sie in die Minderheit gedrängt sind, auf die „Demokraten" hinausspielen. Herr Müller meint, daß die „Fehler und Mängel des Vertrages von seinen Parteigenossen im Gemeinderat eingehend beleuchtet wurden". Welche Fehler und Mängel wurden nun aufgezeigt? Herr Kunschak versuchte sein altes längst erkanntes Spiel aufs neue wieder, zwischen Schaffnern und Fahrern einen Keil hineinzutreiben. Daß beide gleiche Löhne haben, benützte er, um die Fahrer gegen die Schaffner aufzubringen. Heute kann schon gesagt werden, daß ihm dies nicht gelungen ist, weil den Fahrern soviel Solidaritätsgefühl innewohnt, zu empfinden, daß für gleiche Leistung und gleiche Verantwortlichkeit auch der gleiche Lohn bezahlt werden soll. Die Fahrer sind des Streites mit den Schaffnern um den Ertrag des Trinkgeldes so überdrüssig wie die Schaffner, und die Fahrer wissen auch, wie sie, trotzdem sie Trinkgelder vom Fahrgast nicht direkt bekommen haben, während ihrer Dienstleistung am Wagen durch das System des Trinkgeldgebens geschädigt gewesen sind. Viele Fahrer büßten oft die sich aus dem Trinkgeld ergebenden Verspätungen, die sie nachher einholen mußten, mit der vollständigen Vernichtung ihrer Existenz und schwere Körperstrafen waren oft die Folge.

Ein weiterer Fehler des Vertrages soll der Abschluß eines Kollektivvertrages sein. Darüber herrschen zweierlei Meinungen. Tatsache ist, daß ein Kollektivvertrag den Arbeitern mehr Bewegungsfreiheit bietet als das starre Rangsklassensystem, und so mancher fixangestellte Beamte in Staat, Land und Gemeinde wird während des Krieges bis in die letzte Zeit das Rangsklassensystem verflucht und verdammt haben, durch das ihm die Möglichkeit benommen wurde, seine Bedürfnisse mit den Einkünften in Einklang zu bringen. Daß sich Arbeiter nicht mit Litzen und Sternen und Goldkragen einfangen lassen und es lieber sehen, wenn sie ihren Kindern etwas zu essen geben können, ist wohl selbstverständlich. Die Christlichsozialen behaupten auch, daß es der Abschluß des Kollektivvertrages unmöglich gemacht habe, auch der Alters-, Witwen- und Waisenversorgung zu gedenken. Die Alters-, Witwen- und Waisenversorgung lassen Sozialdemokraten gewiß nicht außer acht. Wir wissen, daß für die gesamte Arbeiterschaft in dieser Beziehung gesetzliche Maßnahmen geschehen müssen. Die Zeiten sind eben andere geworden. Früher bezahlte man die definitiv Angestellten unter Hinweis auf das Definitivum, die Alters-, Witwen- und Waisenversorgung elend schlecht und die Bediensteten mußten ihr ganzes Leben lang hindurch hungern und kamen in den seltensten Fällen dazu, von den Begünstigungen eines definitiv Angestellten Gebrauch machen zu können. Mit allgemeinen Gesetzen über die Alters- und Invalidenversicherung, Witwen- und Waisenversorgung wird dieses nebelhafte Privileg wahrscheinlich auf ein Nichts zusammenschrumpfen. Und eine gewerkschaftliche Organisation würde ihre Verpflichtungen schlecht erfüllen, wenn sie die bestehenden Hungerlöhne wegen jener nebelhaften Versorgung im Alter niedrig halten ließe. Herr Müller scheint erst jetzt einzusehen zu beginnen, daß auf den „Wert der Arbeit" Rücksicht genommen werden müsse.

Hierauf geht Herr Müller zur Besprechung der Löhne der Konsumvereinsbediensteten über und versteigt sich zu der Behauptung, daß Abordnungen der Konsumvereinsbediensteten bei ihm waren und ihn gebeten hätten, sich ihrer anzunehmen. Herr Stadtrat Müller wird wohl gestatten, daß ich an dieser Behauptung Zweifel hege. Die Konsumvereinsbediensteten sind seit Jahrzehnten gut organisiert und wissen genau, daß ihnen die „Hilfe" des Herrn Müller absolut nichts nützen kann. Sie wissen als organisierte Arbeiter, daß sie nur kraft ihrer Organisation etwas auszurichten vermögen. Die Konsumvereinsbediensteten haben durch ihre Organisation in den letzten Jahren eine Reihe von Lohnbewegungen durchgeführt und stehen derzeit mit den Konsumvereinsleitungen abermals in Verhandlungen. Ich bin davon überzeugt, daß die Organisation der Konsumvereinsbediensteten mit den Konsumvereinen ein Abkommen treffen wird, das ihren Wünschen entspricht. Dazu bedarf es der „Hilfe" des Herrn Müller nicht. Herr Müller möge die Korruptions- und Protektionswirtschaft dort, wo Christlichsoziale noch die Verwaltung innehaben, bekämpfen. Wenn er das gründlich macht, hat er so viel zu tun, daß ihm keine Zeit übrig bleibt, sich noch um andere Dinge zu kümmern, zu denen er nicht gerufen wurde. Die Christlichsozialen sollen in Fragen, wo es sich um Arbeiter handelt, fein still sein und schweigen, sonst zwingen sie uns nur dazu, Dinge aufzurollen, die Gott sei Dank der Vergangenheit angehören. Bei den Straßenbahnern ist ihre Hetze gegen den Kollektivvertrag wirkungslos verhallt und die arbeitende Bevölkerung nimmt die Tariferhöhung mit Verständnis auf. Auch in den Konsumvereinen, die wahrlich während des Krieges viel zu leisten hatten, wird eine Regelung Platz greifen — ohne Mitwirkung der Christlichsozialen, die stets offen gegen die Konsumvereine waren und sind. Herr Müller möge erst in dem Lebensmittellager, dem er vorsteht, Ordnung machen. Uns aber möge er nicht liebevoll an seine Brust drücken, denn wir wissen, wie diese Arbeiterfreundlichkeit beschaffen ist.

14

14./IV. 1919

173

Zur Sozialisierung der Lastkraftwagen-Verkehre.

Von Baurat H. Uhlfelder (Frankfurt a. M.).

Das Reichsverwertungsamt plant unter Führung des Reiches und unter Beteiligung der Bundesstaaten, Provinzialverwaltungen, Kommunalverbände und Kommunen finanziell selbständige bezirkliche Kraftverkehrsgesellschaften zur „Beförderung von Gütern aller Art im volkswirtschaftlichen Interesse und zur Steuerung der Transportnot". Die Einzelunternehmungen sollen einer Zentralkraftwagengesellschaft angegliedert werden. Die Zentralgesellschaft wird die erforderlichen Kraftfahrzeuge und Betriebsmittel, in erster Linie aus den vorhandenen Heereskraftwagen, beschaffen, die Reparaturwerkstätten einrichten und die Tochtergesellschaften in technischen und wirtschaftlichen Fragen beraten, während letztere den eigentlichen Betrieb übernehmen.

Ganz deutlich liegen die Absichten und Ziele nicht zu Tage. Erkennbar ist nur der Wunsch, die Heereswagen möglichst gut zu verwerten. Erst wenn untersucht ist, für welche Arten von Verkehr der Lastkraftwagen in Betracht kommt, kann geprüft werden, ob seine behördliche Organisation möglich, eine Sozialisierung zweckmäßig ist und in wessen Händen sie liegen soll. Für die Transporte auf Land- und Ortsstraßen ist zu trennen nach Ueberland-, Lokal- und und Nachbarverkehren. Der Ueberlandverkehr soll der Verbindung mehrerer Wirtschaftsgebiete untereinander dienen, der Lokalverkehr dem Warenumlauf innerhalb des gleichen Wirtschaftsgebietes, während die Nachbarverkehre die weiteren Wirtschaftsgebiete, namentlich der Städte umfassen und z. T. auch in benachbarte eingreifen.

Da der Ueberlandverkehr sich mit dem auf dem Schienenwege deckt, so würde hier die Eisenbahn im schärfsten Wettbewerb mit den Lastkraftwagen stehen. Während noch auf der Staatsbahn die Beförderung von Kohlen bei Entfernungen von über 50 km im Spezialtarif 7 bis 9 Pfg., im Ausnahmetarif sogar nur 3 bis 7 Pfg. der Tonnenkilometer kostet, Güter der höchsten Wagenladungsklasse 14 bis 19 Pfg. und Frachtstückgut 15—27 Pfg. (alles einschließlich des z. Zt. erhobenen 7prozentigen Zuschlages), ist für Kraftwagen bei mindestens 80 bis 120 Pfg. Selbstkosten mit Frachtsätzen bis zu 150 Pfg. zu rechnen. Bei kürzeren Entfernungen verschiebt sich das Bild, nicht nur wegen der Depressionsgestaltung des Staatsbahntarifs, sondern auch weil beim Eisenbahntransport, sofern kein Anschlußgleis besteht, die Waren mit Straßenfuhrwerk von und nach den Bahnhöfen gefahren und dort umgeladen werden müssen, während der Kraftwagen die Versand- und Empfangsstellen direkt miteinander verbindet. Die wirtschaftliche Grenze liegt etwa bei 15 km für Massengut (Wagenladungsklassen) und bei 20 km für gewöhnliches Stückgut. Ueber diese Entfernungen hinaus kann daher in normalen Zeiten der Lastkraftwagen den Wettbewerb mit der Eisenbahn nicht aushalten. Für Eilgut dagegen ist die wirtschaftliche Grenze etwa bei 30 bis 35 km und für beschleunigtes Eilgut bei 200 bis 250 km, sodaß im Ueberlandverkehr ein Eildienst für Stückgüter wirtschaftlich möglich ist. Die Einrichtung dieses Verkehrs entspricht auch einem öffentlichen Bedürfnis und eignet sich ohne weiteres für eine Sozialisierung. Als deren Träger kommt, allein schon aus Rücksicht auf die Staatsbahn, nur der Staat oder eine behördliche Interessengemeinschaft, wie sie vom Reichsverwertungsamt vorgeschlagen wird, in Betracht.

Beim Lokalverkehr handelt es sich für den Lastkraftwagen hauptsächlich um den Wettbewerb mit dem Pferdefuhrwerk, das aber jetzt fast das Dreifache wie vor dem Kriege kostet. In vieler Beziehung ist das Auto überlegen; es trägt größere Lasten, fährt rascher, nimmt jede Steigung und läßt einen fast ununterbrochenen Dauerbetrieb zu, während das Gespann nicht viel mehr als 25 bis 30 km täglich leisten kann. Die Verhältnisse liegen aber auf dem Lande und in der Stadt verschieden. Für den reinen Ortsverkehr des Landes, z. B. zwischen Feld und Scheune, kommt der Kraftwagen, wenigstens in unseren Gegenden, kaum in Betracht. Deshalb wird er dort hauptsächlich im Anschlußverkehr als Ergänzung des Eisenbahnnetzes arbeiten, also dort laufen, wo Bahnlinien fehlen, und am zweckmäßigsten in Bayern eingerichtet sein, das seit 1908 Motorpostlinien für Personen- und Güterverkehr besitzt, die ebenfalls keine Ueberlandlinien, sondern nur Anschlußlinien sind (größte Betriebsstrecke 43 km). Eine Sozialisierung dieses Betriebes ist nicht unbedingt notwendig, doch empfiehlt sich, daß die beteiligten Gemeinden die Einrichtung und Verwaltung des Betriebes, soweit der Verkehr Personen- und Einzelgutbeförderung umfaßt, selbst in die Hand nehmen, nötigenfalls mit finanzieller Unterstützung des Staates.

Das Hauptarbeitsgebiet des Lastkraftwagens ist die Stadt mit ihren großen Erzeugungs- und Verbrauchsstellen und ihrem intensiven Warenaustausch. Außer dem Pferdefuhrwerk kommt hier noch die Klein- oder die Straßenbahn als Konkurrent in Frage, deren Betriebskosten nur etwa ein Fünftel derjenigen des Lastkraftwagens betragen und durch besseren Ausbau des Schienennetzes, Vervollständigung der Anschlüsse, Beschaffung besonderer Zugmaschinen, Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen u. a. sich noch ermäßigen lassen. Aber hiervon abgesehen, bietet sich im städtischen Verkehr reichlich Gelegenheit zur Verwendung von Lastkraftwagen. Er arbeitet mit Vorteil, wenn die Liegezeiten für Be- und Entladen kurz gehalten werden können, der Wagen stets volle Ladung hat, die einzelnen Transportwege nicht unter 5 Kilometer lang sind und der Wagen täglich mindestens 60 bis 80 Kilometer, davon mehr als die Hälfte mit Nutzlast, läuft. Die Wirtschaftlichkeit kann verbessert werden durch Einrichtungen zum raschen Laden und Löschen, also einerseits Krane und Fülltrichter, andererseits kippende oder abnehmbare Wagenkasten, Bildung von Lastzügen mittels Anhängern und Gewinnung von Rückfracht. Der Kraftwagen eignet sich aber nicht für solche Verkehre, bei denen die Leistung des Transportes gegenüber der Tätigkeit des Einsammelns oder der Verteilung von Gütern zurücktritt. In solchen Fällen bleibt vorläufig noch das Pferdegespann überlegen.

Der Massengutverkehr ist jedoch allgemein kein passendes Objekt für Sozialisierungsbestrebungen, hauptsächlich weil die vielseitigen privaten Anforderungen die Durchführung eines Monopols nicht gestatten. Es eignen sich überhaupt dazu nur solche Betriebe, die nicht nur zu jedermanns Gebrauch bestimmt sind, sondern auch von jedermann tatsächlich in Anspruch genommen werden, wie die Eisenbahn, die Straßenbahn, die Post, auch die Lieferung von Gas, Wasser, Kohle, Elektrizität. Diese Voraussetzung ist bei dem Massengutverkehr nicht vorhanden. Selbstverständlich können Städte, die sich für ihren eigenen Bedarf einen Lastkraftwagenpark halten, nicht benötigte Wagen an Private vermieten, dann handelt es sich aber nicht um einen öffentlichen, sondern um einen städtischen Privatbetrieb.

Anders liegen die Verhältnisse auf dem Gebiete des Transports von Einzelgütern, worunter sowohl Stückgüter als auch Pakete zu verstehen sind. Charakteristisch an diesem Verkehr ist das öffentliche und soziale Interesse an ihm. Während beim Massengut nur eine beschränkte Anzahl interessierter Benutzer vorhanden ist, wird beim Einzelgut fast jeder Einwohner mehr oder weniger die dafür bestimmten Transporteinrichtungen in Anspruch nehmen müssen. Jeder hat auch Interesse, daß sein Auftrag möglichst billig, möglichst rasch und möglichst sicher ausgeführt wird. Hierbei können jedoch die großen Lastkraftwagen von 3 bis 5 Tonnen Tragfähigkeit nur in beschränktem Maße Verwendung finden, da der Betrieb zum größten Teile durch Pferdefuhrwerke oder leichte Geschäftsautomobile versehen werden muß. Ebenso wie der Betrieb des Ueberlandverkehres in die Hände des Staates gehört, müssen die größeren Städte darauf halten, daß ausschließlich ihnen die Regelung und gegebenenfalls die Kommunalisierung der städtischen Verkehre überlassen wird. Die Bedürfnisse in den einzelnen Städten sind durchaus verschieden und können nicht von einer Zentralstelle einheitlich für den ganzen Staat befriedigt werden. Die Städte müssen die volle Freiheit in der Wahl, Organisation und Verwaltung der städtischen Verkehrsmittel beanspruchen.

Auch beim Nachbarverkehr, der von den größeren Städten ausgehend, diese mit benachbarten Städten, Landgemeinden, Kurorten, Ausflugorten, frei gelegenen Anstalten und gewerblichen Anlagen verbindet, ist zwischen Massen- und Einzelgut zu unterscheiden. Beim Massengut sind die wirtschaftlichen Grenzen zwischen Bahn und Lastkraftwagen zwar ebenfalls von Einfluß, aber nicht immer ausschlaggebend, da die Vorteile und Annehmlichkeiten des rascheren direkten Verkehres kleinere Kostenunterschiede aufwiegen; doch kann von einem regelmäßigen organisierbaren Betrieb nicht gesprochen werden, sodaß er, wie in der Stadt, der Privatinitiative überlassen werden muß. Der Einzelguttransport im Nachbarverkehr, der bisher zum Teil durch das sogenannte Botenwesen besorgt wird, hat, wie der gleichartige städtische Verkehr, öffentliches Interesse und wird am besten dem städtischen Einzelgutverkehr oder dem gleich gerichteten öffentlichen Personenverkehr angegliedert.

Stellen wir alle Untersuchungen zusammen, so erhält man folgendes tabellarische Bild:

Verkehre	Massengut		Einzelgut		Unternehmer
	Lastwagen	Sozialisierung	Lastwagen	Sozialisierung	
I. Ueberlandverkehr	nein	nein	ja	ja	Staat
II. Lokalverkehr					
a) Land					
1. Anschlußverkehr	ja	nein	ja	ja	Gemeinden
2. Ortsverkehr....	nein	nein	nein	nein	—
b) Stadt					
1. Anschlußverkehr	ja	nein	ja	ja	Städte
2. Ortsverkehr....	ja	nein	teilw.	ja	„
3. Vorortsverkehr	ja	nein	teilw.	ja	„
III. Nachbarverkehr	ja	nein	ja	ja	„

Ob es möglich sein wird, mit der geplanten Einrichtung den großen Bestand der Heeresverwaltung an Lastkraftwagen für volkswirtschaftliche Zwecke in vorteilhafter Weise dauernd unterzubringen, ist zu bezweifeln. Die Hauptaufgabe des Reiches ist aber nicht die Verwertung der Kriegsgeräte, sondern die Wiederaufrichtung unserer Volkswirtschaft unter Vermeidung aller unproduktiven Einrichtungen.

*

Die Zentralstelle für das deutsche Transport- und Verkehrsgewerbe in Köln äußert in einem Artikel ihres Syndikus Dr. Esch erhebliche Bedenken gegen die geplante Gründung, bei der es sich um die Schaffung von 12 Kraftverkehrsgesellschaften handle. Die Existenz des deutschen Transport- und Verkehrsgewerbes werde in große Gefahr gebracht. Für den Ueberlandverkehr, d. h. den Verkehr von Ort zu Ort, seien die Gesellschaften geeignet, der Ortsverkehr jedoch müsse absolut ausgeschlossen werden. Notwendig sei unter allen Umständen, die Kraftverkehrsgesellschaften im Einvernehmen und unter Beteiligung der örtlichen Vertretungen des Transportgewerbes ins Leben zu rufen.

Die Zeit 17./VI. 1919

Der Wiener Verkehrsskandal.

Die „verlizitierten" Lohnwagen. — Die Wagenlenker als Wucherer. — Entziehen der Lizenzen nötig.

Wien als Stadt der harmlosen Gemütlichkeit hat Weltruf erlangt. Wären nicht Zeiten der behördlichen Drosselung des Licht- und Vergnügungsverbrauches gekommen, so hätte man in dieser Stadt auch in den letzten Kriegsjahren und den weit ernsteren Monaten, die ihnen folgten, kaum ein Versagen der unbekümmert-gewissensdruckfreien Fröhlichkeit, des „Hamurs" und der Wurstigkeit in allen Dingen feststellen können, jener Gleichgültigkeit, die sich auf die Beurteilung aller Vorkommnisse des Alltags, aller besonderen Anlässe und in erster Linie aller Institutionen dieser Stadt bezog. Auch in den Tagen der mit Hochachtung belächelten bundesbrüderlichen preußischen Ordnung hatte man in Wien keinen Sinn für Nachahmung. Die Wiener nehmen Unordnung für Ordnung, und jede, auch die unerhörteste Zumutung ließen sie sich mit dem halblaut gesprochenen und geseufzten: „Na ja, der Krieg!" in aller Seelenruhe gefallen.

So ging der letzte Rest von Ordnung verloren, so ertrug der Wiener die unnötigen Lasten und Quälereien einer aus den Fugen geratenen Verwaltungsmaschine, so sah er vergnügt und ohne Gegenregung zu, wie sein tägliches Leben ihm zur Hölle gemacht wurde. Nahm es hin, daß völlig unmotiviert die Preise für Artikel des täglichen Bedarfes gewaltsam in die Höhe geschraubt wurden. Dinge ihm entzogen blieben, die, in Hülle und Fülle vorhanden, von Ausbeutern ihm vor der Nase weggeschnappt oder von unfähigen Behörden zurückgehalten wurden, bis sie ihrem Zweck nicht mehr dienlich sein konnten oder von ihnen weg ins Ausland wanderten. So ließ er sich auch immer wieder durch offizielle oder unoffizielle Kommentare belehren, daß „die Kriegsverhältnisse" am völligen Versagen oder an der Einstellung dieser oder jener lebenswichtigen Einrichtung die Schuld trugen.

Auf diese Art ward ihm auch eingeimpft, daß das Telephon unmöglich funktionieren, daß der Postverkehr gerade nur mehr dem Namen nach im Interesse der Fortdauer der Existenz der Postangestellten aufrechterhalten werde, keineswegs aber der pünktlichen Beförderung von Briefen oder Postsachen dienen könne, daß die Stadtbahn eine überflüssige Institution geworden sei und man sich glücklich schätzen müsse, wenn der Zweiertwagen der Straßenbahn am Ende noch verkehre, und daß der Lohnfuhrwerksverkehr unter Umständen gerade noch dem Luxusbedürfnis werde dienen können. An alledem sei nur der verd.... Krieg schuld! Wien als Kriegsopfer! Der Wiener nahm es hin, er, der über die Kuppe des Kahlenberges nicht hinüberschauen kann (weil er nicht will), also auch nicht zu sehen in der Lage ist, daß weiter im Norden in Städten, die unmittelbar vom Kriege bedroht und heimgesucht waren, die Telephonleitungen völlig intakt sind, die Untergrundbahnen und sonstige der Stadtbahn ähnliche Verkehrsmittel tadellos funktionieren, die Straßenbahnen (ohne Erhöhung des Tarifs zu Luxusausgaben) klaglos verkehren und das Lohnfuhrwerk nach wie vor dem Bedürfnis der Erwerbenden am Werktag dient.

Wiens Bevölkerung hat allzuviel in Ruhe hingenommen. Erst in allerjüngster Zeit hörte man ein Murren, wurden Proteste in der Bevölkerung laut, als der Wiener Verkehrsskandal gar zu arge Formen annahm, als eine Fahrt mit der Straßenbahn — abgesehen vom unnötigen frühen Betriebsschluß — einer Katastrophe glich und die Fahrpreise auf das Doppelte erhöht wurden. Freilich machten sich diese Proteste leider nur in passiver Form geltend: in der geringeren Frequenz der Straßenbahn. Anstatt daß die Wiener in energischer Weise sich gegen eine solche Vergewaltigung verwahrt und gewehrt hätten. Nun aber ist ein Skandal zu Maßen gekommen, die alles bisherige weit überragen. Der Wiener Verkehrsskandal ist zu einem Teil in ein empörendes Stadium getreten, das unverhüllte Schande für die Verwaltung dieser Millionenstadt bedeutet: der Wiener Lohnfuhrwerksverkehrsskandal.

Vorweg sei festgestellt: das Wiener Lohnfuhrwerk ist nicht Luxuszwecken bestimmt. Tausenden von Menschen, Berufsmenschen, Aerzten, Advokaten, verantwortlichen Leitern großer Unternehmungen, Beamten, Ingenieuren, Baumeistern, Journalisten, Künstlern, in schwerer Arbeit Erwerbenden, die aus Zeitmangel die Straßenbahn unmöglich als Verkehrsmittel benützen können, ist das Lohnfuhrwerk Mittel zur Ausübung ihres Berufes. Sie können seiner ebensowenig entraten, wie der Post, des Telephons, des Arbeitszimmers, des Arbeitstisches; sie sind auf das Lohnfuhrwerk angewiesen und verwenden es also zweifellos nicht zum Vergnügen.

Dieses Wiener Lohnfuhrwerk aber ist infolge der Unzulänglichkeit behördlicher Maßnahmen, infolge völligen Versagens der behördlichen Stellen, die um diesen Zweig des Wiener Straßenverkehrs sich zu bekümmern die verfluchte Pflicht und Schuldigkeit hätten, zu einem Hohn des Wiener Verkehrswesens geworden. Dieses Lohnfuhrwerk ist nicht nur in seinem Tarif unerschwinglich, es ist auch denen, die es zu Berufsfahrten benötigen, einfach unzugänglich und unerreichbar.

Der Wiener Lohnfuhrwerksskandal ist die unglaublichste, krasseste, unverschämteste Erscheinung nicht nur im Verkehrswesen, sondern im ganzen Leben dieser Stadt. Es scheint aber, daß keine Behörde — es kommen deren eine ganze Reihe in Betracht, die sich darum zu bekümmern hätten — von diesem Skandal Kenntnis nehmen will, der sich vor ihren Augen abspielt. Es scheint, daß man an den maßgebenden Stellen mit zwinkernden Augen sich sagt: „Es wird eh' keiner darüber reden! Die Wiener lassen sich ja alles gefallen!" Oder fühlt man sich an Amtsorten dieser Horde von Lohnfuhrwerkern, die Bürger dieser Stadt straflos kujonieren und verspotten zu können glauben, ohne Macht!

Was sich die Wiener Lohnfuhrwerker an Willkür und Gemeinheit leisten, übersteigt alle Grenzen des Denkbaren. Die Chauffeure, die Fiaker — und Einspännerkutscher scheinen gegenwärtig die Herren von Wien zu sein, und es sollte uns nicht wundern, wenn sie es sind, die heute oder morgen die neue Regierungsform diktieren.

Auf den Wiener Lohnfuhrwerksstandplätzen spielen sich die empörendsten Dinge ab. Ein schlichtgekleideter Mann (in dem man also keinen „Schieber" vermuten kann) ist nicht imstande, auf einem Standplatz ein Auto oder einen Fiaker zu mieten. Der Wagenlenker mustert den Bittsteller vom Kopf bis zum Fuß und unterzieht ihn sodann einem eingehenden Verhör: „Wohin woll'n S' denn? Zu an Vergnügungslokal? Nur bis in die Schulerstraß'n?" Und dann fällt der Mann vom Lenkersitz erst seine Entscheidung: „Naa, das fahr' i nöt... I bin übrigens bestöllt!"

Bei der Opernkreuzung zum Beispiel werden Lohnfuhrwerksfahrten verlizitiert. Der Meistbietende, der Eleganteste und vor allem nur der, der sich zu einem „Wurzenlokal" führen lassen will, darf einsteigen. Für die anderen sind die Wagen nicht zu haben. Der „Wasserer" oder der Chauffeur des nächsten Wagens setzt sich als Strohmann ins Coupé und der Lenker lächelt ironisch: „Sie seg'n ja, daß der Wagen b'setzt is!"

Die gewaltigsten Wucherpreise werden für Fahrten verlangt. Für eine Wegstrecke, die der vom Praterstern zum Lusthaus entspricht — Kranke, Rekonvaleszente, die nicht gehen können, wollen oder müssen ein wenig im Freien fahren —, muß ein Preis von 100 Kronen bezahlt werden. In freier Konkurrenz unterbieten die Fiaker die Automobillenker mitunter um — zehn Kronen. Der behördlich eingeführte Taxameter, die vorgeschriebenen Taxen existieren einfach nicht mehr. Auf der Straße, unter den Augen der behördlichen Organe wird nicht nur der gemeinste Wucher betrieben, es finden auch unmotivierte Fahrtverweigerungen statt, ohne daß es dem dringend den Wagen benötigenden Fahrgast möglich ist, sich sein Recht auf Beförderung zu verschaffen. Das Wiener Lohnfuhrwerk dient heute geflissentlich nur noch den Schiebern, den Hochstaplern und Verbrechern, die des Nachts von Vergnügungslokal zu Vergnügungslokal, von Spielhölle zu Spielhölle fahren und den Wagenlenkern spontan die zwanzigfache Taxe bezahlen. Für diese Fahrten halten sich die Lohnfuhrwerker frei, und so gelingt es einem, der der Kategorie von Nichtstuern nicht angehört, nur selten, ein Lohnfurwerk für seine beruflichen Zwecke mieten zu können.

In welcher Weise Wucher getrieben wird, sei nur an einem Zahlenbeispiel dargestellt. Die von der Behörde jüngst gestattete fünffache Taxe der Autotaxi beträgt für die ersten 666 Meter 5 Kronen, für weitere je 333 Meter 2 Kronen. Für eine Vier-Kilometerfahrt hätte der Fahrgast demnach ungefähr 25 Kronen zu bezahlen. Für eine solche Fahrt wurden dieser Tage von einem Chauffeur — 100 Kronen gefordert. Und von einem später hinzugekommenen Fahgast auch im vorhinein bezahlt. Der Chauffeur hat demnach um 300 Prozent mehr genommen, als ihm behördlich gestattet war...

Unser Polizeipräsident Schober hat sich wahrhaftig als ein ganz hervorragender Organisator der Wiener Polizeiverwaltung erwiesen. Unter seinem Regime wurden ganz ausgezeichnete polizeiliche Institutionen geschaffen, und in den Aemtern, die ihm unterstehen, „klappt" alles vorzüglich.

Der Wiener Lohnfuhrwerksskandal aber scheint ihm entgangen zu sein. Gegen ihn ist bisher nichts geschehen. Er dürfte die kräftigsten Blüten treiben, ohne daß von seiten der Polizeibehörden energische Maßnahmen gegen diese Wiener Schande ergriffen worden wären.

Es ist hoch an der Zeit, daß nun wenigstens da ganz energisch dreingefahren werde, daß man diesem Skandal ein Ende macht und daß man die Ausbeuter von der Straße der schärfsten und gerechtesten Bestrafung zuführt. Geht es nicht anders, so möge man mit der Entziehung aller Lizenzen vorgehen. Die Lohnwagenbesitzer haben nach ihrem bisherigen Verhalten jedes Recht auf eine weitere Ausübung ihrer Fahrlizenzen verloren.

Wir brauchen den Lohnfuhrwerksverkehr, aber solcher Art, daß er dem wirklichen Bedürfnis dient. Es gibt eine ganze Anzahl aus dem Kriege heimgekehrter Chauffeure und Kutscher, die mit innigem Dank das Geschenk von Autotaxi- oder Fiakerlizenzen entgegennehmen würden. Die liquidierenden Stellen verfügen auch noch über neumontierbare Automobile, die man den Leuten zum Betrieb übergeben kann, sofferne die Behörde nicht die Möglichkeit bietet, den pflichtvergessenen Lohnfuhrwerkern irgendwie gegen Entschädigung auch die ohne Lizenz im Grunde für sie wertlosen Wagen abzunehmen.

Der Wiener Lohnfuhrwerksskandal muß radikal und rasch beseitigt werden! Im Interesse der Bevölkerung und außerdem in dem des Ansehens dieser Stadt, die gegenwärtig schon Fremde beherbergt und Anspruch auf Erweiterung des Fremdenverkehrs erhebt!

f. p.

Die Zeit
25./III. 1919

Das Wiener Lohnfuhrwerk.

Die Gefahr für den Fremdenverkehr. — Luxusverkehr für Spielhöllenbesucher. — Die Nachsicht der Polizei.

Auf allen verantwortlichen Faktoren unseres wirtschaftlichen Lebens lastet mit drückender Schwere die Sorge um die Erschließung neuer Erwerbsmöglichkeiten für die Hunderttausende, die durch den Krieg und durch den Zusammenbruch der Monarchie arbeits- und brotlos geworden sind. Alle Kräfte vereinigen sich, um Wien zu einem Brennpunkt des internationalen Handels und Verkehrs zu machen, zu einer Fremdenstadt, in der die Geschäftsreisenden und die Vergnügungsreisenden des Westens und des Ostens zusammenströmen und der verarmten und verelendeten Bevölkerung neue Quellen der Arbeit und des Wohlstandes erschließen. Die hohe soziale Bedeutung, die im gegenwärtigen kritischen Zeitpunkt allen diesen Bestrebungen zukommt, erfordert nicht nur deren weitestgehende Unterstützung, sondern auch die rücksichtslose Bekämpfung aller Mißstände, die geeignet sind, Wien in den Augen des Auslandes zu diskreditieren und den Fremden den Aufenthalt in unserer Stadt zu verleiden.

Wir haben vor kurzem auf die unerhörten Zustände hingewiesen, die in unserem Lohnfuhrwerksverkehr herrschen, und der Erwartung Ausdruck gegeben, daß die Behörden nun endlich dem skandalösen Treiben der Lohnfuhrwerker ein Ende bereiten werden. Seither hat sich die Situation zwar geändert! Aber es ist im Lohnfuhrwerksverkehr statt besser, noch ärger geworden. Wir sind jetzt so weit, daß, mit sehr geringen und seltenen Ausnahmen, im 1. Bezirk, in ganz Wien überhaupt tagsüber kein Lohnfuhrwerk zu bekommen ist. Man kann stundenlang gehen, ohne einem Automobil, einem Fiaker oder einem Einspänner zu begegnen, vom Antreffen der Verkehrsmittel auf Standplätzen gar nicht zu reden, einer Institution, die überhaupt nur mehr für den 1. Bezirk zu bestehen scheint. Aber auch da gibt es nur drei bis vier äußerst spärlich besetzte Plätze, und man muß wahrhaftig schon vom Glück verfolgt werden, um auf einem solchen Standplatz auch wirklich einen Wagen anzutreffen. Eine Ausnahme bildet allerdings die Sirk-Ecke, wo es auch tagsüber jederzeit Automobile und Fiaker in Hülle und Fülle gibt. Ein gewöhnlicher Sterblicher bleibt aber vor der Versuchung einer Fahrt mit solch einem „Nobelfuhrwerk" durch das bekannte kategorische „besetzt" bewahrt, das der Lenker der schlichternen Anfrage entgegensetzt. Der Mann hat sein Stammpublikum an Schleichhändlern, ungarischen Missionären und Ententeoffizieren, die ihm für seine Treue reichlich belohnen.

Die Wagen, die sich da tagsüber zur ausschließlichen Verfügung der in- und ausländischen Müßiggänger halten, stellen aber noch lange nicht die Elite des Wiener Lohnfuhrwerks dar. Die erscheint erst auf dem Plan, wenn nach Einbruch der Dunkelheit sich die Pforten der erlaubten und die noch weit zahlreicheren der verbotenen Vergnügungsstätten öffnen und die zahllosen Teilhaber der Firma „Schleich & Ko., G. m. b. H.", die Nachtlokale bevölkern. Wie mit einem Schlag ist da der Mangel an Fahrgelegenheiten behoben, und an allen Straßenecken der eleganten Stadtviertel bilden sich ellenlange Wagenkolonnen. Tutend und pfeifend sausen die Automobile durch die Straßen, in scharfem Trab rollen die Fiaker über den glatten Asphalt, und die ältesten Einspännergäule werden lebens- und tatenfroh. Während durch den Mangel an Fuhrwerk die arbeitenden Menschen in der Ausübung ihres Berufes behindert sind, die Kranken und Siechen auf das bißchen frische Luft und Sonne verzichten müssen, deren sie für ihre Gesundheit dringend benötigen, sind für die Drohnen der Gesellschaft die ganze Nacht Wagen und Autos im Ueberfluß zur Verfügung.

Die Polizei sieht diesem Treiben müßig und mit verschränkten Armen zu. Fragt man, warum sie nicht einschreitet, so erhält man entweder gar keine Auskunft oder man hört die billige Ausrede, daß die Behörde machtlos sei, weil seitens des Publikums keine Anzeigen einlaufen. Das sagt dieselbe Polizei, die seit Wochen und Monaten einen kolossalen Apparat aufbietet, um einen Windmühlenkampf gegen die Spielhöllenbesitzer aufzuführen; einen Kampf, der von vornherein aussichtslos ist, weil das Höchstmaß der Strafe, die dem Betroffenen droht, hinter dem Gewinn eines einzigen Abends weit zurückbleibt. Wenn die Polizei auch nur eine Woche hindurch einen Bruchteil dieses Apparates gegen das Lohnfuhrwerk aufbieten würde, so hätte sie reichliches Material, um der Diktatur der Kutscher und Chauffeure an den Leib zu rücken. Sie brauchte dann nur eigene Lizenzen für Nachtfahrten in beschränkter Anzahl auszugeben und könnte durch deren ständige Ueberprüfung wenigstens verhindern, daß der Spieler und Schieber noch nach Aushebung einer Spielhölle vor dem Haustor schon die Automobile harren, um sie zur Fortsetzung der Partie ohne Zeitverlust an eine andere gastliche Stätte zu bringen.

Es sei immer wieder anerkannt, daß der gegenwärtige Leiter der Polizeidirektion auf den verschiedensten Gebieten seines Wirkungskreises Gutes geleistet hat. Aber die Auffassung, daß die Polizei nicht dazu da ist, um in Lohnfuhrwerkerangelegenheiten dem Publikum zu helfen, sondern daß das Publikum dazu da ist, um durch unbezahlte Agentendienste der Polizei ihre Aufgabe zu erleichtern, ist zweifellos sehr bequem. Sie wird nur in den Kreisen der Bevölkerung kaum Anklang finden, die viel zu gut weiß, daß Anzeigen an die Behörden wohl eine Unmenge von Zuschriften, Vorladungen und Einvernahmen zur Folge haben, daß aber schließlich doch alles beim Alten bleibt.

Wenn die Polizei den ernsten Willen hätte, im Wiener Verkehrsskandal Wandel zu schaffen, dann könnte sie durch ihre Beamten dem Mißbrauch der Lizenzen zu Nacht- und Luxusfahrten und den Fahrtverweigerungen ebenso mühelos entgegentreten wie den ungeheuerlichen Taxüberschreitungen. Es wären dazu nicht einmal kostspielige Probefahrten erforderlich. Denn während in früheren Zeiten die Mehrforderungen der Herren Kutscher — das „Trinkgeld" war ja immer schon ortsüblich — erst nach der Fahrt durch ein gemütlich-verschämtes „Euer Gnaden werden schon wissen" oder „Mir werd'n kan Richter brauch'n" angedeutet wurden, wird jetzt die Zumutung, um den Bettel der fünffachen Nachttaxe zu fahren, schon vor Antritt der Fahrt mit Hohn und Schimpf zurückgewiesen. Der Fahrgast muß sich nicht nur den Fahrpreis, er muß sich auch das Trinkgeld bereits vor Beginn der Fahrt von dem Gutdünken des Lenkers vorschreiben lassen; ja, es ereignet sich auch, daß er den ganzen Betrag nicht nur im voraus gutheißen, sondern auch im voraus bezahlen muß. Welche Dimensionen der Begriff „Trinkgeld" angenommen hat, dafür sei nur als Beispiel angeführt, daß bei ganztägiger Miete eines Automobils, abgesehen von dem die Taxe weit überschreitenden Mietpreis, 60 Kronen Trinkgeld für den Chauffeur gefordert werden, also ein Betrag, weit höher als vor dem Kriege die Fahrtaxe für einen ganzen Tag einschließlich des Trinkgeldes.

Diese Zustände sind allen — natürlich vor allem den darunter Leidenden — wohlbekannt, nur die Polizei scheint sie nicht zu sehen oder will sie nicht sehen. Während des Krieges konnte man diese merkwürdige Milde und Nachsicht stillschweigend hinnehmen, weil unter ihr nur das fahrende Publikum litt, das sich an dem Wiener Verkehrsskandal mitschuldig gemacht hat, indem es sich ihn ruhig gefallen ließ, ohne von den berufenen Behörden Rechenschaft zu fordern. Jetzt, da die Grenzen sich öffnen und der Zustrom der Fremden aus Ländern beginnt, in denen auch in Verkehrsangelegenheiten noch europäische Sitten herrschen, beginnt der schamlose Wucher und die maßlose Willkür der Lohnfuhrwerker zu einer Gefahr für die Zukunft Wiens als Fremdenstadt zu werden! e. fl.

Erhöhung der Ruhebezüge für Straßenbahner.

60. Berichterstatter GR. Weigl: Zahl 8992, Post 24, betrifft die Erhöhung der Ruhebezüge für die vor dem 1. Mai 1919 pensionierten Angestellten der Straßenbahnen. Es ist ein ähnlicher Antrag der Angestellten bereits seinerzeit dem Gemeinderate vorgelegt worden und wurde darüber am 24. April 1919 auch der Beschluß gefaßt. Damals ist im Gemeinderatsbeschlusse ausgesprochen worden, daß die vor dem 1. Mai in den Ruhestand versetzten Angestellten, beziehungsweise die Hinterbliebenen jener Angestellten, die vor diesem Tage gestorben sind, eine Erhöhung der Pension erhalten. Die Straßenbahndirektion ist nun der Anschauung, daß dieser Beschluß auszudehnen wäre, und zwar auf jene Beamten und Hinterbliebenen, nach Beamten, die vor dem 1. Mai in den Ruhestand getreten sind, beziehungsweise die vor diesem Tage gestorben sind. Die Kosten berechnet die Straßenbahndirektion insgesamt mit der weiteren Zusage, und zwar, daß alle Fahrer und Schaffner und die im Außendienste stehenden Unterbeamten auf Grund früherer Beschlüsse aus Betriebsmitteln zu dem satzungsgemäßen Prozentsatze einen Zuschlag von 0·6 Prozent erhalten und außerdem eine einheitliche Teuerungszulage von 600 K genehmigt wird, wie folgt: Die Kosten für den Zuschlag von 0·6 Prozent mit 3,250.000 K, die Kosten der Teuerungszulage von 600 K mit 1,750.000 K, also zusammen mit 5,000.000 K. Von diesem Betrage sind natürlich abzurechnen die bisherigen Teuerungszulagen von 2,280.000 K, so daß die Mehrkosten 2,720.000 K betragen. Diese Zuschüsse sollen aus den Betriebsmitteln gedeckt werden und ich bitte Sie, den Antrag, wie er Ihnen im Wortlaute vorliegt, anzunehmen.

Bürgermeister (der wieder den Vorsitz übernimmt): Zum Worte ist niemand gemeldet. Ich bitte jene Damen und Herren, welche mit diesem Antrage einverstanden sind, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Beschluß:

1. Die satzungsgemäßen Ruhebezüge der vor dem 1. Mai 1919 als Mitglieder der Pensionskasse für die Bediensteten und Arbeiter der städtischen Straßenbahnen in den Ruhestand versetzten Angestellten der städtischen Straßenbahnen, sowie die Versorgungsgenüsse der Hinterbliebenen nach solchen Angestellten, die vor diesem Tage gestorben sind, werden samt allfälliger Gnadenzulage im nachstehenden Ausmaß erhöht: Bezüge bis zu 1000 K um 100 Prozent, Bezüge von mehr als 1000 K bis 3000 K um 80 Prozent, Bezüge von mehr als 3000 K bis 5000 K um 60 Prozent und Bezüge von mehr als 5000 K um 50 Prozent, jedoch mit der Maßgabe, daß sich in einer höheren der obigen Bezugsstufen kein geringerer Mehrbezug ergeben darf, als beim höchsten Bezug der nächstniedrigen Bezugsstufen.

Für die Auswahl des Prozentsatzes sind die Versorgungsgenüsse aller Hinterbliebenen eines Angestellten zusammenzuzählen.

2. Zu den normalmäßigen Ruhe- und Versorgungsgenüssen wird ab 1. Mai 1919 bis auf weiteres eine Teuerungszulage bewilligt, deren Ausmaß für die in Wien wohnhaften Pensionisten, beziehungsweise Witwen und Waisen mit jährlich 1200 K, für die außerhalb Wiens wohnhaften mit 600 K festgesetzt wird. Die Hinterbliebenen eines Angestellten erhalten zusammen eine solche Teuerungszulage.

Diese Teuerungszulage ist in Monatsraten im vorhinein auszuzahlen.

3. Die ohne rechtliche Verpflichtung gewährten Ruhe- und Versorgungsgenüsse (Gnadengaben) werden ab 1. Mai 1919 um 100 Prozent erhöht. Diese Zuwendungen gehen bis auf weiteres aus Betriebsmitteln, die unter 1. genannten insolange, als nicht durch Aenderungen in den Satzungen der Pensionskasse letztere die Zahlung übernehmen kann.

Diese Beschlüsse treten am 1. Mai 1919 in Kraft.

Bürgermeister: Zum Referate gelangt Herr GR. Bombek.

Mietzinsbeitrag für die Bediensteten der städtischen Gaswerke.

61. Berichterstatter GR Bombek: Zahl 10694, Post 17. Unter den Forderungen, die die Arbeiter der städtischen Gaswerke im März überreicht haben, befinden sich auch Forderungen nach Gewährung eines Quartiergeldes. Das gemeinderätliche Komitee, welches damals mit den Vertrauensmännern der Arbeiterschaft und den Organisationen die Verhandlungen führte, hat die Forderung nach einem Quartiergelde mit dem Bemerken zurückgestellt, daß die Quartiergeldfrage bei der allgemeinen Regelung für die gesamten städtischen Bediensteten ihre Erledigung finden werde.

Einer allgemeinen Regelung stehen jedoch gegenwärtig große Schwierigkeiten entgegen und es wurde deshalb bereits bei dem Kollektivvertrage der Straßenbahnen die Quartiergeldfrage in den Kollektivvertrag aufgenommen. Die Arbeiter der Gaswerke haben nun die im März zurückgestellte Forderung urgiert und es haben Verhandlungen zwischen den Vertrauensmännern und den Vertretern der Gemeinde Wien stattgefunden, die ergeben haben, daß den Arbeitern der städtischen Gaswerke bei einer Dienstzeit bis zu 5 Jahren 40 K monatlich, bei einer Dienstzeit von 5 bis 10 Jahren 50 K monatlich, bei einer Dienstzeit von 10 bis 15 Jahren 65 K monatlich, bei einer Dienstzeit über 15 Jahre 80 K monatlich bewilligt werden sollen.

Es wird daher beantragt: Der Gemeinderat wolle beschließen:

Den Bediensteten der städtischen Gaswerke werden vom 20. März 1919 an, auf die Dauer des abgeschlossenen Kollektivvertrages, Mietzinsbeiträge im nachstehenden Ausmaße bewilligt:

Bei einer Dienstzeit bis zu 5 Jahren 40 K monatlich, von 5 bis 10 Jahren 50 K monatlich, von 10 bis 15 Jahren 65 K monatlich und über 15 Jahre 80 K monatlich.

Ich bitte um Ihre Zustimmung.

VB. Emmerling (der den Vorsitz übernommen): Zum Worte ist niemand gemeldet. Ich bitte diejenigen Damen und Herren, welche dem Antrage des Referenten zustimmen, die Hand zu erheben. (Geschieht.) Angenommen.

Die Zeit
16./VII. 1919

Der Wiener Verkehrsskandal.

Eine stürmische Autotaxibesitzerversammlung.

Die Wiener Fiaker setzen sich mit dem ihnen eigenen urwüchsigen Temperament gegen jene Maßregeln zur Wehre, die sie durch ihre eigenen unmäßigen Ansprüche heraufbeschworen. Sie können nicht begreifen, daß die Zeit vorüber ist, wo Wien bloß die Welt der „Gavliere" und Fiaker war und das übrige „notige" Volk höchstens zum gaffenden Spalierstehen gut genug. Sie stehen als Ueberbleibsel einer plötzlich versunkenen Welt in einer neuen und können sich nicht hineinfinden. Dies lehrt die Protestversammlung, die sie abhielten.

Im Saale des Deutschen Schulvereins fand Sonntag eine von der Wiener Fiakergenossenschaft einberufene Versammlung der Autotaxibesitzer statt, die äußerst zahlreich besucht war und einen sehr erregten Verlauf nahm.

Vorsteher Kurz nahm zunächst gegen die heute in Kraft tretende Verordnung, nach der an Wochentagen der Autotaxiverkehr nur von 5 Uhr morgens bis 9 Uhr abends gestattet ist, während Fahrten zu Theatern, Vergnügungsetablissements und zu den Rennen sowie an Sonntagen überhaupt verboten erscheint, in scharfen Worten Stellung. Diese Verordnung — betonte Redner unter stürmischen Zustimmungsrufen — bedeute den gänzlichen Ruin des Wiener Autotaxifuhrwerkes. Der Sonntag- und Nachtverkehr sei zur Erhaltung der Existenz dieses Berufsstandes unbedingt erforderlich, um so mehr, als infolge der unerträglichen Benzinnot die Autos oft wochenlang außer Betrieb gesetzt werden müssen. Er verwies auf eine Vorsprache beim Landeshauptmann Sever, der erklärte, daß für ihn nur Arbeiter und Arbeitslose existieren. Diese Verordnung, meinte der Landeshauptmann, sei gerechtfertigt, denn es errege in den Arbeiterkreisen Erregung und Erbitterung, wenn zur Nachtzeit Angehörige gewisser Bevölkerungsschichten — der Landeshauptmann gebrauchte drastische Worte — betrunken und johlend in Autos durch die Straßen fliegen oder an Renntagen sich ganze Autoparks auf den Rennplätzen stauen. Auf Kriegsgewinner und andere zweifelhafte Elemente brauche man keine Rücksicht zu nehmen.

Diese Mitteilungen riefen stürmische Protestkundgebungen hervor. Vorsteher Kurz erhob gegen die Regierung die Anschuldigung, daß sie bestehende Gesetze nicht respektiere. Nach der Gewerbeordnung wären vor Herausgabe dieser Vollzugsanweisung die interessierten Gewerbe zu befragen gewesen. Die Regierung habe aber zu dieser Enquete, in der die ruinöse Vollzugsanweisung beschlossen wurde, das am meisten interessierte Gewerbe, das Lohnfuhrwerksgewerbe, gar nicht eingeladen. Wenn die heutige Regierung nur Arbeiter und Arbeitslose kennt, werden die „staatserhaltenden Bürger" einfach zur Selbsthilfe greifen. Das gesamte Fuhrwerk Wiens und alle am Fuhrwerk interessierten Gewerbe werden auf die Straße ziehen und dieser Regierung, die mit eiserner Ruhe ganze Berufsstände vernichte, zeigen, daß sie es mit einer anderen Masse zu tun habe, als mit einem Häuflein Kommunisten, vor dem man tatsächlich Angst zu haben scheine. Die Existenz lasse sich das Wiener Fuhrwerk von niemandem rauben, auch nicht von einer Regierung. Das werde dieser noch auf offener Straße bewiesen werden. (Stürmische Zustimmungsrufe.) Wenn die Regierung es zuwege bringe, solche Benzinmengen dem Fuhrwerk zur Verfügung zu stellen, daß die Autos an allen Wochentagen von 5 Uhr früh bis 9 Uhr abends fahren können, dann habe es gegen die Sonntagsruhe nichts einzuwenden.

Jetzt tauchen, fuhr Redner fort, im Privatbesitz die Elektromobile wie Pilze auf und werden von deren Besitzern an Kriegsgewinner zu Vergnügungsfahrten um 1000 bis 3000 Kronen vermietet. Wenn die Autotaxi an Sonntagen nicht fahren dürfen, dann müsse es den Elektromobilen ebenfalls verboten werden. (Rufe: Die sollen sich nur blicken lassen, die werden umgeworfen werden!)

Abg. Forstner betonte, daß die Verantwortlichen für diese Verordnung nur Staatssekretär Zerdik und Nationalrat Heinl seien, und sich das Autotaxifuhrwerk nur an die Adresse dieser Herren wenden solle. Die vom Redner angeregte Einführung der Betriebsstoffkarte sei ein Opfer der zum Teil unfähigen Beamtenschaft in den Staatsämtern und in der Erdölstelle geworden. Was das Nachtfahrverbot anlange, so pflichte er dieser Verfügung bei. Es sei wirklich ärgerlich, wenn man in der Nacht niemand anderen als Kriegsgewinner und Kommunisten in Autos, zumeist besoffen, herumfahren sehe. Die Wiener Fiaker seien auch vielfach Opfer ihrer Großsprecherei geworden. Das Publikum glaube die Prahlereien der Fiaker über ihre Einnahmen. Wenn der Fiaker sagt, er habe eine Ente gespeist, so war es bestimmt nur ein „Schusterlaberl"; raucht er eine Zigarre mit einem „Bandl", dann ist es bestimmt nur eine „Schusterkuba". (Heiterkeit.) Der Wiener Fiaker schämt sich seiner Armut; er war immer so und wird immer so bleiben. Redner teilte noch mit, daß es ihm gelungen sei, die Lizenzgebühren für das Autotaxigewerbe von 300 Kronen auf 150 Kronen herabzudrücken (Beifall) und daß in den nächsten Tagen die Landesregierung eine Verfügung treffen werde, daß analog dem Autotaxifuhrwerk auch den Elektromobilen im Hinblick auf die Kohlennot die ganz gleichen Einschränkungen auferlegt werden und die Vermietung von Elektromobilen gegen Entgelt mit empfindlicher Arreststrafe bestraft wird. (Lebhafte Zustimmung.)

Vorsteher Kurz nahm sodann gegen die Erdölstelle Stellung und meinte, daß man sie zum Teufel jagen solle, wenn sie nicht imstande sei, Benzin, das nicht auf legalem Wege nach Wien in großen Mengen komme, für allgemeine Zwecke zu requirieren. (Rufe: Die „Watt" erhielt fünf Zisternen! Der Autotaxibetrieb vom Gesandten Allizé!) Die Regierung habe man in Deutschösterreich rasch beseitigt, aber die unfähigen Beamten in den leitenden Stellen habe man belassen. Die Erdölstelle überläßt dem Fuhrwerk die Sicherstellung des auf krummen Wegen eingeführten Benzins. Gelingt es, dem Schleichhandel entsprechende Mengen abzunehmen, dann wird erst das Autotaxifuhrwerk hinreichend mit Benzin versorgt. Herr Kurz betonte sodann, daß bei den heutigen Benzinpreisen — 16 bis 24 Kronen pro Kilogramm — und bei den Pneumatikpreisen — eine Garnitur 15.000 bis 20.000 Kronen — ein Auslangen mit der heutigen Taxe unmöglich sei. Es müsse daher entweder wie früher beim animalischen Betrieb die freie Vereinbarung oder die zehnfache Taxe eingeführt werden. (Widerspruch.)

Abg. Forstner warnt vor diesem Verlangen. Die freie Vereinbarung und die zehnfache Taxe müßten zum gänzlichen Ruin des Lohnfuhrwerkes führen. Herr Rosensteiner pflichtet dieser Warnung bei und bemerkt, daß ein reeller Fahrgast oder ein Geschäftsmann kaum die heutige fünffache Taxe bezahlen könne. Bei der freien Vereinbarung oder bei der zehnfachen Taxe könnten dann überhaupt nur Kriegsgewinner fahren. Es müsse getrachtet werden, daß der Fahrtarif billiger werde. (Lebhafte Zustimmung.)

Nun folgte auf das Drama die Posse. Es meldete sich ein Herr zum Wort und teilte mit, daß ihm Samstag auf der Fahrt von der Herrengasse in die Tuchlauben eine Aktentasche mit österreichischen und ungarischen Kronenrenten in einem Auto in Verlust geraten sei. Er gebe dem Finder eine Belohnung von tausend Kronen. Sofort meldete sich ein Autotaxibesitzer, der diese „Fuhr" gemacht hat und erklärte, die Tasche müsse noch im Auto liegen. Finder und Verlustträger verließen miteinander den Saal, um die Aktentasche zu holen. Vorsteher Kurz bemerkte deshalb, daß wohl selten der Besuch einer Versammlung so fürstlich belohnt worden sei. Ein Versammlungsteilnehmer rief: Da sieht man die Ehrlichkeit des Wiener Fiakers!

Es sprachen dann noch Gehilfenobmann Ludwa, der sich gegen die Taxerhöhung und gegen die freie Vereinbarung wendete, ferner Herr Berthold, der die Undurchführbarkeit der Bestimmung betreffs Vergnügungsfahrten nachwies; denn der Fahrgast werde nie eine richtige Auskunft geben, und der Fuhrwerker sei stets in Gefahr, entweder wegen Fahrtverweigerung oder wegen Ueberschreitung der letzten Verordnung bestraft zu werden.

Zum Schluß teilte Vorsteher Kurz noch mit, daß bei der Landesregierung beschlossen wurde, die neue Verordnung vorerst durch 14 Tage auszuprobieren, und wenn sie tatsächlich für das Fuhrwerk ruinös wirke, sie zu mildern. Es wurde beschlossen, Montag bei Staatssekretär Zerdik und bei Landeshauptmann Sever in dieser Angelegenheit vorzusprechen.

Reichspost

3/8. 1919.

3/8

188

Wiens Verkehrswesen in der Zukunft.

Von Hofrat Hermann v. Littrow.

Unsere Staatsbahnen sollen laut Voranschlag im nächsten Rechnungsjahre einen Abgang von 416 Millionen ergeben, eine um so bedeutendere Summe, als unsere finanziellen Verhältnisse gewiß nicht am besten stehen. Die Stadtbahn ist in dieser Summe inbegriffen. Das Wiener Verkehrswesen umfaßt aber außer der Stadtbahn noch die Straßenbahnen, die Gesellschaftswagen, die Zweispänner (Fiaker und Privatfuhrwerke) und schließlich die Einspänner, eine größere Zahl Privatselbstfahrer (Automobile) und einige wenige, im öffentlichen Dienste stehende Gesellschaftsselbstfahrer (Omnibusautomobile).

Vor 100 Jahren waren außer einigen unförmigen zweispännigen Wagen, Jantschkys genannt, die ungefähr unseren unnumerierten Fiakern entsprachen, nur Gesellschafts(Zeiserl-)wagen vorhanden, aus welchen sich allmählich die Omnibusse entwickelten. Anfänglich standen diese im Besitze von Einzelpersonen, wie Zalaudek, Fuhrmann, Fashold und Philipp. Später bildeten sich Omnibus-Aktiengesellschaften, bis schließlich alle dergleichen Fuhrwerke in Gemeindebesitz kamen. Die Omnibusse, welche in der stattlichen Zahl von über 900 Stück unsere Straßen befuhren, verringerten sich schließlich auf etwa 40, da sie den Wettbewerb mit den Schienenfuhrwerken nicht aushalten konnten, trotzdem auch sie ausschließlich der Benzin- oder Elektroautomobiltype angehörten. Als eine Merkwürdigkeit verdient erwähnt zu werden, daß 1873 zwanzig Pariser Omnibusse vom Stefansplatz zur Weltausstellung fuhren. Im Jahre 1865 verkehrte der erste Pferdebahnwagen auf der Strecke Schottenring—Hernals, 1902 der letzte auf der Strecke Kärntnerring—Schönbrunn. 1897 fuhr das erste Gesellschaftsautomobil auf der Strecke Praterstern—Albrechtkaserne. Es folgten solche auf der Linie Am Hof—Ottakring, Währinger Gürtel—Stefansplatz—Praterstern, Stefansplatz—Südbahnhof und Pötzleinsdorf—Neustift. In der Umgebung Wiens kamen regelmäßige Automobilfahrten zur Durchführung in den Strecken Simmering—Kaiser-Ebersdorf, Kagran—Siemenswerke und Liesing—Kalksburg. Auch auf der Straßenbahn fuhr durch ein halbes Jahr ein Dampfautomobil (Bauart Serpollet) nach Hietzing. die Wiener Stadtbahn wurde in den Jahren 1895 und 1896 eröffnet. Für Untergrundbahnen werden seit dem Jahre 1895 Projekte verfaßt. Die Gemeinde hat für Projektierung derselben eine eigene Abteilung unter Ingenieur Musil errichtet, welcher wiederholte Studienreisen nach Berlin, Paris, London, New York, Boston und Chikago unternahm. Schließlich hat bereits während des Krieges die Gemeinde ein bedeutendes Anlehen zum Bau von Untergrundbahnen aufgenommen.

Wien ist dermalen nicht mehr die größte Stadt Oesterreich-Ungarns, sondern nur des vielfach kleineren Deutschösterreich. Es werden daher in absehbarer Zeit die vorhandenen Verkehrseinrichtungen nicht nur dem Bedürfnisse genügen, sondern sogar gegenüber der verminderten Beanspruchung zuviel werden, so daß die Untergrundbahnen in dem nächsten Jahrzehnt kaum benötigt werden dürften. Da wir aber bereits empfindlichen Wohnungsmangel haben und die Bautätigkeit bald wieder einsetzen wird, müssen neue Wohngebiete erschlossen und mit Verkehrsmitteln ausgestattet werden, die der allgemeinen Finanzlage entsprechend, recht billig hergestellt werden sollen. Wir werden daher das Straßenbahnnetz nach außen verlängern müssen. Drei Gebiete werden hiebei vorzugsweise in Frage kommen, das Marchfeld und die Umgebung von Inzersdorf für Arbeiterwohnungen, der Wienerwald für Villenkolonien. Es werden also die Straßenbahnlinien 31 und 36 bis 71 verlängert werden müssen, wobei sich insbesondere bei den Linien 41 bis etwa 46, 66 und 67 recht bedeutende Steigungen ergeben werden. Der Ausbau dieser Linien wird nicht sonderlich hoch zu stehen kommen, weil außerhalb der Stadt billiger, besonders in Schienen und Masten, gebaut werden kann. Die Vergrößerung des Straßenbahnnetzes hat einen Vorteil, der jetzt besonders ins Gewicht fällt. Die Straßenbahnen werden nämlich, ohne die geringen Vorräte Deutschösterreichs zu beeinträchtigen, betrieben werden können, da ein Ausbau des Zillingsdorf-Pottendorfer Gemeinde-Elektrizitätswerkes ohne unverhältnismäßige Kosten möglich ist und die in diesem Werke verbrannte Kohle wegen ihres geringen Brennwertes nicht transportfähig erscheint. Die Gemeinde wird aber heute das Andenken des Bürgermeisters Neumayer segnen, der trotz vieler Anfeindungen unentwegt für den Ankauf des Zillingsdorfer Kohlenflötzes eintrat und so die Gemeinde in Stand setzte, einen Großteil ihres Kraftbedarfes, ohne Kohle einzukaufen, zu decken. Uebrigens wird die Gemeinde vielleicht einmal auch ihre beiden Wasserleitungen als Kraftquellen ausnützen, sowie allenfalls eine größere Wasserkraft in Niederösterreichs Bergen ankaufen.

Von den Straßenbahnen, welche weitab vom Stadtmittelpunkt eigentlich mehr den Charakter von Nebenbahnen haben werden, sollten natürlich Omnibuslinien abgeästet werden, um recht breite Flächen der Besiedelung zuzuführen. Erwähnung verdient, daß auch die Ruinen zweier Bahnen bei uns vorhanden sind, und zwar die der Seilbahn auf den Leopoldsberg und der viel weniger leistungsfähigen Bahn (Bauart Curani) auf die Sofienalpe, beide in den Gründerjahren erbaut. Die zur selben Zeit hergestellte Zahnradbahn auf den Kahlenberg harrt noch der Elektrifizierung und der Verlängerung nach abwärts bis zur Eisenbahn Nußdorf, sowie am Gipfel bis zum Hotel. Dem Ortsverkehr zu Wasser dienten die Dampfboote Freudenau, Praterstern, Greifenstein, Kaiser-Ebersdorf und Nr. I bis VI, sowie vier Benzinboote kleinster Gattung. Der Verkehr zu Wasser hat jedoch, wie in allen Großstädten, stark abgenommen. Flugzeuge mögen sich in Wort und Bild recht nett ausnehmen, zu irgend welcher Bedeutung für den Stadtverkehr werden sie jedoch nie kommen.

Traun, Oberösterreich, im August 1919.

Reichspost
26./IX. 1919

müßten, bringung der aus den Nachbarstaaten vertriebe Deutschösterreicher, insbesondere der Eisenbah bediensteten, dienen. Es wäre zu wünschen, die Pa

Noch drei Tage Verkehrsruhe.

Vorläufig keine Veränderung der Kohlenbelieferung.

Nach fünftägiger Straßenbahnruhe ist heute endlich in Prag das ersehnte und erlösende Wort gesprochen worden. Staatssekretär Zerdik hat nach Abschluß der Prager Verhandlungen heute das ihm unterstellte Amt angewiesen, zu verfügen, daß der Straßenbahnverkehr Montag früh wieder aufgenommen wird. Die ganze Wiener Bevölkerung wird diese Nachricht als eine ungeheure Erleichterung begrüßen und die drei Elendstage, die uns noch bis Montag bevorstehen, mit der Aussicht auf Wiederkehr normaler Verhältnisse leichter ertragen.

Die Straßenbahn wird wieder verkehren, aber noch ist keine Rede davon, daß die übrigen verfügten Sparmaßnahmen aufgehoben werden könnten. Die Kohlenlage hat sich bis heute noch nicht geändert. Vorläufig liegt noch keine Meldung vor, daß die Tschechen mit ihren Zusicherungen schon ernst gemacht haben. Morgen, längstens übermorgen muß aber mit der Verladung der vertragsmäßig verpflichteten Mengen begonnen werden, soll nicht das Elektrizitätswerk, bezw. der Straßenbahnbetrieb neuerlich in Gefahr kommen. Mit den bis Sonntag nach dem jetzigen Einlaufe angehäuften Vorräten vermag nämlich der Straßenbahnbetrieb nicht mehr als vier, höchstens fünf Tage zu bestehen. Die Enttäuschung der Bevölkerung könnte fürchterliche Folgen haben, wenn nach wenigen Tagen des Verkehrs die Straßenbahn neuerlich zum Stillstande käme. Die Kohlenlieferungen müssen daher nicht bloß auf dem Papier existieren, sondern auch durchgeführt werden. Dies wird mit der fortschreitenden Jahreszeit um so schwieriger sein, als der Winter natürlich oft unüberwindliche Hindernisse der Einhaltung des Vertrages entgegensetzt.

Die Aussichten für der Winter sind in keiner Weise rosig und wenn wir lediglich an die tschechische Kohle gebunden wären, würden wir aus der Katastrophe nicht herauskommen. Sehr viel hängt daher von dem Ergebnis der Verhandlungen in Berlin ab, die nun aufgenommen werden. Wenn auch die Lieferungen aus Deutschland zufriedenstellende werden, dann erst können wir mit einiger Zuversicht dem Winter entgegensehen.

Immerhin müßten aber alle unsere Behörden jene Vorbereitungen treffen, die geeignet sind, eine Wiederholung der Katastrophe zu verhüten, oder, wenn dies unmöglich wird, die härtesten Erscheinungen zu mildern. Der Wiener Gemeindeverwaltung harren große Pflichten. Sie darf ebensowenig wie die Bevölkerung von einer zweiten Auflage der jetzigen Situation überrascht werden. Sie muß für den Winter an Kohle und Holz herbeischaffen, was möglich ist. Mit kalten Wohnungen und Lebensmittelnot läßt sich das Elendsexperiment mit der Bevölkerung so leicht nicht machen wie bisher.

Die erlösende Nachricht aus Prag.

Staatssekretär Zerdik, VB. Emmerling, Sektionschef Dr. Schüller, Ministerialrat Dr. Kloß und Legationsrat Dr. Marek haben gestern beim Ministerpräsidenten Tusar vorgesprochen. Der Ministerpräsident versicherte der Delegation, daß er über die Notlage in Oesterreich informiert sei, wies aber darauf hin, daß auch die Kohlenverhältnisse im tschechoslowakischen Staat sehr schwierig seien. Dessenungeachtet werde er die maßgebenden Stellen veranlassen, die Lieferung der im Vertrage vom 18. August vereinbarten Mengen sobald als möglich durchzuführen.

Die Abordnung hatte dann eine Konferenz mit dem Arbeitsminister Hampl, in der österreichischerseits darauf hingewiesen wurde, daß die Verhältnisse in Oesterreich ganz ungleich schlechter liegen, als in Tschechien und daß es sich in der Kohlenfrage um die Existenz Oesterreichs handle. Die österreichische Delegation sprach die Erwartung aus, daß der ratifizierte Vertrag vollinhaltlich zur Durchführung gelangen werde. Minister Hampl erklärte, daß er die Frage der Kohlenlieferungen in den nächsten Tagen nochmals gründlich prüfen und in einer neuerlichen, für die nächste Woche anberaumten Konferenz mit den Vertretern der österreichischen Regierung und der Gemeinde Wien endgültig bereinigen werde. Die österreichische Delegation ersuchte, bis dahin die Sendungen nach Wien sofort möglichst zu erhöhen, damit die schweren Bedrückungen der Bevölkerung durch die zuletzt verfügten Sparmaßnahmen wenigstens teilweise gemildert und insbesondere der Straßenbahnverkehr in den nächsten Tagen wieder aufgenommen werden könne. Minister Hampl sagte eine solche Erhöhung der Anlieferungen zu.

Staatssekretär Zerdik hat daher im Einvernehmen mit Vizebürgermeister Emmerling das Staatsamt für Handel und Arbeiten telephonisch angewiesen, zu verfügen, daß Montag früh der Straßenbahnverkehr wieder aufgenommen werde.

Die österreichische Delegation fuhr heute abend von Prag nach Berlin weiter.

Die schwache Belieferung aus Ostrau.

TK. Ostrau, 25. September.

Ueber die Belieferung Wiens mit Gaskohle aus dem Ostrauer Revier teilt das Kohleninspektorat mit, daß das dortige Revier große Kohlenmengen als Kompensation für Lebensmittel nach Italien und Jugoslawien liefern mußte. In den letzten Tagen sei die Lieferung nach Wien wieder normal geworden. Sie betrug am 19. d. 900, am 20. 843, am 22. 1116 und am 23. 893 Tonnen, also 80% der vertragsmäßigen Lieferung, die in den nächsten Tagen noch wesentlich erhöht werden dürfte.

Die Kohlenverteilung durch die interalliierte Kohlenkommission.

KT. Prag, 26. September.

Oberbergrat Durich, der Vertreter der tschecho-slowakischen Regierung bei der interalliierten Kohlenkommission, berichtete über den Verlauf und das Ergebnis der bisherigen Arbeiten, daß seine Regierung die Bereitwilligkeit ausgesprochen habe, die Kommission in deren Aufgaben nach jeder Richtung zu unterstützen, sie behalte sich jedoch bei dem Problem der Kohlenverteilung, die die vitalen Interessen des Staates berühre, das Recht vor, daß ihr der endgültige Plan der Kohlenverteilung zur Genehmigung vorgelegt werde und daß sie ihre Einwendungen dagegen in 14 Tagen erheben könne. Diese Erklärung wurde von der Kommission mit der Einschränkung zur Kenntnis genommen, daß die tschecho-slowakische Regierung einige Aenderungen vornehmen möge.

Die Kohlendebatte im Stadtrat.

Der Stadtrat hat heute die Debatte über die Kohlenfrage fortgesetzt. StR. Vaugoin (christlichsoz.) betonte, daß die Abordnung der Gemeinde Wien, welche in Prag war, bei keiner der dortigen zuständigen Stellen erklärt habe, daß die Gemeinde Wien mit einem geringeren Quantum als angesprochen wurde, das Auskommen finden könne. Die Tschecho-Slowakei, sagte er, ist verpflichtet, nach dem neuen Vertrage 5200 Tonnen täglich zu liefern und wir haben erklärt, daß dieses Quantum weit unter der Menge stehe, derer die Gemeinde bedürfe. Unser ganzes Bestreben war darauf gerichtet, eine Erhöhung, nicht aber eine Erniedrigung des Quantums zu erzielen. Redner polemisierte nun gegen die gestrigen Ausführungen des StR. Täubler und erklärte weiter, es sei nicht richtig, daß uns die Tschechen nicht besser mit Kohle beliefern könnten, als es tatsächlich geschehe. In der Tat wurde Deutschland von den Tschechen viel besser mit Kohle beliefert als wir, es erhalte die Kohle pünktlich und täglich. Eine bedeutende Rolle spiele jetzt auch der Waggonmangel. Der gemeinsame Wagenpark sei tatsächlich auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten und es müsse infolgedessen getrachtet werden, daß jeder Sukzessionsstaat seinen eigenen Wagenpark erhalte. Ministerpräsident Tusar habe selbst erklärt, daß der Waggonmangel ein Hauptgrund der schlechten Belieferung sei und er hat auch erklärt, daß die Deutschen pünktlich ihre Wagen beistellen. Er wollte sich deshalb an Frankreich um Wagen wenden, welches solche im Ueberflusse habe. Würden Wagen beigestellt werden, so glaube er, würde die Belieferung viel rascher und prompter vor sich gehen. Es sei richtig, meinte Redner, daß wir, wenn wir zu Deutschland gehören würden, mit mehr Recht Kohle fordern könnten; ob wir sie aber auch erhalten würden, sei allerdings eine andere Frage. Denn in Deutschland herrsche selbst Kohlennot, und namentlich in Süddeutschland seien die Kohlenverhältnisse noch ärger als bei uns. Was die amerikanische Kohle betreffe, sei sie allerdings wahnsinnig teuer.

16.000 Kronen für einen Waggon Kohle

sei ein erschreckender Preis. Dessenungeachtet müßten wir aber alle amerikanische Kohle, die greifbar sei, beziehen und er sei auch überzeugt davon, daß der Bürgermeister in dieser Frage bereits alles vorgekehrt habe. Es gäbe eben keine andere Rettung für uns. Redner glaube übrigens, daß dieser Kohlenpreis auch von manchen Industrien ertragen werden könnte; so namentlich von der Exportindustrie. Würden sich gewisse Industrien zum Bezuge von Kohle bereit erklären, und amerikanische Kohle beziehen, so würde zweifellos unsere Valuta dadurch gestärkt und die Arbeitslosigkeit gebannt werden, so daß wir vielleicht über den Winter hinweg kommen könnten.

Nun muß, sagt StR. Vaugoin, vor allem ein Ersatzverkehr geschaffen werden. Am besten wäre es natürlich, wenn der Stadtbahnverkehr zum Teile wieder aufgenommen werden könnte. Anderseits aber könnte die Gemeinde vielleicht einen teilweisen Stellwagenverkehr aktivieren und auch die alten Tramwaywaggons könnten, wenn es schon sein müsse, für den Winter wieder in Betrieb gesetzt werden. Durchgreifend geholfen könnte allerdings nur werden, wenn Wasserkräfte in ausreichenderem Maße als bisher zur Erzeugung von elektrischer Kraft herangezogen werden. Für die Hausbeheizung muß auf Holz gegriffen werden. Redner schließt mit der Erklärung, daß diejenigen, die Oesterreich zu seinem heutigen Zustand verurteilt haben, helfend eingreifen