L 70000
9
1915-1916
22./VII.-9./VII.
Verkehrswesen
C
Lokalverkehr
2.

Die Zeit 22./VII. 1915

2

Kriegsautomobile für Lohnfuhrwerker.

Die Wiener Fiakergenossenschaft hatte an das Kriegsministerium die Bitte gerichtet, es mögen die aus dem Kriege zurückkommenden Automobile im Interesse der Wiederbelebung des Verkehrs in Verwendung kommen, da die Automobilhändler diese Automobile aufzukaufen beabsichtigen. Das Kriegsministerium hat darauf an die Fiakergenossenschaft folgendes Schreiben gerichtet: „An die Genossenschaft der Fiaker mit Pferde- und Kraftwagenbetrieb! Auf die Eingabe vom 22. Mai d. J. beehrt sich das Kriegsministerium mitzuteilen, daß die Veräußerung der nach dem Kriege vorhandenen Kraftfahrzeuge auf eine Weise erfolgen wird, die den Interessen des Staates und der Bevölkerung entspricht. Die Genossenschaft wolle überzeugt sein, daß das Kriegsministerium seinerzeit die Mitglieder der Genossenschaft voll berücksichtigen wird, und wird sich erlauben, zu gegebener Zeit auch die Meinung der Genossenschaft in der Frage der Veräußerung von Kraftfahrzeugen einzuholen. Für den Minister: Schleyer, FZM." Die Genossenschaft der Einspänner hat gleichfalls eine ähnliche Eingabe an das Reichskriegsministerium gerichtet.

Reichspost
23./III. 1915

*** Die unbegründeten Fahrtverweigerungen.** Die Polizeidirektion hat, wie mitgeteilt, an die Fuhrwerkergenossenschaften einen sehr begrüßenswerten Erlaß gerichtet, in welchem sie ersucht, auf die Herren Rosselenker dahin einzuwirken, daß sie keine unbegründeten Fahrtverweigerungen begehen. Was für Erlebnisse — so schreibt man uns — diesbezüglich ein Mensch jetzt in Wien hat, der gezwungen ist, öfters das Platzfuhrwerk zu benützen, übersteigt alle Vorstellung. Die Kutscher sind einfach aus dem Wirtshäusern nicht herauszubringen, wenn ihnen der Preis nicht paßt und reden sich auf „die armen Viecherln aus, die jetzin so a Saufuatter fressen müssen." Geradezu unerhört war aber eine Episode, in deren Mittelpunkt kürzlich ein Wiener Gemeindefunktionär stand. Der Betreffende ging in einer kalten stürmischen Nacht eigens auf einen Bahnhofstandplatz, um sicher einen Wagen zu finden. Zu seiner Freude waren deren mehrere vorhanden, nur die Kutscher fehlten. Ein in der Nähe stehender „Aufpasser" erklärte sich aber bereit, einen Rosselenker zu holen. Sprachs und eilte dienstbeflissen in ein kleines Kaffeehaus, aus dem er mit einem demonstrativ langsam gehenden Kutscher zurückkehrte. Derselbe wollte dem vorlauten Fahrgast offenbar zeigen, daß er „auf das G'schäft nit ansteht". Nun entspann sich folgender Dialog: Fahrgast: „Ich habe geglaubt daß Sie der Erste beim Wagen en müssen?" Einspänner (wird glutrot im Gesichte und beutelt den Fahrgast wie einen Hund): „Ja, was glauben denn Sö eigentl'? Seit Neune bin i auf der Straßen, da werd' i mir do' no' ein Schwarzen kaufen kinna. Maanen S' leicht, daß i da auf Ihna wart', bis mir d'Gfrärballen auf der Nasen wachsen?" Fahrgast (ruhig): „Wissen S' was? Mit Ihnen fahr' ich nicht, Sie sind mir zu grob. Wo sind denn die anderen Kutscher?" Einspänner (auf seine herbeigeeilten Kollegen zeigend): „Machen S' d'Rollbalken besser auf, Sö g'scheerter Uhu, da stengan eh d' andern und halten S' dö Bagasch für ein' Narr'n, von der Sö zuagrast san. Da hört si' do' alles auf!" Chor der anderen: „Dös gibt's net. Dös is der Erschte, mit dem wer'n Sö fahr'n!" Fahrgast (zum hinzugekommenen Wachmann): „Herr Wachmann, möchten Sie da nicht intervenieren?" Chor der Kutscher (zum Wachmann, der sein Notizbuch herausnimmt): „Der Herr gibt Ihna a falsches Nationale an, den kennen mir schon. Der Herr wird arretiert. Mir gengan als Zeugen!" Fahrgast (zeigt dem Wachmann seine amtliche Legitimation und sagt): „Bitte sehr, arretieren Sie mich also. Ich bin Wiener Gemeindefunktionär und habe mir das Verbrechen zuschulden kommen lassen, einen Einspänner mieten zu wollen."

Vossische Zeitung
23./VII. 1915

Die Verteuerung des Verkehrs.

Zu dem unter dieser Aufschrift gebrachten Aufsatz im Abendblatt vom 21. Juli sendet uns die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn folgende Erwiderung.

Wir erwarten sicher nicht, daß die Mitglieder des Zweckverbandes und in weiterer Hinsicht das Publikum unseren Vorschlägen auf Tarifänderungen ohne weiteres zustimmen. Wir dürfen aber erwarten, daß aus unserem Vorgehen uns nicht der Vorwurf der Untreue konstruiert wird. Man mag unsere Vorschläge bekämpfen — aber die Art dieser Bekämpfung muß sich in den sonst üblichen Grenzen halten. Eine Verständigung, die im Interesse beider Parteien dringend notwendig ist, wird nicht gefördert, wenn man eine ganz und gar unnötige Schärfe des Tones in die Polemik hineinlegt und bei dem Vertragsgegner alle schlechten Eigenschaften voraussetzt.

Die Große Berliner Straßenbahn ist nicht so töricht, sich vertraglichen Verpflichtungen entziehen zu wollen, wie der Artikel behauptet. Wir sind aber der Ansicht, daß ein großes Unternehmen, das den öffentlichen Verkehrsinteressen in solchem Maße zu dienen hat, wie die Große Berliner Straßenbahn, in seinen wirtschaftlichen Ergebnissen auf der Höhe gehalten werden muß, die ihm die Erfüllung dieser Aufgaben gestattet. Der jetzige Tarif bildet aber ein Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung, das beseitigt werden muß, er bildet ein Mißverhältnis, das sich allmählich herausgebildet hat und das kein Mensch voraussehen konnte. Wir sollen mehr leisten — aber woher soll das Geld dazu kommen? Jeder Kaufmann schlägt seine Mehrkosten auf die Verkaufspreise auf, nur uns will man diese Möglichkeit verweigern, weil wir einen Vertrag abgeschlossen haben, dessen Grundlage sich durch die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung vollkommen verschoben hat.

Wir haben einen Vorschlag gemacht zu einer Verbesserung unserer Lage und damit zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, und wir sind jederzeit bereit, über die Einzelheiten in Verhandlungen einzutreten. Aber der Verfasser des Artikels soll und kann uns nicht den Vorwurf machen, daß unsere Zahlen „unaufrichtig" seien. Unsere Behauptung, daß nur 15 v. H. der Fahrgäste von der Verteuerung des Fahrgeldes betroffen würden, beruht darauf, daß wir die Zahlen der Westlichen Berliner Vorortbahn, die bereits mit einem finanziell günstigeren als dem für die Große Berliner Straßenbahn vorgeschlagenen Streckentarif arbeitet, prozentual auf die letztere übertragen haben. Welchen anderen Vergleichsmaßstab sollten wir wählen, als diesen, der zudem noch aus erklärlichen Gründen zu einem für die Große Berliner Straßenbahn günstigen Ergebnisse kommt? Kenner der Berliner Verkehrsverhältnisse behaupten, daß die Mehreinnahme von 4 000 000 Mark, die wir auf Grund des Vergleiches errechnet haben, nicht erreicht wird. Unser angeblich unaufrichtiges Zahlenergebnis beruht auf Ziffern, die jederzeit aus den Geschäftsberichten nachgeprüft werden können und auch in unserer Denkschrift enthalten sind; wir fragen nun unsererseits den Verfasser, auf Grund welcher Unterlagen er das „Jahresgeschenk von 7,8 Millionen Mark" für die Große Berliner Straßenbahn herausgerechnet hat?

Schließlich hat die Große Berliner Straßenbahn eine viel zu große Hochachtung vor dem Zweckverbande, als daß sie diesem zumuten sollte, aus der schon jetzt erbetenen Tarifänderung eine Erhöhung des für 1920 vertraglich festgesetzten Kaufpreises herleiten zu wollen. Es ist eine leichte Rechenaufgabe, für den Erwerbspreis der Bahn die durch die Tarifänderung eingetretenen Wirkungen herauszurechnen und in Abzug zu bringen.

•

In der Beratung der Verkehrsdeputation über die Frage der Tariferhöhung bei den Straßenbahnen wurden — wir wir aus dem Berliner Rathause erfahren — von keiner Seite die Anträge der Großen Berliner Straßenbahn zur Annahme empfohlen. Darüber, ob den zuständigen Organen des Zweckverbandes eine Verhandlung auf anderer Grundlage zu empfehlen sei, gingen die Meinungen auseinander.

•

Auch Spandau gegen die Tarifänderung. Die gestrige Spandauer Stadtverordnetenversammlung beschloß, beim Zweckverband Groß-Berlin und beim Verbandsausschuß dahin vorstellig zu werden, daß sie den geplanten Erhöhungen der Großen Berliner Straßenbahn die Zustimmung versage. — Weiterhin bewilligte die Versammlung im Prinzip die Aufnahme einer Anleihe in Höhe von vier Millionen Mark, die Anlegung der städtischen Rieselfelder auf dem städtischen Rittergute Gansdorf und der dazu erforderlichen Kanalisationsumbauten. Das Projekt selbst wurde einem besonderen Ausschuß zur nochmaligen Durchprüfung überwiesen. Die Stadt übernimmt ferner die Bürgschaft für eine Million Mark für ein von dem städtischen und Kreiskraftwerk Spandau aufzunehmendes Darlehen unter der Bedingung, daß der Kreis Osthavelland als zweiter Gesellschafter die Rückbürgschaft in Höhe von einer halben Million Mark übernimmt.

Vossische Zeitung
26./VIII. 1915.

Zweckverband und Aktionär.

Aus unserem Leserkreise wird die Frage aufgenommen, ob Mitglieder des Zweckverbandes, die Aktionäre der Großen Berliner Straßenbahn sind, an der Abstimmung über deren Antrag auf Erhöhung der Fahrpreise teilnehmn dürfen. Dazu wird uns von geschätzter juristischer Seite geschrieben:

Der Verband Groß Berlin hat in nächster Zeit über den Antrag der Großen Berliner Straßenbahn auf Erhöhung der Fahrpreise zu entscheiden. Der Verbandsausschuß tritt heute zusammen; die Vollversammlung wird in kurzem folgen. Es kann vorkommen, daß sich unter den Mitgliedern Aktionäre der Großen Straßenbahn befinden, wie sich in Lichtenberg bei den Beratungen über die zusammengebrochene Bank zeigte, daß zahlreiche Mitglieder der städtischen Behörden vermögensrechtlich beteiligt waren. § 44 der Städteordnung bestimmt: „An Verhandlungen über Rechte und Verpflichtungen der Stadtgemeinde darf derjenige nicht teilnehmen, dessen Interesse mit dem der Gemeinde in Widerspruch steht." Dieser Vorschrift ist § 22, Absatz 2, des Zweckverbandsgesetzes für Groß Berlin vom 19. Juli 1911 nachgebildet, der lautet:

„An Verhandlungen über Rechte und Verpflichtungen des Verbandes darf derjenige nicht teilnehmen, dessen Interesse mit dem des Verbandes im Widerspruche steht."

Die Mitglieder des Verbandausschusses und der Verbandsversammlung haben die allgemeinen Interessen wahrzunehmen, die nicht mit denen der Aktionäre zusammenzufallen brauchen. Worin das Interesse des einzelnen bestehen muß, um von der Teilnahme auszuschließen, sagt das Gesetz nicht. Im Kommentar von Brühl-Gordan-Ledermann heißt es:

„Es ist anzunehmen, daß es sich um ein unmittelbares persönliches (individuelles) Interesse, sei es ein Vermögensinteresse oder ein Interesse anderer Art, handeln muß, das in Widerspruch tritt zu dem allgemeinen, dem Gesamtinteresse. Ein solches unmittelbares Interesse des einzelnen kann auch vorliegen, wenn es sich um vermögensrechtliche Interessen solcher Angehörigen handelt, welche mit einem Vertreter durch das rechtliche Band der Unterhaltungspflicht oder des Nießbrauchs vom Vermögen verbunden sind . . .

Streitig kann die Frage in Fällen sein, in denen ein Vertreter Vorstand oder Aufsichtsrat solcher Erwerbsgesellschaften ist, deren Interesse mit dem des Verbandes kollidiert . . .

Jeder in einer Pflichtenkollision befindliche Vertreter wird gut tun, sich in den auch nur zweifelhaften Fällen seiner Mitarbeit zu enthalten, wenn nicht um seiner selbst willen, so doch schon, um die Gefahr ungültiger Beschlüsse zu vermeiden.

Dem Verbot der Teilnahme an den Verhandlungen ist nicht schon dadurch genügt, daß der Vertreter des Mitsprechens und des Mitabstimmens sich enth. t. Vielmehr muß gefordert werden, daß der persönlich Interessierte nicht anwesend ist . . . Auf die Entfernung der seiner Ansicht nach interessierten Personen hat der Vorsitzende hinzuwirken."

In dem Kommentar wird weiter ausgeführt, daß sich die Vorschrift des § 22, Absatz 2, auch auf die Mitglieder des Verbandsausschusses, die oberen Beamten und sonstigen Personen, die zu den Sitzungen mit beratender Stimme zugezogen werden, erstreckt, und daß die Verletzung der Vorschrift die gefaßten Beschlüsse ungültig macht:

„Erfährt die Aufsichtsbehörde von einem Beschluß der Verbandsversammlung, bei welchem Personen mitgewirkt haben, die nach ihrer Ansicht gemäß § 22 Absatz 3 hätten ausgeschlossen werden sollen, so ist sie gemäß § 38, Absatz 3, zur Beanstandung des Beschlusses verpflichtet; die betroffenen Mitglieder haben dann, falls die Verbandsversammlung Klage erhebt, die Möglichkeit, im Verwaltungsstreitverfahren darzutun, daß bzw. ob sie uninteressiert sind. (Entsch. d. O.-Verw.-Ger., Bd. 51, S. 6.)"

Danach scheint es, daß Aktionäre oder solche Mitglieder des Vorstandes oder des Aufsichtsrates der Großen Straßenbahn, die an der Entscheidung persönlich interessiert sind, sowohl der Verhandlung wie der Abstimmung über den Antrag der Gesellschaft fernzubleiben haben. Selbstverständlich können die von der Stadt Berlin in den Aufsichtsrat der Großen Berliner Straßenbahn entsandten Personen, da sie die Tantiemen nicht für sich beziehen, auch nicht als „interessiert" gelten.

*

Mit der beabsichtigten Tariferhöhung der Straßenbahngesellschaften hat sich auch die Wilmersdorfer Verkehrsdeputation in eingehender Beratung befaßt. Die Deputation ist dabei zu dem einstimmigen Beschluß gekommen, daß der gegenwärtige Antrag der Straßenbahngesellschaften unbedingt abzulehnen ist, und daß im übrigen die Verhandlungen im Verbandsausschusse Groß-Berlin und zwischen dem Verbandsausschusse und den Straßenbahngesellschaften abgewartet werden müssen. Nach dem Ergebnis dieser Verhandlungen will sodann die Deputation erneut in dieser Angelegenheit Stellung nehmen. (Zu einem ähnlichen Beschluß sind neben Berlin die meisten Berliner Vorortgemeinden gekommen.)

Tägliche Rundschau
26./III.1915

5b

Die Tariferhöhung der Großen Berliner Straßenbahn abgelehnt!

Der Verbandsausschuß Groß-Berlin beschäftigte sich, wie angekündigt, in seiner heutigen Sitzung mit dem Antrag der Großen Berliner Straßenbahn und ihrer Nebengesellschaften auf Tariferhöhung. Wie wir hören, lehnte es der Verbandsausschuß nach eingehender Erörterung — in der die vom Standpunkte Groß-Berlins und besonders der Vororte gegen eine derartige Tariferhöhung sprechenden Bedenken zum Ausdruck gebracht wurden — ab, dem Antrag für die Dauer des Krieges zuzustimmen.

Da der Zweckverband eine ausschlaggebende Instanz ist, so ist mit dieser Entscheidung des Verbandsausschusses wohl das vorläufige Schicksal des Antrages der Straßenbahngesellschaft entschieden. Man darf gespannt sein, ob trotzdem die notwendigen, und zwar von der Gesellschaft selbst als notwendig erkannten Verbesserungen an den Wagen usw. vorgenommen werden, oder ob auch für diese Notwendigkeiten die Annahme der Tarifreform eine „conditio sine qua non“ bedeutet.

Amtsblatt der Stadt Wien.
3./VIII. 1915

Vize-Bürgermeister Hierhammer eröffnet die Sitzung und macht folgende Mitteilung:

Die Straßenbahn-Direktion berichtet, daß von den zur militärischen Dienstleistung einberufenen Straßenbahnangestellten bisher 163 gefallen sind; weiters wurden verwundet 317, erkrankt sind 24, verunglückt 6, kriegsgefangen 25 und vermißt 7, zusammen 542. (Zur Kenntnis.)

Vossische Zeitung
4./VIII. 1915

Umsteigen auf Straßenbahnen.

Von

Professor Gustav Schimpff-Aachen.

Die Große Berliner Straßenbahn hatte beabsichtigt, gleichzeitig mit der Erhöhung ihres Tarifs einen, wenn auch beschränkten Umsteigeverkehr einzuführen. Wenn auch die Tarifvorschläge der Gesellschaft vorläufig abgelehnt und vorerst kaum wieder die zuständigen Stellen beschäftigen werden, so ist damit de rGedanke der Einführung eines Umsteigeverkehrs noch nicht endgültig begraben. Ein solcher Umsteigeverkehr besteht bereits in sämtlichen deutschen Großstädten. Es mag daher von Wert sein, einen Vergleich über Art und Umfang des Umsteigeverkehrs in den deutschen Großstädten über 400 000 Einwohner anzustellen.

Die Straßenbahnen in Hamburg, Leipzig, München, Breslau, Düsseldorf, Frankfurt, Nürnberg und Wien gestatten das Umsteigen schon für die billigste Fahrkarte, 10 Pf. in den reichsdeutschen Städten, 14 Heller = 12 Pf. in Wien. Dresden und Köln schließen den Umsteigeverkehr für die niedrigste Preisstufe aus, so daß man hier nur mit Fahrscheinen zu 15 Pf. und mehr umsteigen kann.

Der Umfang des Umsteigeverkehrs im Verhältnis zum Gesamtverkehr auf Einzelfahrscheine ist sehr verschieden. In Hamburg beträgt sein Anteil nur etwa 20 v. H. In Leipzig, München, Breslau, Düsseldorf, Frankfurt und Nürnberg schwankt die Zahl zwischen 33 und 43 v. H. In Wien ist der Umsteigeverkehr sehr beträchtlich; rund 70 v. H. aller Einzelfahrgäste steigen dort um. In Dresden beträgt der Anteil des Umsteigeverkehrs an den Fahrscheinen für 15 Pf. und mehr 80 v. H., in Köln dagegen nur 2 v. H.

Die Gründe für den so sehr verschiedenen Umfang des Umsteigeverkehrs sind in örtlichen Verschiedenheiten, in der gegenseitigen Lage und dem Umfange der Wohn- und Geschäftsviertel, hauptsächlich aber in der Netzbildung und der Linienführung der Straßenbahn zu suchen. Teilt man die Gesamtlänge des Netzes durch die Zahl der Knotenpunkte, so erhält man eine Zahl, die man als Maschenweite des Bahnnetzes bezeichnen kann. Je engmaschiger das Netz, desto kleiner ist die Zahl, die angibt, in welchem durchschnittlichen Abstand die Knotenpunkte des Bahnnetzes voneinander liegen. Diese Zahl beträgt in Köln etwa 3 Kilometer; es ist hier also selten Gelegenheit zum Umsteigen vorhanden. Bei den übrigen reichsdeutschen Städten ist diese Zahl ziemlich gleich und beträgt etwa 2 Kilometer; in Wien dagegen nur etwa 1,5 Kilometer, und hieraus ergibt sich der viel größere Anreiz zum Umsteigen in Wien.

Je geringer die Zahl der Linien ist, desto eher ist man gezwungen, umzusteigen, um sein Ziel zu erreichen. Ist die Zahl der über die einzelnen Straßen geführten und sich später verzweigenden Linien groß, so kann man von einem Punkte des Netzes viele andere Punkte in direkter Fahrt erreichen, und ein Umsteigen ist nicht so sehr nötig. Die Durchschnittszahl der auf den einzelnen Straßen geführten Linien ist nun wieder bei den deutschen Großstädten ziemlich gleich, sie beträgt etwa 2. In Hamburg ist sie ein klein wenig höher, in Wien dagegen nur 1,5, woraus sich wieder der große Umfang des Wiener Umsteigeverkehrs erklärt.

Vergleicht man hiermit die Zahlen des Berliner Straßenbahnnetzes, so ergibt sich eine Maschenweite von nur 0,9 Kilometer, und eine Durchschnittszahl der Linien auf den einzelnen Straßenstrecken von beinahe 5. Hieraus geht hervor, wie engmaschig das Berliner Straßenbahnnetz ist und wie zahlreiche Gelegenheiten zum Umsteigen durch diese Form des Bahnnetzes geboten werden. Anderseits verkehren im Durchschnitt der ganzen Stadt fast zweieinhalbmal so viel Linien in den einzelnen Straßen wie in den anderen deutschen Großstädten, und in der inneren Stadt beträgt die Anzahl der Linien auf den einzelnen Straßen etwa 10. Das Bedürfnis zum Umsteigen ist also in der inneren Stadt sehr gering, weil fast alle Verkehrsverbindungen in direkter Fahrt erreicht werden können. Ein Umsteigebedürfnis besteht eigentlich nur in den Außenbezirken, wo auf den einzelnen Straßen nur wenige Linien verkehren und an den Schnittpunkten die Kreuzungen überwiegen, die Verzweigungen seltener sind.

Der Umsteigeverkehr bietet den Fahrgästen den Vorteil der Vermehrung der Fahrtmöglichkeiten ohne Doppelzahlung; der Straßenbahnverwaltung bietet er den Vorteil, daß sie Anträgen auf Schaffung neuer durchgehender Linien durch den Hinweis auf die Möglichkeit des Umsteigens entgegentreten kann. Da, wo viele kurze Linien bestehen wie in Wien, hat der Umsteigeverkehr den Vorteil, daß die Wagen gleichmäßiger und besser ausgenutzt werden, namentlich in den Endstrecken, weil die Reisenden bis zum Endpunkt in den Wagen verbleiben und dann auf eine andere Linie übergehen können. Solche kurzen Linien kommen aber in Berlin nicht vor. Die Nachteile liegen in der Unsicherheit der Beförderung; es ist nicht immer gesagt, daß der Anschlußwagen sicher Platz zur Weiterfahrt bietet.

Nimmt der Umsteigeverkehr einen großen Umfang an, so daß an allen Knotenpunkten eine große Zahl von Fahrgästen aus- und einsteigt, so wird dadurch die Abfertigungszeit an den Haltestellen und die gesamte Fahrzeit erhöht, was für das Publikum und die Verwaltung gleich nachteilig ist. Wenn z. B. 25 pCt. der Fahrgäste einmal umsteigen, so entsteht daraus eine Verlängerung der Fahrzeit um 16 pCt., d. h. eine Fahrt von 3,6 Kilometer Länge würde ie Berlin nicht wie bisher 18 Minuten, sondern 21 Minuten dauern, was eine schon sehr fühlbare Verlangsamung ist.

Liegen die Knotenpunkte sehr dicht beieinander, so ist auch die Gefahr vorhanden, daß die Schaffner nicht in der Lage sind, auf der kurzen Fahrt zwischen zwei Knotenpunkten den Umsteigefahrgästen rechtzeitig ihre Fahrscheine auszuhändigen oder die Umsteigefahrscheine zu prüfen, namentlich dann, wenn etwa mehrmaliges Umsteigen gestattet werden soll. Dies würde besonders bei den verhältnismäßig geräumigen Berliner Wagen eine Rolle spielen.

Fremdenblatt Abendbl.
4./VIII 1915

* **(Einstellung des Kraftwagenverkehres in Budapest.)** Aus Budapest, 4. d., wird berichtet: Die Budapester Automobil-Verkehrs-A.-G. teilte dem Magistrat mit, daß sie den seit Kriegsbeginn mit den größten Opfern aufrechterhaltenen Kraftwagenverkehr vom 9. d. ab auf unbestimmte Zeit einzustellen gezwungen sei. Begründet wird der Entschluß der Gesellschaft damit, daß seit Beginn des Krieges die größten Schwierigkeiten sowohl bei der Beschaffung des Betriebsmaterials als auch hinsichtlich des Ersatzes des Personals erwachsen seien. Der Magistrat hat in seiner gestrigen Sitzung diese Mitteilung zur Kenntnis genommen.

Reichspost
5./VIII.1915

Die Kriegsopfer der Wiener Straßenbahnen.

Von den zur militärischen Dienstleistung einberufenen Wiener Straßenbahnangestellten sind bisher 163 gefallen; verwundet wurden 317, erkrankt sind 24, verunglückt 6, kriegsgefangen 25 und vermißt 7, zusammen 542. — Von den 12.000 Angestellten der Wiener städtischen Straßenbahnen sind bekanntlich schon bei Kriegsbeginn viele, viele Hunderte eingerückt, da die überwiegende Mehrzahl unserer Straßenbahnbediensteten Reservisten sind. Die Musterungen haben die Reihen des übrigen Dienstpersonals begreiflicherweise stark gelichtet, so daß heute angenommen werden kann, daß die überwiegende Mehrheit der Wiener Straßenbahner derzeit den Rock des Kaisers trägt.

5./VIII. 1915

*** Billigere Straßenbahnkarten für Soldaten.** Die Gemeinde Wien gibt eine große Anzahl von Straßenbahnkarten für die Verwundetenspitäler aus, sie hat auch den einzelnen militärischen Kommanden eine bedeutende Anzahl von Strecken- und Netzkarten für die Benützung einzelner Militärpersonen oder einzelner Aemter zur Verfügung gestellt. Damit hat sie gewiß viel geleistet, aber sie hat doch nicht das getan, was viele Städte Oesterreichs und was vor allem auch Budapest tut. In allen diesen Städten sind natürlich auch an die Kommanden und die Spitäler Freikarten abgegeben worden, aber es wurde der einheimischen und fremden Mannschaft, die durch die Stadt kommt oder die in ihr zeitweilig Aufenthalt nimmt, nicht jede Begünstigung entzogen, wie es in Wien der Fall ist. In Linz zum Beispiel gibt es Sechshellerkarten, die nur Militärpersonen in Uniform gegeben werden dürfen. In Budapest fährt die Mannschaft um einen billigen Einheitspreis, auch in vielen anderen ungarischen Städten, in denen Straßenbahnen sind, sind billige Ausnahmssätze für die Militärpersonen während des Krieges geschaffen worden. Das wäre auch für Wien nur recht und billig. Wenn die Stadt Wien die Frühkarten, die 12 Heller kosten und die zu einer beliebigen Fahrt innerhalb des Straßenbahnnetzes berechtigen, für Militärpersonen in Uniform auf den ganzen Tag ausdehnen wollte, so wäre die Lösung dieser Sache gefunden. Die Gemeinde würde dadurch kaum etwas verlieren, denn überall dort, wo heute nur einer fährt, würden künftighin zwei oder drei Soldaten fahren, für die 12 Heller erschwinglich, 20 oder, wie es bei den weiten Strecken der Fall ist, 30 Heller aber oft unerschwinglich sind. Da die Soldaten, die von auswärts nach Wien zur Ausbildung oder sonst zu vorübergehendem Aufenthalt kommen, zumeist in recht entlegenen Kasernen oder Barackenlagern, die an der äußersten Grenze Wiens liegen, untergebracht sind, kommen für die Soldaten nicht selten nur 30 Heller-Fahrscheine in Betracht. Das ist aber für einen Mann, der 16 Heller Löhnung hat, eine unmögliche Sache. Wir hoffen, daß diese Anregung auf fruchtbaren Boden fallen wird.

6./VIII. 1915

Das Trinkgeld der Schaffnerin.

Wir erhalten folgende Zuschrift: „In Ihrer Sonntagsnummer befindet sich ein Artikel über die Straßenbahnschaffner und -Schaffnerinnen, in dem Sie die Verabreichung des Trinkgeldes an diese billigen. Dieser Auffassung muß von jedem wahren Arbeiterfreund entgegengetreten werden. Der Schaffner oder die Schaffnerin haben wie jeder andere ihre Pflicht zu tun und müssen so gestellt sein, daß sie von ihrem Verdienst leben können. Die Annahme eines Trinkgeldes ist gesetzlich verboten und ihrer auch unwürdig, insbesondere wenn es von Kindern und unbemittelten Leuten gegeben wird. So viel Ehrgefühl sollte jeder Schaffner und jede Schaffnerin haben, daß sie auf diesen Bettel verzichten, auf ein Trinkgeld für eine Leistung, die entlohnt wird, trotzdem sie ihre selbstverständliche Pflicht ist. Wer den Schaffnern und Schaffnerinnen für die Verabreichung der Fahrkarte ein Trinkgeld gibt, verdirbt ihren Charakter und untergräbt ihr Pflichtgefühl. Eine solche falsche Humanität ist zu verwerfen."

Fremdenblatt
6./VIII. 1915

Kraftstellwagen mit geschlossenem Obergeschoß.

Demnächst soll ein neuer elektrischer Kraftstellwagen mit ganz geschlossenem Obergeschoß nach dem Entwurf des Straßenbahndirektors Spängler auf der Linie Stephansplatz—Nordbahnhof in Betrieb gesetzt werden. Der neue Wagen, welcher auch für Benzinbetrieb geeignet ist, unterscheidet sich von den bisher verwendeten dadurch, daß der Hauptsache nach Längssitze sowohl im Untergeschoß als auch im Obergeschoß verwendet werden. Der Vorteil dieses Wagens gegenüber den bisher benützten besteht in einer Erhöhung der Sitzplatzanzahl auf 32 gegenüber 29; der Nachteil, daß man den neuesten Wagen breiter bauen muß, um im Obergeschoß zwei ausreichend breite Seitengänge neben den Längsbänken zu erzielen. Gestern vormittags fand eine Probefahrt mit diesen beiden Wagentypen statt. An der Fahrt nahmen teil: Bürgermeister Dr. Weiskirchner, die Vizebürgermeister Hierhammer, Hoß und Rain, mehrere Stadt- und Gemeinderäte und andere. Die Fahrt ging von der Eschenbachgasse aus; der eine Straßenbahnwagen ist rot, der andere feldgrau gestrichen. Trotz aller Mächtigkeit machen die Wagen einen sehr gefälligen Eindruck.

Fremdenblatt
6./VIII. 1915

Neuartige Massenverkehrsmittel.

Ein neuer stockhoher Straßenbahnwagen.

Auf verschiedenen Linien der städtischen Straßenbahnen läuft seit längerer Zeit ein zweiachsiger Straßenbahnwagen mit geschlossenem Obergeschoß, der sich im allgemeinen gut bewährt hat. Dieser Wagen hat einen Fassungsraum für 72 Personen, kann jedoch wegen seiner Höhe auf vielen Linien mit Viadukten nicht verkehren. Nun sind zwei neue größere Deckſitzwagen mit geschlossenem Obergeschoß erbaut worden, welche einen Fassungsraum von 86 bis 88 Personen und nur eine Höhe von 4,4 Meter haben, so daß sie viel freizügiger sind. Diese neuen Straßenbahnwagen sind nach den Patenten des Straßenbahndirektors Ingenieur Spängler erbaut. In den Stockgeleisen wird durch Verwendung von Deckſitzwagen die Umkehrmanipulation wesentlich vereinfacht und die Verstellung der Straße mit wartenden Anhängewagen beseitigt.

7./VIII. 1915

Vom Wiener Verkehrsleben.

Unter dem Vorsitz des Vorstehers Pollak fand vorgestern die diesjährige Generalversammlung der Wiener Einspännergenossenschaft statt. Vorsteher Pollak führte in seinem Rechenschaftsbericht aus: Die Assentierung von Pferden und Wagen, die Pneumatik- und Benzinsperre, die Autoassentierungen sowie die zahlreichen Einberufungen von Fuhrwerkern zum Kriegsdienst haben auf das Wiener Platzfuhrwerk und den Straßenverkehr einen ganz kolossalen Eindruck gemacht. Dies sei auch in einer Eingabe des Wiener Hoteliersgremiums an den Magistrat, die Statthalterei und die Genossenschaft zum Ausdruck gekommen. Ein hoher Offizier konnte — nach den Angaben des Gremiums — zu einem Morgenzug keinen Wagen bekommen und versäumte daher den Zug, wodurch Schade verursacht wurde. Der betreffende Hotelportier hatte es, um eine Krone zu ersparen, unterlassen, tagsvorher für den Offizier einen Wagen zu bestellen. Bei einer Aussprache über diesen Fall, bemerkte der Vorsteher, bekam einmal das Hotelgremium die Wahrheit ins Gesicht geschleudert. In der Friedenszeit mußten die Wiener Einspänner Fremde oft zwei bis drei Stunden in Wien spazieren führen, weil den Kutschern bei allen Hotels, wo sie anfahren wollten, von den Portieren abgewunken und zugerufen wurde: Besetzt! Ziag a'! Passagiere, die mit Einspännern angefahren kamen, waren den Wiener Hoteliers stets zu minder. Die Fremden schimpften natürlich über dieses Vorgehen, denn es kostete ihnen mehr Geld an Fuhrlohn, als notwendig gewesen wäre. In der Friedenszeit versagten die Wiener Hoteliere die Einspänner, und jetzt, weil ihnen der Krieg bei ihrem Fuhrwerk einen Strich durch die Rechnung machte, wollten sie die Einspännergenossenschaft dafür verantwortlich machen, weil zu einem Frühzug kein Wagen aufzutreiben war. Bei Besprechung der Pneumatikfrage wurde von allen Rednern darauf verwiesen, daß bei diesem Artikel eine ungeheuerliche Preistreiberei im Gange sei. Für Mäntel, die in der Friedenszeit 200 Kronen gekostet haben, verlangt man heute 800 bis 1000 Kronen. Ein Pneumatikhändler hat zwei Mäntel, die er um 600 Kronen gekauft hat, schon nach drei Stunden mit einem Gewinn von 1300 Kronen verkauft. (Bewegung und Rufe: Das ist gemeiner Betrug!) Vorsteherstellvertreter Schöll betonte auch, daß seitens der Genossenschaft in dieser Angelegenheit eine Aktion unternommen werde. Es handeln Leute mit Pneumatik, die ihren Betrieb in Zimmer und Kabinett untergebracht haben. Die Vorsteher Pollak und Schöll besprachen sodann die Angelegenheit der Heranziehung von Autos zur Kriegsdienstleistung. Anfangs wurden die Autos für eine tägliche Leihgebühr von 20 Kronen und gegen 5 Kronen Tagesdiät für den selbstfahrenden Autobesitzer requiriert, denen damit über die Kriegszeit geholfen schien. Am 12. Januar erschien jedoch eine Verordnung, mit der die Leihgebühr von 20 Kronen gestrichen wurde, die Autos für Kriegszwecke eingelöst und die bis dahin bezahlte Leihgebühr als Angabe für das einzulösende Auto erklärt worden war. Es sei gewiß nicht in der Absicht der Verordnung gelegen, betonte Herr Schöll, die Autobesitzer der Genossenschaft zu ruinieren. Eine Vorsprache im Kriegsministerium verheiße denn auch besten Erfolg. Herr Gundacker führt wegen der höchst mangelhaften Bestreuung der asphaltierten Straßen nach einem Regenwetter oder nach deren Waschung lebhafte Klage. Bei den heutigen enormen Pferdepreisen könnte man wohl auf die Fuhrwerksbesitzer mehr Rücksicht nehmen. Die Pferde, für die die heutige Fütterungsart eine Marter bildet, werden durch diese Nachlässigkeit der städtischen Arbeiter noch mehr gemartert. Vorsteher Pollak fügte hinzu, daß den geltenden Fütterungsvorschriften mindestens zweihundert Einspännerpferde zum Opfer fielen.

Neues Wiener Tagblatt
10/VIII 1915.

(Einstellung der Autostellwagen Nordbahn-Stephansplatz.) Der Stadtrat beschloß nach einem Bericht des Stadtrates Schreiner, infolge Mangels an Betriebsmaterialien den restlichen Automobilverkehr auf der Strecke Nordbahn-Praterstraße-Stephansplatz im Laufe der nächsten Zeit einzustellen und an dessen Stelle den Pferdebetrieb wieder aufzunehmen. Anstatt des bisherigen Zehn-Minuten-Verkehres wird ein solcher von zwölf Minuten eingeführt werden. Wegen einer Verstärkung des Betriebes mit Beginn des Herbstsaison wird die Stellwagendirektion einen neuerlichen Bericht vorlegen.

* (**Das Ende des Autoomnibus-Verkehrs.**) Zu den „Opfern" dieses großen Krieges gehört nun auch der Wiener Autoomnibus-Verkehr. Der Betrieb auf der letzten noch mit Autoomnibussen befahrenen sehr stark frequentierten Linie Nordbahn—Stephansplatz wird, wie berichtet, in der nächsten Zeit eingestellt und dafür der alte Pferdebetrieb wieder aufgenommen werden. Die Gründe, die den Stadtrat hiezu bestimmen, mögen zwingend sein, die Tatsache selbst ist zu bedauern. Bis auf weiteres — wer weiß, auf wie lange! — verschwindet die großstädtische Verkehrseinrichtung des Autoomnibus, den Wien spät genug bekam, aus dem Stadtbilde. Mangel an Betriebsmaterialien, worunter man namentlich Gummi, Gummi und wieder Gummi zu verstehen hat, führt zu der Maßnahme, die durch die weitere Ankündigung, daß statt des bisherigen Zehnminutenverkehres ein solcher in Zwischenräumen von zwölf Minuten in Geltung treten soll, nicht gerade erträglicher wird. Vielleicht zieht der Stadtrat in Erwägung, ob es nicht möglich wäre, den Straßenbahnverkehr nach und vom Praterstern entsprechend zu verstärken.

Die Zeit Abendblatt
14./VIII. 1915

Die Erhöhung der Fuhrwerkspreise.

Starke Erschwerung der Verpflegszufuhren.

Wie wir im Morgenblatt berichteten, lassen die Lastentransporteure ab 1. September eine Erhöhung der Fuhrwerkspreise um fast 100 Prozent eintreten. Vom Vorstand der Genossenschaft der Großfuhrwerksbesitzer und Kleinfuhrwerksbesitzer wird uns in Ergänzung unserer heutigen Meldungen noch folgendes mitgeteilt:

„Die einschneidende Erhöhung der Fuhrwerkspreise ist durch die ganz enorme Verteuerung der Betriebskosten unaufschiebbar geworden. Die Mitglieder der Genossenschaft müssen für sehr schwere Pferde, wie sie für die Kohlentransporte in Betracht kommen, gegenwärtig 6000 bis 8000 Kronen pro Paar bezahlen, gegenüber 3000 Kronen in früheren Zeiten. Brauchbare Kutscher sind kaum mehr aufzutreiben und erhalten jetzt einschließlich der Zulagen doppelt so hohe Bezüge als früher. Wagen und Lederzeug sind im Preise enorm gestiegen und nur schwer zu beschaffen. Der Preis des Wagenfettes hat sich von 18 auf 80 Kronen erhöht. Während man in normalen Zeiten reinen Hafer für etwa 17 Kronen beschaffen konnte, muß man jetzt für ein Mischfutter 80 Kronen pro Meterzentner und für Hafer bis zu 120 Kronen zahlen. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß die Fuhrwerker für Wagenzüge, die sie dem Aerar beizustellen haben, nur 9 Kronen pro Tag vergütet erhalten.

Ein Fuhrwerk — 60 Kronen pro Tag.

Die letzte Erhöhung der Fuhrwerkspreise erfolgte am 1. April. Im allgemeinen wurde damals als Grundlage der Berechnung festgelegt, daß die Tageseinnahme aus einem Fuhrwerk nicht unter 40 Kronen pro Pferdepaar betragen darf. Dieses Minimum soll nunmehr ab 1. September mit etwa 60 Kronen festgesetzt werden."

Der Einfluß auf die Kohlenzustreifung.

Am stärksten wird sich die Verteuerung der Fuhrwerkspreise naturgemäß bei der Kohlenzufuhr fühlbar machen. Die oberschlesische Hausbrandkohle kostet gegenwärtig ab Nordbahnhof K. 4.30. Der Verein der Kohlengroßhändler Wiens wird nun zu Beginn der kommenden Woche im Handelsministerium die Genehmigung zur Erhöhung der Preise ansprechen, um sie mit der in Oberschlesien erfolgten Steigerung der Selbstkosten in Einklang zu bringen. Die Erhöhung der Kohlenpreise wurde mit 10 Heller in Aussicht genommen und dürfte nach unseren Informationen im Ausmaß von etwa 8 Hellern zugebilligt werden. Da nun die Lastentransporteure den Kohlenhändlern mitgeteilt haben, daß sie für den Transport von Kohle in die Bezirke I bis IX und XX statt 60 Heller ab 1. September 1 Krone und in die anderen Bezirke K. 1.20 berechnen werden, so erhöht sich der Preis der Hausbrandkohle einschließlich der Zustellung ins Haus ab 1. September auf K. 5.38, beziehungsweise K. 5.58 pro Meterzentner.

Erhöhung der Speditionspreise.

Die Speditionsfirmen werden, wie wir erfahren, voraussichtlich in der nächsten Zeit ihre Tarife im Hinblick auf die fortgesetzte Verteuerung der Betriebskosten erhöhen. Ueber das Ausmaß dieser Erhöhungen wurde bisher noch kein Beschluß gefaßt. Durch die Verteuerung der Speditionstarife wird hauptsächlich nur der Verkehr in Kaufmannsgütern getroffen. Die Speditionsgebühren betragen gegenwärtig pro Meterzentner: zur Bahn K. 1.70 für hochwertige Stückgüter und K. 1.30 für minderwertige; von der Bahn K. 1.20 für hochwertige und 85 Heller für minderwertige Stückgüter.

Die Zeit
14./VIII. 1915

Enorme Erhöhung der Fuhrwerkspreise.

Verteuerung der Approvisionierung.

Wie wir erfahren, haben die Groß- und Kleinfuhrwerksbesitzer Wiens ihren Kunden mitgeteilt, daß sie mit Rücksicht auf die Verteuerung der Betriebskosten die Fuhrwerkspreise ab 1. September um fast hundert Prozent erhöhen werden.

Diese enorme Steigerung der Fuhrlöhne wird naturgemäß zu einer Erschwerung der Approvisionierung Wiens führen. So werden zum Beispiel Kohlenfuhren, die sich bisher auf 37 Heller pro Meterzentner stellten, ab 1. September 77 Heller kosten. Die Preise der Kohlenfuhren in Säcken, die während des Krieges bereits eine starke Erhöhung erfuhren, sollen ab September je nach dem Bezirk von 60 Heller auf 1 Krone, beziehungsweise 1 Krone 20 Heller erhöht werden. Die Kohle, die ab Bahnhof bisher 4 Kronen 38 Heller kostete, wird sich also nach Inkrafttreten der Erhöhung der Fuhrwerkspreise einschließlich der Zufrachtung auf 5 Kronen 38 Heller, beziehungsweise 5 Kronen 58 Heller stellen.

Diese uns aus Interessentenkreisen zugekommene Meldung wird uns vom Vorstand der Genossenschaft der Lastentransporteure (Groß- und Kleinfuhrwerksbesitzer) bestätigt. Man verweist von dieser Seite auf den enorm gestiegenen Anschaffungspreis der Pferde, ferner auf die horrenden Futtermittelpreise, die sich bei vielen Betrieben besonders jetzt nach Ablauf der bisherigen Lieferungsverträge fühlbar machen. Außerdem wird auf die außerordentliche Steigerung aller sonstigen Betriebsspesen hingewiesen.

Fremdenblatt
17./VIII. 1915

* (**Die Einrückungen bei den Straßenbahnen.**) Der gestrige Einrückungstag hat die Wiener Straßenbahnen wieder stark in Mitleidenschaft gezogen. Ueber 1000 Personen der verschiedensten Dienstzweige hatten dem Rufe zu den Fahnen zu folgen, da bei den letzten Musterungen 1021 im Dienste der Straßenbahnen stehende Männer als zum Dienste mit der Waffe geeignet befunden worden waren. 1694 Mann hatten sich der Musterung unterziehen müssen, 1021, also 60 Prozent wurden tauglich befunden, das ist gewiß ein gutes Zeichen für den beneidenswert guten Gesundheitszustand unserer Straßenbahner. Trotz dieses erheblichen Ausfalles an Arbeitskräften konnte indes der Betrieb im bisherigen Umfange aufrecht erhalten werden. Die Direktion hatte rechtzeitig Vorsorge getroffen, daß durch weitere Ausbildung weiblicher Schaffnerinnen das zu erwartende Manko gedeckt werden könne und gestern schon sah man weibliche Kräfte, die bisher nur in den Beiwagen verwendet wurden, auch in den Motorwagen ihren Dienst versehen; einzelne Züge verkehrten sogar, abgesehen vom Motorführer, mit durchwegs weiblichem Dienstpersonal.

Fremdenblatt
20/VIII. 1915

* **(Einstellung des Autobusverkehrs.)** Infolge Mangels an Gummireifen wird der elektrische Kraftwagenbetrieb zwischen Nordbahn—Praterstraße—Stephansplatz am 22. d. M. eingestellt. An dessen Stelle wird der Pferdebetrieb wieder aufgenommen und mit der Linie Stephansplatz—Graben—Währingerstraße—Volksoper einheitlich betrieben. Infolge Pferdemangels wurde diese Betriebsverfügung nur dadurch ermöglicht, daß nunmehr auf allen Linien der städtischen Stellwagenunternehmung ein Mindestintervalle von 12 Minuten Platz greift.

Fremdenblatt
21./VIII. 1915

(Die Kriegsleistungen der Stellwagenunternehmung.) Nach einem von Vizebürgermeister Rain in der letzten Sitzung des Stadtrates vorgelegten Berichte haben die städtischen Stellwagen in der Zeit vom 1. September 1914 bis Ende Juni 1915 37.013 Personen (Verwundete, Pfleger, Gefangene 2c.) in 2752 Wagen mittels 4179 Fahrten befördert.

Fremdenblatt
21./VIII. 1915

Auflassung der Unterleitung der „Elektrischen".

Die Gemeinderäte Oppenberger, Brauneis, Schreiner, Hallmann und Büsch stellten im Juli 1913 im Stadtrate einen Antrag, daß die Unterleitung der städtischen Straßenbahnen mit Rücksicht auf die vielen Störungen nach und nach gegen Oberleitung umzutauschen ist. Trotz aufmerksamster und kostspieligster Bedienung und tadelloser Instandhaltung — schreibt die „Rathauskorrespondenz" — ist die Unterleitung tatsächlich die Quelle vieler Störungen, welche — da sie gerade auf der dichtbefahrenen Ringstraße auftreten — von der Bevölkerung unangenehm empfunden werden. Die Störungen treten zumeist an den Umschaltstellen auf, werden jedoch auch durch die elektrische Streckenausrüstung in unzulässig großer Zahl hervorgerufen, und es wurden pro Kilometer und Jahr bei der Unterleitung 50mal so viel Gebrechen konstatiert als bei der Oberleitung. Durch den Krieg wurden nun Verhältnisse geschaffen, die die Entfernung der Unterleitung auch aus anderen Gründen geradezu notwendig erscheinen lassen. Das Fahren auf Unterleitung erfordert infolge der stromlosen Stellen größere Fertigkeit, welche bei dem zahlreichen frisch aufgenommenen Personal nicht erreicht werden kann. Für die Unterleitung, welche 26 Kilometer lang ist, ist unter gewöhnlichen Verhältnissen ein ebenso großes, vorzüglich geschultes Personal notwendig, wie für die 500 Kilometer lange Oberleitung, und dieses Personal ist infolge zahlreicher Einberufungen so verringert worden, daß heute in den Werkstätten schon rund 400 weibliche Hilfskräfte beschäftigt werden. Da schließlich das Eisenbahnministerium die Straßenbahndirektion aufgefordert hat, die Bereitstellung von Kupfer und Metall für Heereszwecke tunlichst zu ermöglichen, ist die Straßenbahndirektion mit Rücksicht auf die geschilderten Schwierigkeiten nun an den Stadtrat mit dem Vorschlag herangetreten, die Unterleitung durch Oberleitung zu ersetzen.

Die Unterleitung wurde seinerzeit auf dem Ring und in der Mariahilferstraße vorzugsweise aus Schönheitsrücksichten gebaut; das Oberstthofmeisteramt, das Hofstallmeisteramt und andere Behörden, die Vorsteher sämtlicher Wiener Gemeindebezirke, in welchen sich Unterleitungsgeleise befinden, sowie endlich das Stadtbauamt — letzteres mit gewissen Einschränkungen — haben gegen die Umwandlung der Linien mit unterirdischer Stromzuführung in solche mit Oberleitung nichts eingewendet, und die Straßenbahndirektion betrachtet es als ihre Aufgabe, die Oberleitung so durchsichtig und leicht als möglich auszuführen und in dieser Hinsicht den höchsten Ansprüchen Rechnung zu tragen. Der Stadtrat beschäftigte sich in der gestrigen Sitzung nach einem Berichte des Stadtrates Schreiner mit dieser Angelegenheit. Der Referentenantrag, welcher die Auflassung der Unterleitungen zum Inhalt hat, wurde nach kurzer Debatte einstimmig angenommen.

Hamburger Nachrichten
25/VIII. 1915

Keine Freifahrt für Soldaten.

Wir haben bereits gemeldet, daß der Senat eine weitere Fahrpreis-Ermäßigung für Soldaten auf den Straßenbahnen nicht für durchführbar hält. Die jetzt vorliegende Erwiderung des Senats an die Bürgerschaft hat folgenden Wortlaut:

„In Veranlassung des Beschlusses der Bürgerschaft vom 9. Juni d. J. hat der Senat erneute Verhandlungen mit den Vorständen der hauptsächlich in Betracht kommenden Verkehrsanstalten herbeigeführt. Die Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft und die Hochbahn-Aktiengesellschaft haben jedoch unter Hinweis darauf, daß sie schon freiwillig für die Kriegsteilnehmer und deren Angehörige erhebliche Lasten auf sich genommen haben, bestimmt erklärt, daß sie in Hinblick auf ihre durch den Krieg verursachte schwierige Lage weitere Zugeständnisse ablehnen müßten.

Es würde hiernach die weitere Herabsetzung der Fahrpreise sich nur erreichen lassen, wenn der Preisunterschied vom Staate den Verkehrsgesellschaften ersetzt wird. Gegenwärtig werden täglich von der Hochbahn 6—7000 und von der Straßenbahn etwa 18 000, an Feiertagen etwa 23 000 Militärfahrscheine zu 10 Pfg. ausgegeben. Wenn für alle diese Fahrten, deren Zahl sich bei Herabsetzung der Preise voraussichtlich noch steigern wird, der Preisunterschied vom Staate übernommen werden sollte, würden recht erhebliche Mittel in Anspruch genommen werden, deren Aufwendung sich nicht wohl rechtfertigen läßt, da für die Verbilligung auch der Fahrten, die zu dem militärischen Dienst der Mannschaften in keiner Beziehung stehen, ein ausreichender Grund nicht zu erkennen ist.

Dagegen ist der Wunsch als begründet anzusehen, daß Mannschaften, deren Quartiere von den Appellplätzen weit entfernt sind, für die Wege zum Dienste und vom Dienste die Benutzung der Verkehrsmittel nach Möglichkeit erleichtert wird. Von den in Hamburg in Garnison liegenden Truppen ist die überwiegende Mehrzahl in den Kasernen oder in Bürgerquartieren in der Nähe der Kasernen und der Appellplätze untergebracht, während etwa ein Drittel der Mannschaften ohne Rücksicht auf die Belegenheit des Quartiers aufihren Wunsch bei Angehörigen einquartiert sind. Nur diese Mannschaften haben zum Teil weite Wege zum Dienst zurückzulegen. Für sie bietet sich die Möglichkeit, die von der Straßenbahn und der Hochbahn für den Preis von 1,10 Mark ausgegebenen Wochenkarten zu benutzen, die zu je vier Fahrten täglich berechtigen, sodaß bei voller Ausnutzung der Karten auf jede Fahrt ein Preis von etwa 4 Pfg. entfällt. Von dieser Vergünstigung machen zur Zeit etwa 1500 Soldaten Gebrauch; die Zahl ist noch im Wachsen begriffen. Im Interesse der Mannschaften würde es gewiß vorzuziehen sein, daß die Preisermäßigung für jede Dienstfahrt auch ohne vorherige Lösung der Wochenkarte Platz griffe. Eine solche Einrichtung läßt sich aber schon deshalb nicht treffen, weil dabei jede Kontrolle darüber fehlen würde, ob die Voraussetzung der Ermäßigung im einzelnen Falle vorliegt.

Unter diesen Umständen sieht der Senat, so sehr er auch den Wunsch hegt, den Angehörigen unseres Heeres in Hamburg jede zulässige Erleichterung bei der Ausübung ihrer militärischen Pflichten zu verschaffen, nicht in der Lage, dem zweiten Teile des bürgerschaftlichen Antrages zu entsprechen.

Österr. Volkszeitung
4/IX. 1915

* **Die Wiener Lohnfuhrwerker in der Kriegszeit.** Die Einspänner- und die Fiakergenossenschaft erhielten vor kurzem, wie damals berichtet, den behördlichen Erlaß zugestellt, der die Fahrtverweigerungen mit strenger Bestrafung bedroht. Da nun auch vom Wiener Hotelgremium eine Beschwerde an alle in Betracht kommenden Behörden gerichtet wurde, unternahm der Magistrat den Versuch, einen Ausgleich herbeizuführen. Im Magistratsdepartement XVII a fand, wie man uns mitteilt, vor einigen Tagen eine Besprechung statt, der Vertreter des Verkehrsamtes, der Sicherheitspolizei, des Stadtbauamtes, des Hotelgremiums, der beiden Fuhrwerksgenossenschaften und der Gehilfenschaft beigezogen waren. Polizeirat Dr. Baumgartner teilte mit: Von den in Friedenszeit bestehenden 1700 Platzlohnkraftwagen und 1300 animalischen Lohnfuhrwerken standen am 15. Mai nur mehr 583 Kraftwagen und 700 Einspänner und Fiaker im Betriebe. Bis zum Tage der Besprechung hat sich die Zahl der Kraftwagen auf 408, die der Pferdefuhrwerke auf 650 vermindert. Und es sind täglich neue Betriebseinstellungen zu gewärtigen. Die Polizei, sagte der Referent, war in der Kriegszeit bemüht, Unzukömmlichkeiten entgegenzutreten. Aber auch mit den schärfsten Maßregeln können die Ursachen des gegenwärtigen Verkehrselends nicht behoben werden. Der Vorsteher der Einspännergenossenschaft, Pollak, erwähnte die Schritte zur Behebung der Not des Fuhrwerks an Gebrauchsartikeln, die Erfolglosigkeit sei durch die Kriegsfolgen erklärlich. Vorsteher der Fiakergenossenschaft, Kurz, erinnerte an den langjährigen Kampf der Fiaker gegen das „unbefugte" Hotelfuhrwerk. Gehilfenobmann Ludvar (Fahrmann) sagte, daß es den Wagenlenkern beim besten Willen nicht immer möglich sei, den gegenwärtigen Verkehrsschwierigkeiten entgegenzutreten. Nachdem noch Polizeirat Doktor Baumgartner seine Mitwirkung zur Abstellung der ärgsten Fälle in der Weise zusagte, daß er jeden, auf einem öffentlichen Standplatze haltenden Platzlohnfuhrwerker mit leerem Wagen, sobald er sich eine Fahrtverweigerung zuschulden kommen lasse und zur Anzeige gebracht werde, empfindlich und mit aller Strenge bestrafen werde, wurde die Besprechung beendet.

Fremdenblatt
12/IX. 1915

Verbesserungen im Stellwagenbetriebe.

Nach einer aus dem Rathause zugehenden Mitteilung hat sich der Stadtrat entschlossen, den ungenügenden Zuständen im Stellwagenbetriebe durch Einführung neuer Linien abzuhelfen. Wir haben kürzlich auf die Mängel der öffentlichen Verkehrsmittel im Stadtinnern hingewiesen und es ist zu begrüßen, daß die Stadtverwaltung willens ist, ihnen wenigstens zum kleinen Teile abzuhelfen. Dringend wäre allerdings eine Vermehrung der Wagen auf den bestehenden und neu zu schaffenden Routen und eine Verminderung der Intervalle. Aber hoffentlich wird die Reform auch diesen gewiß begründeten Forderungen bald gerecht werden.

Die Mitteilung lautet: „Der Stadtrat hat nach einem Berichte des Vizebürgermeisters Rain genehmigt, daß mit Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse und um einen einwandfreien Durchzugsverkehr nach allen Gebieten im Stellwagenbetrieb zu erzielen, vom 15. September angefangen folgende Stellwagenlinien betrieben werden: Nordbahn—Praterstern—Stephansplatz—Mariahilferstraße—Westbahn; Franz Josephs-Bahn—Porzellangasse—Stephansplatz—Favoritenstraße—Ostbahn; Nordwestbahn—Taborstraße—Stephansplatz—Alleegasse—Südbahn; Margareten (Bezirksamt) — Margaretenstraße—Graben—Hof — Freiung—Währingerstraße — Volksoper; Hernalsergürtel — Alserstraße — Stephansplatz—Wollzeile—Landstraße Hauptstraße (Rochuskirche)."

Fremdenblatt
14./IX. 1915

(Mängel im Lohnfuhrwerksbetriebe.) Die Uebelstände im öffentlichen Verkehrswesen, besonders im Stadtinnern, denen nun durch Vermehrung der Stellwagenlinien wenigstens zum Teile abgeholfen werden wird, machen sich durch die täglich schärfer hervortretenden Mängel im privaten Fuhrwerksbetriebe nur noch fühlbarer. Auf diesem Gebiete sind Verhältnisse eingerissen, die dringend einer Reform bedürfen. Trotz der durch die Kriegsverhältnisse begründeten Schwierigkeiten, trotz Pferde- und Benzinmangel könnte doch im Rahmen der vorhandenen Mittel Ordnung und System vorherrschen. Allein davon sind wir leider weit entfernt. Die Eigentümer der Lohnwagen verfahren nach Gutdünken mit dem Publikum, Wünsche oder gar Beschwerden bleiben oft nicht nur unbeachtet, sondern veranlassen Kutscher oder Chauffeure zu gereizten unhöflichen Widerreden. Es ist keine Seltenheit, daß Kutscher Fuhren, die ihnen nicht passen, ablehnen, meist unter dem Hinweise auf die geringe Leistungsfähigkeit ihrer Pferde, oder daß Chauffeure den Fahrgast auf seine Trinkgeldwilligkeit förmlich mustern und Fahrten ablehnen, wenn sie ihnen „nicht dafürsteh'n". Sie gebrauchen dann entweder die Ausrede von der Benzinknappheit oder behaupten, schon „bestellt" zu sein, obgleich der Taxameter „frei" aufzeigt. Andere wieder bestimmen willkürlich den Fahrpreis, der natürlich weit höher als der Normaltarif ist. Diesem Unfug energisch zu steuern ist Pflicht der polizeilichen Aufsichtsorgane. Sie sollten auch der Regellosigkeit auf den Standplätzen, besonders auf den Bahnhöfen, erhöhtes Augenmerk zuwenden, denn es haben sich da einer Großstadt unwürdige Zustände eingenistet. Auf manchen Bahnhöfen ist die Zahl der verfügbaren Lohnwagen ganz ungenügend, obgleich trotz der Kriegszeit eine bessere Verteilung möglich wäre. So kann es, wie beispielsweise auf dem Aspangbahnhof geschehen, daß ankommende Reisende mit großem Gepäck kein Verkehrsmittel vorfinden und sich zur weiten Fußwanderung in ihre Wohnungen mit Sack und Pack entschließen müssen. Mißstände dieser Art sind — bei Berücksichtigung aller durch außergewöhnliche Verhältnisse vorhandenen Hemmungen — unhaltbar und gewiß auch nicht zu rechtfertigen. In Berlin mit seinem Riesenverkehr bestehen zweifellos auch Erschwernisse, aber dort äußert sich trotz aller unvermeiblichen Einschränkungen musterhafte Ordnung und Genauigkeit. Und was anderswo möglich ist, kann auch bei uns nicht in das Gebiet des Unerreichbaren gehören. — e —

Kölnische Zeitung
18/IX. 1915

Weitere Einschränkung des Kraftwagenverkehrs.

Φz **Berlin,** 18. Sept. **(Telegr.)** Dem Vernehmen nach wird das Verkehrskommissariat für das öffentliche Fuhrwesen demnächst die noch im Umlauf befindlichen Privatkraftwagen einer Nachprüfung unterziehen, ob die Voraussetzungen, unter denen ihre Zulassung im März d. J. genehmigt worden ist, noch zutreffen oder nicht. Ausschlaggebend ist dabei die Bedürfnisfrage, d. h., die Unentbehrlichkeit des Kraftwagens für den Besitzer. Die behördliche Nachprüfung wird, wie wir hören, sowohl die Personen- wie die Lastautomobile umfassen. Bezüglich der erstern wird eine Einschränkung im Gebrauch schon insofern eintreten, als das Mitnehmen von Angehörigen nicht mehr gestattet werden soll. In den zu Geschäftszwecken zugelassenen Kraftwagen, zu denen auch die Arztautos gehören, dürfen also, selbst wenn der Besitzer des Fahrzeuges dieses selbst steuert, Angehörige nicht mehr mitgenommen werden. Was die dem öffentlichen Fuhrverkehr dienenden Personenwagen (Omnibusse, Droschken usw.) anbetrifft, so wird deren Zahl voraussichtlich keine Verringerung erfahren, nur wird das Mieten von Kraftdroschken auf längere Zeit, ganze Wochen usw. verboten werden. Nach den letzten Bestandaufnahme sind gegenwärtig noch etwas über 3000 Kraftwagen zugelassen, nämlich rund 1400 Private und 1600 Kraftdroschken. Das ist etwa ein Drittel des Friedensbestandes. Verschiedene dieser Fahrzeuge sind aber infolge Bezin- und Gummimangels nicht mehr im Umlauf.

Neue Freie Presse
21/IX. 1915

[Die Straßenbahnschaffnerin.] Von den neuen Frauenberufen, die der Krieg durch die Felddienstleistung der Männer gezeitigt hat, hat sich am raschesten die Straßenbahnschaffnerin eingebürgert, die in Wien, Budapest, Linz und anderen Städten sich geschickt in ihren neuen Beruf eingearbeitet hat. Auch in dem Wien benachbarten Baden sind weibliche Straßenbahnkondukteure an die Stelle ihrer eingerückten Männer getreten. Bei der Wiener städtischen Straßenbahn war der Andrang zu dem neuen Frauenberuf sehr groß. Etwa sechstausend bis siebentausend Bewerbungen liefen ein. Vielen Frauen und Mädchen, die schon bisher in Stellung waren, schien der neugewonnene Zweig weiblicher Berufstätigkeit aussichtsreicher und lockender. Aus allen weiblichen Berufsklassen kamen Aufnahmsgesuche. Die meisten stammten von Frauen und Töchtern im Felddienst befindlicher Kondukteure, denen der Beruf schon vertraut war. Diese Bewerbungen wurden auch in erster Linie berücksichtigt. Verkäuferinnen, Manipulantinnen, weibliche Geschäftsreisende, Kontoristinnen, ja sogar Sängerinnen und Schauspielerinnen, in großer Schar Dienstboten wollten sich mit einem Male „verändern“ und strebten Anstellungen bei der Straßenbahn an. Die Hälfte der Petentinnen hatte Erfolg. Der erste Weg, den eine in Aussicht genommene Straßenbahnschaffnerin geführt wird, ist zum Arzt. Wird sie nach genauer ärztlicher Untersuchung für die Strapazen des Dienstes geeignet befunden, dann kommt sie in die Schule. Insgesamt wurden dreitausend Frauen und Mädchen der Schulung unterzogen, von denen gegenwärtig etwa zweitausend in ihrem neuen Berufe bereits tätig sind. Der theoretische Unterricht dauert zwölf Tage. Die Lehrgegenstände umfassen die Dienstes-, Sicherheits- und Markierungsvorschriften. Die künftige Kondukteurin muß das ganze Netz der Straßenbahn kennen lernen, Umsteigestellen, Markierung der Karten usw. Der theoretischen Schulung folgt die praktische Unterweisung. Acht Tage fährt die Kandidatin unter Begleitung eines alten, erfahrenen Schaffners auf den verschiedenen Strecken, um den ganzen Betrieb kennen zu lernen. Dann kehrt sie noch für einen Tag zur Schule zurück, um in der Kartengebarung für das Aufzahlungsgebiet (Mauer, Aspern usw.) und jene äußeren Strecken, die früher von der Dampftramway befahren wurden, unterwiesen zu werden. Hat sie all diese Stadien erfolgreich absolviert, dann tritt die neue Straßenbahnschaffnerin selbständig in den Dienst. Abwechselnd ist sie 7 bis 9½ Stunden auf der Fahrt. Für jede Fahrstunde erhält sie eine Entlohnung von 36 H. Sie macht auf längeren Strecken (Mauer usw.) fünf bis sechs Touren, auf kürzeren (Hietzing, Grinzing) sechs bis sieben Touren. Nach jeder Tour wird die Kondukteurin abgelöst und hat etwa zwanzig Minuten Pause. Außerdem ist eine Mittagspause von anderthalb Stunden und abends zur Einnahme des Nachtmahls eine Pause von dreiviertel Stunden vorgesehen. Diese freie Zeit wird allerdings in den Dienst nicht eingerechnet und auch nicht entlohnt. Auf manchen Strecken muß die Schaffnerin schon um halb 5 Uhr früh antreten und ist um 4 Uhr nachmittags wieder frei. Einzelne Frauen möchten mehr Dienst haben und es vollkommen gleich mit den Männern halten, deren Fahrtzeit 9½ Stunden beträgt. Bei der Wiener Straßenbahn wurden auch sehr viele Frauen zu Reinigungsarbeiten, die früher von Männern besorgt wurden, angestellt. Gegenwärtig ist die weitere Aufnahme von Frauen gesperrt. Mit den bereits im Dienste und noch in Schulung befindlichen Frauen glaubt die Direktion der Straßenbahn zur vollen Aufrechterhaltung des Betriebes vorläufig das Auslangen zu finden.

Die Zeit
24./X. 1915

* **[Straßenbahnschaffnerinnen in München.]** Aus München wird uns geschrieben: Nun hat auch München seine Straßenbahnschaffnerinnen. Lange Zeit hat sich der Magistrat gegen die Anstellung von Frauen als Schaffnerinnen gesträubt; ja, als wieder einmal — es war im März — eine solche Anregung der Plenarsitzung des Magistrats vorlag, äußerte sich der städtische Verkehrsreferent folgendermaßen: „Meine Herren! Wir können stolz sein, den Fehler nicht begangen zu haben, Frauen als Schaffnerinnen anzustellen." Das war im März; Dienstag aber, am 21. d., da hat der Magistrat im Interesse des bereits sehr leidenden Straßenbahnbetriebes alle seine Bedenken doch überwunden und 200 Frauen als Ersatz für einberufene Schaffner anzustellen beschlossen. In sieben Wochen schon sollen sie Dienst tun, und sie werden sich hoffentlich nicht nur bewähren, sondern auch das Münchener Publikum, von dem seinerzeit der Verkehrsreferent befürchtet hatte, es werde „mit den Schaffnerinnen ganz anders umgehen wie in Berlin, Hannover oder Leipzig", wird diese Geringschätzung seiner Erziehung Lügen strafen.

Neue Freie Presse
29/IX. 1915

Die Einstellung des Rollfuhrdienstes in die äußeren Bezirke Wiens.

Wien, 28. September.

Wie bereits im Abendblatt berichtet wurde, hat die Staatsbahndirektion Wien die Einstellung des Rollfuhrdienstes von und zu den Bahnhöfen Westbahnhof, Franz Josefsbahnhof, Ostbahnhof und Nordwestbahnhof nach den meisten Stadtteilen, die außerhalb der durch die äußere Stadtbahnlinie gezogenen Zone liegen, genehmigt. Der Rollfuhrdienst wird demnach nicht mehr besorgt von und nach Altmannsdorf, Baumgarten, Zentralfriedhof, Grinzing, Hacking, Heiligenstadt, Hetzendorf, Hütteldorf, Inzersdorf, Oberlaa, Unterlaa, Lainz, Maxing, Nußdorf, Pötzleinsdorf, Prater außerhalb Krieau, Kaisermühlen, Ober-St. Veit, Unter-St. Veit, Schwechat, Sievering und die zum 21. Bezirk gehörenden Gemeindeteile.

Der Rollfuhrdienst, dessen Wesen darin bestand, daß gegen eine geringe Gebühr die auf den Bahnhöfen ankommenden Einzelgüter ohne weitere Formalitäten von den beteiligten Unternehmungen übernommen und den Adressaten zugestellt werden und umgekehrt, die zur Versendung bestimmten Kolli oder Gepäcksstücke von den Versendern zum Bahnhof gebracht werden, war eine Vereinfachung der Spedition, die mit Rücksicht auf die große Ausdehnung, die Wien genommen hatte, von der Bahnverwaltung und dem Publikum in gleichem Maße als eine Verkehrserleichterung empfunden wurde, weil langes Lagern in den Bahnhofmagazinen und viele Schreibereien dabei erspart wurden. Seit Ausbruch des Krieges hat jedoch die Intensität des Verkehres nachgelassen und, da der Rollfuhrdienst auf dem Prinzipe des Sammelladewesens aufgebaut war, sich nicht mehr rentiert, wenn wegen einzelner weniger Frachtstücke ein Wagen große und weite Fahrten unternehmen mußte. Die Unternehmungen, die sich mit dem Rollfuhrdienste befassen, haben daher bei der Staatsbahndirektion um die Beschränkung der Zustellungsverpflichtung auf jene Stadtteile angesucht, für die dieser Dienst tunlichst aufrechterhalten werden muß. Diesem Begehren ist nun stattgegeben worden.

Fachmännische Aeußerungen zu dieser Maßnahme.

Von dem Direktor einer großen Transportunternehmung, die sich mit dem Rollfuhrdienste vorwiegend befaßt, erhalten wir hiezu folgende Darstellung:

Die Schwierigkeiten, die in der jetzigen Zeit den Großfuhrwerksbetrieben erwachsen und gelegentlich der Erhöhung der Preise für die Kohlenzustellung ausführlich besprochen wurden, haben die Unternehmungen, welche in Wien den Rollfuhrdienst von und zu den Wiener Bahnhöfen besorgen, veranlaßt, einen ähnlichen Schritt zu unternehmen wie die Kohlenfuhrwerker. Mit Rücksicht auf die Eigenart ihres Betriebes konnten sie aber nicht zu Tariferhöhungen schreiten, sondern mußten eine Restringierung des Rollfuhrdienstes ins Auge fassen. Hiefür war maßgebend, daß die Ausnützung einer Fuhre im Rollfuhrdienste bei den jetzigen stark verminderten Zufuhren in dieselben Richtungen nicht möglich ist, daß das vorhandene Beförderungsmaterial und Dienstpersonal für eine derartige Zersplitterung der Arbeitsleistung nicht ausreicht und daß die zu erzielende Einnahme in gar keinem Verhältnisse zu den Betriebskosten steht.

Die mit dem Rollfuhrdienste von und zu den Wiener Bahnhöfen befaßten Unternehmungen haben sich daher an die Eisenbahnverwaltung gewendet, um eine teilweise Entlassung aus der übernommenen Verpflichtung, den Rollfuhrdienst zu besorgen, zu erzielen. Da die dringendsten und wichtigsten Zustellungen und Abtransporte sich doch zumeist auf die inneren Bezirke erstrecken, wurde die Einstellung des Dienstes für die äußeren Bezirke verlangt. In Stattgebung dieses Ansuchens hat die Eisenbahnverwaltung nunmehr die heute verlautbarte Verfügung getroffen.

Neue Freie Presse
30./IX. 1915

Voraussichtliche Erhöhung der Rollfuhrgebühr in den inneren Bezirken.

Wien, 29. September.

Von fachmännischer Seite erhalten wir zu der Mitteilung über die Einstellung des Rollfuhrdienstes in die äußeren Bezirke noch folgende Mitteilungen: Die Eigenart des Betriebes im Rollfuhrdienste ließ die Einstellung desselben in die äußeren Bezirke deshalb als notwendig erscheinen, weil auch mit weitgehenden Preiserhöhungen für die Rollfuhr angesichts der Schwierigkeiten, die durch Fuhrwerk- und Materialmangel gegeben sind, ein Auskommen nicht herausgerechnet werden konnte. Die bestehenden Schwierigkeiten gelten natürlich auch für den Umfang des Rollfuhrdienstes, der nach den bereits getroffenen Maßnahmen weiter besteht. Die Aufrechterhaltung dieses Betriebsumfanges wird trotz dieser Schwierigkeiten von den beteiligten Faktoren angestrebt, kann jedoch bei den jetzt geltenden Tarifen nicht verbürgt werden. Die niederösterreichische Statthalterei hat die Sachlage bereits durch Erlassung von höheren Tarifsätzen für das Kohlenfuhrwerk gewürdigt und eine entsprechende Erhöhung der Preissätze im Rollfuhrverkehr von und zu den Bahnhöfen, die von den Transportunternehmungen angestrebt wird, dürfte leider bald bevorstehen.

Reichspost 9./X.1915. I. 33

50 Jahre Wiener Straßenbahn.

Auch ein Jubiläum! Fünfzig Jahre Wiener Straßenbahn. Die erste „Franz-Josefs-Pferdeeisenbahn" in Wien war am 4. Oktober 1865 in Betrieb gesetzt worden. Nachdem bereits am 2. abends eine Probefahrt stattgefunden hatte und glücklich abgelaufen war, setzte sich am 4. nachmittags der aus sechs festlich dekorierten Wagen bestehende Eröffnungszug vom Schottenring aus zur Fahrt nach Dornbach in Bewegung. Vom frühen Morgen an schon umlagerte eine Menschenmenge den Pavillon vor dem Schottentor, die sich von Minute zu Minute vergrößerte, je näher der Zeitpunkt der Eröffnung kam. Endlich erschienen der Statthalter, die Gemeinde- und Magistratsräte, worauf das lang erwartete große Ereignis vor sich gehen konnte. Die Pferde setzten sich in Trab und fort ging es nach Dornbach, an Hernals und Ottakring vorbei, deren Bewohner in Scharen herbeieilten, den „vorübersausenden" Zug neugierig anzustarren.

Ein Bild aus der „guten, alten Zeit."

Natürlich wollte nun alles mit der Pferdeeisenbahn nach Dornbach fahren. Eine Zeitung zeichnete damals folgendes Bild: „Wie eine Sturmflut wälzten sich die Massen heran, denen sich die herbeigezogenen Polizisten vergeblich entgegenwarfen. Um die Türen der Coupés tobte ein heißer Kampf, der traurige Spuren in zerrissenen Kleidern, zerfetzten Krinolinen und zertretenen Hüten hinterließ. Dazwischen tönte wildes Gejohle, durchdringendes Schreien weiblicher Stimmen, Schimpfen oder Singen der „Wiener Früchteln", die sich der unglaublichsten Manöver und Kriegslisten bedienten, um einen Platz zu erringen; manche schmächtige Jünglingsgestalt suchte mit mehr oder weniger Glück durch die herabgelassenen Fenster der Waggons einzudringen, aber Tausende der Fahrlustigen mußten unverrichteter Sache wieder heimziehen. Leider ereigneten sich im Laufe des Nachmittages eine Menge von Unfällen, entweder durch Ueberladung der Wagen oder durch Zusammenstoß mit anderen Fuhrwerken, deren Führer ein solches Ereignis oft mit Willen herbeiführten, da die Wiener Kutscher, Unternehmer von Omnibusfahrten usw. der Pferdebahn nicht gerade hold sind. Indessen soll eine regelrechte Fahr- und Passagierordnung sowie erhöhte Wachsamkeit der Polizei diesen Uebelständen ein Ziel gesetzt haben."

Dies ein Bild aus jenen Tagen. Und was ist, wie es in einer Zeitung von damals zu lesen ist, aus dieser Unternehmung der Herren C. Schaeck-Jaquet u. Ko. aus Genf geworden; Ein städtisches Unternehmen, das größte der Gemeinde Wien, das den allgemeinen Verkehr der Zweimillionenstadt fast ausschließlich beherrscht, und ohne das ihre heutige Ausdehnung und wirtschaftliche Höhe nicht denkbar wäre. Einige Umrisse mögen die Entwicklung dieses Unternehmens kurz darstellen.

Die ersten Straßenbahnlinien.

Im Besitz einer eigenen Konzession seit dem 20. August 1865 hatten Karl Schaeck-Jaquet zusammen mit Adolf Schaeck und Gabriel Grafen Diodati im Jahre 1868 die Wiener Tramwaygesellschaft gebildet, und außer jener ersten nicht ganz vier Kilometer langen eingeleisigen Bahn im Laufe der folgenden Jahre mehrere andere Linien, wie über die Jägerzeile (heutige Praterstraße), vom Schottenring zur Nußdorferlinie und nach Penzing, ferner zur Südbahn und über den Rennweg erbaut und in Betrieb gesetzt. Es sei von dieser Unternehmung nur noch gesagt, daß jede neue Linie, jede Verbesserung des Fahrplanes, jede Tarifänderung zugunsten der Bevölkerung die städtische Verwaltung ihr mühsam abringen mußte. Infolge ihrer ausschließlichen Berechtigung konnte sich leider kein zweites Unternehmen von derselben Art durchsetzen. So war die im Jahre 1872 gegründete Neue Wiener Tramwaygesellschaft nahezu auf die äußersten Vororte angewiesen und von dem lebhaften nutzbringenden innerstädtischen Verkehr so gut wie ausgeschaltet. Bei dieser Unternehmung, die sich bald den denkbar schlechtesten Ruf erwarb, wurde zwar auf die Pferdewartung großes Gewicht gelegt, hingegen hatte das Personal viel zu leiden. Es hatte z. B. eine außerordentlich lange Dienstleistung, anfänglich 16, mitunter bis zu 18 Stunden im Tag, später sank die durchschnittliche Arbeitszeit auf $14^1/_4$ Stunden, davon $11^3/_4$ Stunden reiner Wagendienst. Der mittlere durchschnittliche Jahresverdienst belief sich auf etwa 500 Gulden, in den Neunzigerjahren auf rund 1200 Kronen.

Das Reformwerk Dr. Luegers.

Der große Arbeiterausstand im Jahre 1897 hat wohl den Hauptanstoß geboten, daß die Behörden sich mit dem Unternehmen endlich näher befaßten und der Ruf nach Verstadtlichung laut wurde. Die Tatkraft Dr. Luegers, des Freundes der Bediensteten, der indessen Bürgermeister geworden war, führte sehr bald den maßgebenden Wechsel herbei. Schon im März 1899 wurde die Gemeinde Wien Konzessionärin des Bahnnetzes der Wiener Tramwaygesellschaft und begann alsbald mit der Elektrisierung des Betriebes.

Zuerst kam es zur Gründung der Bau- und Betriebsgesellschaft für städtische Straßenbahnen in Wien, die die Umwandlung des rund 80 Kilometer langen Bahnnetzes der Wiener Tramwaygesellschaft auf elektrische Einrichtung zu besorgen und den Betrieb im Sinne der neuen Konzession vom 24. März 1899 für die Gemeinde Wien zu führen hatte.

Die Verstadtlichung erfolgt!

Am 1. Jänner 1902 erwarb dann die Gemeinde den ganzen Besitz der Bau- und Betriebsgesellschaft um rund 62 Millionen Kronen und betraute die Siemens & Halske A.-G. mit dem weiteren Ausbau gegen ein Entgelt von $39^1/_2$ Millionen sowie mit der Führung des Betriebes auf die Dauer der Bauarbeiten, längstens aber bis Ende 1913. Noch im selben Monat wurde die Firma Gemeinde Wien-Städtische Straßenbahnen im Handelsregister eingetragen. Daneben wurden Verhandlungen wegen Einlösung der Neuen Wiener Tramway gepflogen, die im Mai 1902 um 15.6 Millionen Kronen eingelöst und durch die Oesterreichischen Schuckertwerke auf elektrischen Betrieb umgebaut wurde. Die Vereinigung der beiden Unternehmungen in der Hand der Gemeinde brachten es notwendig mit sich, daß auch der Betrieb einheitlich geführt werden mußte. Die Gemeinde war in der Lage, am 1. Juli 1903 mit der Betriebsführung auf eigene Rechnung zu beginnen. Damit war auch die Möglichkeit gegeben, in viel weiterem Maße als bisher das Verkehrsmittel für großstädtische Verwaltungszwecke nutzbar zu machen.

Neue Bezirksteile entstehen dank des großstädtischen Verkehrs.

Auf lange Zeit ertraglose Linien, weit über das dicht bewohnte Stadtgebiet hinaus, wurden neu gebaut, um der Besiedlung neue Gebiete zu erschließen.

Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 10, dann 10·5 und zuletzt auf 11·8 Kilometer bewirkte eine vollständige Umwälzung in den Wohnungsverhältnissen und das Entstehen neuer Bezirksteile. Die stete Beobachtung aller Neuerungen der Technik sowie gewissenhaftes Studium der Verkehrsbedürfnisse hat ein sprunghaftes Fortschreiten in der Entwicklung des Unternehmens bewirkt. Zu Anfang 1903 noch 132·5, mit der Neuen Wiener Tramway 170·5 Kilometer lang, ist das Netz auf rund 270 Kilometer Länge angewachsen. Etwa 1500 Trieb- und 1600 Anhängewagen mit 65.000 Sitz- und 58.000 Stehplätzen sind im Betriebe nebst einer großen Zahl Hilfsfahrzeuge, zumeist mit eigenem Kraftantrieb. Die vielerlei Wagentypen, insbesonders jene mit geteiltem Ein- und Ausstieg und verglasten Plattformen haben von Wien aus den Anstoß zu wesentlichen Fortschritten im Waggon-

Reichspost 3./X.1915.

II.

34

50 Jahre Wiener Straßenbahn.

bau gegeben. Die Fahrtleistung ist von 116.000 Wagenkilometern im Tagesdurchschnitt des Jahres 1903 auf rund 260.000 Kilometer täglich gestiegen, insgesamt also um 120 Prozent, die Zahl der beförderten Personen von 158 Millionen auf 333 Millionen, demnach etwas mehr als das doppelte und

täglich nahezu eine Million Menschen.

Die weitere Steigerung der Beförderungsmöglichkeit durch stockhohe Wagen steht unmittelbar bevor. Umfangreiche Bedienstetenwohnhäuser und in den letzten Jahren ganze Wohnhausgruppen wurden errichtet. Insgesamt stehen den Angestellten rund 6600 Wohnungen in eigenen Häusern des Unternehmens und dessen Pensionskasse zur Verfügung. Der Kostenaufwand dafür beläuft sich auf etwa 20 Millionen Kronen. Ein Erholungsheim wurde über Anregung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner im Jahre 1913 den von Krankheit genesenden Straßenbahnbediensteten aus einem ehemaligen Herrschaftssitze in Deutsch-Altenburg geschaffen.

Die Fürsorge für die Angestellten.

deren Zahl sich seit der Verstadtlichung gleichfalls verdoppelt hat und über 12.000 beträgt, erstreckt sich auch auf die Schaffung einer Alters- und Invaliditätsversorgung, die eine 35, zum großen Teile sogar schon eine bloß 30jährige Dienstzeit zur Grundlage hat und Ruhebezüge bis zur vollen Höhe des Gehaltes und Wohnungsgeldes gewährleistet. Heute verfügen bloß die beiden Ruhegehaltskassen der Beamten und der übrigen Angestellten über ein Vermögen von zusammen mehr als 21 Millionen Kronen. Die Unfallfürsorge hat die Gemeinde in eigener Rechnung ausgestaltet. Streitigkeiten, wie sie früher zu Zeiten des privaten Betriebes die Versicherungsgesellschaften unausgesetzt beschäftigt hatten, sind selten geworden.

Rund 26 Millionen für den Gemeindesäckel.

Der Aufwand für das Unternehmen ist natürlich auch nicht gering. Während noch im Jahre 1903 rund 126 Millionen Kronen festgelegt waren, ist das Anlagevermögen jetzt auf 194 Millionen Kronen gestiegen. Wenn wir noch zum Schluß erwähnen, daß vom reinen Ueberschuß seit 1903 rund 26 Millionen Kronen in den Säckel der Gemeinde für Zwecke der städtischen Verwaltung geflossen sind, so kann es nur eine Stimme geben: daß auch in diesem Punkte die Verstadtlichung die einzig richtige Lösung der für die Bewohnerschaft so wichtigen Frage des Massenverkehres gewesen ist.

Im Kriegsjahr.

Weit über den Interessenkreis der Stadt Wien und ihrer Bevölkerung hinaus erwies sich der Segen der Verstadtlichung gerade in der schweren Zeit, in die das Jubiläum der Wiener Straßenbahnen fällt. Denn keine private Verwaltung hätte sich zu den großen Opfern entschließen können, welche das Straßenbahnunternehmen in diesem Kriege der Wehrmacht des Reiches, der Sorge für die verwundeten Krieger und für die Familien seiner zum Waffendienste berufenen Angestellten bringt. Dr. Weiskirchner wußte auch das städtischer Verkehrsmittel der Beförderung von Kohle und Lebensmitteln dienstbar zu machen. Der weite Blick, die Großzügigkeit und Zielsicherheit, welche die Gemeindepolitik während des Weltkrieges kennzeichnen, berechtigen zu der Hoffnung, daß das Jubiläum der Wiener Straßenbahnen keinen Ruhepunkt in ihrer Entwicklung bilden wird.

Neues Wiener Tagblatt 3./X.1915.

50 Jahre Wiener Straßenbahn.

„Die erste Franz Josef-Pferdeeisenbahn in Wien ist seit dem 4. Oktober 1865 in vollem Gange. Nachdem bereits am 2. abends eine Probefahrt stattgefunden hatte und glücklich abgelaufen war, setzte sich am erstgenannten Tage nachmittags um 2 Uhr der aus sechs festlich dekorierten Wagen bestehende Eröffnungszug vom Schottenring aus zur Fahrt nach Dornbach in Bewegung. Vom frühen Morgen an schon umlagerte eine bunte Menschenmenge den im Schmuck von Wappen, Wimpeln und Laubgewinden glänzenden Pavillon vor dem Schottentor, die sich von Minute zu Minute vergrößerte, je näher der Zeitpunkt der Eröffnung kam.

Endlich erschienen der Statthalter Graf Chorinsky, die Gemeinde- und Magistratsräte, Vertreter der Presse und andre geladene Gäste, worauf das lang erwartete Sensationsereignis vor sich gehen konnte. Die Pferde setzten sich in Trab, und fort ging es, bei Hernals und Ottakring vorbei, deren Bewohner gleichfalls in Scharen herbeieilten, den vorübersausenden Zug neugierig anzustarren. Beim Roten Kreuz wurde der Zug mit Musik empfangen, die Ankommenden stiegen aus und versammelten sich in der sehr reich und geschmackvoll ausgeschmückten Wagenhalle, die zum Festsaal umgestaltet war. Das hier stattfindende Bankett währte mehrere Stunden und war vielfach mit launigen Toasten gewürzt. Die nach beendeter Feier erfolgende Rückfahrt ging sehr schnell vonstatten, in 15 Minuten befanden sich die Festteilnehmer wieder am Schottenring, während man zur Hinfahrt 25 Minuten gebraucht hatte.

Das Unternehmen der Wiener „Tramway-Gesellschaft" erfreut sich beim Publikum eines großen Anklanges und starken Zuspruches, es wird nicht nur als ein neues und angenehmes Verkehrsmittel, sondern geradezu als eine Volksbelustigung betrachtet. Der Andrang war gleich in den ersten Tagen so groß, daß demselben durchaus nicht genügt werden konnte, am schlimmsten aber ging es am darauffolgenden Sonntag her."

So berichtet eine Zeitschrift aus jenen Tagen. Und was ist mittlerweile aus dieser Unternehmung der Herren C. Schaeck-Jaquet u. Comp. aus Genf geworden! Ein städtisches Unternehmen, das größte der Gemeinde Wien, das den allgemeinen Verkehr der Zweimillionenstadt fast ausschließlich beherrscht und ohne das ihre heutige Ausdehnung und wirtschaftliche Höhe nicht denkbar wäre. Das Hauptverdienst an dem Ausbau des Straßenbahnnetzes und der möglichst klaglosen Durchführung des Verkehrs gebührt Direktor Spängler, einem Fachmann ersten Ranges, dessen weiter Blick, dessen Organisationstalent und Wohlwollen gegenüber den Bediensteten gerade am Tage des Jubiläums der Straßenbahn besonders anerkannt werden müssen. Wenn auch manche berechtigte Wünsche der Bevölkerung gerade mit Bezug auf den Straßenbahnverkehr der Erfüllung harren, so weiß man es wenigstens, daß es nicht am guten Willen der Direktion fehlt.

Die Gemeinde Wien begann am 1. Juli 1903 mit der Betriebsführung auf eigene Rechnung. Damit war auch die Möglichkeit gegeben, in viel weiterem Maße als bisher das Verkehrsmittel für großstädtische Verwaltungszwecke nutzbar zu machen. Auf lange Zeit ertraglose Linien, weit über das dicht bewohnte Stadtgebiet hinaus wurden neu gebaut, um der Besiedlung neue Gebiete zu erschließen. Die Erhöhung der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit auf 10, dann 10½ und zuletzt auf 11·8 Kilometer bewirkte eine vollständige Umwälzung in den Wohnungsverhältnissen und das Entstehen neuer Bezirksteile. Die stete Beobachtung aller Neuerungen der Technik in bezug auf Geleisebau und Wagenbau sowie gewissenhaftes Studium der Verkehrsbedürfnisse haben ein ununterbrochenes, mitunter sprunghaftes Fortschreiten in der Entwicklung des Unternehmens bewirkt. Zu Anfang 1903 noch 132·5, mit der Neuen Wiener Tramway 170·5 Kilometer lang, ist das Netz auf rund 270 Kilometer Länge angewachsen. Etwa 1500 Trieb- und 1600 Anhängewagen mit 65,000 Sitz- und 58,000 Stehplätzen sind im Betriebe nebst einer großen Zahl Hilfsfahrzeugen, zumeist mit eigenem Kraftbetrieb. Die vielerlei Wagentypen, insbesondere jene mit geteiltem Ein- und Ausstieg und verglasten Plattformen, haben von Wien aus den Anstoß zu wesentlichen Fortschritten im Waggonbau gegeben.

Der Dampfbetrieb auf den Linien Kagran—Groß-Enzersdorf und Mauer-Mödling der 1907/08 verstadtlichen Dampftramway, vormals Krauß u. Comp., ist von untergeordneter Bedeutung, nachdem die wichtigen Verbindungen mit dem 21. Bezirk und im 13. Bezirk schon 1908 und 1909 elektrisch ausgestaltet wurden. Ganz entlegene Bezirksteile, wie Kaiser-Ebersdorf, Leopoldau und Salmannsdorf, wurden mit Kraftstellwagen an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Mittlerweile hat Kaiser-Ebersdorf eine eigene Straßenbahn erhalten, und eine Linie nach Leopoldau ist augenblicklich im Bau begriffen.

Die Fahrtleistung ist von 116,000 Wagenkilometer im Tagesdurchschnitt des Jahres 1903 auf rund 260,000 Kilometer täglich gestiegen, insgesamt also um 120 Prozent, die Zahl der beförderten Personen von 158 Millionen auf 333 Millionen, demnach etwas mehr als das Doppelte und täglich nahezu eine Million Menschen. Der Dreiwagenzug mit einem Fassungsvermögen von 120 bis 150 Menschen ist eine gewöhnliche Erscheinung geworden. Die weitere Steigerung der Beförderungsmöglichkeit durch stockhohe Wagen steht unmittelbar bevor. Mit dem Wachsen des Verkehres und der Vermehrung des Fahrparkes hält der Bau neuer Bahnhöfe sowie die Erweiterung und völlige Umgestaltung bereits bestandener Bahnhöfe gleichen Schritt. Die Wohnungsfrage, die im letzten Jahrzehnt sich zu einer die Allgemeinheit bewegenden Bedeutung zugespitzt hat, hat der Gemeindeverwaltung Anlaß geboten, daß neben großen Verwaltungsgebäuden mit zahlreichen Wohnungen für die daselbst beschäftigten Angestellten umfangreiche Bedienstetenwohnhäuser und in den letzten Jahren ganze Wohnhausgruppen errichtet wurden. Insgesamt stehen den Angestellten rund 6600 Wohnungen in eigenen Häusern des Unternehmens und dessen Pensionskasse zur Verfügung. Der Kostenaufwand dafür beläuft sich auf etwa 20 Millionen Kronen. Die Wohnungen sind in gesundheitlicher Beziehung nach allen Richtungen entsprechend ausgestattet, die Häuser selbst mit Badeanlagen und Spielplätzen versehen. Besonders die jüngsten, unter dem derzeitigen Bürgermeister erbauten Bedienstetenwohnhäuser kennzeichnet ein Hauch wohnlicher Schönheit, der die kühle Zweckmäßigkeit moderner Kleinwohnungshäuser wohltuend durchwärmt. Dies gilt vor allem von dem Erholungsheim, das auf Anregung des Bürgermeisters Doktor Weiskirchner im Jahre 1913 den von Krankheit genesenen Straßenbahnbediensteten aus einem ehemaligen Herrschaftssitz in Deutsch-Altenburg geschaffen wurde.

Die Fürsorge für die Angestellten, deren Zahl sich seit der Verstadtlichung gleichfalls verdoppelt hat und mehr als 12,000 beträgt, erstreckt sich auf die Schaffung einer Alters- und Invaliditätsversorgung, die eine 35-, zum großen Teil sogar schon eine bloß 30jährige Dienstzeit zur Grundlage hat und Ruhebezüge bis zur vollen Höhe des Gehalts und Wohnungsgeldes gewährleistet.

Der Aufwand für das Unternehmen ist nicht gering. Während noch im Jahre 1903 rund 126 Millionen Kronen festgelegt waren, ist das Anlagevermögen jetzt auf 194 Millionen Kronen gestiegen. Wenn wir noch zum Schluß erwähnen, daß vom reinen Ueberschuß seit 1903 rund 26 Millionen Kronen in den Säckel der Gemeinde für Zwecke der städtischen Verwaltung geflossen sind, so kann es nur eine Stimme geben, daß auch in diesem Punkt die Verstadtlichung die einzig richtige Lösung der für die Bewohnerschaft so wichtigen Frage des Massenverkehres gewesen ist.

Die Zeit
5./X. 1915

Straßenbahndecksitzwagen.

Gestern ist auf der Linie 57 der städtischen Straßenbahnen (Gumpendorferstraße—Hietzing) eine neuer großer, geschlossener Decksitzwagen, über dessen Einrichtung schon gelegentlich der ersten Probefahrten berichtet worden ist, in dauernden Betrieb genommen worden. Die neuen, einzeln verkehrenden, stockhohen Wagen haben einen normalen Fassungsraum von 84 bis 86 Personen.

Fremdenblatt Abendbl.
8/X. 1915

Die Beschlagnahme der Pneumatiks.

Im Rathause begann heute vormittags die Kommission ihre Tätigkeit, welche dazu bestimmt ist, die im Privatbesitze befindlichen Vorräte an Pneumatiks und Rohgummi für die Militärbehörde zu übernehmen. Die Kommission amtiert in der Volkshalle und nimmt dort die Schätzung der Reifen- und eingelieferten Rohgummivorräte vor und entscheidet sodann, ob der Reifen in seinem gegenwärtigen Zustande zur Verwendung kommen kann oder zur Reparatur oder Regenerierung geschickt wird. Eine große Anzahl von Autos fuhren bereits in den ersten Vormittagsstunden beim Rathause vor, Wagen aller Typen, zum Teile beladen mit alten Reifen der verschiedensten Dimensionen und Marken, die nun plötzlich wieder zu neuem Werte gelangten. Genaue Schätzungen über die Menge der Pneumatiks und Gummivorräte, die durch die Beschlagnahme für den Heeresbedarf sichergestellt werden dürften, lassen sich selbstverständlich jetzt auch nicht annähernd anstellen, so viel gilt aber als sicher, daß die Ergebnisse der Beschlagnahme sehr bedeutend sein und den Bedarf der Militärbehörden für lange Zeit decken werden, umsomehr, als der ganzen Aktion vorläufig nur der Charakter einer Vorsichtsmaßregel zukommt, weil die Heeresverwaltung über sehr bedeutende Vorräte von Reifen verfügt.

Die unmittelbare Folge der Beschlagnahme, die sich bereits heute im Verkehr zeigte, ist das Verschwinden der Privatautos aus dem Straßenleben. Die eleganten Wagen, die bisher zum Straßenbild gehörten, sind verschwunden, nur mehr Militärautos, die langen graubraunen Lastwagen der Kraftfahrergruppe in Klosterneuburg und einige wenige Autotaxi, deren Unternehmungen den Betrieb aus den bekannten Gründen schon seit längerer Zeit sehr einschränken mußten, sind in den Straßen zu sehen. Morgen und in den nächsten Tagen wird mit dem Fortschreiten der Beschlagnahme diese Erscheinung noch auffälliger werden und nach Ablauf von acht Tagen, die als Requisitionsfrist vorgesehen sind, werden nur mehr die Wagen jener Personen und Amtsstellen auf den Straßen zu sehen sein, die in der Beschlagnahmeverordnung ausdrücklich als Ausnahme festgesetzt wurden.

Neues Wiener Tagblatt Abendbl.
9./X. 1915

Güterabfertigung an Sonn- und Festtagen.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat angeordnet, daß mit Rücksicht auf die außergewöhnlichen Verhältnisse, insbesondere aber auf die anläßlich der Ernte- und Rübenverfrachtung zu gewärtigende Verkehrssteigerung zur Förderung des Wagenumsatzes den Parteien in Stationen, wo infolge des größeren Wagenumsatzes der ungehinderte Wagenlauf durch rasche und zeitgerechte Verrichtung der Lagearbeiten besonders gefördert werden kann, die Möglichkeit zu bieten ist, ihre Sendungen auch an Sonn- und Festtagen aufzuliefern, eingelangte Güter abzuholen und die bereitgestellten Wagen an solchen Tagen zu beladen oder zu entladen.

Im Bereich der k. k. Nordbahndirektion wird die Beladung und Entladung der Wagen, ferner die Auflieferung und der Bezug von Eil- und Frachtgütern (Wagenladungen und Stückgütern) bis auf weiteres an Sonn- und Festtagen innerhalb der für Werktage festgesetzten Dienststunden (vormittags und nachmittags) in allen Stationen und Ladestellen zugelassen, in denen die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern tarifmäßig gestattet ist.

Die entsprechenden vorübergehenden Aenderungen des Eisenbahnbetriebsreglements sind in dem Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 4. September 1915, Zahl 33607 („Ver.-Bl. für Eisenbahnen und Schiffahrt" Nr. 104 vom 11. September 1915), enthalten. Insbesondere ist die Eisenbahn berechtigt, während der Dauer dieser Maßnahmen auch für Sonn- und Festtage Wagenstandgeld anzurechnen.

Diese Vorschriften gelten im hieramtlichen Bereich auch für Sendungen, die im Schleppbahnverkehr aufgeliefert oder abgeliefert werden, sofern die in Betracht kommenden Schleppbahnverträge auf Grund der „allgemeinen Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen" erstellt sind, oder sofern die übrigen Schleppbahnverträge keine entgegenstehenden Vereinbarungen enthalten.

Neues Wiener Tagblatt
10./X. 1915

Mehr als tausend Schaffnerinnen.

Seit einigen Monaten versehen weibliche Schaffnerinnen den Dienst auf der Straßenbahn, und man darf sagen, daß sich dieser in vollkommen ordnungsmäßiger Weise vollzieht. Die Frauen haben sich in der kürzesten Zeit in den schweren, mit großen körperlichen Anstrengungen verbundenen Dienst hineingefunden, und es wurden in der ganzen Zeit keinerlei Klagen über ihren Dienst laut. Sowohl die Direktion des Unternehmens wie das Publikum, das sich übrigens rasch an die Schaffnerin gewöhnt hat, sind voll Zufriedenheit mit der Art und Weise, in der die Frauen ihren Dienstpflichten nachkommen. Man weiß, daß diese keineswegs lediglich in der Ausgabe der Fahrkarten bestehen. Ein wesentlicher Teil des Dienstes liegt in der Erteilung von Auskünften an die Fahrgäste, und es ist oft erstaunlich, was man alles von der Schaffnerin wissen will. Es ist interessant, wie gut sie über alles informiert ist. Sie kennt selbstverständlich die nächsten Straßenbahnverbindungen, sie weiß auch, wo die Ministerien, die sonstigen öffentlichen Gebäude, Krankenanstalten usf. sich befinden, kurz, sie ist recht bald ein ausgezeichneter und verläßlicher Führer im großstädtischen Verkehr geworden.

Die Straßenbahndirektion, die durch die Tüchtigkeit der Frauen in die Lage kam, den Verkehr aufrechtzuerhalten, sah sich durch die neuerlichen Musterungen veranlaßt, weitere Schaffnerinnen in den Dienst zu stellen. Bisher sind mehr als tausend Frauen im Straßenbahnverkehrsdienst tätig und diese Zahl dürfte bald eine Erhöhung erfahren.

Arbeiterzeitung
10./X. 1915

*** Sitzgelegenheit für die Trambahnschaffnerinnen.** Aus Budapest schreibt man uns: Im Verlauf des Kriegsjahres sind auch hier die meisten Kondukteure der elektrischen Straßenbahnen zum Heeresdienst einberufen und durch weibliche Schaffner ersetzt worden. Deshalb hat die „Nepszava" vorige Woche die Forderung nach Sitzgelegenheit für die überbürdeten Trambahnangestellten recht nachdrücklich wieder erneuert. Der Generaldirektor der Straßenbahngesellschaft, Abgeordneter Paul Sandor, teilte hierauf der Redaktion der „Nepszava" brieflich mit, daß sich die Leitung der Unternehmung schon seit dem Beginn der Anstellung weiblicher Schaffner mit der Absicht trage, für sie eine Sitzgelegenheit einzuführen, und es stehe nur noch die Zustimmung des Handelsministers aus. Diese ist nunmehr tatsächlich erfolgt und es werden nun auf zwanzig Beiwagen probeweise zusammenklappbare Sitze an den Perronrückseiten angebracht, die von den Schaffnerinnen während der Fahrt, sofern sie unbeschäftigt sind, benützt werden dürfen. Warum es hiezu erst einer Probe bedarf, ist nicht recht erfindlich. Zweifellos wird die Einrichtung nicht nur von den Angestellten, sondern auch vom Publikum willkommen geheißen werden und es kann wohl nicht fehlen, daß auch die zweite Trambahnunternehmung, die kommunalisierte Stadtbahn, ihren Angestellten ebenfalls die Sitzgelegenheit wird bieten müssen — auch den männlichen, die in dem überaus ermüdenden Dienst dieser Erleichterung ebenso dringend bedürfen.

Fremdenblatt
11./X. 1915

* **(Die Auflassung der Unterleitung.)** Die Arbeiten für die gewiß nicht zur Verschönerung Wiens beitragende Auflassung der elektrischen Straßenbahnunterleitung der Ringlinie und deren Ersatz durch eine Oberleitung haben bereits begonnen. Beim Schottentor und am Schwarzenbergplatz sind die Bauten für die Umgestaltung und Installation der Straßenbahnoberleitung in Angriff genommen worden. Noch verkehren zwar die Züge an den bezeichneten Linien mit Unterleitung, doch sind bereits die neuen Drähte über beträchtliche Teile der Ringstraße gespannt. So ist vom Schottentor die Installation bereits bis zum Burgtheater durchgeführt. Die Arbeiten sollen noch vor Anbruch des Winters beendigt werden.

Die Zeit Abendbl.
12./X. 1915

Neuerliche Futterkalamitäten im Fuhrwerksbetrieb.

Den energischen Bemühungen des Wiener Bürgermeisters war es vor einiger Zeit gelungen, der Futtermittelnot im Fuhrwerksbetrieb abzuhelfen und eine gleichmäßige Versorgung der Fuhrwerker mit Kraftfuttermitteln zu sichern. Seit einigen Tagen sind indes, wie wir erfahren, im Zusammenhang mit der Futtermittelversorgung ernste Schwierigkeiten entstanden. Diese sind darauf zurückzuführen, daß Rohzuckertransporte, die für die Erzeugung von Kraftfutter bestimmt sind, aus bahntechnischen Gründen seit etwa zwei Wochen überfällig sind. Die dadurch geschaffene Situation ist darum nicht unbedenklich, weil weder die in Betracht kommenden Kraftfutterfabriken noch die Fuhrwerker über Vorräte verfügen.

Neue Freie Presse
13./X. 1915

Die Erhöhung der Rollfuhrtarife.

Wien, 12. Oktober.

Die Nordbahndirektion hat heute angekündigt, daß mit Gültigkeit vom 9. d. an eine Erhöhung der Rollfuhrtarife in Kraft tritt. Auch bei den übrigen Bahnen wird eine Steigerung der Tarifsätze für Rollfuhren vorgenommen werden. Auf Grund des Betriebsreglements der Eisenbahnen können die Bahnen, wenn sie es für angemessen erachten, Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter bestellen. Die Rollfuhrunternehmer gelten als Angestellte der Eisenbahn. Die Zustellung durch die Rollfuhrunternehmer erfolgt in allen jenen Fällen, in denen die Empfänger von der Ankunft der Waren vorher kein Aviso erhalten. Der Zweck dieser Maßregel liegt darin, daß die Bahnen eine Ueberfüllung ihrer Magazine verhindern wollen. Die Bahnen setzen die Gebühren auf den Frachtbriefen aus und übergeben die bezüglichen Konsignationen den Rollfuhrunternehmern, welche die Einkassierung der Frachtgebühr der Rollfuhrgebühren, sowie eventuell auch der bei den Waren einzuhebenden Steuern selbständig durchführen. Die Frachtgebühren werden an die Bahn abgeliefert, während die Rollfuhrgebühren den Unternehmungen verbleiben. Für die Berechnung der Zufuhrgebühren ist die Zoneneinteilung und das Gewicht maßgebend. Für die Versendung von Gütern von Wien Nordbahnhof nach dem 1., 2., 3. und 20. Bezirk gilt die Zone 1, für die Verladung vom 4. bis zum 19. Bezirk die Zone 2, für den 21. und einige andere weiter entfernte Relationen werden die Gebühren nach den um 50 Prozent erhöhten Einheitssätzen der Zone 2 berechnet.

Der letzte Tarif wurde am 1. April 1915 festgestellt. Nach diesem Tarif bezahlte man für Eilgüter im Gewichte von 1 bis 25 Kilogramm nach Zone I 55 H., nach Zone II 80 H. per 100 Kilogramm. Die betreffenden Sätze werden nunmehr auf 75 H., beziehungsweise 1 K. 10 H. erhöht, für Sendungen im Gewichte von 26 bis 50 Kilogramm wurden die entsprechenden Sätze von 75 H. auf 1 K., beziehungsweise von 1 K. auf 1 K. 40 H. gesteigert, für weitere je 10 Kilogramm wurden bisher nach Zone I 12 H., nach Zone II 15 H. eingehoben.

Die entsprechenden Sätze wurden jetzt mit 15 H., beziehungsweise 20 H. festgestellt. Bei Frachtgütern betrugen die Gebühren nach der Zone I für Sendungen im Gewichte von 1 bis 25 Kilogramm 55 H., von 26 bis 50 Kilogramm 70 H., von 51 bis 100 Kilogramm 85 H. und für weitere je 100 Kilogramm 70 H.; die entsprechenden erhöhten neuen Sätze nach Zone I sind: 70 H., 90 H., 1 K. und 90 H. Für eine Rollfuhrsendung im Gewichte von 120 Kilogramm betrug beispielsweise der Tarif, wenn es sich um ein Frachtgut handelte, 85 H. Plus 35 H., also 1 K. 20 H., da nach den im Rollfuhrgewerbe herrschenden Usancen für die Frachtgüter im Gewichte von über 100 Kilogramm bis 150 Kilogramm der Satz für 150 Kilogramm eingehoben wurde. Nach dem neuen Tarif wird sich die Gebühr auf 1 K. Plus 45 H., also 1 K. 45 H. stellen. Für die Zone II waren die Sätze von 1 bis 25 Kilogramm 80 H., von 26 bis 50 Kilogramm 1 K., von 51 bis 100 Kilogramm 1 K. 20 H. und für weitere je 100 Kilogramm je 1 K.

Die jetzt in Kraft tretenden entsprechenden Sätze stellen sich auf 1 K., 1 K. 20 H., 1 K. 40 H. und 1 K. 20 H.

* (**Erweiterung des Autobusverkehrs in Budapest.**) Aus Budapest wird berichtet: Der Migistrat hat auf Vorschlag der Verkehrssektion beschlossen, zur Erweiterung des Autobusverkehrs zwei neue Probeautobusse: Marta-Wagen mit Benzinbetrieb einzustellen. Die neuen Wagen werden, gleich dem in Verkehr befindlichen elektrischen Autobus, auf einer 3,7 Kilometer langen Strecke verkehren, und täglich 18—20 Fahrten absolvieren.

Tägliche Rundschau
13./X. 1915

* **Weitere Verteuerung der Droschkenfahrt in Sicht.** Ueber Mangel an Bahnhofsdroschken beklagen sich die Berliner Gasthofbesitzer; sie sind beim Polizeipräsidium dahin vorstellig geworden, daß die Führer von Pferde- und Kraftdroschken behördlich angehalten werden, wenigstens zu den Schnellzügen an den Bahnhöfen vorzufahren. Die Droschken finden in den belebten Straßen natürlich rascher Fahrgäste, zumal die Zahl der Droschken, namentlich der Kraftdroschken, wie bekannt, erheblich herabgegangen ist. Nach der neuesten Verkehrszählung sind nur etwas über tausend Pferdedroschken und rund 830 Kraftdroschken im Verkehr (gegen etwa 2500 in Friedenszeiten). Die Entschädigung, ein Zuschlag von 25 Pf., welche die Droschkenführer für die Anfahrt an den Bahnhöfen erhalten, wiegt, wie sie sagten, den Zeitverlust nicht auf; ein Zwang, auf die Eisenbahnzüge zu warten, kann auch behördlich auf sie nicht ausgeübt werden. Es bliebe danach nichts weiter übrig, als den Zuschlag zu erhöhen, etwa zu verdoppeln, da der Fremden- und Reiseverkehr trotz der ungünstigen Zeitverhältnisse ziemlich lebhaft ist.

Aber auch sonst droht eine weitere Verteuerung der Fahrten. Wie nämlich verlautet, haben die Besitzer der Kraftdroschken eine abermalige Erhöhung des Fahrpreises beantragt, indem sie jetzt die ihnen für die Kriegszeit zugebilligte Nachttaxe — 400 Mtr. Wegstrecke für 90 Pf. und für jede weiteren 200 Mtr. 10 Pf. — auch für die Tagesstunden zugebilligt haben wollen. Da sich die Autodroschken wegen allerlei Anmaßungen der Führer schon jetzt keiner Beliebtheit mehr erfreuen, können sich die Besitzer und Führer durch eine abermalige Verteuerung der Fahrt — vorausgesetzt, daß sie überhaupt bewilligt wird — leicht ins eigene Fleisch schneiden.

Fremdenblatt
14./X. 1915

Zum 50jährigen Jubiläum der Straßenbahnen.) Der Stadtrat hat in seiner letzten Sitzung nach einem Berichte des Stadtrates Schreiner nachstehenden Beschluß gefaßt: Anläßlich des 50jährigen Bestandes der Wiener Straßenbahnen wird der von den Angestellten der städtischen Straßenbahnen ins Leben gerufenen Hilfsorganisation zur Unterstützung von Angehörigen der unter den Fahnen dienenden Angestellten aus Betriebsmitteln des Unternehmens eine einmalige Spende von 100.000 Kronen gewidmet, über welche die genannte Institution im Einvernehmen mit der Direktion der städtischen Straßenbahnen Verfügung treffen kann. Die Verwendung eines eventuell nach Beendigung des Krieges verbleibenden Restes bleibt der Beschlußfassung des Stadtrates vorbehalten. Ferner wurde beschlossen, anläßlich des Jubiläums dem Kaiser Franz Josef-Unterstützungsfonds des österreichischen Verbandes der Lokalbahnen und Kleinbahnen eine Summe von 15.000 Kronen zuzuweisen.

Kölnische Zeitung
15./X. 1915

15
47

Die Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft.

Der Personen- und Lastkraftwagen hat sich in dem letzten Jahrzehnt vor dem Kriege derartig eingebürgert, daß er für unser emporstrebendes Wirtschaftsleben so gut wie unentbehrlich geworden ist. Es war nur natürlich, daß auch die Heeresverwaltung der Entwicklung des Kraftfahrwesens von Anfang an ein besonderes Interesse entgegenbrachte, ja, daß sie die Einbürgerung bestimmter Typen sogar finanziell unterstützte, da die Vorteile der erhöhten Leistungsfähigkeit des mechanischen Zuges für das Nachschubwesen der Millionenheere auf der Hand lagen.

Der Weltkrieg brachte die Bestätigung. Der Bedarf des Heeres an Kraftfahrzeugen ist ungeheuer. Was an feldbrauchbaren Fahrzeugen im Lande lief, mußte herangezogen, die Automobil-Industrie ganz in den Dienst des Heeres gestellt werden. Diese Kriegseinflüsse sind naturgemäß auf allen wirtschaftlichen Gebieten, die von der Kraftwagen-Nutzung abhängig sind, und sich dieser in langen Friedensjahren angepaßt haben, besonders fühlbar geworden. Es muß daher das Bestreben der Heeresverwaltung darauf gerichtet sein, das gegen Störungen besonders empfindliche Wirtschaftsleben der Gegenwart, sobald nur irgend möglich, zu unterstützen und zu heben, und hierzu gehört in erster Linie auch die Rückgabe der Transportmittel — soweit entbehrlich, noch während des Krieges, in der Hauptsache nach dem Kriege —, und zwar in einer, beiden Teilen, der Heeresverwaltung und den Interessenten durchaus entsprechenden, zweckmäßigen Weise.

Die Heeresverwaltung ist aus leicht erklärlichen Gründen nicht in der Lage, die sehr umfangreichen Verkaufsgeschäfte selbst in der Hand zu behalten. Sie muß sich aber auf der andern Seite, im fiskalischen und allgemeinen Interesse, ihren Einfluß auf die Geschäfte wahren. Unter diesen Gesichtspunkten wurde auf Anregung der Heeresverwaltung die Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft gegründet und mit Unterstützung der beteiligten Kreise durchgeführt. Die Geschäftsräume der Gesellschaft befinden sich in Berlin, Unter den Linden 34. An der Spitze der Gesellschaft steht der Aufsichtsrat, zu dessen Sitzungen Mitglieder des Preußischen und Bayerischen Kriegsministeriums und des Reichs-Schatz-Amtes eingeladen werden; ferner eine Kommission bestehend aus: einem Offizier, einem Ingenieur der Heeresverwaltung und einem Vertreter der Aktiengesllschaft. Die geschäftlichen Maßnahmen der Gesellschaft unterliegen der Zustimmung der genannten Regierungsstellen. Die Gesellschaft hat sonach engen Zusammenhang mit den staatlichen Behörden und verfolgt einen rein gemeinnützigen Zweck. Alle unerlaubten Geschäftsbestrebungen sind ausgeschlossen. Das Aktien-Kapital wird zu einem Satze verzinst, der niedriger als der zurzeit bei festen Anlagewerten übliche ist. Der Reingewinn fließt in die Staatskasse. Er besteht aus dem um die Geschäftsunkosten gekürzten baren Erlös der Wagen. Über die Unkosten wird, wie bei jeder Aktiengesellschaft, Rechnung gelegt. Die Wagen bleiben bis zum Verkaufsabschluß Eigentum der Heeresverwaltung. Die Gesellschaft ist im kaufmännischen Sinne lediglich Verkaufs- und Verrechnungszentrale für den Staat. Die Gesellschaft wird alle berechtigten, allgemeinen Wünsche, bezüglich des Ankaufs von Wagen, die zu ihrer Kenntnis gelangen, in Erwägung ziehen und bestrebt sein, in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den beteiligten Kreisen den Verkauf in Bahnen zu leiten, die dem Allgemeinwohl entsprechen und geeignet sind, den Wirtschaftsfortschritt zu fördern. Dazu gehört vor allem, daß die Allgemeinheit mit Wagen versehen wird, die der gründlichen Untersuchung und Instandsetzung vor der Abgabe an den Käufer unterworfen werden. Auf diese Weise wird der Übergang zur Friedens-Nutzung und die Gestaltung des deutschen Kraftwagenmarktes nach volkswirtschaftlich-rechtlichen Grundsätzen gewährleistet. Der Verkauf wird selbstverständlich dezentralisiert werden. Die Wagen kommen in Orte mit großen Kraftwagen-Depots und stehen dort dem Käufer zur Besichtigung frei. Die Zustandsaufnahmen, die dem Kauflustigen von der Gesellschaft zugänglich gemacht werden, lassen nicht allein die Fehler des Wagens erkennen, die vor Einleitung der Instandsetzung bestanden haben, sondern auch die ausgeführten Reparaturen und Ersatz-Ausrüstungen. Hierdurch ist jede Sicherheit gegen Übervorteilung gegeben.

Mit der Liquidation der Gesellschaft wird etwa drei Jahre nach dem Friedensschluß gerechnet werden können. Das Aktien-Kapital wird dann an die Einzahler zurückvergütet. Über die Gesellschaft, die ein glückliches Zeichen deutscher Organisationsstärke ist, wird die Öffentlichkeit auf dem laufenden erhalten werden.

Die Zeit
17./X. 1915

Schwierigkeiten der Abfuhr.

In den Wiener Bahnhöfen ist es infolge des Fuhrwerksmangels zu argen Kalamitäten gekommen, die bereits zu teilweisen Einstellungen des Frachtenverkehrs geführt haben. Auf der Linie Prag—Wien—Franz Josefbahn ist der Stückgüterverkehr eingeschränkt. Der allgemeine Frachtgüterverkehr ist schon längere Zeit eingestellt; der Frachtenverkehr beschränkt sich jetzt nur mehr auf Lebensmittel, aber auch diese können zum Teil nicht an ihre Adresse gelangen. Vor Wien stehen auf den Gleisen ganze Erdäpfelzüge, da die Güterbahnhöfe mit Waggons gefüllt sind, die nicht ausgeladen werden können. Die Parteien, die in Wien von der Bahn die Frachtavisi erhalten, bestürmen die Spediteure, ihnen ihre angekommenen Lebensmittel zuzuführen. In vielen Fällen können die Spediteure aber diese Aufträge nicht übernehmen, weil ihnen durch die Requisition von Pferden, Wagen und Einberufung des Verladepersonals die Möglichkeit genommen wurde, den Aufträgen nachzukommen. Der Fuhrwerksmangel hat auch zur Einstellung des Rollfuhrdienstes für Frachtgüter auf allen Bahnhöfen geführt. Der Rollfuhrdienst befördert jetzt nur mehr Eilgüter.

Fremdenblatt
19/X. 1915

* **(Rauchfreiheit in der Wiener Straßenbahn.)** Kürzlich ist im Wiener Stadtrat ein Antrag eingebracht worden, man möge die gegenwärtig bei unserer Wiener Straßenbahn für das fahrende Publikum bestehende Rauchfreiheit einschränken. Der Antrag wird gegenwärtig noch beraten. Wie unsere Stadtväter entscheiden werden, hüllt sich vorläufig noch in undurchdringlichen Rauchwolken. Aber schon die Nachricht von der Einbringung dieses Antrages hat im Publikum lebhaftes Für und Wider hervorgerufen. Denn das Rauchen ist für jeden, der dieser Leidenschaft ergeben ist, eine eminente persönliche Angelegenheit. Ein Wiener, der sich als „vielerfahrener Tramwayfahrer" unterzeichnet, schreibt uns zu diesem Thema: „Es ist niemals populär, für die Beschränkung einer Freiheit einzutreten. Wenn sich Nestroy einmal darüber lustig gemacht hat, daß bei uns zu seiner Zeit die Freiheit, die Hündchen an der Leine zu führen, eine der wichtigsten liberalen Errungenschaften war, so kann man heute sagen, daß die ziemlich ausgiebige Rauchfreiheit, die für die Fahrgäste der Wiener Straßenbahnen besteht, von den Rauchern immerhin angenehm empfunden worden ist. Ob auch von den nicht rauchenden Fahrgästen, das ist allerdings eine andere Frage. Ich bin nicht so mutig, mich zum Sachwalter dieses immerhin auch ganz berücksichtigenswerten Bevölkerungsteiles aufzuwerfen. Ich bin gleich dem Wiener Kommunalreferenten für das Straßenbahnwesen ein geradezu leidenschaftlicher Raucher. Und zugleich auch ein fanatischer Tramwayfahrer. Nicht nur in Wien, auch in fremden Städten lasse ich mich am liebsten von der Straßenbahn herumführen, weil man da nicht nur die Stadt, sondern auch die Menschen ein bißchen kennen zu lernen Gelegenheit hat. Und da muß ich sagen, daß Wien zu jenen Städten gehört, auf deren Straßenbahn die größte Rauchfreiheit herrscht. Es gibt eine ganze Reihe deutscher Städte, die das Rauchen in den Waggons gänzlich verboten haben. Budapest ist in bezug auf diesen Punkt gerade in jüngster Zeit sehr strenge geworden. In England mit seiner verkehrsreichen Hauptstadt London kennt man das Rauchen während der Fahrt überhaupt nicht. Bloß in Wien hat man noch immer eigene Raucherwaggons in Verkehr gestellt oder Raucherabteile, wenn es sich um einen einzigen Waggon handelt. Und die Plattform bietet nach der heute bei uns geltenden Ordnung dem Raucher die vollkommenste Freiheit — wohlgemerkt: auf jedem Waggon. Man muß aber doch zugeben, daß dieser Zustand seine bedeutenden Unannehmlichkeiten mit sich bringt, namentlich in der jetzigen Kriegszeit, da der Verkehr eingeschränkt ist und die Züge stärker besetzt sind als in gewöhnlichen Zeiten. Wenn demgemäß von nikotinfreien Menschen verlangt wird, daß wenigstens für den Bereich der rückwärtigen Plattform, die infolge des Auf- und Absteigens der Leute der unruhigste und am meisten frequentierte Platz des Waggons ist, ein Rauchverbot eingeführt werden soll, so ist das eine Forderung, über die sich auch starke Raucher nicht aufregen dürfen. Ich habe mich erkundigt und gehört, daß Raucher, die auf der rückwärtigen Plattform stehen, die Zigarre im Munde hielten, Nachbarn in den Hut oder, wenn es sich um Damen handelte, sogar in die Frisur Löcher gebrannt haben. Auch jene Raucher, die so vorsichtig waren, weil sie eben auf der Plattform standen, die brennende Zigarre in der Hand zu halten, haben verschiedenes Unheil angerichtet. Ich hörte einmal eine streitbare Tramwayfahrerin sehr richtig sagen: Uns bestraft man, wenn wir in der Tramway mit unversicherter Hutnadel fahren. Den Herren aber erlaubt man, daß sie mit dem brennenden Stummel im Munde im größten Gedränge sich bewegen dürfen! Eine Nadel sticht oder kratzt ein bißchen, solch ein Stummel aber versengt und brennt. Das ist doch gefährlicher! Wie die Dinge liegen, wird die Rauchfreiheit in den Wiener Straßenbahnen nicht ganz aufgehoben werden. Das wäre ja die „Ausschüttung des Kindes mit dem Bade". Aber wenn sich unsere Stadtväter entschließen, die rückwärtige Plattform, die den stärksten Verkehr aufweist, den Rauchern zu verschließen — man wird ihnen wohl kaum Unrecht geben dürfen."

Fremdenblatt
20/X. 1915

Städtische Chronik.

Nachtverkehr im Stellwagenbetrieb.

Der vor einigen Wochen eingestellte Nachtverkehr im Stellwagenbetriebe wird morgen Donnerstag wieder aufgenommen. Und zwar sollen die Wagen in Zwischenzeiten von 30 Minuten ab 11 Uhr nachts bis 2 Uhr früh auf folgenden Linien fahren:

Nordbahnhof über Praterstraße, Stephansplatz, Mariahilferstraße zur Westbahn;

Franz Josephbahn über Porzellangasse, Stephansplatz, Favoritenstraße zum Ostbahnhof;

Bezirksamt Margareten über die Margaretenstraße, Stephansplatz, Währingerstraße zur Volksoper;

Rochusgasse über Landstraße Hauptstraße, Stephansplatz, Alserstraße zum Hernalsergürtel.

Die letzten Wagen gehen vom Stephansplatz um 2 Uhr früh nach allen aufgezählten Richtungen ab.

Nach der durch Einstellung der Nachtfahrten eingetretenen starken Einschränkung ist die vom Bürgermeister direkt verfügte Wiederaufnahme des Stellwagenverkehrs zur Nachtzeit eine ganz respektable Verbesserung, die von allen daran interessierten Kreisen dankbar begrüßt werden wird. Besonders in der nun einsetzenden kalten Jahreszeit wäre der Mangel jeglicher billiger Fahrgelegenheit aus dem Stadtinnern nach den inneren Bezirksgrenzen von den vielen in Nachtbetrieben tätigen Personen hart empfunden worden. Wünschenswert erscheint aber auch eine Verdichtung des Verkehrs in den Mittag- und Abendstunden, um den starken Frequenzbedürfnissen des Publikums voll gerecht zu werden. Die Intervalle sind noch immer zu weit gespannt, die Zahl der um diese Zeit im Verkehr stehenden Wagen genügt nicht. Bei einigem guten Willen ließe sich gewiß auch in dieser Beziehung Abhilfe schaffen.

Für die Benützung der Wagen ab 11 Uhr nachts werden wieder wie früher besondere Nachttarife eingeführt.

Reichspost
20/X. 1915

Der Nachtverkehr auf der „Achtzehnerlinie". Wir erhalten folgende Zuschrift, die uns einen sehr berechtigten Vorschlag zu enthalten scheint: Geehrte Redaktion! Ersuche im Interesse vieler durchreisender deutscher und österreichischer Soldaten, die mit dem Zug um 10 Uhr 25 Minuten auf der Westbahn ankommen und mit dem Zug um 11 Uhr 25 Minuten nach Budapest weiterfahren müssen, nachstehende paar Zeilen zu veröffentlichen: Um 10 Uhr 25 Minuten abends kommen ungemein viele Soldaten mit der Westbahn an, die noch am selben Tage, also um 11 Uhr 25 Minuten auf der Ostbahn nach Budapest weiterfahren müssen. Sie haben bei der Ankunft am Westbahnhof mit der Abstempelung ihrer Pässe längere Zeit zu tun und wenn sie dann zur Haltestelle der Straßenbahn der Linie 18 kommen, ist die „Blaue" schon vorüber. Mit keiner anderen Linie erreichen sie dann mehr den Zug auf der Ostbahn und man muß sich die verzweifelten Gesichter ansehen, auf denen die bange Frage zu lesen ist: „Was wird mit mir geschehen; was soll ich in der Nacht in der ganz fremden Stadt machen." Dazu gibt es noch übergescheite Leute, die Auskunft geben, trotzdem sie keinen Dunst von der Abwicklung des Verkehres haben und so werden diese Soldaten vergeblich von einer Straßenbahnlinie zur anderen gesendet. Dem wäre abzuhelfen, wenn die Direktion der städtischen Straßenbahnen auf der Linie 18 in der Nacht noch einen Zug mehr fahren ließe und daß somit die „Blaue" um 5 Minuten später bei der Mariahilferlinie ankommen würde, als es derzeit geschieht. Die Wachleute die bei der Ankunft der Westbahnzüge zugegen sind, möchten die Ankommenden jedoch nicht zur Haltestelle „Felberstraße", sondern „Mariahilferstraße" senden. Damit wäre jenen, die so rasch als möglich bei ihren Truppenkörpern eintreffen müssen, Kummer und Geld erspart; sie brauchen nicht wie wahnsinnig auf der Straße nach einem Lohnfuhrwerk suchen und hiefür 8 bis 12 Kronen bezahlen. Die geehrte Direktion der Straßenbahnen wird gewiß gerne diesem Ansuchen entsprechen, nachdem es sich doch darum handelt, beizutragen, daß es bei den Militärtransporten „klappt".

Fremdenblatt
21./X. 1915

* (**Kraftwagen zur Nachtzeit für Aerzte.**) Der Mangel an Fuhrwerk erschwert gegenwärtig zur Nachtzeit den Aerzten die Ausübung ihrer Praxis ganz wesentlich und ist, wenn es sich um Fälle handelt, welche dringende ärztliche Hilfe erheischen, eine Kalamität für das hilfesuchende Publikum. Ueber Initiative der Wiener Aerztekammer und unter Intervention der Polizeidirektion hat sich die Wiener Automobil-Betriebsgesellschaft, 16. Bez., Reinhartsgasse 32, bereit erklärt, in ihrer Garage einen Kraftwagen zur Nachtzeit für Aerzte über telephonischen Anruf (Tel.-Nr. 19073) zur Verfügung zu halten. In Anbetracht der Kosten, welche der Nachtbetrieb besonders zur Kriegszeit verursacht, müßte jedoch der Fahrpreisanzeiger im Augenblick der Ausfahrt des Wagens aus der Garage in Dienst gestellt werden. Die Direktion hat sich vorbehalten, bei nichtgenügender Inanspruchnahme des Wagens den Betrieb sogleich einzustellen, anderseits wäre sie im Falle der Rentabilität nicht abgeneigt, auch zwei oder mehrere Lohnautomobile für die Mitglieder der Wiener Aerztekammer zur Nachtzeit bereit zu halten.

Fremdenblatt
21./X. 1915

(**Die Fahrordnung der Straßenbahnen.**) Der Stadtrat beschloß, von der Einführung der noch abgesondert vorzulegenden Winterfahrordnung vorläufig Abstand zu nehmen und die bestehende Sommerfahrordnung bis auf weiteres in Wirksamkeit zu belassen.

Die Zeit 23/X. 1915

Der Berliner Verkehr im Kriege.

Straßenbahn, Auto und Pferdeomnibus.

K Berlin, im Oktober.

Als ich kürzlich den Chef des bekanntesten Berliner Restaurants für das wohlhabende Bürgertum, Kempinski, fragte, wie er mit dem Besuch zufrieden sei, antwortete er mir: „Ich bin völlig zufrieden. Der Verkehr ist leidlich normal. Natürlich ist die Zeit für uns schwer. Aber das liegt mehr in den teuren Preisen. Ueberschüsse können wir da nicht machen. Aber die Sache geht besser, als wir gedacht hatten. Es kommen zum Beispiel eine ganze Menge Fremde zu uns, ferner sehr viel Leute aus der Provinz, die Kriegslieferungen mit den Ministerien und den Kriegsausschüssen abschließen wollen usw.

Greift man nach der Statistik über den Fremdenverkehr im Monat August, so sind in Berlin gemeldet worden: 100.386 Fremde. Es ist mindestens zehn Jahre her, daß in Berlin die Fremdenziffer 100.000 im Monat August erreicht worden ist. Daraus allein schon ist zu ersehen, daß Berlin äußerlich jetzt ganz denselben Eindruck machen muß wie im Frieden. Es mögen vielleicht etwas weniger einheimische Männer auf den Straßen sein. Nach dem ersten Kriegsjahr zählte Berlin fast 300.000 Personen (Männer), das sind bald 10 Prozent weniger, trotz der noch immer gefüllten Kasernen und der zahlreichen Verwundeten, die man übrigens merkwürdigerweise weniger auf den Straßen sieht als zum Beispiel in Wien und Budapest. Die Verwundeten werden hier mehr in den Lazaretten zurückgehalten. Nur Sonntags sieht man sie auf den Straßen. Außerdem werden sie, soweit dies möglich ist, für einen Beruf ausgebildet.

Die Verkehrsmittel freilich entsprechen den Ansprüchen nicht in dem Maße, als es zu wünschen wäre. Man muß heute viel mehr zu Fuß laufen als ehedem. Das kostet zwar mehr Zeit, aber es ist gesünder, und das ist auch etwas wert.

Das wichtigste Verkehrsmittel ist in Berlin noch immer die Straßenbahn. Der Betrieb der Straßenbahn wurde zu Beginn des Krieges, der Zahl der laufenden Wagen nach, um etwa 30 Prozent eingeschränkt. Der Verkehr war schwach, und ein Teil des Personals mußte ins Feld. Allmählich aber ist der Betrieb wieder verstärkt worden. Heute laufen höchstens nur noch fünf Prozent Wagen weniger als früher. Dafür hat die Polizei erlaubt, daß die Wagen stärker mit Fahrgästen besetzt werden und die Fahrgeschwindigkeit auf verschiedenen Strecken etwas erhöht wird.

Die Dividende im vorigen Jahr betrug 6 Prozent, gegen 8 Prozent im Jahr zuvor. Der Rückgang der Dividende war hauptsächlich die Folge der höheren Ausgaben, höheren Löhne, Materialpreise usw. Die Gesellschaft machte im Sommer dieses Jahres Anstalten, die Fahrpreise zu erhöhen. Die Stadt versagte aber die Genehmigung. Denn sie sagte sich mit Recht, 6 Prozent Verdienst ist in Kriegszeiten gerade genug.

Die Hoch- und Untergrundbahn hat mehr unter der Ungunst des Krieges gelitten. Bei ihr ging die Zahl der beförderten Personen in den Kriegsmonaten des Vorjahres zurück. Das ist auch heuer so geblieben. Nur vom Juni bis Juli trat ein Aufschwung ein. Da verminderte sich der Rückgang von 24 Prozent auf 15 Prozent gegen die gleichen Monate des Vorjahres. Entsprechend dem Rückgang des Verkehrs wurde die Zahl der Züge vermindert und mit der Abnahme des Nachtlebens der Betriebschluß um 20 Minuten früher festgesetzt. Daß der Gewinn sich vermindert hat, erscheint selbstverständlich. Die Hochbahn ist schon vorher in dieser Beziehung nicht so begünstigt worden wie die Elektrische. Das wird erst besser werden, wenn sie mehr ausgebaut sein wird. Zum Knipsen der Fahrkarten sind überall Frauen angestellt worden, im ganzen 220.

Am meisten eingeschränkt hat man die Autoomnibusse. Dieser Betrieb war in Berlin in den letzten Jahren stark ausgedehnt worden. Das Kriegsministerium legte sofort nach Kriegsausbruch Beschlag auf die meisten Autoomnibusse. So blieb von 9 bis 10 Autobuslinien nur noch eine einzige, die in der Friedrichstraße, bestehen. Auch über die Autodroschken kam der Krieg wie ein Gewitter. Einen großen Teil nahm die Militärverwaltung. Nicht auf einmal, aber nach und nach. Den Privatautobesitzern ging es natürlich nicht besser. Diejenigen, die ihr Auto zu Geschäftszwecken haben behalten dürfen, werden jetzt so streng kontrolliert, daß sie auf Geschäftswegen nicht einmal ihre Angehörigen mitnehmen dürfen. In Berlin sind zurzeit noch gegen 3000 Automobile in Betrieb, und zwar 1600 Droschken und 1400 private, knapp der dritte Teil dessen, was im Frieden vorhanden war.

Am besten ist man daran, wenn man ein Auto mit elektrischem Antrieb hat. Denn Benzin ist schon seit Anfang des Krieges nicht mehr zu haben, und der jetzige Brennstoff, Benzol mit Spiritus, ist nicht gerade billig. Auch sind natürlich die elektrischen Autos beim Publikum viel beliebter, weil sie die Luft nicht verpesten. Aber an einem Hauptübel leiden sie genau so wie die anderen, nämlich an dem Mangel an Gummireifen. Da ist es denn für die Herren Autofahrer ein besonderer Schmerz, wenn ein Reifen platzt. Die Herren haben zwar eine große Fertigkeit im Reifenflicken erlangt, aber wenn schließlich das Flicken gar nicht mehr geht und ein neuer Reifen angeschafft werden muß, dann ist die Not groß. Der Gummi ist einer der seltensten Artikel geworden. Da die Autotarife nur um 20 Pfennige Kriegszuschlag gestiegen sind, so sind im ganzen mit dem Autofahren wahrhaftig keine Kriegsgewinne zu verdienen. Es heißt sogar, daß es demnächst neue Reifen überhaupt nicht mehr gibt und um Weihnachten die Autos vielleicht ganz verschwinden werden.

Im Anfang des Krieges schien es, als würde plötzlich das Kriegsglück den Pferdedroschken eine Art Altweibersommer bescheren. Es wurden mehrere Pferdeomnibuslinien wieder aufgenommen, die schon längst aufgelassen waren, und an den Droschkenhaltestellen tauchte plötzlich das Pferd mehr als früher auf. Der Staat griff zwar auch nach den Pferden, aber der gewöhnliche Berliner Droschkengaul steht nicht gerade im Rufe besonderer kriegerischer Eigenschaften. Von ihm ist einmal der Witz gemacht worden, er sei schneller als der Gedanke. Denn wenn man denke, er falle, so läge er schon. Neue Beliebtheit hat freilich der Droschkengaul nicht erringen können. Man kann beinahe sagen: wer es eilig hat, geht lieber zu Fuß. Bei drei Pfund täglichem Hafer, etwas Kartoffeln und Häcksel, ein wenig Kleie und Zuckermischfutter, und Mais soviel, daß man daran riechen kann (der Zentner kostet 25 Mark, das ist viermal soviel als im Frieden), kann man ja wahrhaftig auch keinen Wettlauf erwarten.

Der Nachtverkehr ist in Berlin fast ganz eingeschlafen. Hier beherrschten sonst die Pferdeomnibusse das Feld. Jetzt aber werden nur zwei Linien kümmerlich aufrechterhalten. Auch diese nur, um die Konzession für später nicht zu verlieren. Berlin ist jetzt nachts eine tote Stadt.

Fremdenblatt
23./X. 1915

Straßenbahnanschluß zu Kohlenrutschen.

Seit längerer Zeit beschäftigt sich der Magistrat mit dem Plane, zur Erleichterung des Kohlentransportes einen Anschluß der städtischen Straßenbahnen zu den Kohlenrutschen auf den Bahnhöfen herzustellen. Diese Beförderung soll hauptsächlich an Kranken- und Heeresanstalten, welche großen Kohlenverbrauch haben, erfolgen.

Die vom Magistrate bisher gepflogenen Verhandlungen haben ergeben, daß die einzige verhältnismäßig am raschesten zu verwirklichende Ueberlademöglichkeit von der Vollbahn auf die Straßenbahn bei den neuen noch im Bau befindlichen, zwischen Stromstraße und Hellwagstraße im 20. Bezirk liegenden Kohlenrutschen der Nordwestbahn gegeben ist. Es wurde nun vom Bürgermeister die Herstellung einer Straßenbahn-Geleiseanlage zu den Nordwestbahn-Kohlenrutschen mit einem Kostenbetrag von 120.000 Kronen verfügt und der Stadtrat hat hiezu nachträglich die Zustimmung erteilt.

Reichspost
24./X. 1915

Die Militärtransporte West-Ostbahn.

Verlängerung des Verkehrs der Linie 18.

Die „Reichspost" hat vor einigen Tagen die Zuschrift veröffentlicht, die sich darüber beklagte, daß Soldaten auf ihrem Transport Westbahn-Ostbahn in Wien wegen des zu früh erfolgenden Betriebsschlusses der Linie 18 der Straßenbahnen arge Schwierigkeiten haben und oft vom Westbahnhof aus, wo sie um 10 Uhr 25 Minuten nachts ankommen, den eine Stunde später den Ostbahnhof verlassenden Budapester Zug nicht erreichen. In anerkennenswerter Weise hat man im Rathause sofort den ausgesprochenen Wunsch erfüllt und die Verkehrsdauer auf jener Linie verlängert. Der Wiener Stadtrat hat beschlossen, daß der letzte Wagen der Linie 18 (Josefstädterstraße—Ostbahn) von der Schleife Josefstädterstraße aus anstatt um 10 Uhr 28 Minuten erst um 11 Uhr nachts abfährt.

Reichspost
24./X. 1915

Der Personenverkehr zu Allerheiligen.

Straßenbahnen.

Vom 24. Oktober bis einschließlich 2. November werden an schönen Nachmittagen direkte Züge vom Schottentor über Ring—Rennweg und von der ehemaligen Mariahilferlinie über Reinprechtsdorferstraße—Geiselbergstraße zum Zentralfriedhof geführt werden. Am 24., 30. und 31. Oktober, am 1. und 2. November fahren von den Bezirken direkte Straßenbahnzüge nach dem Zentralfriedhof. Am 31. Oktober und 1. November werden auf der Simmeringer Hauptstraße die Haltestellen Dampfmühlgasse, Geystraße, Enkplatz, Krausegasse und Staatseisenbahnviadukt in beiden Fahrtrichtungen ganz aufgelassen. Am 24. und 31. Oktober, dann am 1. November von ½8 Uhr früh bis 8 Uhr abends, ferner am 30. Oktober und 2. November von 1 Uhr mittags bis 8 Uhr abends wird die Haltestelle Friedrich & Haaga (Neugebäude) aufgelassen und die Zonengrenze 4/5 zum Betriebsbahnhofe Simmering verlegt. An den Haupttagen findet vom 3. Tore des Zentralfriedhofes aus keine Personenbeförderung statt. Für die Hinfahrt ist das Haupttor (Tor II) des Zentralfriedhofes die Endstation der Straßenbahn. Für die dort ankommenden Fahrgäste der Straßenbahn stehen 2 Tunnel zur Verfügung, durch welche der Vorplatz vor dem Friedhof direkt erreicht wird. Das Einsteigen für die Rückfahrt erfolgt für alle über Geiselbergstraße, Fasangasse und Rennweg fahrenden Wagen auf dem großen Vorplatze vor dem 2. Tore. Die Wagen, welche über die Landstraße und den Kai fahren, haben einen besonderen Aufstellungsort zwischen dem 2. und 3. Tor und halten auf dem großen Vorplatze nicht mehr an. Am 24., 30. und 31. Oktober, dann am 1. und 2. November wird der Verkehr nach Schwechat in der Zeit von ½3 Uhr bis 6 Uhr nachmittags gänzlich eingestellt. Es wird dringend empfohlen, am 31. Oktober und am 1. November die Hinfahrt zwischen 11 und 1 Uhr mittags und die Rückfahrt bis ¼3 Uhr nachmittags anzutreten. Am 31. Oktober und am 1. November gilt der 20-Hellertarif für die Rückfahrt vom Zentralfriedhof ausnahmsweise bis 2 Uhr nachmittags. Das Ueberschreiten der Gleise ist auf der ganzen Strecke zwischen dem Bahnhof Simmering und dem 3. Tore des Zentralfriedhofes behördlich verboten. Sämtliche zum Friedhofe fahrenden Wagen tragen Kranzrechen. Bedürfnisanstalten befinden sich auf dem Wagenaufstellungsplatz, an den beiden Enden des Platzes vor dem zweiten Tor und auf dem Platz beim ersten und dritten Tor. Zu allen anderen Friedhöfen wird der Verkehr auf allen fahrplanmäßigen Linien entsprechend verstärkt werden.

Am 31. Oktober und 1. November ist der Verkehr der Linie F ganz eingestellt und wird dafür die Linie 42 als Friedhofslinie über den Kai geführt.

Stellwagenverkehr.

Nach einem Berichte des VB. Rain beschloß der Stadtrat, auch heuer wie in den früheren Jahren am 31. Oktober, 1. und 2. November zwischen der Station Stammersdorf der städtischen Straßenbahnen und dem Floridsdorfer Zentralfriedhofe einen Stellwagenverkehr einzuleiten.

Fremdenblatt
25./X. 1915

* **(Der Stellwagenverkehr.)** Mit Bezug auf die kürzlich gebrachte Notiz mit dem Vermerke, daß es auch wünschenswert erscheint, eine Verdichtung des Stellwagenverkehrs in den Mittags- und Abendstunden durchzuführen, teilt uns die Direktion der städtischen Stellwagenunternehmung mit, daß nach Maßgabe der Möglichkeit eine solche Erweiterung in Erwägung gezogen wird. So zum Beispiel wurde bis heute auf den Bahnhoflinien Franz Josephs-Bahn—Porzellangasse—Stephansplatz—Favoritenstraße—Ostbahn und Nordbahn—Praterstraße—Stephansplatz—Mariahilferstraße—Westbahn in der Zeit von 2 Uhr nachmittags bis 7 Uhr abends das Intervalle gekürzt. Eine solche Abkürzung wird ab 3. November d. J., und zwar in derselben Zeit auch auf der Bahnhofslinie Nordbahn—Taborstraße—Stephansplatz—Alleegasse—Südbahn zur Einführung gelangen.

Fremdenblatt
29/X. 1915

— **(Die Straßenbahnschaffnerin als Amtsperson.)** Der Metallschleifer Cyrill Saradnik wurde wegen Amtsehrenbeleidigung, begangen durch die Beschimpfung einer Straßenbahnschaffnerin, vor dem Bezirksgericht Josefstadt angeklagt. Der Beschuldigte hatte kürzlich während der Fahrt auf der „Elektrischen" in angeheitertem Zustande die anderen Fahrgäste belästigt und unflätige Redensarten geführt, weshalb er von der Schaffnerin Wilhelmine Sikora aufgefordert wurde, den Wagen zu verlassen. Der Angeklagte reagierte auf diese Aufforderung mit Schimpfworten. Vor Gericht erklärte Saradnik, daß er sich nicht erinnern könne, ob er im angeheiterten Zustande die Schaffnerin beleidigt habe. Sollte dies der Fall gewesen sein, dann tue es ihm leid. Die Schaffnerin Sikora bestätigte den Inhalt ihrer Anzeige. Auf eine Anfrage des Gerichtes über den dienstlichen Charakter der Straßenbahnschaffnerinnen hatte die Direktion der städtischen Straßenbahnen mitgeteilt, daß die Schaffnerinnen bei der Straßenbahn auf Kriegsdauer angestellt und bis heute noch nicht beeidet sind. Der Richter fand den Angeklagten der Amtsehrenbeleidigung schuldig und verurteilte ihn zu achtundvierzig Stunden Arrest.

Reichspost Abendbl.
30./X. 1915

Abfuhr der Güter auf dem Nordwestbahnhof in Wien mit Handwagen.

Die k. k. Nordwestbahndirektion beabsichtigt, mit Rücksicht auf den Fuhrwerksmangel versuchsweise zu veranlassen, daß vom 3. November 1915 an Personen mit Handwagen gegenüber dem Eilgutabgabsmagazin und gegenüber der Frachtenkasse des Wiener Nordwestbahnhofes Aufstellung nehmen und Kaufleuten und Privatpersonen auf ihr Verlangen Eil- und Frachtgüter nach Einlösung der Frachtbriefe ohne Haftung der Bahn zuführen. Die Handwagenbesitzer werden von der Polizei Legitimationen erhalten und überdies Brustschilder mit Nummern und mit dem Aufdrucke „Handwagenbetrieb Wien — Nordwestbahnhof" tragen. Zur Belehrung jener, die von dieser neuen Einrichtung Gebrauch machen wollen, werden an den Bahnkassen und an den Aufstellungsorten Tarife ausgehängt sein.

Die Zeit
31./X. 1915

Die Selbstkosten eines Fiakers.

Der Vorstand der Genossenschaft der Land- und Stadtfuhrwerker versendet an seine Mitglieder folgendes Schreiben: „Die seit Kriegsbeginn fortgesetzten, teilweise sprunghaften, außerordentlichen Preissteigerungen der Pferdefuttermittel haben bis zum heutigen Tage ein Anwachsen der Fouragepreise bis auf das Fünffache gezeitigt. Das vollkommenste Futtermittel Hafer, das leider fast vollständig mangelt oder nur ab und zu in ganz kleinen Quantitäten erhältlich ist, ist im Preise von K. 17 vor dem Kriege auf mehr als K. 100 gestiegen. Das Hauptersatzmittel Mais kostet heute K. 85 pro Zentner, gegen K. 16 vor dem Kriege. Heu, Stroh, Häckerling, Melasse usw. haben sich im Preise um 100 bis 200 Prozent erhöht. Abgesehen von der Steigerung der Arbeitslöhne, Gummi-, Leder-, Schmiede- und Wagnerpreise, stellt sich der Ankauf eines Pferdes auf das Drei- und Vierfache gegen früher, wobei infolge Materialmangels sich der Einkauf auf das schwierigste gestaltet. Die unter solchen Verhältnissen am heutigen Tage in den Generalversammlungen der Genossenschaft der Land- und Stadtlohnfuhrwerker und des Vereins der Wiener Mietwagenunternehmer vorgenommene sorgfältige Berechnung der Tagesunkosten für einen Zweispänner mit Gummirädern oder Pneus haben zu dem Resultat geführt, daß die Minimalkosten pro Tag K. 30 betragen. Die verehrten Herren Genossenschaftsmitglieder werden ersucht, auf Basis dieser Berechnungen die Preise ihrer Mietfuhrwerke je nach Qualität und Arbeitsleistung einzurichten und ihre P. T. Kunden in geeigneter Weise hiervon in Kenntnis zu setzen. Zur gefälligen Einsichtnahme und Weiterverbreitung an das fahrende Publikum liegen einige Exemplare der Tagesregieberechnung bei." Eine diesem Schreiben beigeschlossene Betriebskostenaufstellung für einen Tag enthält folgende, für die heutigen Verhältnisse sehr bezeichnende Daten: Fütterung von zwei Pferden 15 Kilogramm Mais zu 80 Heller, 10 Kilogramm Heu zu 15 Heller, 2 Kilogramm Häckerling zu 20 Heller, 5 Kilogramm Stroh zu 8 Heller, zusammen K. 14.30. Ferner für Wartung der Pferde K. 1, für Stall und Remise K. 1, Kutscherlohn K. 4.50, Wagenerhaltung und Amortisation K. 3, Pneumatik oder Vollgummi K. 1, Pferdeamortisation K. 2, Steuern, Lizenzgebühren, Unfall- und Krankenkassen, Tierarzt, Beleuchtung, Schmiere und Putzmaterial, Erhaltung von Geschirr und Decken und alle kleinen Spesen täglich K. 3.20. Die Gesamtspesen betragen somit einschließlich der Fütterung K. 30.

Fremdenblatt
3./XI. 1915

Der Stellwagen-Nachtverkehr.

Der Stadtrat hat in seiner letzten Sitzung nach einem Berichte des Vizebürgermeisters Rain die Verfügung des Bürgermeisters, den Nachtverkehr teilweise wieder einzuführen, nachträglich genehmigt. Die Wagen verkehren von 11 Uhr nachts in Zwischenräumen von 30 Minuten, die letzten Wagen um 2 Uhr nachts vom Stephansplatz nach allen Richtungen auf folgenden Linien:

Nordbahn—Praterstraße—Stephansplatz—Mariahilferstraße—Westbahn (nach dem letzten Zug nur Neubaugürtel);

Franz Josephsbahn—Porzellangasse—Stephansplatz—Favoritenstraße—Ostbahn (nach dem letzten Zug nur Favoritenplatz);

Bezirksamt Margareten—Margaretenstraße—Stephansplatz—Währingerstraße—Volksoper;

Rochusgasse—Landstraße—Wollzeile—Stephansplatz—Alserstraße—Hernalsergürtel.

Fremdenblatt
4./XI. 1915

Direkte Verbindung der Stadt mit Hetzendorf und Altmannsdorf.

Der Ausbau des Straßenbahnnetzes ruht auch nicht in der Kriegszeit. Trotz der Ungunst der Verhältnisse, vor allem der schwierigen Anschaffung von Arbeitskräften, ist die Gemeindeverwaltung bestrebt, den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen durch die Erweiterung der Schienenwege und Herstellung neuer Linien nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Diese den Bewohnern äußerer Bezirksteile zugute kommenden Neuanlagen sind umso willkommener, als durch die relativ bedeutende Einschränkung des Stadtbahnverkehres die elektrischen-Bahnen das Hauptbeförderungsmittel nach allen Stadtgrenzen darstellen.

Demnächst wird der Bau der neuen Straßenbahnlinie durch die Flurschützgasse im 12. Bezirke und durch die Feldkellergasse im 13. Bezirke vollendet sein. Folgende neue Linie wird dann eingerichtet:

Von der Kärntnerringschleife durch die Wiedner Hauptstraße über den Matzleinsdorferplatz und den Margaretengürtel durch die Flurschützgasse, Eichenstraße, über die Philadelphiabrücke, durch die Breitenfurtergasse, Hetzendorferstraße, Feldkellergasse, Speisingerstraße und Hermesgasse zum städtischen Jubiläumsspital und Versorgungsheim. Durch diese Linie, welche das Signal 62 erhält, wird eine direkte Verbindung der Bezirksteile Hetzendorf und Altmannsdorf mit der Inneren Stadt hergestellt.

Die Berichte der Straßenbahndirektion über dieses Projekt haben den Stadtrat wiederholt beschäftigt. Nun konnte in der Sitzung am Mittwoch Stadtrat Schreiner über die Vollendung der Arbeiten berichten und den formalen Antrag auf Genehmigung vorlegen, die erfolgt ist. Hiebei wurde auch der Anregung des Stadtrates Götz zugestimmt, nach welcher das Intervall auf dieser Strecke 8 Minuten zu betragen hat.

Neues Wiener Tagblatt
4/XI. 1915

Die Güterabfuhr vom Nordwestbahnhof mittels Handwagen.

Zu den verschiedenen Kalamitäten, die durch den Mangel an Pferdefuhrwerken und Automobilen entstanden sind, gehört auch, daß es für Kaufleute und Privatpersonen schwer möglich ist, ein Kommunikationsmittel aufzutreiben, das ihnen ihre in den Magazinen der Wiener Bahnhöfe lagernden Güter zuführt, da die Rollfuhrunternehmungen nur einen kleinen Teil jener Transporte führen können, die sie in normalen Zeiten bewältigen.

Neuerlich soll nun eine Institution ins Leben gerufen werden, die den Zweck hat, derlei Güter in die Geschäfte und Privatwohnungen zu überführen. Die Nordwestbahndirektion macht nämlich den Versuch, zu dieser Tätigkeit arbeitslose Personen, die im Besitze von Handwagen sind, heranzuziehen. Diese Personen müssen sich mit ihren Ausweispapieren bei der Polizeiinspektion Nordwestbahnhof melden, die ihnen Bescheinigungen und Legitimationen, für die 1 K. zu erlegen ist, ausfolgt. Dieser Betrag wird bei Rückstellung der Nummer wieder rückerstattet. Die Handwagenbesitzer erhalten nun vom 3. November an gegenüber dem Eilgutabgabemagazin und gegenüber der Frachtenkasse des Wiener Nordwestbahnhofes Aufstellungsplätze, wo sie Kaufleuten und Privatpersonen ihre Dienste anbieten, das heißt, auf deren Verlangen Eil- und Frachtgüter nach Einlösung der Frachtbriefe ohne Haftung der Bahn zuführen werden.

Soll nun diese Institution ihren Zweck, einerseits der Verkehrskalamität ein wenig abhelfen, anderseits den Handwagenbesitzern in diesen schweren Zeiten und wohl auch darüber hinaus einen lohnenden Erwerb zu verschaffen, wirklich erfüllen, so muß sie sich tatsächlich einbürgern. Dies ist aber nur dann möglich, wenn sich eine größere Anzahl von Handwagenbesitzern, wie bisher, zu diesem Dienste melden und auch die Parteien die ihnen dargebotenen Dienste ausreichend in Anspruch nehmen. Nur auf diese Weise wird diese gewiß sehr zweckmäßige Einrichtung zum Vorteil der Arbeitgeber und Arbeitnehmer die wohlverdiente Förderung finden können.

Neue Freie Presse Abendbl.
5./XI. 1915

Handwagendienst für die Abbeförderung von Eil- und Frachtgütern.

Wien, 5. November.

Der Handwagendienst zur Abbeförderung von Eil- und Frachtgütern wird in gleicher Weise wie auf dem Wiener Nordwestbahnhof auch auf den Bahnhöfen Wien Nordbahnhof, Wien Westbahnhof, Wien Franz Josefsbahnhof, Penzing und Wien Ostbahnhof eingeführt.

Die Ausfolgung der Legitimationen und Brustschilder an die Handwagenbesitzer erfolgt bei der k. k. Polizeiinspektion (Polizeikommissariat) desjenigen Bahnhofes, bei dem die Handwagen eingestellt sind.

Fremdenblatt
7./XI. 1915

(Teilweise Inbetriebsetzung der Oberleitung auf dem Ring.) Seit einigen Tagen ist die teilweise Inbetriebsetzung er Oberleitung im Ringverkehr der Straßenbahn erfolgt. Vollendet ist die Installation auf der ganzen Strecke vom Franzensring über Schottenring, Franz Josephs-Kai, Stubenring und Kaiser Wilhelm-Ring bis zur Johannesgasse. Dort bezeichnen große aufgestellte Tafeln die neue provisorische Umschaltstelle. Auf der ganzen bezeichneten Ringstrecke, die den größten Teil der Ringstraße umfaßt, verkehren die Züge bereits mit Oberleitung. Die gänzliche Auflassung der Unterleitung auch auf der restlichen Teilstrecke wird binnen kürzester Zeit durchgeführt sein.

Die Zeit
7./XI. 1915

Die pneumatikfosen Automobile.

Unter den Pneumatikreifen hat man scharfe Musterung gehalten. Man hat erhoben, ob ihre Tätigkeit an den Rädern einer gewissen noblen Sorte von Automobilen notwendig ist oder ob sie nur dem Luxus dienen. Und diejenigen Reifen, deren Dienste als zwecklos und die für entbehrlich befunden wurden, hat die Militärverwaltung für den Dienst an Feldautomobilen beschlagnahmt. Nur den Feuerwehr-, Sanitäts- und Amtsautomobilen und den Autotaxis wurden die Reifen belassen. Den Privatautomobilen hat man die Pneumatiks abgenommen. Nicht nur den in den Privatgaragen befindlichen, sondern auch den neuen Wagen, die in den Verkaufsstellen der Automobilfabriken an die Schaufenster gerückt stehen. Wenn man diesen Wagen, deren Karosserie im Glanz der frischen Lackierung und der neuen blitzblanken Metallbestandteile leuchtet, auf die Räder sieht, kann man sich eines mitleidsvollen Lächelns nicht erwehren. Den Felgen fehlen die Pneumatiks, die runden, hellgrauen oder weißen Gummireifen, die in ihrer Unberührheit den Eindruck der „Neuheit" des Wagens noch erhöhten. Nun sehen diese eleganten Wagen aus wie Kavaliere ohne Schuhe, die in Strümpfen dastehen und sich nicht auf die Straße wagen dürfen. Auf der Ringstraße, vom Kriegsministerium bis zur Oper, reiht sich eine Automobilniederlage an die andere. Und in den Schaufenstern überall das gleiche Bild. Hin und wieder nur ein Wagen mit Pneumatiks, der entweder schon im Heeresdienst steht oder von der Militärverwaltung bestellt ist und bald zur Ablieferung gelangt. In dunklen Garagen stehen viele, viele solcher Wagen, die vor Wochen noch stolz durch die Straßen liefen und nun zu einem regelrechten Winterschlaf verurteilt sind. Man wird sich freilich auch während dieser Zeit um sie bekümmern müssen. Die Automobilbesitzer, deren Wagen infolge der Pneumatikrequisition zum Verbleiben in der Garage verurteilt sind, verwenden ihre Chauffeure jetzt als Wärter der Wagen. Motor und Metallbestandteile müssen ständig gepflegt werden, damit der Wagen nicht „einrostet" und er, wenn der „Tag der Erlösung" kommt, flott „wie einst" das Gefängnis verlassen kann. Soweit Fuhrwerke und Pferde vorhanden sind, haben die Privatautomobilbesitzer nun animalisch betriebene Vehikel provisorisch an Stelle ihres Autos gewählt, und die Chauffeure, die vielfach vom Kutscherberuf herkamen, sind die „pneumatikfose" Zeit über Lenker dieser Gefährte. Sowie aber die ersten Pneumatikreifen für Privatzwecke freigegeben sind, werden gewiß sogleich wieder die Motorwagen aus den Garagen geholt werden, und das „Töff Töff" wird das „Hüh hä" wieder stark übertönen.

Neues Wiener Tagblatt
14./VI. 1915

* **(Die Fahrt im ersten Stock.)** Auf der 57er Linie unsrer Straßenbahn verkehrt seit ungefähr zwei Wochen der erste einstöckige Wagen. Dieser Wagen hat die Aufmerksamkeit aller Passanten und die erhöhte Aufmerksamkeit jener Leute, die mit einem „57er" eine kurze Reise machen wollen, erweckt. Ja, man kann beobachten, daß selbst Erwachsene ohne Anhang von Kindern einen oder zwei Wagen abwarten, um vielleicht doch das fahrende Haus zu „erwischen". So macht der „neuche 57er" auf seiner Pendelfahrt ein gutes Geschäft. Ist er an einer Endstation angelangt, schauen dann die Leute zu seinen Fenstern hinein, Kinder bewundern ihn wie den Drachen bei der Grottenbahn im Prater und manchmal stellt sich der Schaffner an den Eingang in Pose, als ob auch er ein neues Stück dieses neuen Wagens wäre. Dann langt er, von allen Umstehenden gut gesehen, nach dem Glockentaster (es läuft kein Lederseil mehr durch den Wagen), vorne tönt ein Glockentriller auf und ruhig gleitet der Wagen davon. Wer mitfährt, hat mit der Besichtigung bereits begonnen und ist nach kurzer Ueberlegung, ob er „zu ebener Erde oder im ersten Stock" fahren soll, auf seinen Sitz gesunken. Es gibt aber auch Leute, die mit einem gewissen Stolz einsteigen und sich, ohne umzuschauen, justament unten in einen Winkel setzen. Sie wollen sich frei von Neugierde gezeigt haben. Dann kommen Frauen, von aufgeregten Kindern gezerrt, die, wollen sie nicht Tränen oder ein Trotzmäulchen sehen, über die enge Wendeltreppe hinaufsteigen müssen. Und oben kommt dann die schwere Wahl der Kinder, wo sie am schönsten sitzen. Sollen sie vorwärts fahren oder verkehrt, vorn oder rückwärts, auf einem Sitz beim Fenster oder auf der Halbkreisbank? Sie kommen zu keinem Entschluß und sitzen nun bald da, bald dort. Die Raucher müssen alle hinauf. Doch gibt es jetzt auch Damen genug, die im Rauchabteil sitzen, weil man da „etwas — erdfern, so über alles hinweg" fährt. Weniger lyrisch, wie das blasse Fräulein eben zu ihrer Freundin gesprochen, schildert ein Wiener die Fahrt: „. . . als wie in an Zepelin! Nur net so g'fährli." Dann ist noch ein sehr interessierter Lehrbursch da, der erst ebenerdig fuhr, dann im ersten Stock, darauf in den Halbstock zum Wagenführer kletterte. Auf dieser Wanderung überfuhr er die Zone. Außer den Studien über Wagen, Passagiere und Fahrt, kann man auch noch Wohnungsstudien machen. Frühmorgens sieht man das große Aufräumen — ja, und die Jalousien kommen wieder in Ehren.

Nach dem Berichte und Antrage des **Vize-Bürgermeisters Rain** wird beschlossen:

(P. Z. 12053, M. A. XVII a, 3646.) Auf die Dauer der durch die Kriegsereignisse herbeigeführten Schwierigkeiten in der Aufrechterhaltung des Verkehres durch das Wiener Platzfuhrwerk empfiehlt es sich, die durch die Statthaltereiverordnung vom 30. Dezember 1913, L.-G.-Bl. Nr. 185, geschaffenen „Spezialwagen" zum Dienste als Gebrauchsfuhrwerk heranzuziehen. Da dies nur unter Festsetzung eines Maximaltarifes für diese Fuhrwerksgattung tunlich ist, bringt die Gemeinde Wien gemäß § 51, Abs. 4 G.-O. die Erlassung eines Maximaltarifes für die Spezialwagen unter Zugrundelegung einer angemessenen, für die Fuhrwerker auskömmlichen, jedoch auch auf die wirtschaftliche Lage des fahrenden Publikums gebührend Rücksicht nehmenden Zeittaxe auf die Dauer der bestehenden Verkehrsschwierigkeiten in Antrag.

(Schluß der Sitzung.)

Die Zeit
19./XI. 1915

* [Berliner Verkehrsmisere.] Wir berichteten wiederholt, daß, ähnlich wie in Wien, auch in Berlin ein großer Mangel an Droschken und Kraftwagen besteht, der seinen Grund in den Requirierungen von Pferden, Autos und deren Bestandteilen, namentlich der Gummireifen, hat. Die dadurch bedingten Verkehrsschwierigkeiten werden aber noch durch das Verhalten der Kutscher und Chauffeure (ganz wie in Wien) erhöht, die so tun, als ob sie ihren Fahrgästen eine Gnade erwiesen. Einem Herrn, der zwischen 7 und 8 Uhr abends den Kutscher in einer „Destille" aufsuchte, wo dieser seinen Abendtrunk zu halten schien, ward, wie die Voss. Ztg. berichtet, die Antwort: „Heute fahre ich nicht mehr! Es ist mir schon zu spät." Auch erkundigen sich die Wagenlenker, bevor sie die Fuhre annehmen, in späteren Abendstunden nach Fahrtrichtung und Ziel, und häufig begleiten sie diese Frage mit den Worten: „Nach Westen fahre ich nicht mehr." Das sind Beispiele für die in Berlin herrschenden Zustände, denen sich, wie das Blatt bemerkt, viele andere anreihen ließen.

Fremdenblatt
20/XI. 1915

Zustreisung aller Stückgüter durch die bahnseitigen Rollfuhrunternehmer in Wien.

Die infolge der völlig unzureichenden Abfuhr der Güter von den Wiener Bahnhöfen verursachten außerordentlichen Güteranhäufungen behindern die Abwicklung des Verkehrs- und Transportdienstes in so starkem Maße, daß bereits weitgehende Beschränkungen des Zivilgüterverkehres verfügt werden mußten. Um die unbedingt notwendige Räumung der Bahnmagazine herbeizuführen, wurde die unten im Wortlaute folgende Verfügung verlautbart. Es ist zu erwarten, daß die noch gegebene Frist bis zum Ablaufe am Sonntag den 21. d. seitens jener Parteien, welche sich der bahnseitigen Zufuhr nicht bedienen wollen, entsprechend ausgenützt werden wird. Die erwähnte Verfügung lautet:

Aufhebung des Rollfuhrdienstes auf den Wiener Bahnhöfen der Staatsbahnen und der Südbahn.

Auf Grund des § 78 Absatz 2 E. B. R. wird mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums vom 19. d. hinsichtlich der Wiener Bahnhöfe der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der k. k. priv. Südbahngesellschaft das Recht der Empfänger, ihre Güter selbst abzuholen oder sie durch andere als die von der Eisenbahn bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen, mit Ablauf des 21. November 1915 aufgehoben. Es werden daher mit diesem Tage auch alle auf den bezeichneten Bahnhöfen erliegenden Erklärungen und Vollmachten über die Zustreisung der Güter für die Dauer dieser Verfügung ungiltig.

Infolgedessen werden von dem bezeichneten Zeitpunkte an alle auf den Wiener Bahnhöfen der Staatsbahnen und der Südbahngesellschaft lagernden oder noch ankommenden Stückgüter, soweit für diese Bahnhöfe ein bahnseitiger Rollfuhrdienst bereits besteht oder noch errichtet wird, von der bahnseitigen Rollfuhrunternehmung dem Empfänger zugestreift. Von der Zuführung durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung bleiben jedoch ausgeschlossen:

1. Sendungen aller Art, bei denen der Frachtberechnung ein Gewicht von mindestens 5000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief zugrunde gelegt wird, oder die tarifmäßig vom Empfänger abzuladen sind, und lebende Tiere, mit Ausnahme kleiner zahmer Tiere in Käfigen, Kisten und dergleichen. 2. Lebensmittel (Milch, Eier und dergleichen), die als Eilgut regelmäßig für bestimmte Empfänger anlangen und von diesen ohne Benachrichtigung abgeholt werden. 3. Gebrechliche Gegenstände. 4. Die gemäß § 54 (2) A und B—2 und 3 des Eisenbahnbetriebsreglements nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände. 5. Güter, die mit einer Nachnahme nach Eingang von mehr als 400 Kronen belastet sind. 6. Güter, die vor Ausfolgung einer zollämtlichen Behandlung zugeführt werden müssen oder über Verlangen der verzehrungssteueramtlichen Organe wegen ihrer Verpackung (zum Beispiel wegen versperrter Behältnisse) nur in Gegenwart des Empfängers verzehrungssteueramtlich behandelt werden können. 7 Bahnlagernd gestellte Güter.

Die durch die bahnseitige Rollfuhrunternehmung zugeführten Güter müssen von den Empfängern ohne Verzug abgenommen werden, widrigenfalls die nicht angenommenen Güter gemäß § 81 Absatz (4) E. B. R. sofort ohne Förmlichkeit verkauft werden.

Fremdenblatt
21./XI. 1915

Der Straßenbahnverkehr zu Allerheiligen.

Ueber 3½ Millionen Fahrgäste. — Die größten Tageseinnahmen seit Bestehen der „Elektrischen".

Im Vorjahre fiel Allerheiligen auf einen Sonntag, heuer auf einen Montag, so daß heuer auch der unmittelbar vorhergehende Sonntag, also der 31. Oktober, einen sehr großen Verkehr und damit vielleicht eine Entlastung des Allerheiligentages gegenüber den früheren Jahren erwarten ließ. Es zeigte sich aber, daß sowohl der Sonntag als auch der Montag eine bedeutend stärkere Frequenz hatten, als der Allerheiligensonntag im Vorjahre. Sonntag den 31. Oktober wurden 1,135.000 Fahrgäste befördert und eine Einnahme von 230.426 Kronen im elektrischen Betriebe erzielt. Montag den 1. d. wurden 1,230.500 Fahrgäste gegenüber 1,065.000 Fahrgästen im Vorjahre befördert. Die Einnahme betrug 250.407 Kronen und ist die größte bisher überhaupt erzielte Tageseinnahme seit Bestehen des Unternehmens. An diesem Tage standen im Betriebsdienste 20 Beamte, 90 Unterbeamte, 2053 Fahrer, 4388 Schaffner, bezw. Schaffnerinnen, insgesamt 6441 Fahrbedienstete gegenüber 5650 im Vorjahre. Am 2. d. wurde eine Einnahme von 203 047 Kronen gegenüber 167.692 Kronen im Vorjahre erzielt, wobei rund 1,224.000 Fahrgäste befördert wurden Diese höchste bisher erzielte Werktagseinnahme ist gleichzeitig die erste an Werktagen erreichte Einnahme von über 200.000 Kronen. An den drei starken Tagen wurden also über 3½ Millionen Fahrgäste auf bezahlte Einzelfahrscheine befördert. Gewiß eine gewaltige Leistung, welche ohne jeden Unfall abgewickelt wurde. Das alte Fahrpersonal hat sich dabei wie immer tadellos gehalten; es muß weiters darauf hingewiesen werden, daß nicht nur die männlichen Kriegsaushelfer, sondern auch die erst kurze Zeit dienenden Schaffnerinnen sich an diesen Tagen bei einem gewiß sehr schweren Dienst außerordentlich gut bewährt haben. Wenn man weiter berücksichtigt, daß sowohl im Verkehrsdienste, als auch in den Werkstätten, denen die Bereitstellung des Wagenparks obliegt, größtenteils mit jungem, neugeschultem Personal gearbeitet werden mußte, dann legt dies ein gutes Zeugnis ab für die sachgemäße Vorbereitung und Leitung des Verkehres und Betriebes durch die berufenen Aufsichtsorgane sowie für den guten Willen und die pflichteifrige Tätigkeit der sämtlichen dabei in Verwendung stehenden Angestellten des Unternehmens. Wie in den Vorjahren, hat heuer auch die Sicherheitswache sehr viel zur klaglosen Abwicklung des Massenverkehrs beigetragen.

Stadtrat Schreiner legte in der letzten Stadtratssitzung einen Bericht über den Straßenbahnverkehr zu Allerheiligen vor, und nach seinem Antrage wurde beschlossen, dem gesamten Personale, insbesondere den Fahrbediensteten der städtischen Straßenbahnen, den Dank und die Anerkennung, überdies dem Betriebsleiter Zentralinspektor Hradecky die vollste Anerkennung, dem Vorstand der Hauptwerkstätte Oberinspektor Paul Hassa und den Betriebsleiter-Stellvertretern Oberinspektoren Zumpe und Berkalk die volle Anerkennung auszusprechen. Weiter wurden dem Unterstützungsfonds der Sicherheitswache 500 Kronen und Beamten und Bediensteten Remunerationen zuerkannt.

Fremdenblatt
21./XI. 1915

Das Ende des Luxusfiakers.

Der Stadtrat hat nach einem Berichte des Vizebürgermeisters Rain folgenden Beschluß gefaßt: Auf die Dauer der durch die Kriegsereignisse herbeigeführten Schwierigkeiten in der Aufrechthaltung des Verkehrs durch das Wiener Platzfuhrwerk empfiehlt es sich, die durch die Statthaltereiverordnung vom 30. Dezember 1913 geschaffenen Spezialwagen zum Dienste als Gebrauchsfuhrwerk heranzuziehen. Da dies nur unter Festsetzung eines Maximaltarifs für diese Fuhrwerksgattung tunlich ist, bringt die Gemeinde Wien die Erlassung eines Maximaltarifes für die Spezialwagen unter Zugrundelegung einer angemessenen, für die Fuhrwerker auskömmlichen, jedoch auch auf die wirtschaftliche Lage des fahrenden Publikums gebührend Rücksicht nehmenden Zeittaxe auf die Dauer der bestehenden Verkehrsschwierigkeiten in Antrag.

Die Durchführung des Stadtratvorschlages, die selbstverständlich nur auf dem Wege einer neuen Statthaltereiverordnung möglich wäre, würde nichts anderes als die zeitweilige Aufhebung der vor zwei Jahren geschaffenen Einrichtung der Spezialwagen bedeuten. Es sind dies jene zwar numerierten, aber keinen Taxameter besitzenden Luxusfiaker, denen die Bestimmung des Fahrpreises nach freiem Uebereinkommen mit dem Fahrgast überlassen bleibt. Für diese Fiaker, kurzweg bezeichnet man sie als Grabenfiaker, gibt es keinen Fahrzwang, sie können eine Fahrt, falls sie mit dem Fahrgast über die Höhe des Preises nicht handelseins werden, ohneweiters ablehnen. Wird nach dem Vorschlag des Stadtrates eine Maximal-Zeittaxe eingeführt, dann muß natürlich auch der Spezialfiaker zu dem festgesetzten Maximalpreise fahren. Die Höhe dieser Zeittaxe — früher vor Einführung des Taxameters betrug sie zwei Kronen für die Viertelstunde — würde die Statthalterei im Einvernehmen mit der Fiakergenossenschaft festsetzen. Voraussichtlich würde mit der Fahrpflicht, wohl auch eine Erweiterung der Rechte der Spezialfiaker Hand in Hand gehen, es würde ihnen die Aufstellung vor Vergnügungslokalen, Theatern, Variétés ꝛc. sowie auf den Bahnhofplätzen, was den Luxusfiakern zur Zeit nicht gestattet ist, zugestanden werden. Dies läge ja auch in allererster Linie im Interesse des Publikums, denn gerade da macht sich zur Zeit der Fuhrwerksmangel am empfindlichsten fühlbar.

Neue Freie Presse
22./XI. 1915

[Verbot des Befahrens des Treppelweges am Donaukanal.] Auf Grund der §§ 2 und 36 der Fahr- und Gehordnung für Wien vom 10. September 1912 wurde das Befahren des Treppelweges am Donaukanal von der Grenze des 9. Bezirkes bis zur Schleuse in Nußdorf sowie längs des Donaustromes bis zur Jedleseer Ueberfuhr, weiter das Befahren des entlang der Franz Josefsbahn führenden alten Treppelweges zwischen Nußdorf und Kahlenbergerdorf durch Radfahrer und Motorradfahrer verboten. Ausgenommen von diesem Verbote sind jedoch die behördlichen Organe, soferne sie in Ausübung ihres Dienstes begriffen sind. Uebertretungen dieses Verbotes werden im Sinne des § 37 der zitierten Fahr- und Gehordnung für Wien mit Geld von 2 bis 400 Kronen, eventuell mit Arrest von 6 Stunden bis 14 Tagen geahndet. Das Verbot ist sofort in Wirksamkeit getreten.

Die Zeit
24./XI. 1915

Regelung des Zustreifdienstes.

Durch das Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 28. Oktober wurde bekanntlich im Hinblick auf die starke Anhäufung von Waren in den Bahnmagazinen verfügt, daß an drei Tagen der Woche, und zwar jeweils am Freitag, Samstag und Sonntag, die Annahme von Zivilgütern zur Beförderung auf Approvisionierungsgüter und sonstige namentlich aufgezählte Artikel beschränkt wird. Da auch diese Maßnahme nicht genügt, den angestrebten Zweck, die Entlastung der Stationen und die Beschleunigung des Wagenumlaufes, zu erreichen, so hat der Ausschuß der Vereinigung der Wiener Spediteure nach gepflogenem Meinungsaustausch mit den Bahndirektionen beschlossen, seinen Mitgliedern zu empfehlen, die Güterabholung am Donnerstag und Freitag einzustellen und diese beiden Tage nur zum Bezug und zur Zuführung von Gütern zu verwenden. Die an diesen beiden Tagen versandfertig gemachten Güter werden am Samstag abgeholt und am Montag der Bahn zur Beförderung abgeliefert. Da diese Maßnahme den Interessen des gegenwärtig schwer behinderten Güterverkehrs dienen soll, so wird erwartet, daß die Kaufmannschaft die Spediteure entsprechend unterstützen wird, zumal die begründete Hoffnung besteht, daß im Zusammenhang mit den von den Bahnverwaltungen getroffenen Vorkehrungen, speziell mit der auf eine Woche verfügten Einstellung der Zufuhren nach Wien und Beschaffung einer größeren Zahl von Gespannen für den wiederaufgenommenen Rollfuhrdienst, eine wesentliche Besserung in der Versorgung des Wiener Platzes mit den benötigten Gütern ermöglicht wird.

Kölnische Zeitung
25./XI. 1915.

✡ **[Neuerungen auf der Wiener Straßenbahn.]** Auf der Wiener Ringstraße werden jetzt beiderseits des Hauptfahrdammes, der das Rückgrat dieser wundervollen Anlage vorstellt, eiserne Maste gepflanzt zu den andern, die schon seit langem dort stehen als Träger der elektrischen Bogenlampen. Sie sind dazu bestimmt, der Straßenbahn den elektrischen Strom in Oberleitung zuzuführen. Bisher hat bekanntlich die Straßenbahn in Wien auf der Ringstraße und einigen benachbarten Straßenstrecken, namentlich der untern Mariahilfer Straße, noch immer die kostspielige und empfindliche Unterleitung. Zu dieser hatte man sich seinerzeit aus ästhetischen Rücksichten entschlossen: die ästhetische Wirkung der Prunkstraße der Stadt sollte nicht durch das Drahtnetz einer Oberleitung beeinträchtigt werden. Die Absicht war gewiß löblich. Aber ihre Verwirklichung hatte manche Unannehmlichkeit zur Folge. Allerlei Betriebsstörungen waren unvermeidlich. Zunächst gab es an den Stellen, wo der Wagen von der Ober- zur Unterleitung oder umgekehrt überging, infolge der umständlichen Umschaltung stets einen längern Aufenthalt, der sich zu einer Stockung auswuchs, wenn der Kontaktschlitten, der in den Kanal der Unterleitung hinabgelassen oder aus ihm heraufgewunden werden mußte, stecken blieb oder die Windevorrichtung versagte. Nicht zu vermeiden war es auch bei dem Verkehr der Weltstadt daß gelegentlich einmal ein Gegenstand in den Kanal hineinfiel und ihn so lange versperrte, bis er wieder herausgefischt war, was stets eine bedrohliche Anstauung von nachfolgenden Wagen verursachte. Bei Schneewetter waren solche Verstopfungen des Leitungskanals an der Tagesordnung. Eine lästige Begleiterscheinung der Unterleitung für lesende Fahrgäste war das häufige Aussetzen der Beleuchtung, das seine Ursache hatte in der Unterbrechung des Kontaktes bei den zahlreichen Abzweigungen und Kreuzungen, wo der Wagen nur vermöge seiner Eigenbewegung über die kontaktlose Stelle hinwegglitt. Vom Standpunkte der Verwaltung bedeutete das Unterleitungssystem natürlich eine Verteurung des Betriebes. Denn jeder Motorwagen mußte mit Einrichtungen für Ober- und Unterleitung ausgerüstet werden; das Lenkerpersonal mußte für beide Systeme abgerichtet werden; und die Reinigung des Leitungskanals erforderte besondere Apparate und eigenes Personal. Nachdem man sich inzwischen an die anfänglich unangenehm empfundene Oberleitung derart gewöhnt hat, daß man sie gar nicht mehr wahrnimmt, kann man ihre unästhetische Wirkung auch für die Ringstraße kaum noch als ausreichenden Grund gelten lassen. Übrigens sorgen die prächtigen Ringstraßenbäume dafür, daß sich die Oberleitung auch dort nicht aufdringlich sichtbar macht. Jedenfalls aber hat die Notwendigkeit, jetzt in der Kriegszeit den Betrieb so einfach und so leuteſparend wie möglich zu machen, die von der städtischen Verwaltung schon lange angestrebte Einwilligung der Regierungsbehörde und der Hofverwaltung endlich zu erlangen ermöglicht. Eine andere Neuerung ist die Einstellung von Motorwagen in den Betrieb, die den Begleitwagen gewissermaßen auf dem Buckel mit sich führen. Nach langjährigen Versuchen ist es dem Direktor der Straßenbahnen Spengler endlich gelungen, einen derartigen Wagen zu konstruieren, der den Anforderungen vorzüglich entspricht. Ihr Hauptzweck ist, das langwierige und zeitraubende Umspannen der Beiwagen an den Endstationen zu beseitigen und den Schienenweg auf Strecken, die von vielen Linien befahren werden, vor allzu dichter Wagenanhäufung zu bewahren. In letzterer Hinsicht haben sich bei dem System der Anhängewagen schon Zustände herausgebildet, bei denen schier ununterbrochene Wagenketten nicht selten sind. Die Wagen dieser neuen Gattung sind natürlich länger als alle bisher gebräuchlichen. Sie ruhen auf zwei zweiachsigen Drehgestellen, die einen überaus sanften Gang erzeugen und bei Kurven das Rucken fast ausschließen. Der Einstieg ist in der Mitte. Hier sind die Wagen so tief gebaut, daß die so lästigen und verkehrhemmenden Einsteigstufen haben fortfallen können. Man schreitet also gleichsam da, wo sich die Haltestellen am Bordstein des Bürgersteiges befinden, direkt in den Wagen hinein. Der Mittelraum von der Breite der abschließenden Doppelschiebetüren enthält den Platz für den Schaffner und einige Stehplätze. Rechts und links schließen sich in erhöhten Räumen die Sitzplätze an. Den Abschluß bilden beiderseits die abermals erhöhten Räume für den Motorführer, die auch noch für Stehplätze Raum bieten. Der Motorführer hat von dieser hohen Stelle einen vortrefflichen Überblick über das Straßenbild. Vor diesen Motorführerräumen führt je eine Wendeltreppe in den Oberstock, die hintere für den Aufstieg, die vordere für den Abstieg. Der Oberstock hat einen eigenen Schaffner, der sich durch Klingelzeichen mit dem untern verständigt. Er erstreckt sich nicht über die Motorführerräume. Er ist vollständig verglast, so daß er bei Schließung aller Fenster gänzlich zugfrei ist. Er gestattet einen reizvollen Blick über die ganze Straße. Infolge der guten Federung erleidet er nur geringfügige Erschütterungen und Schwankungen. Kaum daß sich bei etwas schnellerer Fahrt ein sanftes, wiegendes Schlingern einstellt. Die Einführung dieser Wagen

Die Zeit
26./XI. 1915

* [Die Schaffnerin in Hosen.] Die Berliner Hochbahngesellschaft, die, wie andere Unternehmungen, auch zum Ersatz für eingerückte Männer Frauen angestellt hat, beabsichtigt, außer den bisher als Fahrkartenverkäuferinnen und an der Bahnsteigsperre beschäftigten Frauen auch Zugbegleiterinnen auszubilden. Der Eigenart des Schnellbahnverkehrs wegen hat man es für gut gehalten, die Beamtinnen neben der Uniformbluse Hosen tragen zu lassen, um ihnen so mehr Sicherheit und eine schnellere Bewegungsfähigkeit zu geben, das Einklemmen der Röcke in den Wagentüren zu vermeiden und dergleichen. Es handelt sich um eine Art Turnhose oder um den geteilten Rock der Radfahrerinnen, und die Bekleidung wirkt durchaus unauffällig und anständig. Die ersten dieser Beamtinnen werden Ende dieses Monats auf den Außenstrecken der Bahn erscheinen.

Die Zeit
29./II. 1915

* [Eine neue Berliner Droschkenordnung.] Aus Berlin wird uns geschrieben: Die großen Mißstände, die sich in der letzten Zeit im Berliner Droschkenverkehr bemerkbar gemacht haben und die, wie wir wiederholt berichteten, zu den lebhaftesten Klagen des Publikums führten, haben das Berliner Polizeipräsidium veranlaßt, die Berliner Droschkenordnung sowohl für Autos als auch für Pferdedroschken abzuändern und zu ergänzen. Die neuen Bestimmungen schreiben zunächst vor, daß unbesetzte Droschken von acht Uhr abends bis neun Uhr morgens, falls sie nicht nachweislich bestellt sind, an einem noch nicht vollbesetzten Haupthalteplatz nicht vorüberfahren dürfen, sondern vielmehr dort Aufstellung nehmen müssen. Es sind also die bisher tagsüber geltenden Vorschriften auch auf die Nacht ausgedehnt worden, so daß eine unbesetzte Droschke jederzeit den zunächst liegenden Haltepunkt aufsuchen muß. Einem Unfug, der sich während der Kriegszeit besonders fühlbar gemacht hat, sucht die Verordnung zu steuern, daß jeder Kutscher, der von 9 Uhr abends bis 9 Uhr morgens mit unbesetzter Droschke fahrend angetroffen wird, verpflichtet ist, die Fahrt anzunehmen und auszuführen, eine Bestimmung, die bisher nur in den Tagesstunden von 8 Uhr morgens bis 9 Uhr abends galt. Auf diese Weise wird vermieden werden können, daß ein Kutscher auf Anruf mit seinem leeren Wagen kopfschüttelnd weiterfährt und das Publikum, das in den späten Abendstunden nach Hause will, lediglich von der Willkür der Fahrer abhängt.

Die Zeit
30./XI. 1915

** [Autotaxinot in Budapest.] Aus Budapest wird uns geschrieben: Die vielfachen und berechtigten Klagen der Wiener und Berliner über den Mangel an Mietautos würden mit einem Schlag verstummen, wenn man in der österreichischen und in der deutschen Residenz von der Autotaxinot in Budapest eine Ahnung hätte. Seit Kriegsausbruch gehört es nachgerade zu den Glücksfällen, wenn man in Budapest ein Mietauto überhaupt sieht; — daß man es gar für eine Fahrt erlangen kann, gehört schon in den Bereich der modernen Wunder. Wohl besaß Budapest niemals einen Ueberfluß an Mietautos. Die Requisition hat die bestehende Zahl noch wesentlich vermindert, und als Mangel an Gummi und Benzin sich allenthalben fühlbar machte, stellte die Gesellschaft, die die Konzession für den Mietautoverkehr besaß, auf kurzem Wege den Betrieb ein. Seither hat die Militärbehörde der Hauptstadt Gummi und Benzin zur Verfügung gestellt, und infolgedessen begannen die Mietautos wieder ihren Lauf durch Budapest. Aber in dieser Stadt, die 800.000 Einwohner und einen derzeit ungemein lebhaften Fremdenverkehr besitzt, gibt es nicht mehr als 25 Autotaxis! Daß bei den Bahnen keine Autos zu finden sind, auf den Standplätzen keine entdeckt werden, ist daher begreiflich, und weiter ist es nicht zu verwundern, daß jene reichen Leute, deren Kraftwagen beschlagnahmt wurden, nun ihrerseits die armseligen 25 Mietautos mit Beschlag belegen, so daß das große Publikum nach dieser Richtung das Nachsehen hat und sich mit den Pferdefuhrwerken begnügen muß, die freilich ebenfalls nicht in genügender Anzahl vorhanden sind. Durch die Einstellung neuer Autobusse soll dem Uebel abgeholfen werden, aber vorerst leidet Budapest noch stark unter der Autotaxinot, die man wohl auch als totalen Autotaximangel bezeichnen darf.

Fremdenblatt
4./III. 1915

Neue Vorschriften für Einspänner und Spezialfiaker.

Keine Gnade mehr!

Eine Nachricht, die für alle Wiener, die in diesen teuren Zeiten Lohnfuhrwerke benützen müssen, von hohem Interesse ist und freudig begrüßt werden wird. Die Statthalterei hat verfügt, daß die Wiener Platzfuhrwerker nicht nur auf den Standplätzen, sondern auch während der Leerfahrt Fahrdienste anzunehmen haben. Die „Spezialwagen" (das sind taxameterlose Fiaker), die bisher den Fahrpreis nach Belieben bestimmen konnten, dürfen nunmehr — abgesehen von bestimmten Luxusfahrten — höchstens 3 Kronen für die ersten zehn Minuten, höchstens 2 Kronen für weitere zehn Minuten beanspruchen. Diese Vorschriften treten nach 14 Tagen in Kraft.

So die Verfügungen, die gestern getroffen worden sind. Sie bedeuten wohl einen neuen und hoffentlich viel erfreulicheren Abschnitt im Verkehrsleben unserer Stadt, das schon in Friedenszeiten so viel Anlaß zur Klage gegeben hat und im Kriege vollkommen zu versagen drohte. Nicht nur aus allgemeinen Ursachen, wie sie sich auch im Auslande überall, wo Futter- und Lebensnot eintraten, geltend machten, sondern auch durch spezielle Wiener Uebelstände, die sich aber weniger auf die Verhältnisse als auf die Personen des Wiener Lokalfuhrwerkes bezogen. Wir haben in diesem Blatte in den letzten Monaten des öfteren darauf hingewiesen, daß die Abhängigkeit der Wiener Bevölkerung von der Laune und der Gnade des Lohnfuhrwerkes geradezu unerträglich geworden ist. Die Behörde hat gewiß in gerechter Würdigung der Futterteuerung für die Lohnfuhrwerke den Tag zur Nacht gemacht, das heißt, die Einstellung der teuren Taxen für die ganze Fahrzeit gestattet, allein seit sich die Herren Wagenlenker — ob nun Einspänner oder Fiakerkutscher — dieses Zugeständnisses erfreuten, wurden sie so kühn, daß sie Fahranbote nicht nur kurz ablehnten, sondern die betreffenden Passanten, die ihnen auf der Straße nachliefen, geradezu höhnten. „I hob ka Zeit!", „I fohr net!", „Lossens mi in Ruah!" und solche Redensarten mehr waren die Aeußerungen wohlerzogener Kutscher. Die gewöhnliche Lage des Wieners, der ein Lohnfuhrwerk mieten wollte, war folgende: Ging er auf den Standplatz, so fand er diesen leer, wollte er einen Leerfahrer auf der Straße anhalten, so wurde er abgeschnalzt und der Schluß war: selber laufen. Beschwerden beim nächsten Wachmann konnten nichts nützen, weil der Fiaker mit dem leeren Wagen spazieren fahren durfte, solange es ihm nur paßte. Hatte ein Kutscher an einem Tage recht viel verdient und wollte er sich tags darauf auf seinen Lorbeeren ausruhen, so brauchte er nur beim Standplatz anzufahren, seine Kollegen zu begrüßen und auf diese Art davon Kenntnis zu geben, daß er „da" gewesen sei und dann um die nächste Ecke vor das nächste Wirtshaus zu fahren. Dort konnte er stundenlang stehen oder sitzen bleiben, kein Passant hatte das Recht, von ihm eine Fahrt zu verlangen. Daß die Behörde dieser Willkür der Kutscher schließlich doch ein Ende bereitet hat, wird allgemein Genugtuung hervorrufen. Bemerkt muß übrigens werden, daß diese Vorschrift, über die die Lohnfuhrwerker gewiß wieder bedeutend Klage erheben werden, seit kurzem vom Berliner Polizeipräsidium eingeführt und mit großer Zustimmung aufgenommen worden ist.

Auch daß die taxameterlosen Fiaker nicht mehr wie bis nun den Fahrpreis nach Belieben bestimmen können, ist eine Maßregel, die Beifall finden wird. Wieder ist ein Moment der „Gnade" aus dem Wiener Verkehrsleben ausgeschaltet worden. Auch der Spezialfiaker hat zu fahren, wenn man ihn braucht und muß eine bestimmte Taxe nehmen. Was man in diesen verkehrsarmen Monaten und Wochen von Kutschern solcher taxameterlosen Fiaker erleben mußte, würde kein Ehrenkapitel in der lokalen Kriegsgeschichte bilden. Man staunt heute, daß eine Verfügung, wie wir sie eben erwähnten, in Wien erst jetzt, nach anderthalbjährigem Kriege, getroffen wurde, daß man nicht schon früher der Wiener Spezialität des über aller Taxe stehenden Fiakers, der „keinen Richter brauchte", ein Ende bereitete. Nun wird man wirklich keinen Richter brauchen — sofern die Herren Lohnfuhrwerker sich den behördlichen Vorschriften fügen werden.

Aber mit den neuen Verfügungen, mit der Bemüssigung der sogenannten Staypler, Fahrten anzunehmen und mit der Aufhebung des Privilegs der „Nach Belieben"-Fiaker, ist nicht alles getan. Die Behörde muß den Fahrtzwang auch auf die leer fahrenden Autos ausdehnen. Wir möchten den behördlichen Bewachungsorganen empfehlen, vor den besseren Wiener Restaurants zu welcher Tageszeit immer ein wenig Nachschau zu halten: sofern dort nur noch Bier geschenkt wird und der gespritzte Wein nicht übel ist, werden diese behördlichen Inspektionen manchmal eine ganze Anzahl Autos dort stehen sehen — aber die Autostandplätze werden leer sein. Die Statthalterei wird sich ein großes Verdienst erwerben, wenn sie die nunmehr getroffenen Verfügungen einfach — automobilisiert.

Fremdenblatt
8/III. 1915

* (**Wochenbilanz der Wiener Straßenreinigung.**) Es ist seit urdenklichen Zeiten die passive Bilanz aus dem jeweiligen Wetter und den gegen die Wetterunbilden getroffenen Maßnahmen die der Wiener mit sauren Mienen zieht. Das war schon in Friedenszeiten so. Wenn nun die Mienen saurer und die Straßenreinigung schlechter geworden ist, so werden vielleicht Einige glauben, daß diese Zustände nur Folgeerscheinungen des Krieges sind und der Wettergott nur deshalb die Pandorabüchse auftat, weil Krieg ist. Mit einem Wort, der Krieg ist daran schuld, daß man bei Schnee- und Kältewetter nicht ohne Gefahr für seine geraden Glieder über die Gasse zu gehen vermag und bei Tauwetter nicht ohne Gefahr für Hals, Lunge, Schuhe und Kleider. Gar nicht zu reden davon, was die Pferde, die gerade im Kriege unsere kostbarste Beförderungskraft sind, unter dem niederträchtigen Wetter, alias Straßenzustand, zu leiden haben. Aber bleiben wir vorläufig bei den Menschen. Und da müssen wir bekennen, daß trotz unserer bis in den siebzehnten Kriegsmonat bewährten Geduld und Einsicht in die Wirkungen des Kriegs der Einwand „Wir befinden uns im Kriege", der Zustand der Straßen und die im Gefolge davon geschehenen Unglücksfälle unentschuldbar sind. Arbeitermangel ist das übliche Schlagwort. Es ertönte vor anderthalb Jahren ebenso wie heute und bequemt sich nicht im geringsten den tatsächlichen Umständen an, die sich im Verlaufe ununterbrochen geändert haben. So gab es in den Anfangsstadien des Krieges genug brotlos gewordene männliche Arbeitskräfte, welche gerne zum Besen gegriffen hätten, und heute wäre einer sehr großen Zahl weiblicher Arbeitskräfte nur zu sehr mit einer wenn auch karg bezahlten Arbeit gedient. Ein Rechenexempel, das sich jeder an den Fingern nachrechnen kann. Jeder? Das Rathaus scheint eine archäologische Schablone für derartige Rechnungen zu haben. Krieg oder Frieden, es ist einerlei — auf der Straße stimmt es nicht. Nur mit dem Wetter stimmt es, das nie aufgehört hat, die unangenehmsten Erlebnisse für die Wiener Bevölkerung zu zeitigen. Die vergangene Woche möge Zeuge für diese Behauptung sein. Sonntag schneite es. Montag fror es. Laut Polizeibericht haben in den zwei Tagen von den ausgeglittenen Personen 33 mehr oder weniger schwere Verletzungen davongetragen. Die sich einer öffentlichen ärztlichen Kontrolle entzogen haben, sind hier nicht mitgerechnet. Das am Dienstag einsetzende leichte Tauwetter brachte die aufgehäuften Schneemassen zum Schmelzen. Straßen und Gassen begannen sich nach altbewährtem Rezept in unergründliche Pfützen zu verwandeln. Auf den asphaltierten Straßenbahnen glitschte Mensch und Tier im zähen Schlamm aus, an den Straßenrändern gären bis heute Kehrichthaufen und Schneereste. Mag sie das Wetter beseitigen! Und in der Tat — ein weit zurückreichendes Jubiläum — ein tüchtiger Regenguß bei frühlingshaft gesteigerter Temperatur setzte ein und erlöste Mensch wie Tier von den Qualen des Kotmeeres. Mittwoch setzte schweres Tauwetter ein, das bis zum heutigen Tage sich beständig steigerte. Die Straßen sind gewaschen und werden jetzt getrocknet und im Rathause scheint tiefe Zufriedenheit über dieses Geschehnis zu herrschen. Denn dank der Frühjahrswärme haben wir wieder halbwegs trockene Straßen. Der Pakt, den die Kommune mit dem Wettergott für alle Zeiten geschlossen zu haben scheint, besteht so fest, daß selbst schönes Wetter und Frieden nichts daran ändern könnten. Aber es gibt noch viele Menschen, die sich erkühnen möchten, auch in diesen Zeiten und blauesten Himmel den Besen in die Hand zu nehmen, um des Straßenunrates und ihrer Sorge Herr zu werden.

Tägliche Rundschau

8./XII. 1915

* **Die Fahrtverweigerung der Droschkenführer** nimmt, wie die bei der Verkehrspolizei eingehenden Beschwerden zeigen, immer größeren Umfang an. Die Führer von Kraftdroschken lehnen vielfach Fahrten ab, deren Ziel ihnen nicht zusagt. Nach der Droschkenordnung (§ 85) sind die Führer nur aus ganz bestimmten Gründen, die dem Fahrgast anzugeben sind, berechtigt, die Fahrt zu verweigern. Wie wir hören, ist die Polizei angewiesen worden, jede unberechtigte Fahrtverweigerung künftig mit empfindlichen Geldstrafen oder mit Entziehung der Fahrausweise zu bestrafen. In gleicher Weise soll auch gegen die Droschkenführer eingeschritten werden, die unter nichtigen Vorwänden die Fahrt nach 9 Uhr abends verweigern, weil ihnen das Ziel unbequem liegt.

Tägliche Rundschau
8./XII. 1915

* **Weibliche Straßenbahnführerinnen** beabsichtigt, wie schon gemeldet, die „Große Berliner" einzustellen, um den Betrieb trotz des Personalmangels verstärken zu können. Wie wir hören, haben die Aufsichtsbehörden sich mit dieser Absicht grundsätzlich einverstanden erklärt und zunächst die versuchsweise Einstellung weiblicher Kräfte auf weniger lebhaften Straßenbahnlinien genehmigt. Zu Führerinnen werden ältere Schaffnerinnen ausgebildet, die sich in ihrem bisherigen Dienste bewährt haben und neben Zuverlässigkeit auch genügende Streckenkenntnis besitzen.

Die Zeit
12./XII. 1915

Die Lastenautomobile nach dem Kriege.

Ein großer Teil der gegenwärtig von der Heeresverwaltung in außerordentlicher Anzahl verwendeten Lastenautomobile dürfte nach dem Kriege für friedliche Zwecke dem Verkehr übergeben werden und damit vielfach die bisherige tierische Kraft verdrängen. Letztere wird sich nämlich durch den für mehrere Jahre zu erwartenden Mangel an schweren Pferden durch die hohen Preise, die für deren Erwerbung und deren Erhaltung zu zahlen sein dürften, wesentlich verteuern, während umgekehrt Lastenautomobile verschiedener Art, auf einmal in großen Mengen auf den Markt geworfen, billig zu haben sein werden. Auch wird ein geeignetes Kraftwagenführerpersonal, sich aus dem während des Krieges entsprechend ausgebildeten Mannschaftspersonal rekrutierend, in hinreichender Zahl zur Verfügung stehen. Bei diesem Stande der Dinge ist es verständlich, daß sich bereits viele Projekte mit der zukünftigen geschäftlichen Ausnützung des vorhandenen Automobilparkes befassen. Der wichtigste Plan ist darauf gerichtet, durch Errichtung von Lastenautomobillinien von und zu den Bahnhöfen eine rasche Entleerung der Bahnhofmagazine zu ermöglichen und dadurch, in Verbindung mit der Errichtung von Schnellentladeanlagen, Verwendung von großtonnigen, zumeist mit Selbstentladevorrichtungen versehenen Wagen, einen raschen Wagenumlauf zu bewirken, um dem nach Friedensschluß bei dem Massenverkehr der ersten Jahre zu gewärtigenden Wagenmangel im vorhinein vorzubeugen. Um diese und ähnliche Zwecke erreichen zu können, ist es jedoch erforderlich, daß die Ueberleitung der Lastenautomobile in die Friedenswirtschaft rechtzeitig organisiert werde. In Deutschland ist dies durch die Errichtung der Feldkraftwagen-Aktiengesellschaft bereits geschehen. Die unter militärischer und staatlicher Aufsicht stehende Gesellschaft wird den Verkauf der von der Heeresverwaltung abzugebenden Kraftwagen in einer auch die Interessen der Allgemeinheit fördernden Weise besorgen. Die Automobile werden vor der Abgabe an die Käufer einer gründlichen Untersuchung und Instandsetzung unterzogen; dem Kauflustigen werden sowohl die früheren Mängel als auch die ausgeführten Reparaturen und Ersatzausrüstungen erklärt, so daß jede Uebervorteilung im voraus ausgeschlossen erscheint. Der Verkauf wird dezentralisiert werden, indem Kraftwagendepots in den größeren Orten zur Errichtung gelangen sollen. Es wäre sehr zu wünschen, daß auch bei uns durch derartige oder durch andere, aber jedenfalls rechtzeitig ergriffene Maßnahmen die Geschäftswelt instand gesetzt werde, die sich darbietende Gelegenheit zur Modernisierung und Verbilligung des Lastenverkehrs zu benützen.

Die Zeit
12./III. 1915

Zugsführerinnen der Straßenbahn.

Die Schwierigkeiten, die sich durch die Einberufungen der Zugsführer der Straßenbahn ergeben haben, veranlaßten die Straßenbahndirektion, nun auch die Schaffnerinnen, die bisher nur auf den Beiwagen verwendet wurden, für den Zugsführerdienst heranzuziehen. Seit einiger Zeit kann man schon auf einer Reihe von Linien in den Motorwagen Zugsführerinnen sehen. Ihr Dienst ist schwieriger als der auf den Beiwagen, nicht nur weil verschiedene für Frauen immerhin ungewohnte und anstrengende Arbeiten zu verrichten sind, wie zum Beispiel die Umkuppelungen von Waggons auf Stockgleisen und die Umschaltungen der Oberleitung, sondern auch im Waggon selbst mehr zu tun ist. Der Andrang der Fahrgäste im Motorwagen ist größer. Dafür ist aber auch der Verdienst größer, nicht der Lohn, sondern das Trinkgeld, weil im Motorwagen das bessere Publikum fährt. Für den Dienst als Zugsführerinnen müssen die Schaffnerinnen eigens wieder geschult werden. In den Betriebsbahnhöfen, denen die Schaffnerinnen zugeteilt werden, bestehen richtige Schulzimmer mit Bänken und Schultafel. Dort werden die Schaffnerinnen, die als Zugsführerinnen verwendet werden sollen, mehrere Tage lang von Funktionären der Betriebsleitung instruiert. Sie müssen namentlich mit den Sicherheitsvorkehrungen vertraut werden, und die Einrichtung des Motorwagens und die Verwendung der einzelnen Bestandteile (Motor, Schutzvorrichtung, innere Ausstattung des Motorwagens usw.) kennen lernen. Auch der Fahrdienst selbst ist für sie verantwortlicher, da sie das Zeichen „fertig“ vom Beiwagen abwarten müssen und dann erst dem Motorführer das Zeichen zur Weiterfahrt, eventuell ein Haltesignal zu geben haben. Die neuen Zugsführerinnen werden nach Beendigung des Unterrichtes gewöhnlich zuerst auf solchen Linien verwendet, wo sie mit den Umkuppelungen nichts zu tun haben.

Fremdenblatt
13./XII. 1915

* **(Die Ring-Oberleitung in Betrieb.)** Auf der ganzen Ringstraße ist nunmehr seit einigen Tagen die elektrische Straßenbahn-Unterleitung aufgelassen und durch die Oberleitung ersetzt worden. Das Netz gereicht der Ringstraße keineswegs zum Vorteil. Die Fahrt um den Ring ist etwas beschleunigt, da die Umschaltung entfällt.

Neues Wiener Tagblatt
13./XII. 1915

(Zur Beschwerde der Mariahilfer Geschäftsleute) erhalten wir von der Direktion des Stadtbauamtes folgendes Schreiben: Bezugnehmend auf die im „Neuen Wiener Tagblatt" vom 9. d. Nr. 339 auf Seite 8 enthaltene Mitteilung: „Eine Beschwerde der Mariahilfer Geschäftsleute" wird ersucht, zur Kenntnis zu nehmen und den Lesern mitzuteilen, daß bei der Aufstellung für die Masten der neuen Oberleitung auf der Mariahilferstraße die Plätze für die Aufstellung der Masten nicht unrichtig bestimmt waren, sondern daß es sich in diesem Falle um Probegruben handelte, welche unbedingt notwendig sind, um Hindernisse für die Mastaufstellung rechtzeitig aufzudecken. Auch heute, ebenso wie früher, wird die Vermeidung der Masten und die Anbringung von Wandrosetten angestrebt, doch können solche Wandplatten nur mit Zustimmung der Hausbesitzer angebracht werden. Was nun die Aufstellung nächst dem Warenhaus der Firma Herzmansky anlangt, so ist festzustellen, daß die Firma die Erlaubnis zur Anbringung von Wandplatten nicht erteilte, es mußte daher ein Mast aufgestellt werden. Als der Mast stand, gefiel es der Firma jedoch nicht und sie gewährte nunmehr die Anbringung der Wandrosette. Trotz der erhöhten Kosten wurde nunmehr nachträglich der Mast wieder entfernt und die Verhängung mit der Wandplatte durchgeführt. Hochachtungsvollst Ing. Goldemund, Stadtbau-Direktor. — Von der Direktion der Straßenbahnen wird uns geschrieben: Auf die Notiz in der Nr. 339 Ihres geschätzten Blattes vom 9. Dezember unter dem Titel „Eine Beschwerde der Mariahilfer Geschäftsleute" bitten wir, folgendes zur Kenntnis zu nehmen: Die Herstellung der Oberleitung in der Mariahilferstraße muß noch vor Eintritt des Winters, beziehungsweise des strengen Frostes durchgeführt werden, um unter den jetzigen Verhältnissen einen gesicherten Betrieb in dieser bedeutenden Geschäftsstraße gewährleisten zu können. Dies ist so wichtig, daß eine vorübergehende Störung durch die Aufstellung von Masten in Kauf genommen werden muß; Maste werden übrigens nur dort errichtet, wo Mauerrosetten nicht möglich sind oder nicht erlaubt werden. Letzteres war bei Herzmansky der Fall, weshalb zwei Maste aufgestellt werden mußten, die nun wieder weggenommen worden sind, nachdem nachträglich die Anbringung von Mauerrosetten zugestanden wurde. Also ist an dieser Stelle jetzt alles in Ordnung. Hochachtungsvoll Direktion der städtischen Straßenbahnen. Der Direktor: Spängler.

Arbeiterzeitung
15./XII. 1915

* **Ein Notschrei der Straßenbahner.** Ein Straßenbahner schreibt uns im Auftrag vieler Kollegen: Als uns nach Ausbruch des Krieges, als die Lebensmittel schon ins Unendliche gestiegen waren, vom Stadtrat eine Kriegszulage gewährt wurde, und zwar neun Kronen monatlich, waren wir alle der Meinung, daß dieses nur der Anfang einer größeren Zulage sein und in kurzer Zeit etwas mehr folgen dürfte; reichte doch diese Zulage kaum zum Frühstück auf ein Butterbrot. Seither sind Monate verflossen, die Lebensmittelpreise haben eine schwindelhafte Höhe erreicht und unser Lohn ist der gleiche geblieben, unser Dasein aufs äußerste gefährdet. Hatten wir schon in Friedenszeiten kaum das Nötige zum Drauskommen, so ist es jetzt schon fast unmöglich, mit diesem Lohn weiter fortwursteln zu können, von einem menschlichen Leben ist schon lange keine Rede mehr und die Gesundheit der Bediensteten durch die andauernde Unterernährung aufs äußerste gefährdet. Aber auch den Fahrgästen und dem Unternehmen droht Gefahr, je weniger leistungsfähig die Bediensteten sind. Trotz alledem ist keine Aussicht vorhanden, von den Machthabern im Rathause etwas zu erreichen. Jede Aeußerung über Lohnverhältnisse und Ueberanstrengungen im Dienste wird mit dem Hinweis auf den Schützengraben unterdrückt. Ist es schon eine Gefühllosigkeit sondergleichen dieses ewigen „Drohen" mit einer Sache, die uns bisher immer als süßeste Pflicht dargestellt wurde, so möchten wir uns doch einmal die Frage erlauben: Sind wir Straßenbahner in unserem Interesse enthoben oder im Interesse der Allgemeinheit, die einen glatten Verkehr braucht. Wir glauben, daß das zweite der Fall ist. Dann glauben wir aber auch annehmen zu dürfen, daß niemand eine Angst vor dem Schützengraben zu haben braucht. Wahrlich, die Straßenbahndirektion hat gar keine Ursache, so knauserig zu sein! Dieses Kriegsjahr ist für die Straßenbahn doch ebenso ein Jahr guter Geschäfte wie für alle Armeelieferanten, darüber belehrt uns der Rechenschaftsbericht für das erste Halbjahr 1915. Dort werden um sechs Millionen mehr an Einnahmen ausgewiesen als im ersten Halbjahr 1914. Ein großer Teil der Mehreinnahmen ist auf den größeren Personenverkehr zurückzuführen, aber andererseits ist ein großer Teil auch auf die Mehrleistung der Angestellten im Dienste zu buchen. Auch die Einstellung der Frauen in den Dienst der Straßenbahn hat das Ihre beigetragen, den Reingewinn der Straßenbahn zu erhöhen; neuerdings werden diese billigen Kräfte auch als Wechselrichterinnen eingestellt. Daß das wirklich notwendig ist, kann uns niemand weismachen; es gibt zum Beispiel schon jetzt sehr viele Kriegskrüppel, denen man einen Verdienst verschaffen könnte, und diese könnten diesen Dienst ebensogut versehen wie die Frauen. Als uns die Direktion mit dem Bettel von 30 Heller täglich abspeiste, wurde das von Kunschak und seinem Anhang als große sozialpolitische Tat gepriesen. Seit dieser Zeit sind Monate verflossen, die Bediensteten nagen am Hungertuch, aber noch immer rührt sich niemand von den Herren. Auch im Stadtrat fehlt jede sozialpolitische Einsicht, sonst könnten sie dieser Not ihrer Angestellten nicht einfach zusehen. Daß der Stadtrat die Bediensteten dadurch zum Denken zwingen will, das anzunehmen haben wir keine Ursache. Aber tatsächlich ist es so. Kunschak und seinen Freunden ist es bis jetzt noch immer gelungen, die Bediensteten von ihren wahren Interessen abzulenken, von einer wirklichen gewerkschaftlichen Organisation fernzuhalten und sie durch nutzlose Vereinsmeierei zu fesseln, aber für die Zukunft dürfte es damit vorbei sein. Der Krieg hat so vieles zum Denken gegeben und viele zum Umlernen gezwungen; warum hätten da gerade die Straßenbahner stehen bleiben sollen, wo alles darauf angelegt ist, gerade sie zum Denken zu bringen.

Die Zeit
19./XII. 1915

Jugendliche Motorführer.

Auf der Wiener „Elektrischen" konnte man bisher während der Kriegszeit die verschiedensten Neuerscheinungen beobachten. Erst kamen die alten, ergrauten Pensionisten zurück aus ihrem behaglichen Ruhestand, um für die jüngeren Kollegen, die in den Krieg mußten, den Dienst zu übernehmen. Fast gleichzeitig erschienen als sensationelle Kriegsneuerung die Schaffnerinnen und Weichenwärterinnen im Straßenbahnverkehr. Dann folgten ganz junge, noch bartlose Schaffner, und jetzt sieht man auch schon achtzehnjährige Motorführer mit den Schaltkurbeln in den Fäusten ihren verantwortlichen Fahrdienst tun. Vor dem Krieg mußte ein Motorführer mindestens 24 Jahre alt sein. Jetzt werden auch jüngere Männer, von 18 Jahren angefangen, in den Dienst gestellt. Selbstverständlich müssen sie vorerst tüchtig geschult werden. Sie machen einen einmonatigen theoretischen und praktischen Kurs in den Schulräumen der Straßenbahndirektion durch, in denen eigene Instruktoren den Unterricht erteilen. Wenn sie in den komplizierten Verkehrsdienst auf den Wiener Straßen eingeweiht sind, müssen sie ihre Kenntnisse praktisch auf eigenen Versuchswagen in den Remisen erproben. Schließlich werden sie von den Ingenieuren der Straßenbahn einer strengen Prüfung unterzogen. Von der Sicherheit und Genauigkeit, mit der sie die ihnen vorgelegten Fragen beantworten, hängt es ab, ob ihre Anstellung und Zuweisung an eine Remise erfolgt. Die meisten der jungen Leute haben sich bisher ganz gut bewährt.

Fremdenblatt
19./XII. 1915

* (**Motorführerinnen auf der Berliner Straßenbahn.**) Aus Berlin, 18. d., wird telegraphiert: Den Blättern zufolge genehmigte die Polizei die Zulassung von Straßenbahnführerinnen im Betriebe der Berliner Straßenbahn.

Neues Wiener Tagblatt
19./XII. 1914.

(Eine Amnestie für die Angestellten der städtischen Straßenbahnen.) Zu einem glänzenden Kinderfeste gestaltete sich die vorgestern erfolgte Christbaumfeier für die Kinder der Angestellten der städtischen Straßenbahnen und Stellwagenunternehmung. Aber auch den Großen wurde eine freudige Ueberraschung bereitet durch eine Amnestieverfügung, welche der Bürgermeister verkündete. Ueber 900 Kinder waren in der Mitte des Saales aufgestellt, und der große Saal mit der Galerie konnte die Zahl der erschienenen Angehörigen kaum fassen. Die Frauenkollekte der städtischen Straßenbahnen sowie die Vereine der Straßenbahn- und Stellwagenunternehmungen waren deputativ mit ihren Fahnen erschienen, und unter den Klängen des Dreschерschen Weiskirchnermarsches hielt Bürgermeister Dr. Weiskirchner mit Gemahlin an der Spitze der städtischen Funktionäre den Einzug in den Saal. Es waren erschienen: Vizebürgermeister Hierhammer mit Gemahlin, Vizebürgermeister Rain, Landesausschuß Kunschak, zahlreiche Stadt- und Gemeinderäte, Obermagistratsrat Dr. Mayr, Präsidialvorstand Formanek, die Direktoren Menzel und Sauer, ferner Straßenbahndirektor Spängler und Stellwagendirektor Lisska mit den Oberbeamten der beiden Unternehmungen ꝛc. Direktor Spängler begrüßte den Bürgermeister und die andern Festgäste und erwähnte, daß 626 Kinder sich unter den 925 zu beteilenden befinden, deren Väter im Felde stehen, und die, wie wir alle hoffen wollen, nach einem ehrenvollen Friedensschluß gesund wieder zurückkehren werden. Mehr als 5000 Angestellte der Straßenbahnen sind eingerückt und so mancher von ihnen hat heldenmütig gekämpft und ein Lorbeerblatt für die Stadt Wien errungen. Wir danken all diesen Männern für ihre Opfer, die sie ja auch für uns bringen. Der Redner wies sodann auf die Verdienste hin, welche sich die Frauenkollekte der städtischen Straßenbahnen und überhaupt alle weiblichen Straßenbahnbediensteten nicht nur um das Zustandekommen des Festes erworben haben, sondern auch dadurch, daß sie bestrebt waren, durch Werke der Nächstenliebe für die Familien der Einberufenen zu sorgen. Der Männergesangverein der städtischen Straßenbahnen brachte dann unter Leitung des Chormeisters Burgschwieger mehrere Chöre unter allgemeinem Beifall zum Vortrag; der kleine Johann Weizer, Sohn eines zur Kriegsdienstleistung eingerückten Schaffners sprach ein Festgedicht. Die Vorsteherin der Frauenkollekte, Frau Kratzl, dankte namens der beteilten Kinder dem Bürgermeister. Bürgermeister Dr. Weiskirchner sprach allen Angestellten für ihre hingebungsvolle Opferwilligkeit im Interesse der Kriegsfürsorge den herzlichsten Dank aus und gab unter lebhaftem Beifall der Versammlung bekannt, daß er folgende Verfügungen treffe: Für alle Anstände, welche bis einschließlich 16. Dezember festgestellt wurden, wird die Durchführung der Suspendierungsstrafen, soweit sie noch nicht geschehen ist, in folgendem Ausmaß nachgesehen: Allen derzeit noch im militärischen Dienst stehenden oder zufolge Verwundung, beziehungsweise Krankheit rückbeurlaubten Angestellten im vollen Umfang; allen Angestellten, welche vor Kriegsbeginn schon im Dienst der Straßenbahnen standen bis zusammen drei Tagen; allen Kriegsaushelfern bis insgesamt einen Tag. Wer für Kaiser und Reich gekämpft hat, sagte der Bürgermeister, dem werde ich keinen „Sus“ geben, und ich bitte den Herrn Direktor, diese Verfügung durchzuführen. Der Bürgermeister schloß mit einem Hoch auf den Kaiser. Nach Absingung der Volkshymne wurde noch der „Hötzendorf-Marsch“ gespielt und sodann die Bescherung vorgenommen. Sämtliche 925 Kinder (845 von den Straßenbahnen und 80 von den Stellwagen) erhielten eine vollständige Bekleidung, eine Schachtel mit Bäckerei und Spielzeug und außerdem wurde ihnen eine Jause verabreicht.

Arbeiterzeitung
20./XII. 1914.

* **Ein merkwürdiges Christkindl des Bürgermeisters.** Im Rathause wurden gestern Kinder von Straßenbahnern mit Weihnachtsgaben beteilt. Dabei hielt der Bürgermeister eine Rede. In ihr verkündete er auch den anwesenden Straßenbahnern:

> Für alle Anstände, welche bis einschließlich 16. Dezember festgestellt wurden, wird die Durchführung der Suspendierungsstrafen, soweit sie noch nicht geschehen ist, in folgendem Ausmaß nachgesehen: Allen derzeit noch im militärischen Dienst stehenden oder zufolge Verwundung oder Krankheit rückbeurlaubten Angestellten im vollen Umfang; allen Angestellten, welche vor Kriegsbeginn schon im Dienste der Straßenbahnen standen, bis zusammen drei Tagen; allen Kriegsaushelfern bis insgesamt einen Tag. Wer für Kaiser und Reich gekämpft hat, dem werde ich keinen „Sus" geben.

Da darüber von der Rathauskorrespondenz unter dem hochtrabenden Titel „Eine Amnestie für die Angestellten" berichtet wird, wünscht Herr Weiskirchner offenbar, daß man diese Verfügung als eine große Sache würdige. Wir müssen darum wohl erklären, worum es sich handelt. Bei den städtischen Straßenbahnen ist die erbitternde Einrichtung getroffen, daß die Bediensteten bei kleinen Versehen damit bestraft werden, daß sie einen halben oder ganzen Tag im Dienste aussetzen und den Lohn verlieren müssen. Die Strafe wird nicht sofort nach dem Versehen vollzogen, sondern die „Sustage" werden monatelang gesammelt und dann den Bediensteten gleich in einem Monat mehrere zusammen verordnet, wodurch sie um so härter getroffen werden. Einige solche Sustage läßt nun der Herr Bürgermeister nach und gibt da ein Weihnachtsgeschenk, um das ihn alle anderen Unternehmer beneiden werden. Denn wie schön wäre es für andere Unternehmer, wenn auch sie ihren Arbeiten wegen Nichtigkeiten Sustage vorschreiben und sie ihnen vor Weihnachten nachlassen könnten. Sie könnten mit großer Gebärde eine „Amnestie" und ein Christkindl geben, das sie keinen Heller kostet. Wir bezweifeln übrigens, daß die Straßenbahner von dem Sus-Christkindl entzückt sind. Es ist auch eine merkwürdige Christkindlgerechtigkeit, bei der nur die mit „Sus" bestraften Bediensteten etwas kriegen, die ganz braven Straßenbahner aber, die keine Suspendierungsstraftage haben, leer ausgehen. Oder geht es den Straßenbahnern so schlecht, daß heute gar keiner ohne „Sus" vorhanden ist? Wenn schon der Herr Bürgermeister die „Sus" in ein Weihnachtsgeschenk umwandeln will, dann möge er nicht nur jenen Straßenbahnern, „die für Kaiser und Reich gekämpft haben", sondern allen Straßenbahnern „keinen Sus geben" und die Straßenbahndirektion beauftragen, mit diesem mit Recht so verhaßten Strafsystem endlich einmal aufzuhören. Ueber einen solchen Sus-Bürgermeister, der diese Suspendierungsstrafe suspendierte, würden sich die Straßenbahner viel mehr freuen als über einen, der nur den im Felde kämpfenden Straßenbahnern „keinen Sus gibt".

Amtsblatt der Stadt Wien

21./XII. 1915

Nach dem Berichte und Antrage des **Vize-Bürgermeisters Rain** wird beschlossen:

(P. Z. 13334, M. A. V, 3318.) 1. Das Eisenbahnministerium ist zu ersuchen, den Genossenschaften der Groß- und Kleinfuhrwerksbesitzer Gelegenheit zu geben, ihre Wünsche hinsichtlich des Abtransportes der Güter von den Bahnhöfen vorzubringen. Weiters ist entweder auf eine Einigung zwischen den Fuhrwerksbesitzern und den Rollfuhrunternehmern oder auf die Schaffung einer neben den Rollfuhrunternehmern zu schaffenden Vereinigung der Fuhrwerksbesitzer hinzuwirken.

2. Das Landesverteidigungsministerium ist zu ersuchen:

a) von einer Assentierung der Pferde der Wiener Fuhrwerksbesitzer möglichst Umgang zu nehmen,

b) die Vergütungen für die Beistellung von Fuhrwerken für militärische Zwecke seitens der Wiener Fuhrwerker entsprechend zu erhöhen.

3. Von diesen Schritten der Gemeinde sind die Fuhrwerks-Genossenschaften entsprechend zu verständigen.

Die Zeit
21./XII. 1915

Einschränkung des Weihnachtsverkehrs auf der Linie Wien-Großmarkthalle—Preßburg.

Mit Rücksicht auf den bestehenden Mangel an Fahrbetriebsmitteln und die derzeitigen außergewöhnlichen Verhältnisse, kann bei Bewältigung der für die kommenden Weihnachtsfeiertage zu gewärtigenden starken Personenfrequenz nur mit beschränkten Vorsorgen gerechnet werden. Hierauf wird das Publikum mit dem Bemerken aufmerksam gemacht, daß während der Weihnachtsfeiertage die Beförderung von Zivilreisenden in der Strecke Wien-Großmarkthalle—Preßburg nur nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Betriebsmittel in Aussicht gestellt und eine Gewähr für die unbedingte Beförderung nicht geboten werden kann.

Neue Freie Presse
21./XII. 1915

Besorgung der Abfuhr von Wagenladungsgütern durch die bahnämtlichen Rollfuhrunternehmungen in Wien.

Wien, 20. Dezember.

Die andauernden außerordentlichen Platzschwierigkeiten auf den Wiener Bahnhöfen erfordern dringendst die sofortige Abfuhr der einlangenden Sendungen. Die Stückgüter werden bekanntlich durch die Rollfuhrunternehmung zugestellt. Die Abfuhr der Wagenladungsgüter obliegt dagegen den Empfängern. Diese werden bereits seit längerer Zeit seitens der Bahnämter mit besonderen Korrespondenzkarten bei der Ankunft ihrer Sendungen eingeladen, die Abfuhr sofort zu veranlassen, da andernfalls von dem Rechte der Bahn, nicht vom Lager gebrachte Güter zu veräußern, Gebrauch gemacht werden muß. Die Empfänger werden hiebei auch aufmerksam gemacht, daß, falls ihnen die Besorgung des Fuhrwerkes Schwierigkeiten verursachen sollte, der bahnamtliche Rollfuhrdienst über Wunsch der Empfänger nach Tunlichkeit auch die Zustreifung von Wagenladungsgütern zum Rollfahrtarif übernimmt, der nach der Zone I (die vier dem Ankunftsbahnhofe nächstliegenden Bezirke für je 100 Kilogramm 75 H. und nach Zone II (alle übrigen Bezirke) für je 100 Kilogramm 90 H. beträgt. Nachdem durch die im „Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt" vom 18. d. verlautbarte Kundmachung die Frist für die Einlösung der Frachtbriefe auf den Wiener Bahnhöfen in Hinkunft bedeutend herabgesetzt wird, so daß Güter, deren Abfuhr nicht rasch bewerkstelligt wird, binnen kurzer Frist zum Verkaufe kommen werden, liegt die schleunigste Abfuhr auch im Interesse der Empfänger, die, wie anzunehmen ist, von der sich bietenden Abfuhrgelegenheit ausreichenden Gebrauch machen werden.

Die Zeit
23./XII. 1915

Die Schneesäuberung.

Mangel an Schneeschauflern.

Die Schneesäuberung in den Wiener Straßen bereitet jetzt der Gemeinde Wien viel Sorge, da es infolge des Krieges an Arbeitskräften fehlt. Da überdies in einer Reihe von Bezirken die Kontrahenten der Gemeinde (Fuhrwerksbesitzer), die früher für die Abfuhr des Schnees und Straßenkehrichts aufgekommen sind, den größten Teil ihrer Pferde an die Militärverwaltung abgeben mußten, haben sie ihre Verträge mit der Gemeinde gekündigt. Die Gemeinde muß daher in diesen Bezirken, in denen die Fuhrwerker die Straßensäuberung nicht mehr übernehmen konnten, selbst sehen, wie sie mit der Straßensäuberung fertig wird. Infolgedessen muß jetzt die Gemeinde nicht nur in der Innern Stadt, sondern auch im 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14., 15., 16., 17. und 21. Bezirk die Straßen-, respektive Schneesäuberung in eigener Regie besorgen. Daß dies keine kleine Aufgabe ist, wird klar, wenn man weiß, wieviel Pferde und Wagen dem städtischen Fuhrwerksbetrieb entzogen wurden. Dazu kommt noch der Umstand, daß die Gemeinde jetzt auch noch die Hauskehrichteinsammlung im 8., 9. und 18. Bezirk besorgen muß.

Mit der Abfuhr des Schnees wird sich die Gemeinde unter solchen Umständen heuer nicht befassen können. Bei größeren Schneefällen sind für den 1. Bezirk 1500 Schneeschaufler notwendig, für jeden anderen Bezirk rund 1000. Daß infolge dieses Arbeitermangels die Schneesäuberung sehr im Argen liegen muß, ist begreiflich. Einen großen Vorteil bieten noch die Schneepflüge, von denen die Gemeinde Wien im ganzen 184 in Betrieb setzen kann, damit sie wenigstens die notwendigste, gröbste Schneearbeit verrichten. Ueberdies hat auch die Straßenbahn ihre eigenen Schneepflüge mit Pferde- und motorischen Betrieb. Da sieht man zum Beispiel einen leeren Motorwagen mit einer weißen Scheibe, an dem in gewissen Abständen, immer mehr gegen den linken Gehsteig, drei breite Schneepflüge angehängt sind. Dieser lange Zug schiebt sich nun an schneereichen Tagen mitten in den Straßenbahnverkehr ein und säubert gleich die halbe Straße von den Schneemassen, die er zur Seite schiebt. Der an der Seite liegende Schnee kann dort, wo Handkarren und Arbeitskräfte zur Verfügung stehen, in die Kanalschächte geworfen werden, was häufig in der Nacht geschieht. Eine Abfuhr mit Pferdefuhrwerk kann, wie uns mitgeteilt wird, kaum vorgenommen werden, da die tagsüber ohnehin überbürdeten und mangelhaft gefütterten Pferde wenigstens in der Nacht ein paar Stunden ruhen müssen.

Die Zeit
28./XII. 1915

Uebelstände auf der Elektrischen.

Ein Leser schreibt uns: „Die Schaffnerinnen haben sich bisher auf der Elektrischen gut bewährt und sich sogar beim Publikum Respekt und Sympathie zugleich zu verschaffen gewußt, aber manche von ihnen, die kleiner gewachsenen, kämpfen einen oft drolligen Kampf gegen die für die großgewachsenen Kondukteure berechneten Höhendimensionen der Waggons. Es gewährt manchmal einen recht peinlichen Anblick, wenn man jetzt zufällig eine Elektrische benützt, in der eine von den gar zu klein gewachsenen Schaffnerinnen den Dienst versieht, die, um dem Motorführer das Zeichen zur Weiterfahrt zu geben, sich quält, den allzu hoch gespannten Signalriemen zu erhaschen, sich dabei auf die Fußspitzen stellen oder gar ein wenig hüpfen muß. Diesem Uebelstand wäre vielleicht unschwer dadurch abzuhelfen, daß an den Signalriemen kleine herabhängende und auch für kleine Personen erreichbare Zugbänder angebracht würden. Bei den jetzt leider so häufigen Ueberfüllungen der Tramwaywagen scheinen übrigens die von der Decke herabhängenden Stützriemen, die den Stehgästen im Wagen und auf den Plattformen eine größere Standfestigkeit gegen Erschütterungen verleihen sollen, recht überflüssig geworden zu sein. Sie beschädigen auch die Hüte vieler Passagiere. Wäre es nicht Zeit, sie abzuschaffen, besonders da die an den Sitzbänken angebrachten Messinghandhaben unsicheren Stehern eine weit bessere und bequemere Stütze bieten? Ein Tramwaypassagier."

Fremdenblatt
29./XII. 1915

Silvesternachtverkehr der städtischen Straßenbahnen.

In der diesjährigen Silvesternacht veranstaltet die Direktion der städtischen Straßenbahnen im Anschluß an den gewöhnlichen Tagesverkehr des 31. Dezembers 1915 einen Nachtverkehr auf den meisten Linien in der Weise, daß die letzten Züge vom Prater um 3 Uhr 30 Minuten früh abgelassen werden, wodurch ein Anschluß an die entlang der Ringstraße gelegenen Linien in gleicher Form wie beim gewöhnlichen Betriebschluß zu erreichen ist. Die in den Nachtverkehr einbezogenen Linien sind aus den in den Straßenbahnwagen angeschlagenen Ankündigungen zu ersehen. Bei diesem Nachtverkehr wird für jede Fahrt der Nachttarif von 40 Heller per Person (auch Kinder) eingehoben.

Fremdenblatt
31./XII. 1915

100

Der Silvesternachtverkehr der Straßenbahnen.

Wie in früheren Jahren richten die Straßenbahnen auch heuer wieder in der Silvesternacht einen verlängerten Verkehr ein. Dieser Silvesternachtbetrieb beginnt unmittelbar anschließend an den normalen Betrieb, so daß die ersten, durch besondere Tafeln „Nachtverkehr" gekennzeichneten Züge nach der „letzten Blauen" in Verkehr gesetzt werden. Die letzten Wagen des Nachtverkehrs fahren von den Endstationen um 3 Uhr 30 Minuten weg, und die letzten Wagen werden vom Ring oder Kai in die Bezirke ungefähr um 4 Uhr bis 4 Uhr 10 Min. früh abfahren. Der Fahrpreis beträgt einheitlich 40 Heller, gleichviel welche Strecke zurückgelegt wird; Permanenzkarten, Ermäßigungskarten, Kinderkarten 2c. haben für den erweiterten Nachtverkehr keine Giltigkeit.

Der Silvesternachtbetrieb erstreckt sich auf folgende Linien:

A. Ring—Kai rund.
Ak. Kai—Ring rund.
2. Praterstern—Lastenstraße bis Währingerstraße.
5. Volksprater—Mariahilf.
29. Vorgartenstraße—Praterstern—Nordbahnstraße—Nordwestbahnhof—Taborstraße—Marienbrücke — Kai—Ferdinandsbrücke—Taborstraße zurück zur Vorgartenstraße.
31. Floridsdorfer Spitz—Zelinkagasse.
37. Hohe Warte—Schottentor.
38. Grinzing—Schottentor.
40. Hochschule für Bodenkultur—Börseplatz.
41. Gersthof—Schottentor.
42. Währing-Kreuzgasse—Schottentor.
43. Hernals—Jörgerstraße—Schottentor.
44. Hernals—Ottakringerstraße—Schottentor.
45. Schottenhof—Josefstädterstraße—Stadiongasse.
46. Ottakring—Thaliastr.—Lerchenfelderstr.—Bellaria.
49. Breitensee—Märzstraße—Bellaria.
52. Hütteldorf—Mariahilferstraße—Babenbergerstraße.
54. Dreherpark—Mariahilf—Bellaria.
57. Winkelmannstraße—Sechshaus—Eschenbachgasse.
59. Hietzing—Mariahilf—Neuer Markt.
63. Dreherpark—Margareten—Opernschleife.
64. Gudrunstraße—Wiedner Hauptstraße—Kärntnerstraße
67. Gudrunstraße—Favoritenstraße—Kärntnerstraße.
71. Simmering—Rennweg—Wallfischgasse.
74. St. Marx—Wollzeile.
75. Erdberg—Wollzeile.
T. Hauptalle—Löwengasse—Ring rund.
Tk. Hauptallee—Löwengasse—Kai rund.
13. Südbahnhof—Alserstraße (Bezirkslinie).
18. Ostbahnhof—Gürtellinie—Nußdorferlinie (Glatzgasse).
62. Lainz—Hetzendorf—Meidling—Wiedner Hauptstr.—Kärntnerstraße.

Die Instradierung der Wagen in regelmäßigen Intervallen ist angesichts des Mangels an männlichem Personal — die Schaffnerinnen will man zum Nachtdienst nicht heranziehen — nicht durchführbar; die Aufeinanderfolge der Wagen wird zwischen 5 Minuten auf den erfahrungsgemäß stärker frequentierten Strecken bis zu 30 Minuten schwanken. Ein genauer Fahrplan, wie er im normalen Nachtverkehr besteht, läßt sich nicht aufstellen, doch wird die Betriebsleitung Sorge tragen, daß der Verkehr dem Bedarf nach Möglichkeit angepaßt wird.

Arbeiterzeitung
31./XII.1915

* **Vom Straßenbahnverkehr in der Kriegszeit.** Ein Arbeiter schreibt uns: Die Personenbeförderung der Wiener Straßenbahn entsprach noch nie den gestellten Ansprüchen. Die zahlreichen Mängel machen sich nun in der gegenwärtigen Zeit besonders unangenehm fühlbar. Der Verkehr ist jetzt ungemein groß. Alle Wagen sind überfüllt und man muß auf manchen Strecken zu verkehrsstarken Zeiten schon ein ziemliches Glück haben, wenn man gleich in den ersten heranfahrenden Wagen einsteigen darf. Am unerträglichsten ist wohl dieser Zustand auf den Strecken, die zu den Industrievierteln führen. Ich will nur ein Beispiel anführen: Auf der Linie 31 (Floridsdorf-Stammersdorf) sollen, wie man so erzählen hört, alle zehn Minuten zwei Triebwagen mit je zwei Beiwagen verkehren. Das entspricht schon lange nicht den Bedürfnissen. Denn vom Wallensteinplatz an und in der umgekehrten Richtung vom Rathausplatz in Floridsdorf sind sämtliche Wagen, insbesondere von Betriebsbeginn bis 8 Uhr früh und von 5 bis 9 Uhr abends derart überfüllt, daß nicht alle Fahrgäste an den genannten Plätzen und bei den dazwischen befindlichen Haltestellen einsteigen können. Dabei ist selbst der Zehnminutenverkehr nur auf dem Papier. Fast den ganzen Tag gibt es auf dieser Linie Verkehrsstörungen, die zum Teil auf die eingeleisige Strecke über die Franz Josefs-Brücke zurückzuführen sind. Hier wird nämlich noch das Signal, daß die Strecke frei ist, damit gegeben, daß der letzte Wagenführer dem auf der anderen Seite wartenden Führer den Stiel einer gewesenen Fahne übergibt. Diese alte Form des Signals verursacht eine bedeutende Verlangsamung des Verkehrs, weil die Wagenführer gezwungen sind, selbst dann noch auf der einen Seite der Brücke zu warten, wenn der Gegenzug, der im Besitz des Signalholzes ist, noch weit von der Brücke entfernt ist. Warum man sich nicht auch hier für das bewährte Lichtsignal entschließt, ist unergründlich. Infolgedessen währen die Zwischenpausen nicht zehn Minuten, sondern oft das Doppelte dieser Zeit. Nun ist die Industrie in Floridsdorf und in der angrenzenden Brigittenau durch den Krieg sehr beschäftigt. Hunderte Arbeiter und Arbeiterinnen benützen diese Linie. Wollen sie rechtzeitig zur Arbeit kommen, so müssen sie mindestens eine halbe Stunde früher als notwendig das Haus verlassen. Am Abend ist der Zeitverlust ein gleicher. Bei der jetzt noch mehr eingeschränkten freien Zeit des Arbeiters fürwahr ein großes Opfer, das die Mängel des Straßenbahnverkehrs heischen. Es ist natürlich klar, daß dadurch das Zuspätkommen in den zumeist unter Kriegsdienstleistungsgesetz stehenden Betrieben eine häufige Erscheinung ist. Die Arbeiter erleiden infolgedessen eine namhafte Verdiensteinbuße und außerdem müssen sie sich beim „Rapport" verantworten, für Dienstnachlässigkeiten, für die andere die Schuld tragen. Es wäre die höchste Zeit, wenn sich die Leitung der Straßenbahn endlich ihrer Pflicht bewußt würde und den Verkehr so regelte, wie er den Verhältnissen entspricht. — Ganz dieselbe Geschichte könnte man von der Linie 18 schreiben, die jetzt die Arsenallinie für alle in den westlichen Bezirken wohnenden Arbeiter und Soldaten geworden ist. Dazu kommt noch, daß diese Linie die schnellste und kürzeste Verbindung zur Süd- und Staatsbahn herstellt. Die Ueberfüllung dieser Züge in den Frühstunden ist so groß, daß eine entsprechende Vermehrung sehr am Platze wäre.

Die Zeit
1.12.1916

Die Frauen im Verkehrsdienst.

Die Verwendung der Frauen im Verkehrsdienst hat sehr gute Resultate erzielt. Mit der Schaffnerin wurde begonnen, die zum Kriegsdienst eingerückten Männer zu ersetzen. Aber damit konnte kein Auslangen gefunden werden, denn nach jeder Assentierung wurden der Straßenbahn mehr Angestellte der verschiedenen Kategorien entzogen. Es blieb nichts anderes übrig, als sie durch Frauen zu ersetzen. Die kühnsten Zukunftsphantasien der Frauenemanzipation verwirklichten sich plötzlich bei den städtischen Unternehmungen ohne hitzige Gemeinderatsdebatten, weil hier nicht die Meinung der Parteien entschied, sondern einfach die Not gebot. Nicht nur die Schaffnerin und die Zugsführerin bildeten neue Erscheinungen im Wiener Verkehrsleben, bald sah man an den Weichen auf der Ringstraße Frauen als Weichenwärterinnen stehen und mit ihren Stangen die Gleise stellen. Sie haben einen sehr harten Dienst, da sie der winterlichen Kälte stundenlang ausgesetzt sind. Deshalb hat sie die Straßenbahn auch besonders warm mit verschiedenen Wollsachen, Ueberhose, Sweater, Bluse, Rock, Mantel und Ueberschuhe gekleidet. Je zwei Personen machen an einer Weiche Dienst und lösen sich in bestimmten Zeiträumen ab. Sie werden für jede Stunde Dienst mit 36 Heller entlohnt. Im ganzen stehen bisher dreißig Weichenwärterinnen im Dienst der Straßenbahn. In den Remisen gibt es überdies Kassierinnen, die den Schaffnerinnen die Fahrscheine ausfolgen und mit ihnen die Tageslosung abrechnen, Facharbeiterinnen, die die Straßenbahnzüge revidieren, die Wagenlager ölen und die Fahrschalter nachsehen, Wagenreinigerinnen sowie Tag- und Nachtwächterinnen, die die Remisen und Werkstätten beaufsichtigen. Die Straßenbahn ist mit einem Wort zum großen Teil „weiblich" geworden, aber auch in dem städtischen Stellwagenunternehmen füllen nach und nach die Frauen die Lücken aus, die durch den Krieg in den Reihen der Angestellten entstanden sind. Da gibt es bereits Wagenputzerinnen und Futtermischerinnen, die in der Fourageabteilung das Pferdefutter mischen und zur Fütterung vorbereiten. Es wäre durchaus nicht unmöglich, daß man demnächst Frauen auch als Omnibuskutscherinnen oder Omnibusschaffnerinnen sieht. Im Postverkehrsdienst stehen die Frauen in mannigfaltiger Verwendung. Man wird nicht überrascht sein, wenn zu Neujahr die Briefträgerin in der Amtsmontur mit den gelben Aufschlägen und dem kurzen Mantel das übliche „Neujahrsbüchel" überreicht. Auch die Sammelgängerin, die in den äußeren Bezirken die Briefkasten entleert, bildet keine Sensation, denn das abgängige männliche Postpersonal in den Filialpostämtern konnte selbst durch die Verwendung von jungen Burschen als Sammelgänger nicht genügend ersetzt werden. Daß die Frauen auch in den Aemtern der Verkehrsanstalten als Ersatzbeamtinnen verwendet werden, ist bekannt. So dringt die Frau in der Kriegszeit infolge des Männermangels ohne jede Schwierigkeit in die männlichen Berufe ein und findet jetzt Gelegenheit, ad oculos zu demonstrieren, daß sie ganz gut geeignet ist, den Mann selbst auf solchen Arbeitsgebieten zu ersetzen, die ihr in Wien sonst zweifellos verschlossen geblieben wären.

Vossische Zeitung 3./I. 1916.

3/I

103

Tariffragen der Hochbahn.

Von

Geh. Baurat P. Wittig.

Direktor der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen.

„Einschränkung auf allen Gebieten," damit die Vollkraft des Landes dem Heere zuströmt, — ist die Forderung unserer Tage. Diese Forderung wird auch an den reichshauptstädtischen Verkehr gestellt, der in einem so wichtigen Mittelpunkte behördlicher und

elektrischen Straßenbahnen und die elektrischen Hoch- und Untergrundbahnen heute mehr als sonst die Träger des Berliner Verkehrs. Die Straßenbahnen haben neuerdings fast die gleiche Zahl von Fahrgästen bewältigt, wie vor dem Kriege und sie haben mit ihrer reichen Verzweigung über das große Stadtgebiet den weggefallenen Autoomnibus-Verkehr im wesentlichen übernommen. Die Hochbahngesellschaft hat in den letzten Monaten ungefähr fünf Sechstel des Verkehrs, der ohne Eintritt des Krieges zu erwarten war, bewältigt.

Was nun insbesondere den Verkehr auf der Hoch- und Untergrundbahn anlangt, so sind in der Tagespresse, auch in diesem Blatte, über Unvollkommenheiten der Beförderung, namentlich aber wegen der Ueberfüllung der Wagen zum Teil scharfe Beschwerden geäußert worden; gewiß nicht ohne Grund. Es kann ohne weiteres zugegeben werden, daß eine Wagenbesetzung, wie sie jetzt zu gewissen Tageszeiten vorkommt, im gewöhnlichen Friedensverkehr nicht eingetreten wäre; in dieser Hinsicht aber stehen wir keineswegs allein da. Anderseits aber wird berücksichtigt werden müssen, daß heute nicht der Wunsch und Wille der Betriebsleitung allein maßgebend ist, sondern daß eben das „Gebot der Einschränkung" darüber steht. Der Betrieb muß jetzt mit einem Bruchteil der Mannschaften geführt werden, die uns im Frieden zur Verfügung standen. Das rührt daher, daß sich das Betriebspersonal der Schnellbahnen wegen der hohen Anforderungen an die körperliche Leistungsfähigkeit und weil unser Unternehmen verhältnismäßig jung ist, zum weitaus größten Teile aus militärtüchtigen Leuten zusammensetzt; Ersatz für die Einberufenen aber ist schwer zu beschaffen und es tritt daher als neue Erscheinung in fast allen Zweigen des Schnellbahnbetriebes die immer noch weiter wachsende Betätigung der Frauen auf. Ursprünglich nur beim Fahrkartenverkauf beschäftigt, haben sie dann die Versorgung der Bahnhofssperren übernommen und wirken jetzt auch bei dem Dienst auf den Bahnsteigen und als Zugbegleiterinnen mit. Der schwierige Werkstättendienst ist weniger ihr Feld, und da ein großer Teil der Werkstatthandwerker im Felde steht und Ersatz wegen des starken Bedarfs dieser Kräfte in den Fabriken zur Herstellung des Kriegsbedarfs nicht zu beschaffen ist, so muß die regelmäßige Untersuchung und die Arbeit für Unterhaltung des Wagenparks eingeschränkt und als eine Folge hiervon trotz aller Bemühungen der Betriebsverwaltung auch die Zahl der umlaufenden Wagen eingeschränkt werden. Wenn unter diesen Um-

Amtsblatt der Stadt Wien 104
4./I. 1916

(P. Z. 13711, St. Stell. Unt, 1438.) Ein Bericht der städtischen Stellwagenunternehmung über den bisherigen Einfluß der durch den Krieg bedingten Fütterungsarten auf Pferde wird genehmigend zur Kenntnis genommen.

Gleichzeitig erhält die Direktion den Auftrag, der gemeinderätlichen Futtereinkaufs-Kommission rechtzeitig — etwa zu jener Zeit, wo die entsprechenden Futtermittel in Aussicht oder zur Verfügung stehen — ihre bis dahin gemachten Erfahrungen über die einzelnen Futtermittel sowie deren Einfluß auf den Gesundheitszustand der Pferde zu berichten. In Ergänzung dieses Berichtes wäre sonach für die Stellwagenpferde die Tagesration unter gleichzeitiger Bestimmung der einzelnen Futtersorten festzusetzen und dem Stadtrate zur Genehmigung vorzulegen.

Die Zeit
6./I. 1916

Die Fuhrwerksnot.

Die Fuhrwerksnot, die gleich nach Beginn des Krieges ausbrach, nimmt nach und nach einen sehr ernsten Charakter an. Die Schwerfuhrwerker, die mit Aufträgen überschwemmt werden, können sie nur zum Teil oder gar nicht ausführen, da ihnen die Pferde fehlen, die sie zum Transport schwerer Lasten brauchen. Für die wenigen Pferde, die ihnen vom Militärärar gelassen worden sind, kann nur unter den größten Anstrengungen und zu enorm hohen Preisen das notwendige Futter verschafft werden. Viele Pferde hungern jetzt tatsächlich und erkranken, weil sie zu wenig gutes Futter erhalten, das ihre Kräfte erhalten könnte, oder weil sie das Surrogatfutter nicht vertragen. Hafer ist für die Zivilfuhrwerker überhaupt nicht zu haben. Für Heu würden die Fuhrwerker 20 Kronen pro 100 Kilogramm zahlen, also mehr als den Höchstpreis; es ist aber nur selten zu beschaffen. Statt der 12½ Kilo Hafer, die sonst ein Schwerfuhrwerkspferd im Tage bekommen hat, muß es jetzt Trockentrebern, Melasse und getrockneten Mais fressen, ein Futter, das lange nicht die Kraft wie der Hafer verleiht. Eine Futtermischung, bestehend aus Hafer, Wicke und Gerste, kostet 97 Kronen pro 100 Kilogramm, ist aber auch nur in geringen Mengen zu haben. Hafer kostet, wenn er überhaupt zu haben ist, 105 Kronen pro 100 Kilo, während er in der Friedenszeit um 19 Kronen in der besten Qualität zu haben war. Die Folge dieser Zustände ist, daß das Schwerfuhrwerk, das noch zu haben ist, sehr teuer geworden ist. Ein Paar Schwerfuhrwerkspferde kosten für einen Tag 60 Kronen in Wien. Für Fuhren nach Baden oder Vöslau werden pro Tag 120 Kronen bezahlt. Uebersiedlungen sind daher jetzt sehr kostspielig. Die Fuhrwerker verweisen darauf, daß ihre Geschäftsregien kolossal gestiegen sind. Nicht nur das Futter für die Pferde ist riesig teuer, auch die Kutscher, die früher 33 Kronen pro Woche erhalten haben, verlangen jetzt 42 bis 44 Kronen; außerdem sind die Schmiedearbeiten (Hufeisenbeschläge der Pferde und Wagenreparaturen) teurer geworden. Wagenfett, das früher in bester Qualität höchstens 48 Kronen pro 100 Kilogramm gekostet hat, muß jetzt mit 170 Kronen bezahlt werden.

Reichspost
10./I. 1916

*** Eine höchst notwendige Verfügung.** Die Fuhrwerksgenossenschaften teilen mit: „Auf Grund einer Statthaltereiverordnung hat die Polizeidirektion eröffnet, daß sie mit Rücksicht auf den bestehenden Mangel von Lenkern von Pferdeplatzwagen zu diesem Dienste Personen zugelassen werden können, die erst das 16. Lebensjahr vollendet haben. Selbstverständlich können solche Personen den Wagenlenkerdienst erst dann antreten, wenn sie sich über den mit gutem Erfolge zurückgelegten Besuch eines Fachkurses der Genossenschaften der Lohnfuhrwerksbesitzer auszuweisen in der Lage sind. Die Fachschulleitung hat hiezu einen eigenen Kurs, der im Jänner beginnt, mit sechswöchentlicher Dauer vorbereitet." Hiemit ist der Unfug endlich abgestellt, daß man mit Rücksicht auf den Männermangel zur Kriegszeit Roß mit Wagen oft kaum der Schule entwachsenen Buben anvertraute, die mit ihren Gespannen eine latente Gefahr für die Sicherheit der Fußgeher bildeten.

Fremdenblatt
11. I. 1916

(Weibliche Stellwagenbedienstete.) Nun erhalten auch die städtischen Stellwagen weibliche Fahrbedienstete. In allen anderen kommunalen Unternehmungen hat der feminine Ersatz für zu Kriegsdiensten herangezogene männliche Angestellte längst Einzug gehalten, der alte gemütliche Omnibus führt zuletzt die Reform durch. Nicht etwa aus konservativer Rückständigkeit, die das Merkmal seines Wesens ist. Denn der animale Betrieb war vor dem Kriegsausbruch schon in der sichtbaren Umwandlung zum Motorwagen begriffen. Die ersten Versuchskraftwagen mußten ins Feld, ihre elektrisch gespeisten Genossen mußten wegen der kostspieligen Betriebsauslagen in die Remisen zurückwandern. Der Pferdestellwagen feierte seine Wiederauferstehung auf allen Linien. Sein Personalstand blieb von den Kriegsereignissen unberührt. Das war durchaus begreiflich, zumal die Wagenlenker und Kartenzwicker fast ausschließlich älteren, der Landsturmpflicht entwachsenen Jahrgängen angehörten. Die Musterung der 43- bis 50jährigen hat aber auch in die Reihen der alten Mannschaft Lücken gerissen. Bleiben also nur noch die ganz Alten auf ihren Posten, die Ergänzung des Abganges wird aus der Weiblichkeit geholt. Nach einem Bericht des Vizebürgermeisters Rain beschloß gestern der Stadtrat, der Stellwagendirektion die Ermächtigung zur Aufnahme weiblicher Fahrbediensteter zu erteilen. Eine Anzahl Bewerberinnen hat sich schon gemeldet und es sind darunter etliche, die, wenn sie Anstellungen im neuen Wirkungskreise erhalten, die Urenkelinnen mancher ihrer männlichen Kollegen sein könnten. Auch auf diesem Gebiete bringt der Krieg seltsame Kontraste hervor.

Die Zeit
11. II. 1916

Pneumatische Reifen für die Lohnfuhrwerker.

Seitens der Wiener Einspänner war an die Heeresverwaltung mit der Bitte um Ueberlassung von Pneumatikreifen für Automobile herangetreten worden, worauf nun die Genossenschaft folgende Erledigung erhielt: „Das Kriegsministerium ist mit Rücksicht auf die Bestände nicht in der Lage, den seitens der Lohnkraftwagengesellschaften, beziehungsweise -Besitzern, gestellten Anforderungen nach Bereifung gangbarer Dimensionen zu entsprechen. Dagegen steht der Heeresverwaltung eine Anzahl von Bereifungen, die infolge ihrer ungangbaren Dimensionen für die im Felde befindlichen Kraftfahrzeuge weniger in Betracht kommen, zur Verfügung. Von diesen Bereifungen sind die Dimensionen 810/90, 870/90, 910/90, 910/100, 915/105 und 30/3 in größerer Anzahl, ferner in geringerem Ausmaß die Dimensionen 750/85, 870/100 und 910/100 vorhanden. Die Genossenschaft wird daher um Veranlassung der umgehenden Verständigung der Mitglieder der Genossenschaft ersucht, bei Ansuchen um Ueberlassung von Bereifung sich ausschließlich auf die vorgenannten Dimensionen zu beschränken, da Ansuchen um gangbare Ausmaße grundsätzlich unberücksichtigt bleiben müssen. Für den Minister: Schleyer, Feldzeugmeister."

Fremdenblatt
12./I. 1916

* **(Der erste Negerchauffeur in Wien.)** Seit einigen Tagen fährt mit der Einspännerlizenznummer 734 auf dem Standplatze 1. Bezirk, Schottentor der Neger James Nataniel. Er ist der erste schwarzfarbige öffentliche Kraftwagenlenker in Wien. Nataniel, ein äußerst intelligenter junger Mann, hat die vorgeschriebenen Prüfungen mit Auszeichnung bestanden und beherrscht die deutsche Sprache vorzüglich. Er ist seit Jahren in Wien „akklimatisiert".

Die Zeit
12. I. 1916

110

[Neue Fahrpreise der Budapester Autotaxi.] Vor einiger Zeit hat die Budapester Automobilverkehrsgesellschaft das Ansuchen an die Stadt Budapest gestellt, die Fahrpreise in Zukunft in der Weise festzusetzen, daß die ersten 500 Meter mit 1 Krone, jede weiteren 250 Meter mit 30 Heller berechnet werden. Die Verkehrssektion hat nach Anhörung von Sachverständigen die Erfüllung dieses Verlangens beantragt, und auch der Verkehrsausschuß hat sich, wie der Pester Lloyd meldet, dieser Erfüllung unter der Bedingung angeschlossen, daß diese Kriegstaxe nur in dem Falle ins Leben trete, wenn die Gesellschaft 100 Automobile in Betrieb stellt. Da jedoch die Gesellschaft diese Bedingung nicht erfüllen zu können erklärte, immerhin aber bisher 60 Automobile in Verkehr gestellt hat, beantragte die Verkehrssektion dem Magistrat abermals, er möge bei der städtischen Generalversammlung die Bewilligung der Kriegstaxen befürworten. Der Magistrat schloß sich diesem Antrag der Verkehrssektion unter der Bedingung an, daß die Gesellschaft die derzeit im Betrieb befindlichen Kraftwagen nicht im Monatsabonnement vermieten dürfe.

Fremdenblatt
13./I. 1916

(**Das Ueberfüllungsverbot auf den Stellwagen.**) Die Direktion der städtischen Stellwagenunternehmung teilt uns mit: In der letzten Zeit wurde schon einige Male an uns das Verlangen gestellt, mit Rücksicht auf den verringerten Stellwagenbetrieb von der Einhaltung des Ueberfüllungsverbotes abzusehen oder doch die strenge Handhabung dieser Verordnung zu mildern. Die Direktion ist nicht in der Lage, diesem Ansinnen zu entsprechen, zunächst aus dem Grunde, weil infolge der Futternot und des gänzlichen Entfalles der Haferfütterung den Pferden eine außergewöhnliche Leistung nicht aufgebürdet werden darf. Die Ueberfüllung hat außerdem die Ueberlastung der rückwärtigen Platiform und das Hängen über die Hinterachse zur Folge, wodurch die Zugkraft der Tiere ebenfalls ungünstig beeinflußt wird.

Die Zeit Abendbl
13./I. 1916

Das Ueberfüllungsverbot für Stellwagen.

Die Direktion der städtischen Stellwagenunternehmung teilt uns mit: In der letzten Zeit wurde schon einigemal an uns das Verlangen gestellt, mit Rücksicht auf den verringerten Stellwagenbetrieb von der Einhaltung des Ueberfüllungsverbotes abzusehen, beziehungsweise die strenge Handhabung dieser Verordnung zu mildern. Die Direktion ist nicht in der Lage, diesem Ansinnen zu entsprechen, zunächst aus dem Grunde, weil infolge der Futternot und des gänzlichen Entfalles der Haferfütterung den Pferden eine außergewöhnliche Leistung nicht aufgebürdet werden darf. Die Ueberfüllung hat außerdem die Ueberlastung der rückwärtigen Plattform und das Hängen über die Hinterachse zur Folge, wodurch die Zugkraft der Tiere ebenfalls ungünstig beeinflußt wird.

Fremdenblatt
13./I. 1916

* **(Straßenbahnlastwagen in Lemberg.)** Aus Lemberg wird gemeldet: Da die hiesigen Spediteure und Fuhrwerksbesitzer die letzten Tage die Preise für den Transport von Waren vom Bahnhof in die Stadt ungewöhnlich erhöhten und diese Erhöhung auf die Lebensmittelpreise zurückführten, hat die Stadtverwaltung die Einführung von Straßenbahnlastwagen beschlossen, die gegen mäßige Vergütung die Waren vom Bahnhofe in die Stadt bringen. Für hundert Kilogramm sind bei Tag bloß 40 Heller, bei Nacht 60 Heller zu bezahlen.

Fremdenblatt
13. I. 1916

Platzwagendienst auf den Bahnhöfen.

Der Polizeipräsident hat nachstehende Kundmachung erlassen:

Zur Sicherstellung der im öffentlichen Interesse gebotenen Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl von Platzwagen auf den Wiener Bahnhöfen wird nachstehendes verordnet:

1. Insoferne seitens der Platzwagenunternehmer außer den turnusmäßig bestimmten Wagen eine entsprechende Anzahl von Platzwagen zur Versehung des Bahnhofdienstes nicht bereit gestellt wird, kann die Polizeibehörde die nötige Anzahl von Wagen von den Standplätzen, und zwar in erster Linie von den dem Bahnhofe nächstgelegenen, requirieren.

2. Die Polizeiinspektionen auf den Bahnhöfen können im Bedarfsfalle Wagen von einem Bahnhofe zum anderen dirigieren, wenn hiedurch die Sicherstellung des Fuhrwerksdienstes am eigenen Bahnhofe nicht in Frage gestellt erscheint.

3. Die Lenker, beziehungsweise die Unternehmer, sind verpflichtet, Requisitionen für Zwecke des Bahnhofdienstes unweigerlich Folge zu leisten.

4. Uebertretungen vorstehender Vorschriften werden mit Geldstrafen in der Höhe von 2 bis 200 Kronen oder mit Arrest in der Dauer von 6 Stunden bis zu 14 Tagen geahndet.

Wien, 13. Jänner.

Kölnische Zeitung 15./I. 1916.

115

* Köln, 15. Januar.

Die Kölner Straßenbahnen im Kriege.

Die Verwaltung der städtischen Bahnen hat soeben den Bericht über das Geschäftsjahr 1914/15 herausgegeben, der hauptsächlich die acht Kriegsmonate, die in diesen Zeitraum fallen, behandelt. Vor Beginn des Krieges hatte sich eine starke Verkehrszunahme geltend gemacht, die größtenteils auf die Werkbundausstellung zurückzuführen war. Die in dieser Zeit erzielte Mehreinnnahme glich aber der Mindereinnahme der folgenden Monate. Die städtischen Bahnen mußten als Hauptverkehrseinrichtung einer der größten deutschen Festungen den durch den Krieg gestellten Anforderungen in besonderm Maße gerecht werden; sie hatten Aufgaben zu erfüllen, wie sie in diesem Umfange und in dieser Vielseitigkeit wohl an keine zweite Kleinbahn Deutschlands gestellt worden sind. Schon innerhalb des August, des ersten Kriegsmonates, wurden trotz der großen Betriebseinschränkung nahezu vier Millionen Soldaten befördert. In großem Maßstabe wurde die Straßenbahn in den Dienst der Militär-Güterbeförderung gestellt. Die durch den Krieg geschaffene Lage machte umfangreiche Verhandlungen über Betriebseinrichtungen, Personalfragen, Tarifffragen sowie andere Maßnahmen erforderlich. Der gebotenen Sparsamkeit wurde in der Materialverwendung Rechnung getragen und die Polizeiverordnung dahin abgeändert, daß die Höchstzahl der Fahrgäste während des ganzen Tages mitgenommen werden durfte. Die Arbeitszeit wurde zum Teil verlängert. Auch der Tarif mußte den veränderten Verhältnissen angepaßt werden, mit Rücksicht auf das Aushilfspersonal wurde der 10-Pfg.-Einheitstarif eingeführt. Die Zahl der Monatskarten ging mit Beginn des Krieges fast auf die Hälfte zurück; sie hob sich aber bald wieder, so daß mit Ende des Berichtsjahres die Zahl der Streckenkarten auf etwa ⅔ der frühern Zahl, die Zahl der Netzkarten auf etwa ⅞ der frühern kam. Am 1. März 1915 wurden Schaffnerinnen und Wagenputzerinnen angestellt. Die zur Fahne Einberufenen erhielten einen 14tägigen Lohnzuschuß, die Familien der Einberufenen einen Zuschuß zur Reichsunterstützung. Die Zahl der beförderten Personen sank von 124 110 821 auf 117 953 781. Die Betriebseinnahmen gingen von 10 493 478 Mark auf 9 756 236 Mark zurück, die Betriebsausgaben von 7 037 742 Mark auf 6 472 667 Mark und der Betriebsüberschuß von 3 455 746 Mark auf 3 283 569 Mark. Das in dem Unternehmen angelegte Kapital beläuft sich auf 25,4 Millionen Mark. Getilgt sind etwa 4,9 Millionen Mark. Die Erneuerungsrücklage enthielt am Ende des Berichtsjahres 7,8 Millionen Mark.: ferner ist eine Erneuerungsrücklage von 520 000 Mark vorhanden. Bei den Vorortbahnen brachten die Verhältnisse teilweise eine Vermehrung des Betriebsüberschusses, weil die Betriebsausgaben infolge verminderten Verkehrs herabgedrückt werden konnten. Die Nebenbahn Köln-Frechen-Benzelrath hat infolge des Sinkens der Einnahmen aus dem Güterverkehr zum ersten Male einen Verlust aufzuweisen, der jedoch aus frühern Überschüssen getilgt werden kann.

Fremdenblatt
15. II. 1916

* (**Verbot des Rauchens auf der hinteren Plattform des Motorwagens.**) Wiederholt wurde aus den Kreisen des Gemeinderates sowohl wie auch vom Publikum der Wunsch geäußert, daß das Rauchen in den Straßenbahnwagen überhaupt untersagt werde. In verschiedenen Großstädten insbesondere in Deutschland und England besteht allgemeines Rauchverbot und auch in Budapest wurde in letzterer Zeit das Rauchen auf der Straßenbahn verboten. Für Wien ist die Frage jetzt deshalb aktuell, weil durch die Aufhebung des Ueberfüllungsverbotes die persönliche Sicherheit der Fahrgäste sowie die Sicherheit ihrer Kleider gefährdet erscheint. Auch ist der Umstand, daß auf der hinteren Plattform das Rauchen erlaubt ist, für viele Fahrgäste ein Grund, auf dieser Plattform zu bleiben und leere Plätze im Wagen zu meiden. Im Interesse der raschen Verkehrsabwicklung ist es aber dringend geboten, daß die rückwärtige Plattform erst dann besetzt werde, wenn keine anderen Plätze frei sind. Das Rauchverbot auf der rückwärtigen Plattform wird beitragen, diesen Uebelstand zu mildern. Im Stadtrat wurde beschlossen, auf den hinteren Plattformen der Triebwagen der städtischen Straßenbahnen, wenn dieser mit Beiwagen fährt, das Rauchen zu verbieten.

Die Zeit

16./I. 1916

Die Lagerfrist am Hauptzollamt.

Mit 1. d. ist bezüglich der Lagerfrist für bereits amtlich behandelte Güter beim Hauptzollamt in Wien folgende Bestimmung in Kraft getreten: Mit Finanzministerialerlaß vom 2. September 1915 wurde die Lagerfrist beim Hauptzollamt Wien auf zwei Monate beschränkt. Diese Lagerfrist gilt jedoch nur für solche Güter, die noch einem Zollverfahren unterliegen. Für zollamtlich bereits abgefertigte Waren ist dagegen eine Lagerfrist überhaupt nicht vorgesehen. Die Parteien haben daher solche Waren wegzubringen und haben keinen Anspruch auf Weiterverwahrung seitens des Hauptzollamtes. Mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse wird die Frist, binnen deren zollamtlich behandelte Güter aus den Räumen des Stammamtes wegzubringen sind, für Magazinsgüter mit zehn, für Postgüter aber mit zwei Tagen nach der Abfertigung festgesetzt. Für nach Ablauf dieser Frist noch auf Lager befindliche Waren ist, von dem auf die Abfertigung nächstfolgenden Tage angefangen, auch dann ein Mindestlagerzins von 20 Heller pro Tag und Meterzentner einzuheben, wenn seit der Einlagerung noch nicht ein Zeitraum von zwei Monaten verstrichen ist.

Die Zeit
18./II. 1916

* [Die Berliner weiblichen Postillione.] Die weiblichen Postillione in Berlin haben jetzt die Zahl 50 erreicht. Unter dem Druck des Personalmangels wurden, wie uns aus Berlin geschrieben wird, weibliche Hilfskräfte für das Postfuhramt herangezogen. Sie müssen mit Pferden umzugehen wissen und auch im Fahren bewandert sein. Die weiblichen Postillione kommen alle aus ländlichen Berufen; sie erhalten Taggelder und werden nicht fest angestellt. Ihr Wirkungskreis liegt nicht in dem Schnellfahren zu Postämtern und Bahnhöfen, sie fahren vielmehr die Pakete von Haus zu Haus, wobei es langsamer und gemütlicher zugeht. Der Postschaffner, der sonst immer im Wagen sitzt, pflegt jetzt zu dem kleinen Postillion auf den Bock zu steigen, falls dieser noch nicht als völlig sicher erprobt ist. Der Berliner weibliche Postillion trägt weder Lederhut noch Posthorn, sondern die Dienstmütze und einen warmen Mantel.

Reichspost Abendbl.
19/I. 1916

* **Freikarten auf den Sofioter Straßenbahnen für unsere Krieger.** Der Bürgermeister von Sofia hat — bulgarischen Blättermeldungen zufolge — die Direktion der Sofioter Straßenbahnen angewiesen, daß die deutschen und österreich-ungarischen Soldaten, welche sich gegenwärtig in Sofia befinden, für die Benützung der Sofioter Straßenbahnen keine Fahrtaxe zu entrichten haben. In seinem diesbezüglichen Erlasse an die Direktion der städtischen Straßenbahnen schreibt der Sofioter Bürgermeister Dr. Radow wörtlich: „Die ruhmgekrönten deutschen und österreich-ungarischen Sieger haben ein Recht auf freie Fahrt auf den Sofioter städtischen Straßenbahnen!"

Fremdenblatt
30. I. 1916

Schaffnerinnen für Triebwagen und Stellwagen.

Seit einigen Tagen begegnet man auch in den Motorwagen – oder wie sie jetzt offiziell heißen „Triebwagen" — der „Elektrischen" Schaffnerinnen. Sie sind die Ablösung jener kriegstauglichen Fahrbediensteten, die am 17. und 21. d. als Angehörige des zweiten Landsturmaufgebotes eingerückt sind. Durch diese Einrückungen wurden in die Reihen des Fahrpersonals ziemlich bedeutende Lücken gerissen, zur Deckung des Abganges mußten weibliche Angestellte herangezogen werden. Die Schaffnerin, bislang nur im Beiwagen tätig, hielt in den vorderen Wagen ihren Einzug. Auf diesem Posten sind ihre Obliegenheiten schwieriger und verantwortungsvoller, als im Anhängsel mit seinen rauchenden Passagieren. Denn hier hat sie ein völlig selbständiges Amt zu versehen, sie ist gleichsam die Führerin des Zuges, ausgestattet mit höheren Pflichten und Rechten. Bisher auf die Hilfe des erfahrenen männlichen Kollegen angewiesen, muß sie nun eigene Entschlüsse fassen und in allen Fragen ihres Dienstes nach eigenem Urteil entscheiden. Dieser Dienst setzt Umsicht und Geistesgegenwart voraus. In der Tatsache, daß die Direktion diese Arbeit Schaffnerinnen anvertrauen konnte, liegt der Beweis, daß in dem heute schon nach Tausenden zählenden weiblichen Korps besonders Befähigte sich befinden. Die Schaffnerin hat sich im Beiwagen gut bewährt und sie wird hoffentlich im — nebenher gesagt einträglicheren — Motorwagendienst mit Erfolg und zur Zufriedenheit des fahrenden Publikums wirken.

Ueber kurz oder lang dürfte auch auf den Stellwagen die Schaffnerin auftauchen. Grundsätzlich hat der Stadtrat die Verwendung weiblicher Hilfskräfte im Omnibusfahrdienste bewilligt, bisher ist aber noch kein Bedarf, weil das männliche Personal für den eingeschränkten Betrieb vorläufig ausreicht. Mit der Einrückung der zwei mittleren Jahrgänge des zweiten Aufgebotes am 21. Februar wird erst der weibliche Ersatz herangezogen werden müssen. Bei der Direktion der Stellwagenunternehmung sind seit dem Bekanntwerden des Stadtratsbeschlusses über fünfhundert Gesuche eingelaufen und täglich melden sich neue Bewerberinnen. Die Sichtung und Prüfung der Gesuche ist zum großen Teile vorgenommen und demnächst wird die Direktion die „Auserwählten" zur persönlichen Vorstellung einladen.

Arbeiterzeitung 1./II. 1916

Die Straßenbahnschaffnerinnen.

Zur Ermittlung der Dienstverhältnisse der Straßenbahnschaffnerinnen in Deutschland hat der Deutsche Transportarbeiterverband eine Erhebung veranstaltet, deren Ergebnis soeben im Verbandsorgan veröffentlicht wird. Die Statistik erstreckt sich auf 70 Straßenbahnbetriebe, die im Oktober vorigen Jahres weibliches Personal in ihren Diensten hatten. Unter diesen Betrieben befinden sich die namhaftesten und bedeutendsten. Es sind 26 städtische oder kommunale und 44 privatkapitalistische Betriebe, die insgesamt 13.954 weibliche Personen, unter ihnen 2799 Ehefrauen der zum Kriegsdienst eingezogenen Straßenbahnbediensteten, beschäftigen. Von den insgesamt beschäftigten weiblichen Personen sind 12.546 Schaffnerinnen, 9 Wagenführerinnen und 1399 sonstige Hilfsarbeiterinnen.

Die Entlohnung der Schaffnerinnen zeigt sehr große Unterschiede, die sich nur zum geringsten Teil aus den örtlichen Verhältnissen ergeben. Im Durchschnitt bewegen sich die Stundenvergütungen zwischen 30 und 35 Pfennig. Es kommen aber auch Stundenlöhne von 25 Pfennig und solche von 47½ Pfennig vor. In den meisten Fällen ist die Bezahlung ganz ungenügend.

Die tägliche Arbeitszeit ist ebenfalls sehr verschieden. Von durchschnittlich fünf Stunden bis elfeinhalb Stunden oder, wenn man die längste und kürzeste Arbeitszeit in Betracht zieht, von vier Stunden bis zu fünfzehn Stunden werden die Schaffnerinnen in Anspruch genommen. Die durchschnittliche tägliche Dienstzeit beträgt in zehn Betrieben weniger als acht Stunden, in zwölf Betrieben acht Stunden, in elf Betrieben mehr als acht bis neun Stunden, in achtundzwanzig Betrieben mehr als neun bis zehn Stunden und in sieben Betrieben mehr als zehn bis elfeinhalb Stunden. Für zwei Betriebe fehlen die Angaben bezüglich der Arbeitszeit. Ueber die freien Tage sind für 65 Betriebe Angaben gemacht worden. Es werden zwei, drei, vier, fünf und sechs freie Tage im Monat gewährt, in einem Falle acht Tage. In den überaus zahlreichsten Fällen werden drei bis vier freie Tage monatlich gewährt. Fünfundzwanzig Betriebe bezahlen auch die freien Tage entweder voll oder zum Teil. Die städtische Straßenbahn in Köln am Rhein bezahlt zwar keine freien Tage, vergütet aber, wenn die Schaffnerin an einem ihr zustehenden freien Tage zum Dienste herangezogen wird, den Lohn mit 33 Prozent und an Sonntagen mit 50 Prozent Aufschlag.

Einige Straßenbahnen gewähren ihren weiblichen Bediensteten und auch den männlichen eine Teuerungszulage, so daß sich das vorher genannte Diensteinkommen um etwas erhöht.

Die Ausbildungszeit einer Straßenbahnschaffnerin ist von einer sehr unterschiedlichen Dauer, die vielleicht vier Tage oder auch vier Wochen betragen kann. Eine Ausbildung ist sicher nötig, aber die Straßenbahnverwaltungen legen dabei eine sehr unangebrachte Engherzigkeit an den Tag. Bei der Berliner städtischen Straßenbahn dauert die Ausbildungszeit sieben Tage. Die Auszubildenden erhalten während dieser Zeit für den Tag 1·80 Mark Lohn. Wie ungemein schwer wird es einer Person gemacht, sich diesem Beruf zu widmen, denn wie soll sie mit dem geringen Lohne bei dem anstrengenden Dienste eine Woche leben? In Kassel dauert die Ausbildungszeit sechs Tage. Eine Entschädigung für diese Zeit wird den Ausgebildeten im Betrag von zehn Mark erst nach einem Vierteljahr, wenn sie so lange im Dienste verbleiben, ausbezahlt. In Dresden und in Halle an der Saale wird für die sechs Tage dauernde Ausbildungszeit der volle Lohn gezahlt, jedoch erst nach vier Wochen. Wer vor der Zeit der Dienst wieder verläßt, erhält für die sechs Tage nichts. Wer also den schweren Dienst nicht aushalten kann, wird dafür noch besonders durch Vorenthaltung eines vollen Wochenlohnes bestraft. In Hannover zahlt man den Schaffnerinnen während einer vierzehntägigen Ausbildungszeit täglich eine Mark Lohn, die Bergische Kleinbahn in Elberfeld zahlt für dieselbe Ausbildungszeit gar nur zwölf Mark und in Posen, wo die Ausbildungszeit zehn bis vierzehn Tage beträgt, wird für diese Zeit überhaupt kein Lohn gezahlt.

Ob sich Frauen und Mädchen für den Straßenbahnschaffnerdienst im allgemeinen ebensogut eignen wie Männer, das dürfte sich wohl erst nach einem längeren Zeitraum mit Sicherheit feststellen lassen. Jedenfalls wird aber überall von den Schaffnerinnen dieselbe Dienstleistung verlangt wie von den Schaffnern. Gerechterweise müßten ihnen also auch dieselbe Entlohnung und alle sonstigen aus dem Dienstverhältnis sich ergebenden Vorteile zuteil werden. Diese Konsequenz ziehen aber die Straßenbahnverwaltungen in der Regel nicht. Den Grundsatz, für gleiche Arbeit auch gleicher Lohn, haben sich nur ganz wenige zu eigen gemacht. Zu diesen Ausnahmen zählt die städtische Straßenbahn in Mannheim; Dienst und Bezahlung sind für die Schaffnerinnen die gleichen wie für ihre männlichen Kollegen. Für Extratouren erhalten die Schaffnerinnen in Leipzig 35 Pfennig, dagegen die Schaffner 75 Pfennig. Die Allgemeine Deutsche Kleinbahn zahlt den Schaffnerinnen einen Lohn von 42·25 bis 72·25 Mark monatlich. Schaffner dagegen erhalten einen Anfangsgehalt von monatlich 84·50 Mark. Aehnliche Beispiele könnten mehr angeführt werden. Es mag hier noch genügen, darauf hinzuweisen, daß solche ungleiche Bezahlung für die gleiche Arbeit den ungünstigsten Einfluß ausüben muß auf die Gestaltung der Lohnverhältnisse der Straßenbahnbediensteten nach dem Kriege, sofern die Weiterbeschäftigung weiblicher Personen nicht aus anderen Gründen dann wieder erheblich eingeschränkt werden muß.

Fremdenblatt
10./II. 1916

* **(Freigabe von 300 Kutschern für die Fuhrwerksbesitzer.)** Die Genossenschaft der Fuhrwerksbesitzer in Wien bemühte sich seit langer Zeit schon bei der Militärverwaltung, eine Anzahl von Kutschern frei zu erhalten, um dem überaus großen Kutschermangel im Wiener Fuhrwerke etwas zu steuern. Das Kriegsministerium hat nunmehr in Anerkennung der von der Genossenschaft vorgebrachten Gründe die Beistellung von 300 Kutschern bewilligt, und zwar ausschließlich an jene Fuhrwerksbesitzer, die ununterbrochen militärische Transportleistungen, direkt oder andirekt, ausführen. Diese Bewilligung kommt übrigens auch jenen Fuhrwerksbesitzern zugute, die keine militärischen Transporte ausführen, weil ihnen dadurch die Beschaffung von Kutschern erleichtert wird.

Die Zeit
13. II. 1916

Lichtlose Beiwagen der Straßenbahn.

Wir erhalten folgende Zuschrift: In letzter Zeit kann man verhältnismäßig häufig auf der Straßenbahn die Beobachtung machen, daß der Beiwagen abends unbeleuchet fährt. Da in vielen Fällen nicht einmal die Notlampe mit der Kerze angezündet wird, herrscht in dem Waggon, der zumeist bumvoll ist, eine derartige Dunkelheit, daß es für die Schaffnerinnen, die sich durch den vollgestopften Wagen durchdrängen sollen, schwer ist, die Karten richtig zu markieren, da man nicht einmal das Geld sehen kann, das man beim Wechseln zurückbekommt. Zweifellos sind die alten Wagenleitungen schon sehr schadhaft, und es fehlt an Personal, vielleicht auch an Material, sie gründlich zu reparieren. Jedenfalls könnte aber doch wenigstens für derartige Fälle dadurch vorgesehen werden, daß wenigstens eine Kerzenlampe im Waggon bereitgehalten und angezündet wird.

Die Zeit
17. II. 1916

Militärischer Stellwagenverkehr in Wien.

Für durchreisende Offiziere (Gagisten) und in Ermangelung von Offizieren für Einzelreisende, vornehmlich rekonvaleszente Mannschaftspersonen, wurde soeben ein militärischer Stell- (Kurs-)Wagen-Nachtverkehr zwischen den Wiener Bahnhöfen täglich von 6 Uhr abends bis Mitternacht aktiviert. Die Benützung ist kostenlos. Die Stellwagen befördern auch die Diener der Offiziere und das Gepäck. Die Benützung der Kurswagen von anderen als durchreisenden Offizieren (rekonvaleszenten Mannschaftspersonen) ist unbedingt verboten.

Fremdenblatt
17. IV. 1916

* (**Der letzte Fahrgast.**) Es fällt niemandem beim Einsteigen in den vollbesetzten Omnibus ein, der plakatierten Aufforderung: „Fahrgeld bereit halten!“ zu entsprechen, am allerwenigsten jetzt im Winter, indem die Geldbörsen mit dicken Winterröcken oder Pelzen verbarrikadiert sind. Na, und so steigt man mit winterlicher Umständlichkeit in denStellwagen, der sich bei diesem Wetter einer löblichen Ueberfülltheit erfreut. Wer sich der gefährlichen Enge an der Anfangsstation anvertraut, hat es ja noch gut und besetzt seinen Platz mit dem unabänderlichen Willen, den Sitz mit dem ganzen Einsatz seiner guten Erziehung gegen ostentative Aeußerungen der Gleichberechtigung aller Menschen zu behaupten. Von der zweiten oder gar von der dritten Haltestelle aus ist es bei schlechtem Wetter ein Ding der Unmöglichkeit, in die kompakte Menschenmasse des Stellwagens einzudringen. Nur den mit der Psychologie der Schaffnerpsyche gut Vertrauten ist es gegeben, den letzten Platz zu erobern. Dieser letzte Fahrgast, dem sich manchmal in besonderen Glücksfällen noch ein allerletzter zugesellt, weist gewöhnlich einen ungewöhnlichen Leibesumfang auf, prustend schiebt und preßt er sich, Zentimeter um Zentimeter Raum mit zäher Energie besetzend, zwischen die anderen, die ihn mit den haarscharfen Blicken verhaltener Empörung zu verwunden hoffen, und dann steht er da, fest eingekeilt und unbeweglich. Nun ein Ruck des Stellwagens. Es wäre nicht nötig, nach der Handhabe zu fassen, da ein Umfallen ein mit einem Preise zu krönendes Kunststück bedeutete, aber der letzte Fahrgast reißt seinen Arm unter einem plötzlichen Ruck aus der gequetschten Enge heraus, bringt dadurch den Vordermann in Leibesgefahr und wirft dann den schirmbewehrten Arm über den Kopf zur Handhabe. Dabei schlägt er einem anderen den Hut vom Kopf und bringt das nicht reine Ende des Schirms mit dem reizenden Näschen seiner sitzenden Nachbarin in intermittierende Berührung. Uebrigens steht er auf einem ihrer Füßchen, das sich verzweifelt und vergebens gegen die Beschränkung der persönlichen Freiheit wehrt. Und dann kommt es zur Katastrophe. Der Schaffner verlangt das Geld für den Fahrschein. Der letzte Gast sieht den amtlichen Mahner brechenden Auges an, unbeweglich und wie im Starrkrampf, die Arme zucken ein wenig, kommen aber natürlich nicht frei, er weiß, er hat ein Vermögen in der Tasche. Noch ein letztes Rucken und Zucken, die feuchten Mäntel kleben zu sehr aneinander. An dem verächtlichen Blick des Schaffners zerbricht die letzte Hoffnung des letzten Fahrgastes. Und nun ist alles in der starren Resignation der Stellwagenmenschenmasse, jede individuelle Regung ist im absoluten Nullpunkt der Unbeweglichkeit eingefroren. Wir übergeben dies Histörchen der Oeffentlichkeit und bemerken hiezu, daß es sich täglich ereignet. Rekurse gegen seine Wahrheit werden nicht berücksichtigt. Wir fügen nur hinzu, daß das Publikum wie bisher sich auch künftighin bemühen möge, das Fahrgeld nicht bereit zu halten, da der Stellwagen ansonsten um die plastische Anschaulichkeit seiner Poesie kommt.

Arbeiterzeitung
19. Juli 1916

* **Die Stellwagen für Offiziere.** Wir haben der Polizeikorrespondenz die Mitteilung entnommen, daß von 6 bis 12 Uhr nachts zwischen den Bahnhöfen Stellwagen verkehren, um die Offiziere, die in Wien ankommen und gleich weiterreisen wollen, so rasch als möglich zu anderen Bahnhöfen zu bringen, und haben auch mitgeteilt, daß die auf diesen Wagen Fahrenden kein Fahrgeld zu entrichten brauchen, sowie daß „in Ermangelung von Offizieren" (was das genau bedeutet, wissen wir nicht) auch andere Soldaten, vornehmlich Rekonvaleszente, in den Wagen fahren dürfen. Die Direktion der städtischen Stellwagenunternehmung teilt uns nun mit, daß zu diesem eigenartigen Verkehr für Durchreisende wohl Stellwagen verwendet werden, die seinerzeit die Gemeinde der Heeresleitung unentgeltlich überlassen hat, daß aber damit die Fürsorge der Gemeinde erschöpft sei, denn Bespannung und Betrieb der Wagen werden von einer Traindivision besorgt. Zu welchem Zwecke die Gemeinde der Heeresleitung die Stellwagen geschenkt oder unentgeltlich geborgt hat, wird nicht angegeben.

Fremdenblatt

20./II. 1916

(Städtische Stellwagenunternehmung.) Einem vom Vizebürgermeister Rain dem Stadtrate vorgelegten Berichte ist zu entnehmen, daß die städtische Stellwagenunternehmung in der Zeit vom 1. September 1914 bis Ende Jänner 1916 73.960 Verwundete, Pfleger, Gefangene und aus dem Auslande Heimgekehrte befördert hat. Hiezu waren 5413 Wagen mit 8168 Fahrten erforderlich.

Reichspost

22. II. 1916

132

Amtliches Lob der Wiener Schaffnerin vor dem Obersten Gerichtshofe. Vor dem Obersten Gerichts- als Kassationshof fand heute die Verhandlung über die Nichtigkeitsbeschwerde des Eisenbahnkondukteurs Franz Poppa, der auf Grund der §§ 335, 337 (Vergehen gegen die körperliche Sicherheit unter besonders gefährlichen Verhältnissen) vom Kreisgerichte Chrudim zu einer zehntägigen strengen Arreststrafe verurteilt worden war. Die Anklage legte ihm zur Last, er habe im Februar v. J. den zu seinem Regimente einrückenden Landsturmmann Johann Hauschild in Wildenschwert in dem Augenblicke, als der Personenzug der k. k. Staatsbahn sich in Bewegung gesetzt hatte, noch mit mäßiger Geschwindigkeit fuhr und Hauschild den Zug besteigend schon auf dem Trittbrett stand, einen Stoß in die Brust versetzt, um ihn am Einsteigen zu verhindern. Hauschild mußte die Eisenstange, an der er sich festhielt, loslassen, stürzte von der Treppe und brach sich bei dem Falle das rechte Bein. Bei der gegen das Urteil erhobenen Nichtigkeitsbeschwerde machte der Verteidiger geltend, der Angeklagte habe sich strenge an seine Instruktion gehalten, die es ihm zur Pflicht machte, jedermann, der in den schon fahrenden Zug einsteigen wolle, daran zu verhindern. Der Vertreter der Generalprokuratur führte aus, daß das Aufspringen auf den fahrenden Zug allerdings verboten sei; der Angeklagte war aber nicht berechtigt, den schon auf dem Trittbrette stehenden Hauschild durch einen Stoß zu Fall zu bringen. Dadurch hat er, anstatt der Gefahr vorzubeugen, sie herbeigeführt und einen schweren Unfall veranlaßt. Seine Pflicht wäre es gewesen, dem Einsteigenden behilflich zu sein, vollends in den Zug zu gelangen. Der Vertreter der Generalprokuratur berichtete anschließend an diese Ausführungen von einem Vorfall, dem er selbst beigewohnt hatte. Ein Krieger in voller Ausrüstung sprang vor einigen Tagen auf die fahrende Elektrische; die Lage war für den Mann kritisch. Die Schaffnerin, die die große Gefahr erkannte, faßte ihn mit aller ihr zu Gebote stehenden Kraft und hielt ihn krampfhaft fest, bis er festen Fuß fassen konnte. Diese Schaffnerin hat im Sinne der einschlägigen Eisenbahninstruktion gehandelt. Sie hat die Gefahr abgewendet, was ja der Hauptzweck der Instruktion ist. — Der Kassationshof hat die Nichtigkeitsbeschwerde verworfen.

Fremdenblatt
23./II. 1916

* (**Das Tragen unversicherter Hutnadeln.**) Da es noch immer vorkommt, daß Damen unversicherte Hutnadeln im öffentlichen Verkehre, insbesondere in den Wagen der Straßenbahnen, tragen, hat die Polizeidirektion ihren Amtsorganen die Handhabung des bestehenden Verbotes des Tragens unversicherter Hutnadeln in Erinnerung gebracht. Die endgiltige Abstellung des Unfuges ist im Interesse der persönlichen Sicherheit geboten.

Fremdenblatt
27. II. 1916

(**Rauchverbot auf den rückwärtigen Plattformen der Triebwagen.**) Ab 1. März wird das bestehende Rauchverbot auf dem Triebwagen der städtischen Straßenbahnen auf die rückwärtige Plattform ausgedehnt. Nur wenn kein Beiwagen mitgeführt wird, darf auf der hinteren Plattform und im zweiten Abteil der Triebwagen geraucht werden. Es wird daher noch auf folgende Bestimmungen hingewiesen: Werden Beiwagen an einzeln fahrende Triebwagen, die von Rauchern besetzt sind, angehängt, so müssen aus dem Innern und von der hinteren Plattform der Triebwagen jene Fahrgäste, die weiter rauchen wollen, andere Plätze in den für Raucher bestimmten Abteilen aufsuchen. Werden Beiwagen abgehängt, so müssen die aus den Beiwagen in die Triebwagen zusteigenden Raucher, falls sie auf Plätze in den Nichtraucherabteilen Anspruch erheben, das Rauchen einstellen.

Vossische Zeitung
29./II. 1916.

Große Berliner Straßenbahn.

Das umfangreichste Berliner Verkehrsunternehmen, die Große Berliner Straßenbahn, erstattet jetzt Bericht über die Ergebnisse des abgelaufenen Betriebsjahres. In seinen ersten sieben Monaten brachte es gegenüber den entsprechenden Friedensmonaten des Jahres 1914 naturgemäß einen erheblichen Verkehrsrückgang. Immerhin ergaben auch diese Monate im Vergleich zu den Kriegsmonaten 1914 bereits eine allmähliche Steigerung, die um so stärker hervortrat, je mehr die Konkurrenzunternehmungen, namentlich die Omnibusse und Kraftdroschken, zur Einschränkung ihres Betriebes genötigt wurden. Dieses gleichmäßige Ansteigen des Verkehrs ergab von August an zu den nunmehr gegenüber stehenden Kriegsmonaten 1914 eine erhebliche Mehreinnahme. Als Schlußergebnis stellt sich bei einer Gesamteinnahme von 42 478 145 M. noch ein Mehr von rund 107 000 M. gegen das Vorjahr heraus. Gleichzeitig erhöhten sich aber die Gesamtausgaben um 196 000 Mark auf 26 200 930 M. und der Prozentsatz der Ausgaben stieg von 60,26 auf 61,37 pCt., mithin um 1,11 pCt. Der ausschließlich des Vortrages aus dem Vorjahre (123 062 M.) mit 6 454 660 M. (i. V. 6 565 900 M.) bezifferte Gewinn gestattet nach angemessenen Abschreibungen, der am 30. März stattfindenden Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 6 pCt. (wie im Vorjahre) auf das Aktienkapital von 100 082 400 M. in Vorschlag zu bringen. Dem Tilgungsfonds wurde der Betrag von 500 000 M. (wie im Vorjahre, dem Erneuerungsfonds I aus den Betriebsüberschüssen 2, 8 Mill. M., dem Erneuerungsfonds II für Betriebsmittel 1 Mill. M. überwiesen. Die beiden Fonds schließen mit einem Saldo von rund 5,23 Mill. M. (i. V. 4,48 Mill. M.) bezw. 2,96 Mill. M. (2,2 Mill. Mark) ab. Auf Konzessionen wurden wie im Vorjahre 530 000 Mark abgeschrieben und für Talonsteuer 120 000 M. zurückgestellt. Die Gesamtabschreibungen einschließlich der Rücklagen zu den Erneuerungsfonds, dem Haftpflicht-Versicherungsfonds, der Zuweisung zum Tilgungsfonds und der Talonsteuer-Rücklage erreichen die Höhe von 5 587 897 M. (gegen 4 857 195 Mark) im Vorjahre. Die von der Roheinnahme an Berlin und andere Gemeinden vertragsmäßig zu entrichtende Abgabe bezifferte sich auf 3 221 074 M. (i. V. 3 293 388 M.) Der Reservefonds ist durch die Zinsen seiner Bestände auf 12 489 623 M. (i. V. 12 089 491 M.) angewachsen. Nachstehend geben wir eine vergleichende Uebersicht der bis jetzt vorliegenden Ziffern der Jahresrechnung:

	1915	1914	1913
	M.	M.	M.
Gesamteinnahmen	42 478 145	42 371 149	45 775 318
Gesamtausgaben	26 200 930	26 004 956	26 844 539
„ in Proz. d. Einn.	61,37	60,26	58,64
Zum Tilgungsfonds	500 000	500 000	500 000
Zum Erneuerungsfonds I	2 800 000	2 500 000	3 050 000
Zum Erneuerungsfonds II	1 000 000	550 000	550 000
Abschreib. auf Konzessionen	530 000	530 000	530 000
Talonsteuer	120 000	120 000	120 000
Gemeindeabgaben	3 221 074	3 293 388	3 266 674
Reingewinn	6 454 660	6 565 900	9 373 579
Dividende	6 004 944	6 004 944	8 006 592
„ in Proz.	6	6	8

Ueber die Betriebsergebnisse der von der Großen Berliner Straßenbahn mitverwalteten Nebenbahnen sei folgendes mitgeteilt. Die Westliche Berliner Vorortbahn verzeichnete bei 4,75 Mill. M. (i. V. 5,02 Mill. M.) Gesamteinnahme gegenüber 3,63 Mill. M. (3,77 Mill. M.) Gesamtausgabe einen Rohüberschuß von 1 119 418 M. (1 247 836 M.). Bei angemessenen Gesamtabschreibungen und Rückstellungen kann eine Dividende von 5 pCt. (i. V. 7½) auf 6,6 Mill. M. ausgeschüttet werden. Die Gesamtabschreibungen einschließlich der 155 000 Mark (110 000 M.) betragenden Zuweisungen an die beiden Erneuerungsfonds belaufen sich auf 281 084 M. (236 293 M.). Der Reservefonds hatte am Jahresschluß einen Bestand von 258 748 M. (235 126 M.), der Tilgungsfonds umfaßte 591 077 M. (524 773 M.). Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn erbrachte bei 4,3 Mill. (4,17 Mill. M.) Gesamteinnahme gegenüber 2,96 Mill. M. (2,87 Mill. M.) Gesamtausgabe einen Rohüberschuß von 1 352 693 M. (1 300 698 M.). Die Gesamtabschreibungen einschließlich 260 000 M. (225 000 M.) Zuweisungen an die Erneuerungsfonds betragen 394 703 M. (362 154 M.), die Abgaben an die Gemeinden 220 901 M. (247 946 Mark). Nach Ueberweisung von 516 M. an den Reservefonds und 60 500 M. auf den hiernach mit 1 026 694 M. bezifferten Tilgungsfonds bleiben 11 199 M. als Neuvortrag. Bei der Südlichen Berliner Vorortbahn ergab sich bei 1 191 537 M. (1 193 132 M.) Gesamteinnahme und 958 004 M. (970 144 M.) Gesamtausgabe ein Rohüberschuß von 233 533 M. (222 988 M.). Nach Abschreibungen und Ueberweisungen mit insgesamt 85 200 M. (87 700 M.), ferner 23 113 M. (20 454 M.) Gemeindeabgaben und 123 326 M. (113 271 M.) Zinsenaufwand blieb ein Gewinn von 1894 M. (1563 M.), um den sich die aus dem Vorjahre übernommene Unterbilanz von 1 473 229 M. auf 1 471 335 M. mindert. Die Nordöstliche Berliner Vorortbahn Akt.-Ges. schließt mit einem Rohüberschuß von 137 165 M. (132 590 M.). Nach den üblichen Abschreibungen und Ueberweisungen bleibt ein Betrag von 3586 M. (5398 M.) als Vortrag auf neue Rechnung.

Neues Wiener Tagblatt Abendbl.
1./III. 1916

136

* **(Das Rauchverbot im Straßenbahnwagen.)** Am heutigen Tage ist das schon vor mehreren Wochen angekündigte Rauchverbot in den Motorwagen der Straßenbahn in Wirksamkeit getreten. Damit ist den Rauchern auf den Platiformen des Motorwagens der Aufenthalt nicht mehr gestattet; Raucher können nur den Beiwagen benützen. Wenn kein Beiwagen vorhanden, ist allerdings das Rauchen im Motorwagen gestattet. Das Verbot ist seit heute morgen an den Fenstern der Straßenbahnwagen in auffallender Weise angekündigt, und das Fahrpersonal ist angewiesen, dieser Verfügung, die bei der gegenwärtigen Ueberfüllung der meisten Wagen im Interesse der Fahrgäste genügend begründet erscheint, Geltung zu verschaffen. Die Raucher, die heute noch in Unkenntnis der Verordnung waren, haben sich den Weisungen der Schaffner und Schaffnerinnen fast ausnahmslos willig gefügt und sich noch vor Ausfolgung oder Abmarkierung der Fahrkarte in den Beiwagen begeben. Wenn Weigerungen vorkamen, haben die andern Fahrgäste die Schaffner in der Durchführung der Anordnung unterstützt.

Fremdenblatt

4. III. 1916

* (**Weibliche Kutscher in Budapest.**) Aus Budapest, 3. d., wird uns telegraphiert: Die neueste Errungenschaft der Feministen in Budapest ist, daß am gestrigen Tage fünf weibliche Kutscher die Prüfung abgelegt haben.

Fremdenblatt 10. III. 1916

Elektromobile statt Benzinwagen.

Ein Antrag auf ausschließliche Zulassung von Elektromobilen in Wien.

Im Stadtrate wurde von dem Vertreter des Bezirkes Ottakring, Baumeister und Armenrat Franz Gräf, ein merkwürdiger Antrag eingebracht. Herr Gräf wünscht eine Reform des Automobilverkehrs mit möglichster Ausschaltung der Benzinwagen und Begünstigung der Elektromobile. Im Wiener Stadtrayon sollen fürderhin keine neuen Lizenzen für Kraftwagen mit Benzinbetrieb erteilt, hingegen die ausgiebigere Verwendung von Elektromobilen durch Errichtung von Akkumulatoren-, Lade- und Austauschstationen ermöglicht und gefördert werden. Die Begründung dieses immerhin interessanten Vorschlages erschöpft sich in der Klage, daß durch die Auspuffgase der Benzinautos die Großstadtluft verpestet, durch die starken Motorgeräusche der Straßenlärm gesteigert wird. Alle diese Folgeerscheinungen des Benzinautobetriebes, sagt Herr Gräf, sind den Bewohnern Wiens nicht zuträglich. Sie sollen reinere Luft atmen, ihre Nerven durch das heftige Knattern der Explosionsmotore nicht erschüttert werden. Zweifellos ist der Wunsch nach reinerer Luft im Stadtgebiete durchaus gerechtfertigt. Daß aber diese Purifizierung durch Verbannung der Benzinwagen erreicht werden könnte, wird wohl im Ernst niemand glauben. Denn die sich ungemein rasch verflüchtigenden Benzingase sind nicht gesundheitsschädlich und dem Uebelstand, daß manche Automobile mitunter stark Rauch entwickeln, läßt sich durch eine Verschärfung der Polizeivorschriften unschwer steuern. In Berlin und München, die in Friedenszeiten den zehnfachen Autoverkehr aufweisen wie Wien, wird das Verbot des unreinen Auspuffs strenge gehandhabt und Fahrer, die dawider handeln, strenge bestraft. Der Unfug, an dem nur die Ungeschicklichkeit oder Nachlässigkeit des Chauffeurs Schuld trägt, dürfte eben auch bei uns nicht geduldet werden. Viel wichtiger zur Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse wäre eine Reform der Straßenpflege und der Kehrichtbehandlung. Die ganze Art der Straßenreinigung, die längst überlebte Methode der Abfuhr von Abfallstoffen, besonders des Hauskehrichts, bedürfen einer gründlichen Umgestaltung, und es ist ja bekannt, daß die Gemeindeverwaltung seit Jahren Verbesserungen auf diesen Gebieten erstrebt und — nach Versuchen in letzterer Zeit — einzuführen gewillt ist. Während des Krieges bleibt zu umstürzenden Aenderungen gewiß kein Raum, wie die Anregung auf Einschränkung des Benzinwagenverkehrs auch nur für die Zukunft gedacht ist. Ihrer Verwirklichung stehen mannigfache Hindernisse im Wege. Erfahrungsgemäß ist der elektrische Betrieb sehr teuer, die Anlage von Kraftstationen und Umtauschstellen auf Kosten des Gemeindesäckels würde bedeutende Investitionen erfordern und durch die von den Stromabnehmern einzuhebenden Abgaben kaum rentabel gestaltet werden können. Wien, das im Verkehrswesen bislang gewiß nicht vorbildlich war, bedarf der Ausgestaltung und Verbesserung auf diesem Gebiete. Eine Drosselung des Benzinwagenbetriebes würde diese wichtige Aufgabe sicherlich nicht fördern, sondern hemmen.

* * *

Der Antrag, den Stadtrat Gräf gestern dem Stadtrate vorlegte, hat folgenden Wortlaut: „Der Weltkrieg, der in so vielen Belangen eine Aenderung in der Erkenntnis des Guten und Nützlichen herbeigeführt, soll und kann auch auf dem Gebiete des Automobilverkehrs im Bereiche der Stadt eine vorteilhafte Umgestaltung herbeiführen. Derzeit sind die meisten, die Luft der Stadt verpestenden Benzinautos zur Kriegsdienstleistung außerhalb, in den Kriegsgebieten, in Verwendung, wo diese der Kriegsverwaltung im Felde gewiß ersprießliche Leistungen vollbringen; aber für den Wiener Stadtverkehr sollen diese in ihrer früheren Anzahl in Wien verschwinden und ausgeschlossen werden, da der lästige Benzingestank durch Abgasung und Auspuffwolken unruhige Betrieb keinesfalls den Bewohnern der Stadt zuträglich ist. Die Gemeinde Wien besitzt großartige, leistungsfähige Elektrizitätswerke mit Ueberlandstation in Zillingsdorf nach den neuesten Errungenschaften der Technik, wie keine zweite Stadt der Welt, und daher muß auch die Möglichkeit geschaffen werden, daß in Wien im Stadtbereiche der Personen- sowie besonders der Lastenautobetrieb aller Art nur mit elektrischem Kraftantrieb in Verwendung komme.. Durch die Errichtung von Ladestationen an geeigneten Punkten sowie in allen Endstationen der elektrischen Straßenbahnen (in den Mietwagenbetriebsstätten 2c.) wird es möglich werden, auch noch zirka 20 Kilometer außerhalb der Wiener Gemeindegrenze das Elektroauto benützen zu können, umso mehr, wenn durch die österreichischen Automobilfabrikanten ein an Größe und Form gleichmäßiger Akkumulator hergestellt und in den Ladestationen dadurch ein eventueller Umtausch der R-Batterie erfolgen kann. Da der Elektrobetrieb ein leichterer, ruhigerer, sicherer, die Luft nicht vergiftender und jedenfalls auch billigerer als mit Benzin ist und die Karosserien kleiner, leichter und im Aussehen gefälliger gehalten werden können, wird der Stadtverkehr dadurch zweifellos günstiger wie bisher beeinflußt werden.

Es wird daher der Antrag gestellt: 1. Es sei dahin zu wirken, daß für Automobile mit Benzinbetrieb im Wiener Stadtrayon keine weiteren Lizenzen erteilt werden und der Betrieb solcher nur auf Ueberland- und Tourenwagen möglichst beschränkt wird. 2. Es seien im Wiener Stadtrayon an geeigneten Plätzen und Straßenzügen und in allen Endstationen der elektrischen Straßenbahnen Akkumulatoren-Lade-, bezw. Austauschstationen zu errichten. 3. Es sei mit den in Betracht kommenden Automobilfabrikanten, resp. Akkumulatorenindustriebetrieben, zu verhandeln, damit in Form, Größe und Stärke einheitliche Akkumulatoren in die Elektromobile eingebaut werden, damit auch eventuell ein Austausch der Batterie in den Hauptladestationen ohneweiters erfolgen kann. 4. Die Direktion der städtischen Elektrizitätswerke der Gemeinde Wien sei zu beauftragen, dem Stadtrat ehemöglichst einen Bericht bezüglich der Durchführungsmöglichkeit der gedachten Ladestationen und deren voraussichtliche Vorteile im allgemeinen, sowie über die Betriebskosten der elektrischen Triebkraft vorzulegen."

Der Antrag wurde der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen. (Damit ist er auf unabsehbare Zeit begraben.)

Fremdenblatt
11. III. 1916

(879.000 Kronen Defizit im Stellwagenbetriebe.) Der von Vizebürgermeister Rain vorgelegte Rechnungsabschluß der städtischen Stellwagenunternehmung über das Betriebsjahr 1914/15 wurde vom Stadtrat genehmigt. Durch die Vermehrung des verlustbringenden Pferdebetriebes, weiter durch den Entfall des veranschlagten gewinnverheißenden Kraftwagenbetriebes und infolge der durch den Krieg verursachten außergewöhnlichen Lasten trat eine Verschlechterung des Betriebsergebnisses ein. Der veranschlagte Gebarungsabgang von 400.000 Kronen erhöhte sich auf 879.000 Kronen.

Tägliche Rundschau

11. III. 1916

Gegen den „Zehnpfennig-Tarif".

Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen trat heute, Sonnabend Mittag, im großen Saale des Architektenhauses zu einer außerordentlichen Haupt-Versammlung zusammen, deren Zweck eine allgemeine Aussprache über die Tarifverhältnisse der elektrischen Straßenbahnen sein sollte. Die Verhandlungen leitete der Generaldirektor der Großen Berliner Straßenbahn Dr. Wussow (Berlin). Vertreten waren: Der Eisenbahnminister durch Geh. Ob. Reg.-Rat Reichert, der Staatssekretär des Reichsschatzamtes durch Geh. Reg.-Rat Dr. Wunsch, ferner das sächsische Ministerium des Innern, das badische Finanzministerium, das hessische Finanzministerium, die Städte Hamburg und Bremen, die Eisenbahndirektion Berlin, der Verband Groß Berlin durch Direktor Dr. Steiniger und Prof. Giese, der Deutsche Städtetag usw.

Mit der Frage der Tarifänderung hatte sich bereits ein Ausschuß befaßt, der heute das Ergebnis seiner Arbeit in einem eingehenden Berichte durch Direktor Lewitt (Mannheim) vorlegt. Werden die Vorschläge Wirklichkeit, so wäre das das Ende des 10-Pf.-Satzes.

Es haben nämlich nach den Ausführungen des Berichts die Erfahrungen fast sämtlicher Straßenbahnen Deutschlands ergeben, daß der 10-Pf.-Mindestsatz neben den erheblichen Vergünstigungstarifen den wirtschaftlichen Notstand der Bahnen gebracht hat. Der seit Jahrzehnten noch allgemein angewendete 10-Pf.-Tarif entspricht nicht mehr dem Gesetz von Leistung und Gegenleistung. Mit den augenblicklichen Tarifen können die Bahnen auch den Forderungen kommender Betriebserweiterungen finanzwirtschaftlich nicht gerecht werden.

Von diesem Standpunkte aus muß deshalb in der Oeffentlichkeit die Erkenntnis durchdringen, daß nur eine Tariferhöhung imstande ist, dem Verkehrswesen, das mit größter Anspannung arbeitet, ein für die Zukunft genügendes Gedeihen zu sichern. Eine wirkliche und dauernde Gesundung wird also nur durch erhebliche „tarifarische Zugeständnisse" erreicht werden können. Der 10-Pf.- und 15-Pf.-Tarif müsse daher eingeführt werden. Da Zinsgarantien nicht in Frage kommen, müssen Tarifgarantien geschaffen werden. — Die Verhandlungen dauern fort.

Die Zeit
12./III. 1916

Frauen im Straßensäuberungsdienst.

Durch die Einberufung der Männer zu Kriegsdiensten sind dem Personal des Straßensäuberungsdienstes in Wien zahlreiche Arbeitskräfte verlorengegangen. Infolge des Arbeitermangels haben viele der bei der städtischen Straßenpflege angestellten Männer lohnendere Arbeit gefunden und sind daher aus dem Dienst ausgetreten. Dadurch hat sich die Zahl der männlichen Arbeitskräfte im ganzen um etwa die Hälfte verringert. Die Lücken wurden durch weibliche Kräfte ausgefüllt. Für den Straßensäuberungsdienst haben sich im allgemeinen genug Frauen gemeldet, in den Arbeiterbezirken Favoriten, Meidling, Sechshaus und Hernals sogar mehr als gebraucht wurden. Die Straßensäuberung wird bekanntlich zum Teil durch die Bezirksvorstehungen, und zwar im 3., 5., 7., 9., 11., 13., 18., 19. und 20. Bezirk veranlaßt; im 1., 2., 4., 6., 8., 10., 12., 14. bis 17. Bezirk sowie im 21. Bezirk wird die Straßensäuberung in eigener Regie der Gemeinde Wien durchgeführt. Die Fuhrwerksbeistellung und Leitung des Dienstes hat der städtische Fuhrwerksbetrieb, dem sowohl die Hauskehrichtabfuhr, die Straßenreinigung, Marktkehrichtabfuhr und Bespritzung obliegt. Da die Pferde des städtischen Fuhrwerksbetriebes gegenwärtig stark in Anspruch genommen werden, kann die Straßensäuberung nur bei Tag vorgenommen werden. Die dazu verwendeten Frauen haben sich im Dienst der Gemeinde und der Bezirksvorstehungen sehr gut bewährt. Die Gemeinde beschäftigt gegenwärtig 550 Frauen in diesem Dienst, die Bezirksvorstehungen auch zirka 400 bis 500. Die Frauen leisten alle Arbeiten der Männer bis auf die ganz schweren, wie zum Beispiel Schotterführen und den Hauskehrichtdienst, der nach wie vor Männern vorbehalten ist. Die Frauen bekommen für ihre Arbeit so viel wie die Männer, nämlich die Aushilfskräfte 2 Kronen 60 Heller, die ständigen Arbeiterinnen 2 Kronen 80 Heller per Tag.

Vize-Bürgermeister Hoß eröffnet die Sitzung und macht folgende Mitteilungen:

Antrag des St.-R. Gräf und Genossen:

Der Weltkrieg, der in so vielem Belang eine Änderung in der Erkenntnis des Guten und Nützlichen herbeigeführt, soll und kann auch auf dem Gebiete des Automobilverkehres im Bereiche der Stadt eine vorteilhafte Umgestaltung herbeiführen. Derzeit sind die meisten, die Luft der Stadt verpestenden Benzinautos zur Kriegsdienstleistung außerhalb in den Kriegsgebieten in Verwendung, wo diese der Kriegsverwaltung im Felde gewiß ersprießliche Leistungen vollbringen; aber für den Wiener Stadtverkehr sollen diese in ihrer früheren Anzahl in Wien verschwinden und ausgeschlossen werden, da der lästige Benzingestank durch Abgasung und Auspuffwolken und der unruhige Betrieb keinesfalls den Bewohnern der Stadt zuträglich ist.

Die Gemeinde Wien besitzt großartige leistungsfähige Elektrizitätswerke mit Überlandstation in Zillingdorf nach den neuesten Errungenschaften der Technik wie keine zweite Stadt der Welt und daher muß auch die Möglichkeit geschaffen werden, daß in Wien im Stadtbereiche der Personen- sowie besonders der Lastenautobetrieb aller Art nur mit elektrischen Kraftantrieb in Verwendung komme.

Durch die Errichtung von Ladestationen an geeigneten Punkten, sowie in allen Endstationen der elektrischen Straßenbahnen (in den Mistwagenbetriebsstäten 2c.) wird es möglich werden, auch noch zirka 20 km außerhalb der Wiener Gemeindegrenze das Elektroauto benützen zu können, umsomehr, wenn durch die österreichischen Automobilfabrikanten ein an Größe und Form gleichmäßiger Akkumulator hergestellt und in den Ladestationen dadurch ein eventueller Umtausch der Batterie erfolgen kann.

Da der Elektrobetrieb ein leichterer, ruhigerer, sicherer, die Luft nicht vergiftender und jedenfalls auch billigerer als mit Benzin ist und die Karrosserien kleiner, leichter und im Aussehen gefälliger gehalten werden können, wird der Stadtverkehr dadurch zweifellos günstiger wie bisher beeinflußt werden.

Ich stelle daher den Antrag:

1. Es sei dahin zu wirken, daß für Automobile mit Benzinbetrieb im Wiener Stadtrayon keine weiteren Lizenzen erteilt werden, und der Betrieb solcher nur auf Überland- und Tourenwagen möglichst beschränkt wird.

2. Es seien im Wiener Stadtrayon an geeigneten Plätzen und Straßenzügen und in allen Endstationen der elektrischen Straßenbahnen Akkumulatoren-Lade-, beziehungsweise Austauschstationen zu errichten.

3. Es sei mit den in Betracht kommenden Automobilfabrikanten, respektive Akkumulatoren-Industriebetrieben zu verhandeln, damit in Form, Größe und Stärke einheitliche Akkumulatoren in die Elektromobile eingebaut werden, damit auch eventuell ein Ausausch der Batterie in den Hauptladestationen ohneweiters erfolgen kann.

4. Die Direktion der städtischen Elektrizitätswerke der Gemeinde Wien sei zu beauftragen, dem Stadtrat ehemöglichst einen Bericht bezüglich der Durchführungsmöglichkeit der gedachten Ladestationen und deren voraussichtliche Vorteile im allgemeinen, sowie über die Betriebskosten der elektrischen Triebkraft vorzulegen.

(Wird der Direktion der städtischen Elektrizitätswerke zur Berichterstattung zugewiesen.)

Fremdenblatt Abendbl. 14. III. 1916

Der Nachtomnibus-Verkehr und die Straßenbahnen.

Der Verkehr der städtischen Stellwagenunternehmung und der Straßenbahnen ist jetzt ganz begreiflicherweise nicht so rege und lebhaft wie vor dem Kriegsausbruche. Die Fahrtintervalle mußten vergrößert und die Abfahrtszeit der letzten Straßenbahnzüge, der sogenannten „Blauen", mußte zeitlicher angesetzt werden. Um so wichtiger wäre es gerade deshalb, für eine Art Anschluß verkehr zwischen den um halb 12 Uhr nachts vom Stephansplatze abfahrenden Stellwagen und der sogenannten „Blauen" der Straßenbahnen entsprechend vorzusorgen. Derart, daß die „Blaue" der Straßenbahnen regelmäßig den um halb 12 Uhr nachts vom Stephansplatz abgefahrenen Stellwagen abwarten muß, bis er am Kreuzungspunkte der Ringstraße (Oper, Schottentor, Ecke Babenbergerstraße 2c.) ein-

*) Zuschriften für diese jeden Dienstag und Donnerstag im Abendblatte erscheinende Rubrik werden nach Maßgabe des Interesses und der Raumverhältnisse veröffentlicht. Einsendungen wollen an die Redaktion des „Fremden-Blatt" (für die Abteilung „Wien und die Wiener") gerichtet werden.

trifft. Da die „Blaue" jetzt um etwa 11 Uhr 40 Min. nachts von diesen Kreuzungspunkten abfährt und die Nacht-Stellwagen, sofern sie sich nicht, was immerhin vorkommt, verspäten, beiläufig zu ganz derselben Zeit diese Ringstraßenabzweigungen zu den Radialstrecken erreichen, so wird es sich bei diesem Abwarten des Stellwagens für die „Blaue" der Straßenbahnen, wenn überhaupt, ohnedies immer nur um einige wenige Minuten handeln. Dieser Zeitverlust ist so gering, daß er gar nicht ins Gewicht fallen kann. Für das Publikum aber wäre diese Sicherheit des Anschlusses zwischen dem halb 12 Uhr Nacht-Stellwagen und der „Blauen" der Straßenbahnen unstreitig von großer Wichtigkeit.

Reichspost Abendbl.
15. III. 1916

Die Bilanz der Straßenbahnen.

Im ersten Kriegsjahr fast vier Millionen Gewinn.

Die Bilanz der Wiener städtischen Straßenbahnen und der mit ihnen vereinten städtischen Kraftstellwagenunternehmung für das Verwaltungsjahr 1914/15 ist eine ungemein günstige: Der Gebarungsüberschuß betrug 3,870.000 Kronen, wovon 36.000 Kronen für Neuanschaffungen, 322.000 Kronen zur Tilgung der Investitionsanlehen, 1,061.000 Kronen zur Ueberweisung an den Erneuerungsfonds, 143.000 Kronen für Bilanzremunerationen verwendet wurden, während dem Gemeindesäckel ein Betrag von 2,300.000 Millionen Kronen zufloß.

In den deutschen Großstädten haben die im Privatbesitz befindlichen Straßenbahnunternehmungen eine 50%ige Fahrpreiserhöhung (Einführung des 15 Pfennigtarifs an Stelle des 10-Pfennigtarifs) beschlossen und sehr viele Städte die Umlagen wesentlich erhöht. Wir stellen diesen Tatsachen die Erfolge der Verstadtlichungen Luegers gegenüber, die uns dank der Betriebsergebnisse unserer Gaswerke, Elektrizitätswerke, Straßenbahnen usw. vor den unerfreulichen Notmaßnahmen, die in Berlin wie in anderen deutschen Städten getroffen werden mußten, bewahrten!

Arbeiterzeitung
19.III.1916

Das Los der Straßenbahner.

Der Reichsverein der städtischen Bediensteten ist durch die Tätigkeit der christlichsozialen Scheinorganisation und durch die Maßregelungen, die seinerzeit Bürgermeister Neumayer auf sein Gewissen genommen hat, nicht zur Entfaltung gekommen. Wie bitter sich das rächt, das sehen nun die städtischen Straßenbahner und die anderen städtischen Bediensteten gar deutlich. Sie sind in dieser harten Zeit völlig auf die Gnade und das Einsehen der Herren im Rathause angewiesen und wenn diese Herren auch so tun, als ob es ihnen Ernst wäre, das Los der Bediensteten während des Krieges so zu stellen, daß ihnen das Durchhalten auch möglich ist, so geschieht es doch in Wirklichkeit nicht. Die Gemeinde Wien zieht sich immer darauf zurück, daß bei der großen Zahl ihrer Bediensteten die Vervielfachung jedes Teuerungsbeitrages große Summen ausmache. Der Herr Bürgermeister hat wiederholt mitgeteilt, daß die Kriegszulagen eine Summe von vier Millionen Kronen im Jahre ausmachen. Wie wenig das bedeutet, wollen wir an einer Zahl klarmachen.

Bei den städtischen Straßenbahnen allein machen die Löhne und Gehalte der Angestellten jährlich die Summe von etwa zwanzig Millionen Kronen aus. Gälten die vier Millionen allein für die Bediensteten der städtischen Straßenbahnen, so hätten ihre Löhne nur eine Steigerung von einem Fünftel erfahren gegenüber der zwei-, drei- und vierfachen Preissteigerung aller wichtigen Lebensmittel. Die vier Millionen bedeuten also gar nichts, selbst dann nicht, wenn sie allein den städtischen Straßenbahnern gegeben werden; aber nun sind noch die Bediensteten der Gaswerke, des Viehhofes, der Stellwagenunternehmung, der Leichenbestattung, der Straßenpflege, der Sanitätsstationen und all der anderen städtischen Betriebe und Aemter da, die auch an dieser so groß erscheinenden Summe von vier Millionen Kronen ihren Anteil haben. Alles in allem sind es etwa 30.000 Bedienstete, Angestellte und Beamte, die die Stadt Wien hat, es kommen also auf einen von den vier Millionen im Durchschnitt etwa 130 Kronen jährlich. Unter solchen Umständen haben die Bediensteten vollkommen recht, wenn sie immer und immer wieder die Klage erheben, daß die Zulagen, die ihnen die Gemeinde Wien zugewendet hat, fast gar nichts bedeuten. Dazu kommt, daß die Gemeinde Wien eine ganze Reihe von Bediensteten von jeder Zuwendung von vornherein ausgeschlossen hat. Die Ledigen, die gerichtlich Geschiedenen, die verwitweten Bediensteten erhalten überhaupt keine Zulage, ebenso entfällt jede Zulage bei allen denen, die gezwungen sind, dem Vaterland ihre Dienste zu widmen, die einrücken müssen. Dieser werden täglich mehr. Erst mit dem 15. März sind mehr als achthundert Bedienstete eingerückt. Die Erwägung, daß auch ein Lediger die riesenhafte Teuerung spürt, daß auch ein Witwer mit seinem Friedenslohn in Kriegszeiten seine Kinder nicht sättigen kann, wenn die Lebensmittel zwei- bis viermal so teuer geworden sind, daß auch ein Geschiedener, der die gesetzlichen Unterhaltsbeiträge seiner Frau manchmal auch seinen Kindern geben muß, dies nicht tun kann, wenn der Lohn derselbe bleibt: diese Erwägung kommt den Herren gar nicht. So ist es heute bei der Straßenbahn und wahrscheinlich auch bei allen anderen städtischen Betrieben so weit gekommen, daß es jeder förmlich als eine Erlösung empfindet, wenn er zum Militärdienst einberufen wird. Es bedeutet für ihn Flucht aus dem Elend. In den Werkstätten ist eine Lohnerhöhung von zwei Heller für die Stunde eingetreten, das sind 18 Heller täglich, also ein so geringer Betrag, daß damit nur ein verschwindend kleiner Teil der eingetretenen Teuerung wettgemacht werden kann. Die Schaffnerin erhält 2 Kronen 88 Heller im Tage. Viele der Schaffnerinnen sind verheiratet, haben Kinder zu Hause und sollen die Kinder von diesem Lohn erhalten. Wie sollen sie das machen, wie sollen sie Brot, Gemüse, Kartoffeln schaffen, das teure Fett kaufen? Es ist wirklich ein Rätsel, wie diese armen Frauen leben. Die Gemeinde Wien sieht die Not, was eine Verfügung zur Genüge beweist. Die Pensionskasse der städtischen Straßenbahn wurde angewiesen, jedem Bediensteten einen Vorschuß zu geben, wenn er ihn begehrt, das heißt die Bediensteten müssen sich, um nur wenigstens den Magen füllen zu können, auf Jahre hinaus verschulden.

Alles das wäre nicht so gekommen, wenn die Bediensteten der städtischen Betriebe ihren Reichsverein zu einer ernstwirkenden gewerkschaftlichen Organisation hätten ausbauen können, wenn ihnen nicht die gelben Organisationen des Herrn Kunschak in den Rücken gefallen wären. Diese Organisationen haben während des Krieges völlig versagt. Wie sie im Frieden geschwiegen haben, so schweigen ihre Wortführer nun erst recht und lassen sich jede Bedrückung gefallen, um für sich persönlich zu erzielen, daß sie weiter vom Militärdienst enthoben bleiben. Da also eine Organisation für die städtischen Bediensteten nicht das Wort führen kann, ist es doppelt notwendig, daß der Wiener Gemeinderat diesem Notstand aller Angestellten der Gemeinde Wien sein größtes Augenmerk zuwende. Es geht nicht mehr an, die Bediensteten mit einem solchen Bettel, wie es bisher geschehen ist, abzufertigen. Der Krieg hat das Geld entwertet, auch die Lohnkrone, die der städtische Bedienstete erhält. Diese Erscheinung muß der Unternehmer ausgleichen; trifft er es nicht, dann soll er anderen die Führung der Geschäfte überlassen. Durchhungern heißt nicht durchhalten.

Tägliche Rundschau
21./III. 1916

21

146

Das Schnellbahnnetz im Groß-Berliner Süden.

Zu den Erörterungen über die Schnellbahnverbindungen mit dem Süden Groß-Berlins gehen uns von sachverständiger Seite folgende Ausführungen zu: Unlängst erschien in einer Berliner Zeitung ein Aufsatz über die Verkehrsverhältnisse Tempelhofs, der mir zu nachstehenden Bemerkungen Anlaß gibt:

Es ist eigenartig, daß bei allen Veröffentlichungen über eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse Tempelhofs immer nur an eine Verlängerung der Nordsüdbahn über die Gneisenaustraße durch die Belle-Alliance-Straße nach Neu-Tempelhof, endigend am Ringbahnhof Tempelhof, gedacht wird. So ist es wenigstens in der den Ausführungen des Herrn Professor Schimpff beigefügten Planung vorgesehen, während, so weit es mir bekannt ist, die Gemeinde Tempelhof an ein Ende der Bahn in ihrer Gemeinde selbst an der Dorfstraße denkt. Denn es ist klar, daß eine Gemeinde, wenn von ihr derartig hohe Zuschüsse zu einem Bahnunternehmen verlangt werden, wie sie von der Gemeinde Tempelhof gefordert wurden, ein lebhaftes und berechtigtes Interesse hat, das Bahnunternehmen in ihrem bevölkertsten und wohl heute steuerkräftigsten Stadtgebiet endigen zu sehen.

Es ist richtig, daß die bestehenden Verkehrsverhältnisse Tempelhofs im Vergleich mit denen anderer Gemeinden Groß-Berlins nicht als schlecht zu bezeichnen sind; doch kann ein derartiges Urteil eigentlich nur für den kleinen Teil Tempelhofs abgegeben werden, welcher zu beiden Seiten der Berliner Straße liegt; in dieser liegen hauptsächlich die Straßenbahnlinien. Die große, etwa 2 Kilometer lange freie Strecke durch das Tempelhofer Feld gestattet sogar diesen Straßenbahnen eine recht hohe Fahrgeschwindigkeit, so daß durch sie zwischen Tempelhof und Berlin Verkehrsanlagen bestehen, von denen der Verkehrstechniker des Verbandes Groß-Berlin einen weiteren Ausbau in Groß-Berlin für wünschenswert hält.

Herr Professor Schimpff rechnet aber diese Straßenbahnverbindungen mit Recht nicht unter die Schnellbahnverbindungen, nach denen Tempelhof strebt, sondern sieht als solche und zwar als gute Schnellbahnverbindung Alt-Tempelhofs mit dem Herzen Berlins, d. i. mit dem Potsdamer Platz, die über den Südring bestehende, an. Das wenig Angenehme hierbei ist nur, daß der einzige, für das Gebiet Tempelhofs in Frage kommende Bahnhof dieser Schnellbahnlinie an der äußersten Grenze Alt-Tempelhofs liegt, und daß daher seine Benutzung für die Mehrzahl der Bewohner Tempelhofs nur unter besonderem Aufwand an Geld und Zeit möglich ist. Recht unvorteilhaft liegt dieser Bahnhof insbesondere für das bedeutende Industriegebiet Tempelhofs, das im übrigen nur von zwei Straßenbahnlinien berührt wird, die unter ziemlich großem Zeitaufwand eine Verbindung nach Berlin ermöglichen. Alle Industriellen Tempelhofs klagen über die recht wenig befriedigenden Verkehrsverhältnisse in ihrem Gebiet, sowohl in Rücksicht auf Arbeiter und Angestellte wie auch auf Geschäftsbesucher.

Hier würde eine Schnellbahnverbindung, welche als Richtung die Teilestraße, Ordensmeisterstraße, Friedrich-Karl-Straße benutzt und sich an die bestehende Schöneberger Untergrundbahn, indem letztere in das Südgelände hinein verlängert wird, anschließt, eine wesentlich bessere Schnellbahnverbindung für Alt-Tempelhof bieten, als die von Herrn Prof. Schimpff empfohlene Schnellbahnverbindung über den Südring. Durch den viergleisigen Ausbau der Hochbahn zwischen Rollendorffplatz und Gleisdreieck wird der Betrieb dieser Bahn für Schöneberg wesentlich gebessert, so daß auch bei dem scheinbaren Umweg über Schöneberg die hier in Vorschlag gebrachte Schnellbahnverbindung im Vergleich mit dem Südring, wenn alle Zeitverluste gegenseitig abgewogen werden, für das Industrieviertel Tempelhofs und auch sonst für die Einwohner Tempelhofs die vorteilhaftere bleibt. Bei einer Schnellbahnverbindung Tempelhofs über Schöneberg nach Berlin kommt noch hinzu, daß diese Verbindung einen Schnellverkehr nach dem sich immer mehr zu einem Geschäftsviertel ausbildenden Stadtgebiete Charlottenburgs zwischen Wittenbergplatz und dem Zoologischen Garten ermöglicht. Ebenso kann die direkte Verbindung Tempelhofs mit dem wichtigen Bahnhof „Zoo" nur vorteilhaft für Tempelhof sein.

Die angedeutete Schnellbahnverbindung könnte sehr preiswert ausgeführt werden, indem sie zwischen Schöneberg und Attilaplatz als Einschnittbahn angelegt und von Ecke Ordensmeisterstraße und Werbergstraße ab die Teilestraße entlang als Hochbahn ausgeführt wird. An der Kreuzung des Teltowkanals mit der Neukölln—Mittenwalder Eisenbahn wird die Hochbahn über den Kanal geführt, von wo aus sie über die Saalburg-, Riedel- und Gradestraße nach Britz geleitet werden kann. Die Lage dieses Linienzuges ist auch für die Gemeinde Mariendorf sehr günstig, was die Wirtschaftlichkeit der Bahn unterstützt, indem sie fast auf der Grenze zwischen Alt-Tempelhof und Mariendorf verlaufend das Verkehrsgebiet beider Orte diametral durchschneidet. Der bestehenden Schöneberger Bahn wird diese Zweiglinie aber eine willkommene Zubringerbahn sein, indem sie dazu beitragen wird, diesen Torso einer Untergrundbahn erst zu einer großzügigen Schnellbahnlinie auszugestalten. — Zu beachten ist noch, daß eine solche Linie den seinerzeit von Geheimen Baurat Gerlach, dem Schöpfer der Schöneberger Untergrundbahn, angeregten Gedanken neu aufleben läßt, an der Kreuzungsstelle dieser Schnellbahnlinie mit den Fernbahnen nach Dresden, Halle, Leipzig usw. einen Zentralbahnhof im Groß-Berliner Süden anzulegen, welcher entlastend auf den Verkehr des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs einwirkt.

Die Zeit
24./III. 1916

Staubmisere in Wien.

Ein Abonnent schreibt uns: Seit dem letzten Regentage ist die Stadt Wien von einer Staubplage heimgesucht worden, die hauptsächlich durch die Unterlassung der sonst regelmäßigen und ausgiebigen Bespritzung der Straßen begünstigt wird. Die Straßen werden jetzt nur einmal des Tages ein wenig befeuchtet, sind aber etliche Viertelstunden danach gleich wieder trocken. Das Gleis der Elektrischen ist infolge des allzu reichlichen Gebrauches des Sandes durch die Wagenführer mit einer dicken Sand- und Staubschicht bedeckt, so daß jeder Zug der Elektrischen mächtige Staubwolken entwickelt. Dazu kommen die noch zahlreich verkehrenden Personen- und Lastenautomobile, die auf den schmutzigen und trockenen Straßen lästig werden. Es müßte doch in jedem Wiener Bezirk eine Persönlichkeit bestellt sein, die für den Zustand der Straßen verantwortlich ist. Sind diese Herren etwa so überbürdet, daß ihnen nicht einmal Zeit übrigbleibt, sich ab und zu vom Zustand der Straßen selbst zu überzeugen? Wird doch durch die jetzige Wirtschaft die Gesundheit von zwei Millionen Menschen geschädigt! Will man es darauf ankommen lassen, daß wirklich nur die Regentage die Staubplage vorübergehend beseitigen. Es ist kaum glaublich, daß man nicht in der Lage sein sollte, die Straßen einigemal des Tages reinigen zu lassen. Man halte sie wenigstens feucht und die Staubplage ist beseitigt.

Neue Freie Presse 28/III. 1916

Meldungen über eine Erhöhung der Wiener Straßenbahntarife.

Wien, 27. März.

Im Rathause wird viel davon gesprochen, daß dem Gemeinderat in naher Zeit eine Vorlage über die Erhöhung der Tarife der städtischen Straßenbahnen zugehen werde. Bürgermeister Dr. Weiskirchner ist augenblicklich von Wien abwesend und entscheidende Beschlüsse in dieser Frage scheinen noch nicht gefaßt zu sein. Erinnert man sich aber der beiden Reden, die in der letzten Sitzung des Gemeinderates vom 11. d. sowohl vom Bürgermeister als vom Finanzreferenten Vizebürgermeister Hoß bei Erörterung des Hauptvoranschlages für das Gebarungsjahr 1915/16 gehalten worden sind, so läßt sich die Vermutung nicht von der Hand weisen, daß im Rathause das Bestreben vorhanden ist, der Erhöhung der ordentlichen Ausgaben eine Erhöhung der ordentlichen Einnahmen gegenüberstellen zu können, da, wie der Bürgermeister in der zitierten Rede hervorgehoben hat, manche der Kriegsauslagen sicher die Neigung haben, dauernde Auslagen zu werden.

Die bisher vorliegenden Bilanzen der städtischen Unternehmungen für das erste Kriegsjahr, die mit dem 30. Juni 1915 schließen, zeigen eine derartige Entwicklung der Unternehmungen, so günstige Ergebnisziffern, daß man sich versucht fühlen würde, die Frage, ob überhaupt eine Erhöhung der ordentlichen Einnahmen Platz zu greifen habe, zu verneinen. Die städtischen Elektrizitätswerke führten an die Kasse der Stadt Wien 10·5 Millionen Kronen, die Gaswerke einen solchen von 5·5 Millionen Kronen, die Straßenbahnen von 2·3 Millionen Kronen, zusammen mit den anderen Unternehmungen der Eigenregie rund 18·5 Millionen Kronen ab. Die größte bisher erreichte Gewinstziffer betrug 16 Millionen Kronen.

Der jetzt geltende 14-Heller-Tarif ist am 1. Januar 1910 in Kraft getreten. Vordem war ein 12-Heller-Tarif in Wirksamkeit. Es ist von Interesse festzustellen, welche Wirkung die Erhöhung des Fahrpreises im ersten Betriebsjahre gebracht hat. Das Jahr vorher betrug die Frequenzzunahme 9·3 Prozent, im Budgetjahre 1910 bloß 1·5 Prozent. Die Gesamtfrequenz war von 267 Millionen Fahrgästen auf 271 Millionen gestiegen. Die Erhöhung des Fahrpreises drängte damals einen Teil des Verkehrs auf die Stadtbahn und auf die Stellwagen, zwei Konkurrenten, welche die Straßenbahnen allerdings jetzt noch weniger zu fürchten haben als früher. Die Einnahmen steigerten sich von 37 auf 42·2 Millionen Kronen, also um 13·9 Prozent. In dieser Ziffer kommt die Belastung, welche die Tariferhöhung der Bevölkerung auferlegt hatte, noch lange nicht ganz zum Ausdruck, wohl oder übel mußten im Laufe der Jahre zahlreiche damals der Straßenbahn untreu gewordene Passagiere zu diesem Verkehrsmittel, als dem einzigen für die breiten Massen brauchbaren, zurückkehren und die Bilanzen für 1911 und 1912 beweisen dies zur Genüge. Die Frage der Prosperität der Wiener Straßenbahnen im Verhältnis zu der Summe, welche das Unternehmen an die Kassen der Gemeinde Wien abführt, ist natürlich stark von dem Strompreise beherrscht, der Betriebskraft, die auf dem so viele Kilometer langen Netze ununterbrochen die Tausende von Wagen im Rollen erhält.

Entwickeln sich die Straßenbahnen auf Kosten der Elektrieitätswerke oder umgekehrt? Es ist nie gelungen, in das letzte Geheimnis der Bilanzen einzudringen und diese Frage klar zu beantworten. Genaue Kenner des Verkehrslebens Wiens wollen wissen, bei einem entsprechenden Strompreise würden die Straßenbahnen auch bei einem niedrigeren Tarif sich sehr gut rentieren. Und da muß daran erinnert werden, daß eine Großgemeinde, deren Haushalt natürlich in klaglosser Ordnung geführt werden muß, aber auch sozialpolitische Pflichten hat, preisregulierend wirken soll, ihre Einnahmen nicht wahl- und ziellos dort nehmen darf und kann, wo sie am leichtesten oder am unauffälligsten zu schöpfen sind, sondern von dem großzügigen Gedanken geleitet sein muß, der Bevölkerung einer Zweimillionenstadt durch ein in eigener Regie stehendes Verkehrsunternehmen ein Beförderungsmittel zu geben, das durch die Billigkeit seines Fahrpreises befruchtend auf den Verkehr und das wirtschaftliche Leben der Stadt wirkt. Das war ja der Grundgedanke bei der Verstadtlichung der Straßenbahnen, und zu Unrecht würde man jetzt auf das Beispiel vieler reichsdeutscher Städte hinweisen, die unter der finanziellen Einwirkung des Krieges eine Erhöhung ihrer Straßenbahntarife vornehmen werden. Dort handelt es sich fast ausschließlich um private Unternehmungen, die bei aller Wahrung öffentlicher Interessen doch in erster Linie für den Aktionär arbeiten müssen. Der Krieg hat der Bevölkerung auf allen Gebieten des täglichen Bedarfes schwere Opfer auferlegt und manche werden an Abgaben mannigfacher Art sicher noch folgen. Eine Erhöhung der Tramwaytarife um zwei Heller, von der man jetzt im Rathause spricht, würde bei den jetzigen Frequenzziffern mindestens eine Belastung von 7 bis 8 Millionen Kronen jährlich bedeuten. Vielleicht bringt schon die morgige Sitzung des Gemeinderates nähere Aufschlüsse über diese Frage.

Fremdenblatt
28./III. 1916

Erhöhung des Fahrpreises der städtischen Straßenbahnen.

Im Rathause hat gestern eine Sitzung stattgefunden, in der über die Bedeckung des Mehrerfordernisses des städtischen Budgets beraten worden ist. Vielfach tritt die Annahme auf, daß hiefür dereinst eventuell auch die Erhöhung des Fahrpreises der städtischen Straßenbahnen in Betracht gezogen werden dürfte, wobei diese Erhöhung mit 2 Heller per Einzelfahrschein veranschlagt wird.

Um ein Urteil über die mutmaßliche Wirkung einer solchen eventuell vorzunehmenden Tariferhöhung zu ermöglichen, sei hier erinnert, daß auf den Wiener städtischen Straßenbahnen im Jahre 1913 300,847.749 Fahrgäste mit Einzelfahrscheinen befördert, also ebenso viele Einzelfahrscheine ausgegeben worden sind. Unter der Annahme, daß die Fahrpreiserhöhung auch nicht in der ersten Zeit nach der Tarifänderung eine Verkehrsabnahme nach sich ziehen würde, wäre die Steigerung der Jahreseinnahme aus dieser Maßregel also auf rund 6 Millionen Kronen zu veranschlagen. Der elektrische Betrieb hat im Jahre 1913 bei den Einzelfahrscheinen 49,151 Millionen Kronen Einnahmen gebracht, was gegenüber dem Ergebnis des Jahres 1912 einer Steigerung um 4,5 Prozent gleichkommt. Die Gesamteinnahmen der städtischen Straßenbahnen haben sich im Jahre 1913 um 4,74 Prozent erhöht, während gleichzeitig die Ausgaben um 6,82 Prozent, also in höherem Maße gewachsen sind. Im Zusammenhange damit hatte sich damals der Betriebskoëffizient von 70,3 auf 71,8 Prozent erhöht.

Reichspost 28./III. 1916

150

Stellwagenunternehmung.

Dem Rechenschaftsberichte der städtischen Stellwagenunternehmung für 1914/15 entnehmen wir: Die Inanspruchnahme der Reservisten unter den Bediensteten und die Stellung von 176 Pferden sofort zu Beginn des Krieges erforderte die Einschränkung des Verkehres durch Ausdehnung der Zwischenräume auf zehn Minuten. In den ersten Augusttagen wurden die Benzinwagen an das Heer abgegeben, wofür als Ersatz die Akkumulatorenwagen der von der Daimler-Tudor Omnibusgesellschaft betriebenen Linie „Volksoper—Stefansplatz" zum Nordbahnhofe weitergeleitet wurden und auf den übrigen Teilstrecken und im Nachtverkehre der Pferdebetrieb aufgenommen wurde. Wegen Beistellung bis zu 25 Gespannen per Tag zum Zwecke der Milchversorgung mußte in der Zeit vom 4. bis 10. August 1914 der Nachtverkehr auf der Linie „Stefansplatz—Landstraße" (Rochuskirche) vorübergehend eingestellt werden. Der vorgesehene Versuchsbetrieb mit Akkumulatorenstellwagen größerer Type wurde am 20. September 1914 durch Einstellung von fünf Oberdeckwagen auf der Linie „Nordbahnhof—Stefansplatz" aufgenommen und mit gleichem Tage der Pferdebetrieb in der Teilstrecke „Stefansplatz—Landstraße" (Rochuskirche) durch Weiterleitung der Akkumulatorenwagen der Linie „Volksoper—Stefansplatz" ersetzt. Mit 3. November 1914 konnte der Pferdenachtbetrieb auf den Teilstrecken „Stefansplatz—Gersthof" ersetzt werden. Eine weitere Betriebseinschränkung erfolgte mit 15. März 1915 durch Anordnung des Betriebsschlusses im Nachtverkehre um 3 Uhr früh, weil durch die behördlich verfügte frühere Geschäftssperre ein durchgehender Nachtverkehr überflüssig geworden war. Da wegen Mangel an geschulten Professionisten die Wagen nicht immer entsprechend instand gehalten werden konnten sowie wegen Mangel an Gummireifen sah sich die „Oesterreichische Daimler-Tudor Omnibusgesellschaft" zur Betriebseinstellung gezwungen und mußte daher im Tagesverkehr auf der Linie „Volksoper—Stefansplatz—Landstraße" (Rochuskirche) mit 21. Juni ein Ersatzverkehr mittels Pferdestellwagen eingerichtet werden, der wegen Pferdemangels die Betriebseinstellung auf der Linie „Stefansplatz—Ostbahnhof" bedingte. Erst die mit 30. Juni 1915 durchgeführte gänzliche Einstellung des Nachtverkehrs ermöglichte die Wiederaufnahme des Betriebes auf vorbezeichneter Teilstrecke. Außer der Bewältigung des Personenverkehrs auf den Stellwagenlinien und der Leistung verschiedener Fuhren mit Verpflegsmitteln oblag dem Unternehmen noch die Beistellung von Sanitätswagen für den Verwundetentransport; es wurden 31.616 Personen in 3608 Fahrten befördert.

Arbeiterzeitung
28. Juli 1916

151

Erhöhung der Straßenbahntarife in Sicht.

Das „Neue Wiener Tagblatt" hat am Samstag Wien mit einer seltsamen Nachricht überrascht. Es erzählte, daß sich der Wiener Gemeinderat in seiner zweitnächsten Sitzung mit der Regelung der Gehalte der städtischen Beamten und Lehrer beschäftigen werde. Die Regelung wird, den Wünschen der Beamten entsprechend, so vollzogen werden, daß sich die Gehalte der städtischen Beamten an die der Staatsbeamten anlehnen. Da die Sanktion des Lehrergehaltsgesetzes vorderhand nicht zu erwarten sei, sollen auch die Bezüge der Lehrer den gegenwärtigen Verhältnissen angepaßt werden. Dazu ist eine Summe von zehn Millionen Kronen nötig, für die im Haushalt der Stadt Wien keine Deckung vorhanden ist. Eine direkte Steuer aufzuerlegen, die nach den Einkommens- und Vermögensverhältnissen aller Bürger Wiens abgestuft werden könnte, davor ist die christlichsoziale Mehrheit im Rathause immer zurückgeschreckt. Nur keine Steuern erhöhen! Das war immer ihr Leitsatz. Nach ganz demselben Leitsatz handeln sie auch jetzt und wie das „Neue Wiener Tagblatt" weiter mitteilt, haben die Herren im Rathause keinen anderen Einfall, als die Straßenbahntarife zu erhöhen. Nur nicht offen den Bürgern Steuern auferlegen und ihnen dadurch das Bewußtsein beibringen, daß eine Gemeinde für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen auch Geld braucht, nur schön hinterrücks, im Wege einer indirekten Steuer! Dieses bequeme Auskunftsmittel aller Finanzminister ist natürlich auch den Stadtratsherren das angenehmste. Sie stützen sich dabei auf ein schlechtes Beispiel, das in Deutschland gegeben wurde. Die Aktiengesellschaften und alle größeren kapitalistischen Betriebe, die nur irgendwie mit Kriegslieferungen zu tun hatten, waren in den letzten zwei Jahren in der „glücklichen" Lage, außerordentlich große Gewinne auszuweisen. Neben diesen Riesengewinnen blieben die bescheidenen gewöhnlichen Millionengewinne der Straßenbahngesellschaften zurück. Sie sind auf der gewöhnlichen Höhe geblieben oder haben keine außerordentliche Kriegssteigerung erfahren, und wo alles nimmt, können die Straßenbahngesellschaften allein nicht verzichten und so wurde denn eine Beratung von deutschen Straßenbahndirektoren, die vor etwa zwei Wochen in Berlin abgehalten wurde, rasch darin einig, daß sie die alten Fahrpreise nicht mehr einhalten können. Der Krieg hat den Betrieb verteuert, infolgedessen müssen auch die Fahrpreise höher werden. Das war die Begründung der privatkapitalistischen Gesellschaften. Daß auch die Wiener städtischen Straßenbahnen in diese kapitalistischen Spuren treten wollen, ist ein Zeichen mehr dafür, daß wir nicht gut verwaltet sind. Als damals die Nachricht von Berlin nach Wien kam, rief die „Reichspost" frohlockend aus: So etwas ist in Wien doch nicht möglich, hier ist städtische Verwaltung und nicht kapitalistische; in Wien gibt es keine Verteuerung der Straßenbahnfahrten! Nun aber „verlautet" dennoch im „Neuen Wiener Tagblatt", dem rathausfrömmsten Blatte in Wien, daß die Fahrpreise auf der Wiener Straßenbahn erhöht werden sollen, und zwar durchschnittlich für jede Karte um zwei Heller. Das heißt: es wird der Arbeiter, der um 6 Uhr früh in die Arbeit fährt, ein Sechstel mehr zu zahlen haben. Wer eine Bezirksstrecke bis zum Ring oder im Umsteigverkehr von der Gürtelstraße über den Ring fährt, also in der Regel eine geschäftliche Fahrt macht, wird um ein Siebentel mehr zu zahlen haben. Wer eine Zwanzighellerkarte nötig hat, wird um ein Zehntel mehr zu zahlen haben. Wer eine Dreißighellerstrecke fährt, wird einen Aufschlag von einem Fünfzehntel zu zahlen haben. Schon mit dieser Gegenüberstellung allein ist die Ungerechtigkeit einer derartigen indirekten Besteuerung der Bürger aufgezeigt. Wer am wenigsten verdient, muß nicht nur im Verhältnis, sondern auch tatsächlich am meisten bezahlen. Wer am meisten verdient und gelegentlich einmal an einem Sommernachmittag eine Spazierfahrt etwa nach Dornbach hinaus macht, der wird am geringsten besteuert. Wir können schon aus diesen Gründen nicht daran glauben, daß man sich im Rathause ernstlich mit der Erhöhung der Straßenbahntarife beschäftigt. Sie würde mit Recht auf ernsten Widerstand stoßen. Dazu kommt aber noch, daß damit wieder einmal das Kunststück getroffen wäre, einer durchaus notwendigen Maßnahme, der Erhöhung von Gehalten von Beamten und Lehrern, einen gehässigen Beigeschmack zu geben. Wir wollen also, ehe wir unser endgiltiges Urteil über diese Sache abgeben, doch noch abwarten, ob im Rathause diese Besteuerungspolitik wirklich geplant ist.

Vossische Zeitung

30./III. 1916.

Die Erhöhung des Straßenbahn-Tarifs.

Zukunftsbilder aus der Generalversammlung der Großen Berliner.

Die Frage der Tariferhöhung stand im Mittelpunkt der heutigen Generalversammlung der Großen Berliner. Von seiten der Aktionäre wurde auf den Rückgang der Rentabilität des Unternehmens hingewiesen und die Erhöhung der Tarife als eine unumgängliche Notwendigkeit zur Erzielung besserer Erträgnisse vorgeschlagen. Wenn die Gesellschaft ihre Verpflichtungen gegenüber ihren zahlreichen Beamten im bisherigen Umfange nachkommen wolle, so sei eine Erhöhung der Tarife nicht zu umgehen. Ein Aktionär stellte sich sogar auf den Standpunkt, daß gerade der jetzige Zeitpunkt der günstigste für eine solche Maßnahme sei.

Auch die Verwaltung trat hierfür ein, erklärte aber, daß man sich hiermit bis zum Frieden gedulden solle. Die jetzige Verzinsung sei unter Berücksichtigung des Kriegszustandes annehmbar. Nach Beendigung des Krieges jedoch forderten die erhöhten Steuern und sozialen Lasten einen Ausgleich der Ausgaben durch die Erhöhung der Fahrpreise, da ja die Große Berliner erst in zweiter Linie soziale Standpunkte als Erwerbsunternehmen vertreten könne. Die Interessen der ärmeren Bevölkerung sollen insofern berücksichtigt werden als man z. B. für die Abonnements der Arbeiter eine Erhöhung nicht eintreten lassen wolle. Die Verwaltung einschließlich der drei Mitglieder des Aufsichtsrats, die die Stadt Berlin vertreten, sei eines Sinnes über die Notwendigkeit einer Aenderung der Tarife. Auch die Konkurrenz-Unternehmungen, mit denen die Straßenbahn in Zukunft zu rechnen habe, zwängen dazu. Im Jahre 1918 sei die Nord-Süd-Untergrundbahn der A. E. G. in einer Betriebslänge von 20 Kilometern fertig, im Jahre 1920 die Frankfurter-Allee-Bahn, in noch weiterer Ferne sei mit der Konkurrenz der Treptow-Moabite-Bahn zu rechnen.

Aus Aktionärkreisen wurde bemängelt, daß schon im Frieden die Bahnen bei schönem Wetter in besorgniserregender Weise überfüllt seien. (Im übrigen verweisen wir auf den Generalversammlungs-Bericht im Finanz- und Handelsblatt dieser Nummer.)

Vossische Zeitung

30./III. 1916.

Große Berliner Straßenbahn.

In der heutigen Generalversammlung waren 177 911 Stimmen mit einem Aktienkapital von 53,37 Mill. M. vertreten. Vor Eintritt in die Tagesordnung widmete der Vorsitzende Geheimrat Arnold den dahingeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern Emil Rathenau und Kühlwein warme, ehrende Gedächnisworte. Sodann ergriff zum Geschäftsbericht der Aktionär Beer das Wort. Er führte unter Hinweis auf das wenig befriedigende Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres aus, daß zwecks Hebung der Rentabilität eine Erweiterung der Tätigkeit des Unternehmens durch Aufnahme des Gütertransports notwendig sei. Besonders habe er den Verkehr mit den Berliner Häfen im Auge. Ein anderer Aktionär verlangte Aufklärung über die Zusammensetzung der in der Bilanz aufgeführten Guthaben. Der Bankier Daniel, der als dritter Aktionär das Wort im Geschäftsbericht nahm, sprach sich mit Befriedigung über die Fassung des Jahresberichts aus, betonte aber, daß für die Zukunft die Erhöhung der Tarife eine unumgängliche Notwendigkeit sei. Gegenüber den gewaltigen steuerlichen und sozialen Lasten, die der Gesellschaft in der kommenden Friedenszeit harren, sei eine Besserung der Rentabilität einzig und allein hierin zu erblicken. Einer Betätigung im Güterverkehr sei dagegen zu widerraten, da sich hieraus lokale Schwierigkeiten in starkem Umfange ergäben und außerdem neue größere Ausgaben damit verknüpft seien.

In Beantwortung dieser Anfragen erklärte die Verwaltung, daß sie sich von einer Aufnahme des Güterverkehrs wesentliche Einnahmen der Gesellschaft nicht verspreche, da ein solcher naturgemäß nur in den wenigen Nachtstunden möglich sei. Außerdem wäre zu berücksichtigen, daß 8 pCt. von den Bruttoeinnahmen abgegeben werden müßten, und daß nach eingehender Besprechung mit Sachverständigen aus der Speditionsbranche überhaupt kaum ein höheres Erträgnis als die genannte Abgabe erwartet werden könne. Wo es im einzelnen Falle möglich war, habe übrigens auch im abgelaufenen Geschäftsjahre ein Güterverkehr in geringem Umfange stattgefunden. Die Tariferhöhung sei durchaus notwendig als Ausgleich für die zu erwartenden gewaltigen Lasten sozialer und steuerlicher Art, die die Gesellschaft nach dem Kriege zu erwarten hätte.

Ein anderes Mitglied der Verwaltung antwortete auf die Anfrage nach dem in der Bilanz aufgeführten Guthaben, daß diese zum geringeren Teil aus Guthaben bei Banken beständen, hauptsächlich aber aus Vorschüssen für die Nebenbahnen.

Schließlich bemängelte noch ein Aktionär den hohen Kurs, zu dem die Aktien der Omnibus-Gesellschaft in die Bilanz der Straßenbahn eingesetzt seien. Demgegenüber erklärte die Verwaltung, daß die Aktien der Omnibus-Gesellschaft zum Einstandskurs in der Bilanz aufgenommen sind und daß die Dividendenmöglichkeit des Unternehmens in den geringeren Erträgnissen aus Zinseinnahmen in der Gewinn- und Verlustrechnung zum Ausdruck komme. Außerdem sei die Dividendenlosigkeit der genannten Gesellschaft nur als eine vorübergehende Erscheinung anzusehen.

Die Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung wurde sodann einstimmig durch Zuruf genehmigt, dem Vorstand Entlastung erteilt, die Dividende auf 6 pCt. festgesetzt.

Bei den Aufsichtsratswahlen wurde von einem Aktionär bemängelt, daß die neu zu wählenden Aufsichtsratsmitglieder den Aktionären unbekannt sein könnten. Er gab daher die Anregung, die Namen der jeweils neu zu wählenden Aufsichtsratsmitglieder schon im Geschäftsbericht anzugeben, damit die Aktionäre in der Lage wären, in der Generalversammlung gegebenenfalls gegen die Wahl dieser Mitglieder nach vorheriger eingehender Erwägung zu stimmen. Die Verwaltung versprach, dieser Anregung Folge zu geben. Sodann wurden die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder einstimmig wiedergewählt. Für das verstorbene Aufsichtsratsmitglied Geheimrat Rathenau wurde Geh. Kommerzienrat Felix Deutsch von der A. E. G. neu gewählt, für Bankdirektor Hans Winterfeld Direktor Hjalmar Schacht von der National-Bank.

Auf die Erörterung der Frage der Tariferhöhung gehen wir im lokalen Teil der vorliegenden Nummer unseres Blattes ein.

* * *

Die Generalversammlung der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, in der als einziger Aktionär die Große Berliner Straßenbahn teilnahm und fast das gesamte Aktienkapital vertrat, genehmigte die Jahresrechnung für 1915, erteilte die Entlastung und wählte in den Aufsichtsrat das ausscheidende Mitglied, Ministerialdirektor Exz. Wiesener, wieder. Die durch den Tod des Regierungsrats Köhler erledigte Aufsichtsratsstelle wurde nicht besetzt. Die Gesellschaft erzielte in 1915 bei einem Betriebs-Ueberschuß von 1 352 693 M. nach Ueberweisung von 87 M. in den gesetzlichen Reservefonds, einen Reingewinn von 1747 M., um den sich der Gewinn-Vortrag auf 11 216 M. erhöht.

Fremdenblatt
31./III. 1916

Beantragte Reformen bei der Straßenbahn.

In der gestrigen Stadtratssitzung stellte Stadtrat Gräf einen Antrag, in dem über die unzweckmäßige Lüftung der Motorwagen und Beiwagen verschiedener Typen der städtischen Straßenbahnen Klage geführt wird. Speziell die als Ventilationsflügel gedachten kleineren Oberfenster haben selbst in der Sommerszeit manchem für Luftzug empfindlichen Fahrgast unangenehme Folgen durch Ohrenreißen, Halsschmerzen, Rheuma usw. gezeitigt.

In den Beiwagen älteren Systems baumeln auf den Plattformen die Anhaltriemen als viel zu lange einem mittelgroßen Fahrgast bis unter die Augen und sind besonders Zylinderhüte in steter Gefahr dadurch beschädigt zu werden.

Der Antragsteller führte auch Beschwerde über die durch das Wegwerfen der Fahrscheine verursachte Verunreinigung der Straßen. Die Anträge lauten:

1. Es seien Versuche anzustellen, ob eine möglichst zugfreie Ventilation während der Fahrt etwa durch den Einbau eines Jalousien ähnlichen Zwischenplafonds, welcher je nach der Fahrtrichtung verstellbar und durch den Luftdruck der Fahrgeschwindigkeit dadurch saugend ventilierend wirken könnte oder eventuell durch Anbringung klarinettartiger, aber zirka 30 Zentimeter unterbrochen ineinander steckender, luftsaugender Rohre an der unteren Deckenkonstruktion oder anderen Vorrichtung zu erzielen wäre.

2. Für die Sommerszeit seien die großen Seitenfenster so einzurichten, damit diese zur Ventilation während der Fahrt nur bis 10 Zentimeter ober der Kopfhöhe eines sitzenden, mittelgroßen Fahrgastes herabgelassen werden können.

3. Die noch bestehenden zu langen Anhaltriemen auf den Plattformen der Beiwagen alter Type sind ehestens zu entfernen und durch kürzere, die Hüte nicht beschädigende zu ersetzen.

4. An der vorderen und hinteren Plattformbrustwand oder sonst an geeigneter Stelle sind nach Anbringung einer Doppelwand Behälter mit entsprechenden Einwurfgelegenheiten mit unteren Entleerungstürchen zum Einwurf der abgelaufenen Fahrscheine anzubringen.

5. Es wäre in Erwägung zu ziehen, ob dem großen unhygienischen Uebelstand der Straßenverunreinigung durch gewohnheitsmäßiges Wegwerfen aller Art Papierzettel usw. nicht etwa doch endlich dadurch Einhalt geboten werden sollte, daß etwa durch die Straßenpolizei bei Betreten dieses Unfuges sofort 10 bis 20 Heller Strafe gegen Blockmarken (40 Prozent zugunsten des Schwarzgelben Kreuzes, 40 Prozent zugunsten der Witwen und Waisen nach gefallenen Kriegern und 20 Prozent zugunsten des Pensionsfonds der k. k. Sicherheitswache) eingehoben werden sollten, wobei auch die sonstige leicht vermeidliche absichtliche Verunreinigung jeder Art der Straße (außerhalb der Märkte) durch Stroh, Heu, Schatten usw. sowie das Herauskehren des Mistes aus den Verkaufsläden auf die Straße, Herunterstauben von Haaren, Staub, Schuppen usw. durch Ausstauben des Staubtuches über die Stockwerksfenster, jedoch mit höheren Strafbeträgen, durchgeführt werden könnte.

6. Der Magistrat, beziehungsweise die Direktion der städtischen Straßenbahnen sei zu beauftragen, in möglichst kurzer Frist über die Durchführungsmöglichkeit der in Rede stehenden Punkte an den Stadtrat einen Bericht zu erstatten.

Die Anträge, welche der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen wurden, sind gewiß gut gemeint und begrüßenswert, doch gäbe es weit wichtigere Reformen im Verkehrswesen, die der ernsten Erwägung zu unterziehen wären!

Neues Wiener Tagblatt
31. VIII. 1916

(Beantragte Reformen bei der städtischen Straßenbahn.) In der gestrigen Stadtratssitzung stellte Stadtrat Gräf einen Antrag, in dem es heißt: 1. Es seien Versuche anzustellen, ob eine möglichst zugfreie Ventilation während der Fahrt etwa durch den Einbau eines jalousienähnlichen Zwischenplafonds, welcher je nach der Fahrtrichtung verstellbar und durch den Luftdruck der Fahrgeschwindigkeit dadurch saugend ventilierend wirken könnte, oder eventuell durch Anbringung klarinettartiger, aber zirka 30 Zentimeter unterbrochen ineinandersteckender luftsaugender Rohre an der unteren Deckenkonstruktion oder einer andern Vorrichtung zu erzielen wäre. 2. Für die Sommerszeit seien die großen Seitenfenster so einzurichten, damit diese zur Ventilation während der Fahrt nur bis 10 Zentimeter ober der Kopfhöhe eines sitzenden mittelgroßen Fahrgastes herabgelassen werden können. 3. Die noch bestehenden zu langen Anhaltriemen auf den Plattformen der Beiwagen alter Type sind ehestens zu entfernen und durch kürzere, die Hüte nicht beschädigende zu ersetzen. 4. An der vorderen und hinteren Plattformbrustwand oder sonst geeigneten Stelle sind nach Anbringung einer Doppelwand Behälter mit entsprechenden Einwurfgelegenheiten mit unteren Entleerungstürchen zum Einwurf der abgelaufenen Fahrscheine anzubringen. 5. Wäre aus diesem Anlaß in Erwägung zu ziehen, ob dem krassen unhygienischen Uebelstand der Straßenverunreinigung durch gewohnheitsmäßiges Wegwerfen aller Art Papierzettel ꝛc. nicht etwa doch endlich dadurch Einhalt geboten werden sollte, daß etwa durch die Straßenpolizei bei Betreten dieses Unfuges sofort 10 bis 20 H. Strafe gegen Blockmarken (40 Prozent zugunsten des Schwarzgelben Kreuzes, 40 Prozent zugunsten der Witwen und Waisen nach gefallenen Kriegern und 20 Prozent zugunsten des Pensionsfonds der k. k. Sicherheitswache) eingehoben werden sollten, wobei auch die sonstige leicht vermeidliche absichtliche Verunreinigung jeder Art der Straße (außerhalb der Märkte) durch Stroh, Heu, Scharten ꝛc. sowie das Herauskehren des Mistes aus den Verkaufsläden auf die Straße, Herunterstauben von Haaren, Staub, Schuppen ꝛc. durch Ausstauben des Staubtuches über die Stockwerksfenster, jedoch mit höheren Strafbeträgen durchgeführt werden könnte. 6. Der Magistrat, beziehungsweise die Direktion der städtischen Straßenbahnen sei zu beauftragen, in möglichst kurzer Frist über die Durchführungsmöglichkeit der in Rede stehenden Punkte an den Stadtrat einen Bericht zu erstatten. Die Anträge wurden der geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen. — Es wäre auch wünschenswert gewesen, wenn bei dieser Gelegenheit der dringende und aus Gesundheitsrücksichten empfehlenswerte Wunsch der Schaffnerinnen nach einer Sitzgelegenheit erörtert worden wäre.

Arbeiterzeitung
31./III. 1916

156

Der Wiener Verkehr im Kriege.

Nur die ersten Monate nach Kriegsbeginn hatten den Wiener Verkehr so sehr beeinflußt, daß die Zahl der während des ganzen Jahres 1914 mit öffentlichen Verkehrsmitteln beförderten Personen kleiner war als in den vorausgegangenen Jahren. Der Verkehrsrückgang erreichte damals zehn Millionen Fahrgäste, wovon auf die Stadtbahn, die einige Zeit eingestellt war, sieben Millionen, auf die Straßenbahnen gegen zwei Millionen Personen entfielen. Dieser Rückgang ist aber 1915 reichlich wettgemacht worden durch eine große Zunahme der beförderten Personen.

Es wurden befördert Millionen Personen:

	1913	1914	1915	1913	1914	1915
Straßenbahnen . .	322·6	320·9	365·2	+ 13·2	— 1·7	+ 44·3
Stadtbahn . . .	46·8	39·7	22·7	+ 1·6	— 7·1	— 17
Stellwagen (Pferde)	10·3	7·6	6·8	—	— 2·7	— 0·7
„ (Auto) .	2·9	3·9	1·2	—	+ 1	— 2·7
Bahn (Wien-Baden)	4·2	4·6	5·7	+ 0·1	+ 0·4	+ 1·1
Dampfstraßenbahnen	2·2	2·2	2·5	+ 1	—	+ 0·3
Autostellwagen . .	0·3	0·3	0·3	—	—	—
Kahlenbergbahn .	0·2	0·2	0·2	—	—	—
Zusammen . .	389·5	379·4	404·6	+ 13·8	— 10·1	+ 25·2

Der Gesamtzuwachs an beförderten Personen war diesmal größer als seit drei Jahren. Gewaltig ist der Aufschwung, den die Benützung der städtischen Straßenbahnen erfuhr. Sie haben in diesem einen Jahre um 44·3 Millionen Menschen mehr befördert als 1914. Es ist der größte Verkehrszuwachs seit der Zeit des elektrischen Betriebes. 90 Prozent des Gesamtverkehrs wurden durch die Straßenbahn allein erledigt, die durch die Einschränkung des Betriebes der Stadtbahn einen großen Teil der früheren Benützer dieses Verkehrsmittels übernahm. In normalen Jahren wuchsen den Straßenbahnen etwa 20 bis 26 Millionen neuer Fahrgäste zu. Da zuletzt der Stadtbahn 17 Millionen Fahrende entgingen und die Straßenbahnen um 44·3 Millionen Menschen mehr beförderten, haben sie diesmal ohne die früheren Stadtbahnbenützer 27 Millionen neuer Fahrgäste erhalten.

Der Gewinn der Straßenbahnen stieg wieder auf 3,870.000 Kronen, wovon an die Gemeindekasse 2·3 Millionen Kronen überwiesen wurden.

Das Gesamtbild des Wiener Verkehrs von 1915 sieht fast wie in einem normalen Jahre aus; der Verkehrsausfall von 1914 wurde rasch ausgeglichen und die Gesamtsteigerung ist gleich der in Friedensjahren. Zum erstenmal wurden nun mehr als vierhundert Millionen Menschen befördert. Erst 1909 war die dreihunderiste Million erreicht worden. Auf jeden Wiener kamen 1909 157 Fahrten im Jahre, 1915 waren es schon 190 Fahrten. Das ist allerdings noch immer weit weniger als in anderen Millionenstädten. Es ist nur erstaunlich, daß während der bedeutenden Verkehrsverschlechterung, wie sie jetzt seit so langer Zeit besteht, der Verkehrszuwachs so groß wurde. Das Gedränge ist nun in allen Wiener Verkehrsmitteln größer geworden.

Arbeiterzeitung 1./IV. 1916

Erhöhung der Straßenbahntarife?

Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat in der letzten Obmännerkonferenz durchleuchten lassen, daß die Erhöhung der Straßenbahntarife nicht eine Erfindung des „Neuen Wiener Tagblattes" ist, sondern daß schon so etwas geplant sei, allerdings solle damit die Einführung von Streckenkarten verbunden werden. Wie die Rathauskorrespondenz mitteilt, ist der Magistrat beauftragt worden, dem Bürgermeister „geeignete Vorschläge wegen der Bedeckung der namhaften Mehrkosten zu machen, die sich aus der Erhöhung der Kriegszulagen für die städtischen Beamten und Lehrer und sonstigen Angestellten" ergeben. Da die Sache greifbare Formen anzunehmen scheint, ist es wichtig, mit allem Nachdruck das Unsoziale dieses Planes aufzuzeigen. Wir haben zunächst die Sache nicht für möglich gehalten und darum nur die eine Seite der Sache aufgezeigt, wie ungerecht diese Steuer auf die verschiedenen Bevölkerungsschichten aufgeteilt würde und wie gerade der Arbeiter im Verhältnis am meisten belastet würde, wenn der Plan, im Durchschnitt jede Karte um zwei Heller zu verteuern, verwirklicht werden sollte. Zu dieser Seite der Sache machte auch die „Reichspost" am Dienstag einige durchaus zutreffende Bemerkungen, die wir der Vergessenheit entreißen wollen und denen wir dadurch, daß auch wir sie mitteilen, mehr Gewicht im Rathause geben wollen. Die „Reichspost" sagt ganz richtig folgendes: „Die Art der vorgeschlagenen Bedeckung, die Erhöhung der Tramwaytarife, müßte die stärksten Bedenken erregen. Diese Maßregel würde Hunderttausende der arbeitenden Klasse mit einer Belastung bedenken, ohne gerade die zahlungsfähigsten, wohlhabenden Kreise zu treffen; überdies belastet sie die kinderreichen Familien am meisten; es hätte also diese Steuer einen ausgesprochen antisozialen Zug." Zur Begründung führt die „Reichspost" mit Recht an, daß alle jene, die über ein Automobil oder über einen Wagen verfügen, daß alle jene, die Monate des Jahres außerhalb Wiens in Sommer- und Winterkurorten und auf Lustreisen verbringen, viel weniger Anteil an der Steuer hätten als die, die an die Stadt gefesselt bleiben und die nicht über eigenes Fuhrwerk verfügen. Wir teilen vollkommen die Meinung der „Reichspost", die sich übrigens mit der von uns bereits ausgesprochenen Meinung deckt. Der Bürgermeister aber fragt: Ja, wo soll ich denn die etwa zehn Millionen Kronen hernehmen, die die Stadt für diese Teuerungszulagen braucht? Die Antwort darauf ist einfach. Die zehn Millionen Kronen und weit mehr als diese wurden in dem letzten Jahre von den städtischen Arbeitern und Bediensteten im Gaswerk, im Elektrizitätswerk, bei der Straßenbahn, Leichenbestattung und in den anderen Betrieben für die Ctadt erworben. Aus den Erträgnissen der städtischen Betriebe wurden für das Jahr 1915 an die Kassen der Gemeinde Wien 18,564.219 Kronen abgeführt. 18½ Millionen Kronen! Nimmt der Herr Bürgermeister davon die für die Teuerungszulagen und die Gehaltsregelungen nötigen zehn Millionen Kronen, so haben die Arbeiter und Bediensteten der verschiedenen städtischen Unternehmungen durch ihre Arbeit der Stadt noch immer eine Reineinnahme von 8½ Millionen Kronen gebracht. Mit diesem Gewinn aus den Unternehmungen der Stadt werden sich die Herren im Rathause für heuer begnügen müssen. Aber es geht durchaus nicht an, daß die Erhöhung der durch die Ueberweisungen des Staates übrigens bereits gedeckten Lehrergehalte und der Beamtengehalte dazu benützt wird, um gerade die arbeitende Bevölkerung Wiens wieder aufs neue mit einer so ungleich aufgeteilten Steuer zu bedenken, wie es diese ist. Der Arbeiter, der zweimal im Tage die Straßenbahn benützt, wird damit für die dreihundert Arbeitstage des Jahres mit einer **Steuer von rund 12 Kronen** bedacht, Arbeiter oder Arbeiterinnen, die wegen der Kürze der Mittagspause auch mittags die Straßenbahn benützen müssen, die Tausende von Geschäftsangestellten, denen es ebenso geht, müßten aber eine **Steuer von 24 Kronen** auf sich nehmen, und nichts zahlen würden die Herren Kriegslieferanten, die nicht nur die größten Gewinne aus der Teuerung gezogen haben und die durch ihre Tätigkeit vielfach die Teuerung gefördert haben. Diese Millionenverdiener sind so ziemlich noch die einzigen, die neben den wenigen, amtlich bevorrechteten Menschen über eigene Wagen und Autos verfügen. Noch eine Seite hat die Sache. In Wien wird gar nichts getan, um das Außenwohnen zu fördern, das Außenwohnen, das so wesentlich zur Besserung des Gesundheitszustandes der Bevölkerung beiträgt. Auch jenen Menschen, die den Zeitverlust längerer Straßenbahnfahrten auf sich nehmen, um ihren Kindern und Familien gute Luft zu sichern, würde dadurch eine neue Steuer auferlegt, die bei vielen Familien darum sehr ins Gewicht fiele, weil nicht nur die erwerbenden Väter, sondern auch die lernenden Kinder vielfach auf die Benützung der Straßenbahn angewiesen sind. Die Schulen sind nicht an der Grenze der Stadt, sie sind weiter gegen die Mitte zu und viele Kinder benützen in den Frühstunden auch die Straßenbahn und ebenso in den Mittags- und Abendstunden. In solchen Haushalten kann dann die Steuer je nach der Kinderanzahl auf fünfzig und noch mehr Kronen steigen, während, wie nochmals gesagt werden muß, ein kinderloser Armeelieferant, der sein Auto hat, gar nichts zahlt.

Auf der anderen Seite ist es schon verständlich, daß die Gemeinde Wien Geld braucht. Man sieht es an ihrer Schuldenwirtschaft, die doch so weit führt, daß selbst für unbedingte Gegenwartsausgaben Schulden gemacht werden, die unsere Enkel zu zahlen haben werden (wie etwa für Pflasterungen), daß die Gemeinde Wien im allgemeinen zu wenig Einkünfte hat. Da gibt es aber nichts als eine ehrliche Steuerreform, als eine ehrliche Aufteilung der Steuern, die das Gemeinwesen einheben muß, auf alle Bürger, und zwar abgestuft nach ihrem Vermögen. Eine solche Steuer augenblicklich vorzubereiten und durchzuführen, dazu wird die Gemeinde Wien gewiß genötigt sein, und das wird jeder verstehen, der weiß, daß ein Gemeinwesen gemeinsame Aufgaben zu erfüllen hat, die nur erfüllt werden können, wenn alle Bürger dazu ihren Teil beitragen. Vielleicht erinnert sich die Gemeinde Wien nun auch endlich daran, wieviel sie dem Grundbesitz, auch den spekulativen Erwerbern von Grund, jährlich dadurch schenkt, daß sie neue Gegenden aufschließt, Straßenbahnen hinführt, Gas und Wasser zuleitet. Solche Gründe steigen über Nacht im Preis, oft um das Doppelte und Dreifache, Vermögen fallen dadurch einzelnen in den Schoß und die Gemeinde holt sich davon nichts für alle Bürger, deren Gesamtfleiß und Steuern dem Reich- oder Reicherwerden des einen vorangehen mußte. Eine Wertzuwachssteuer, die so viele Städte haben, womöglich mit der Selbsteinschätzungsklausel (einjährigem Ankaufsrecht zum Selbsteinschätzungspreis) brächte reiche Einkünfte. Sie wäre auch sozial gerecht. Aber mit solchen unsozialen Versuchen, indirekte Steuern gerade den arbeitenden Klassen und den anderen erwerbstätigen Bevölkerungsteilen aufzubürden, bleibe man uns gütigst vom Leibe.

Fremdenblatt
4. III. 1916

* (**Frauen am Bock.**) Die Meldung, daß entsprechende Vorkehrungen getroffen werden sollen, um auch Frauen die Zulassung zum Berufe des Lohnwagenlenkers zu gestatten, hat zur Folge, daß bei der Einspännergenossenschaft bereits zahlreiche Frauen und Töchter von Lohnfuhrwerkern vorsprechen, um sich für die Bewerbung als „Aspirantinnen" zu melden. Vom Alter von 56 Jahren bis zum jugendlichen Alter von 17 bis 18 Jahren waren alle Altenskategorien vertreten. Den Bewerberinnen mußte natürlich bedeutet werden, daß zunächst die behördliche Entscheidung über die Frage der generellen Zulassung abgewartet werden müßte. Vorher können keine Anmeldungen entgegengenommen werden. Die männlichen Kutscher und Fuhrwerker stehen der Frage nicht unfreundlich gegenüber. In Budapest, Berlin, München haben die Erfahrungen gelehrt, daß die schon seit vielen Jahren zugelassenen weiblichen Wagenlenker vollkommen ihren verantwortungsvollen Dienst versehen. Wenn es aber in anderen Städten geht, wird es auch bei uns gehen. Die Wienerin steht gewiß ihren Kolleginnen in Berlin, Budapest und München, was Scharfblick, Geistesgegenwart und Vorsicht anbelangt, nicht im geringsten nach. In dieser Beziehung könnte man also beruhigt sein. Ganz anders ist es mit den Platzkenntnissen und der körperlichen Eignung. Man frage die eine oder die andere Frau, wo dieses oder jenes Ministerium, oder eine andere wichtige Behörde sich befindet. Sie weiß es bestimmt nicht. Daß aber ein Wagenlenker erst beim Angeben des Fahrzieles im Verkehrsbüchlein nachschlägt, um dann erst recht den unrechten Weg einzuschlagen, geht gewiß auch nicht an und würde zu Streitigkeiten führen, weshalb in diesem Punkte große Vorsicht zu beobachten wäre. Es gibt in diesem Gewerbe Familien genug, wo es willkommen wäre, wenn die daheimgebliebene Frau einen passenden Verdienst finden würde. In großen Geschäftshäusern, Fabriken usw. üben Frauen den Kutscherberuf zur vollsten Zufriedenheit aus. Warum könnten sie denselben nicht auch im Platzwagengewerbe ausüben? Wer hätte daran gedacht, daß je einmal der schwere Beruf eines Eisendrehers von einer Frau ausgeübt werden könnte? Heute stehen viele Frauen hinter der Drehbank. Wenn die Frau im Fabriks- oder Industrieberufe derartig Eingang gefunden hat, warum soll sie nicht auch im „eigenen Gewerbe", im Gewerbe ihres Mannes, Sohnes, Bruders usw. Eingang halten können?

Tägliche Rundschau

4./IV. 1916

4

159

Große Berliner Omnibus-Gesellschaft.

Das durch den Krieg stark beeinträchtigte Berliner Verkehrsunternehmen schließt das Jahr 1915, wie bereits mitgeteilt, mit einem Fehlbetrag von 787 618 M. ab. In dem jetzt vorliegenden Rechenschaftsbericht führt die Verwaltung folgendes aus:

Die Betriebseinnahmen, die im Jahre 1913 13,31 Mill. M. und in 1914 noch 11,68 Mill. M. betrugen, sind im Berichtsjahre auf 6,24 Mill. M. zurückgegangen. Dieser Rückgang beruht im wesentlichen darauf, daß bei Ausbruch des Krieges der weitaus größte Teil der Kraftwagen der Heeresverwaltung zur Verfügung gestellt werden mußte und auch der Pferdebestand durch Verwendung für Heereszwecke verringert wurde. Das Erträgnis hat durch die erhöhten Ausgaben für Löhne, Materialien und Futtermittel eine erhebliche Einbuße erlitten; die allgemeinen Unkosten haben den eingeschränkten Betrieb in stärkerem Maße belastet. Die Fürsorge für die Angehörigen der im Felde stehenden Angestellten war in gleicher Weise wie im ersten Kriegsjahre fortzuführen; als Beihilfe wurde im verflossenen Jahre 433 451 M. gezahlt.

Aus dem Jahresabschluß ist noch zu erwähnen, daß die Abschreibungen sich von 942 980 M. auf 295 740 M. ermäßigten. Die Abschreibungen sind in der gleichen Weise wie früher vorgenommen worden, ihre Ermäßigung wird durch den erheblichen Materialabgang begründet. In der Bilanz werden die Grundstücke nach 195 818 M. (201 911 M.) Abschreibungen mit 14,49 Mill. Mark (14,68 Mill. M.) bewertet. Das Pferdematerial hat sich von 852 500 M. auf 426 000 M. vermindert. Die Futtervorräte sind mit 247 000 M. (316 000 M.) bewertet. Die Effekten (überwiegend Kriegsanleihen) haben sich von 3,44 Mill. M. auf 5,85 Mill. M. erhöht, dagegen die Debitoren von 3,84 Mill. M. auf 76 998 M. ermäßigt. Die Materialbestände stiegen von 179 000 M. auf 405 596 M. — Auf der Passivseite stieg die Reserve für die notwendige neue Materialbeschaffung von 1,36 Mill. Mark auf 1,46 Mill. M. Die Kreditoren hatten 639 392 M. (738 219 M.) zu fordern.

Ueber die Aussichten für das laufende Jahr wird mitgeteilt, daß die Gesellschaft erst nach dem Kriege durch den Ersatz der ihr jetzt entzogenen Betriebsmittel wieder auf den früheren Stand ihrer Einnahmen gelangen kann, im übrigen hofft die Verwaltung, daß durch eine Tariferhöhung bei den Berliner Verkehrsunternehmungen ein Ausgleich für die durch den Krieg entstandenen bedeutenden Mehrbelastungen gefunden werden wird.

Fremdenblatt 5./IV. 1916

160

Wiederaufnahme des Verkehrs mit Elektrobussen.

Der seit Monaten ruhende Verkehr mit elektrisch betriebenen Kraftstellwagen wird auf der Linie Nordbahn—Praterstraße—Stephansplatz mit 10. April wieder aufgenommen; der Pferdebetrieb auf dieser Linie wird eingestellt. Infolge der Wiederaufnahme des Kraftstellwagenverkehrs gelangt der Pferdebetrieb im Tagesverkehr wie folgt zur Durchführung:

1. Nordwestbahn—Taborstraße—Stephansplatz—Mariahilferstraße—Westbahn.
2. Franz Josephs-Bahn—Porzellangasse—Stephansplatz—Favoritenstraße—Ostbahn.
3. Margareten—Kärntnerstraße—Stephansplatz—Wollzeile—Landstraße—Rochuskirche.
4. Volksoper—Währingerstraße—Hof—Graben—Stock-im-Eisen—Alleegasse—Südbahn.
5. Hernalsergürtel — Alserstraße — Hof — Graben—Stephansplatz (lokal).

Der Nachtverkehr wird auch weiterhin auf allen Linien nur mit Pferdestellwagen betrieben. Die Fahrordnungen

und Fahrpreise sind über den in den Stellwagen angebrachten Tarif zu entrichten.

Pester Lloyd
5./IV. 1916

Ablösung der Budapester Straßenbahn durch die Hauptstadt.

Budapest, 4. April.

Vor einigen Wochen ist in kommunalen Kreisen ein Gerücht kolportiert worden, das zu lebhaften Erörterungen Anlaß gegeben hat. Es hieß, daß eine Fusion der Stadtbahn mit der Straßenbahn bevorstehe. Dieses Gerücht wurde jedoch von zuständiger Seite dementiert, und auch wir stellten die Grundlosigkeit des Gerüchtes fest. Von einer Fusion der beiden Gesellschaften ist auch tatsächlich keine Rede, die leitenden Persönlichkeiten der Hauptstadt haben eine andere Transaktion im Auge: die Ablösung der Straßenbahn. Aus authentischer kommunaler Quelle haben wir hierüber folgendes erfahren:

Der Grundbenützungsvertrag der Budapester Straßenbahn-Gesellschaft lauft im Jahre 1923, also bereits in sieben Jahren, ab. In diesem Jahre hat die Hauptstadt das Recht, die Straßenbahn auf der Basis des Durchschnittes des in den letzten sieben Jahren erzielten Einkommens abzulösen. Der Zyklus dieser letzten sieben Jahre hat nun mit dem laufenden Jahre begonnen und dieser Umstand hat die Frage angeregt, ob die Hauptstadt nicht schon jetzt versuchen solle, die Straßenbahn an sich zu bringen. Die Hauptstadt würde in diesem Falle um mehrere Jahre früher in den Besitz der weitverzweigten und verkehrsreichen Bahn gelangen und — da die zweite Elektrische, die Stadtbahn, sich bereits in kommunaler Verwaltung befindet — um ebenso viele Jahre früher eine einheitliche Verkehrspolitik inaugurieren, einheitliche Tarife feststellen können. Von welcher Bedeutung aber eine einheitliche Verkehrspolitik für die künftige Entwicklung der Hauptstadt und nicht in letzter Reihe auch für die Finanzen der Kommune wäre, braucht nicht des näheren erörtert zu werden. Seit kurzem sind in der Tat bereits die ersten Schritte zur Verwirklichung der erwähnten Transaktion im Gange; zwischen den Leitern der Kommune einerseits und der Straßenbahn-Gesellschaft andererseits werden Besprechungen gepflogen, die jedoch, wie uns versichert wird, bisher zu keinem definitiven Ergebnis geführt haben.

Auf eine Anfrage, die wir in dieser Angelegenheit auch an den Generaldirektor der Straßenbahn-Gesellschaft Reichstagsabgeordneten Paul Sándor richteten, erklärte dieser, jede Auskunft verweigern zu müssen.

Erwähnt sei noch, daß die Kommune sich mit der Absicht trägt, bei der Stadtbahn auch den Aktienbesitz der Minorität zu erwerben.

Neues Pester Journal 163
8/IV. 1916

Die Ablösung der elektrischen Verkehrsunternehmungen.

— Straßenbahn und Stadtbahn. —

Von gestern auf heute hat sich die Bewegung für die Ablösung der Straßenbahn erweitert. Heute ist nämlich nicht mehr von der Ablösung der Straßenbahn allein die Rede, sondern die leichtere Seite dieser Frage, die Ablösung der Stadtbahn hat gleichfalls greifbare Formen angenommen. Wie wir nämlich zuverlässig erfahren, sind Berechnungen bezüglich der Ablösung der Stadtbahn im Zuge, die ergeben sollen, wie sich die Transaktion auch mit der Straßenbahn gestalten wird. Es ist unerläßlich, daß wenn die Straßenbahn abgelöst wird, auch die Stadtbahn abgelöst werde, weil die Hauptstadt, wenn überhaupt, nur so ihre Rechnung finden kann.

Nachdem die Hauptstadt bereits im Besitze der Majorität der Stadtbahnaktien ist, hängt es lediglich von ihr ab, die Ablösung auszusprechen. Es kann sich also nur darum handeln, wie die Minorität der Aktionäre befriedigt wird. Im Sinne des Vertrags kann die Hauptstadt die Stadtbahn bei zweijähriger Kündigung vom Jahre 1917 ab ablösen. Die Hauptbedingungen sind, daß die Hauptstadt die Verzinsung der noch nicht ausgelosten Aktien übernimmt und für die noch auszulosenden Genußscheine verabfolgt. Die Genußscheine werden nur in dem Falle honorirt, wenn nach einer zu verabfolgenden Dividende von 5% per Aktie noch ein Reinerträgniß erübrigt wird. Für die Verzinsung der Aktien nach der Ablösung bis zum Jahre 1940 dient als Basis die Durchschnittsdividende der letzten sieben Jahre mit Ausschaltung der beiden schlechtesten Dividenden. Anleihen der Gesellschaft, gleichviel welcher Natur sie auch sein mögen, die aber nicht investirt wurden, hat die Hauptstadt im Ablösungsfalle nicht zu amortisiren. Ueber diese wesentlichsten Ablösungsbedingungen sind jetzt im Stadthause Berechnungen im Zuge.

Bezüglich der Ablösung der Straßenbahn haben gestern, wie wir bereits berichtet haben, unverbindliche Besprechungen stattgefunden, deren Ergebniß dahin zusammengefaßt werden kann, daß für diese Transaktion Geneigtheit vorhanden ist. Es wurde aber, eben weil die Angelegenheit sich noch in embryonalem Zustande befindet, ganz besonders betont, die Ablösung werde nur in dem Falle durchgeführt werden können, wenn aus den anzustellenden Berechnungen jeden Zweifel ausschließend hervorgehen wird, daß die Hauptstadt nach jeder Richtung hin, alle Eventualitäten in Betracht gezogen, Garantien dafür haben wird, daß, wenn sie vorerst auch keine nennenswerthen Ueberschüsse, keinesfalls aber Verluste haben werde. So hat beispielsweise Dr. Wilhelm Vázsonyi hervorgehoben, daß bei den Berechnungen jener Betrag, der der Hauptstadt jetzt aus den Einkünften der Straßenbahn als Betheiligung zufällt und der circa 2 Millionen Kronen ausmacht, unter allen Umständen sich als Ueberschuß ergeben müsse, wenn die Frage überhaupt diskutabel sein soll.

Uebrigens hat diese Angelegenheit mit dem heutigen Tage einen offiziellen Charakter angenommen, nachdem die Direktion der Straßenbahn gestern nach der Generalversammlung eine Sitzung hielt, in welcher die Anfrage des Bürgermeisters, ob die Straßenbahngesellschaft geneigt wäre, in Ablösungsverhandlungen einzutreten, besprochen wurde. Das Ergebniß der Verhandlungen offenbart sich in einem Brief des Generaldirektors der Straßenbahn Paul Sándor, den der Bürgermeister im Rahmen folgenden Communiqués zur Veröffentlichung bringt:

„Die Verkehrspolitik der Hauptstadt, sowie ihr Programm für die Entwicklung des Verkehrs können nicht eher richtig festgestellt werden, als bis wir wissen, ob und wann die elektrischen Eisenbahnen in der Hand der Hauptstadt vereinigt werden können. Die Mehrheit der Aktien der Budapester elektrischen Stadtbahn befindet sich bereits im Besitz der Hauptstadt und die im Grundebnützungsvertrag gesicherte Möglichkeit der Ablösung ist bereits geboten. Was nun die Budapester Straßenbahn betrifft, tritt das Recht der Hauptstadt auf eine Ablösung erst im Januar 1923 ein, falls die Hauptstadt zwei Jahre früher, also im Jahre 1921, ihre Absicht auf die Ablösung kundgibt. Da das Interesse der Hauptstadt es erfordert, daß in dieser Frage die Ungewißheit sobald als möglich aufhöre, damit wir ferner die in der Vervollkommnung und Entwicklung des elektrischen Straßenbahnverkehrs zu gewärtigende Stagnation verhüten können, haben wir die Anfrage an die Direktion der Straßenbahngesellschaft gerichtet, ob sie geneigt wäre, sich in Unterhandlungen über eine im Sinne des Vertrags, doch vor dem vertragsmäßigen Termin zu erfolgende Ablösung der Straßenbahn einzulassen."

Auf unsere Anfrage traf an den Bürgermeister gestern Nachmittag folgende Antwort ein:

„Ew. Hochwohlgeboren!

Auf Ihre von gestern datirte, an mich gerichtete Anfrage, ob die Direktion der Straßenbahngesellschaft geneigt wäre, sich in Unterhandlungen über eine im Sinne des Vertrages, doch noch vor dem vertragsmäßigen Termin zu erfolgende Ablösung der Straßenbahn in Unterhandlungen einzulassen, erlaube ich mir, Ihnen auf Grund eines Beschlusses, den unsere Direktion in ihrer heutigen Sitzung gefaßt hat, achtungsvoll mitzutheilen, daß unsere Direktion zu Unterhandlungen wegen einer vorzeitigen Ablösung der Straßenbahn bereit ist; unsere Direktion erachtet es jedoch als ihre Pflicht, zu erklären, daß sie zwar durch vorzeitige Ueberlassung der Straßenbahn die Verwirklichung der Verkehrspolitik der Hauptstadt zu fördern gern bereit ist, aber ebenso darauf vertraut, die Hauptstadt werden den Gesichtspunkt würdigen, daß eine vorzeitige Ablösung keine Schädigung unseres Unternehmens und unserer Aktionäre verursachen kann.

Genehmigen Sie, sehr geehrter Herr Bürgermeister, den Ausdruck meiner Werthschätzung.

Mit vorzüglicher Achtung

Budapest, 6. April 1916.

Paul Sándor,

Reichstagsabgeordneter, Generaldirektor."

Es erübrigt dem nur noch beizufügen, daß die gestrige Direktionssitzung der Straßenbahngesellschaft dem Generaldirektor Paul Sándor die Vollmacht ertheilt hat, die Verhandlungen mit der Hauptstandt einzuleiten.

Neues Pester Journal
9/IV. 1916
9
164

Die Ablösung der elektrischen Verkehrsmittel.

— Eine Mahnung zur Vorsicht. —

Fast über Nacht ist eine Frage aktuell geworden, die seit vielen Jahren auf der Tagesordnung steht, ohne daß sie den Charakter der Dringlichkeit angenommen hätte. Als die Hauptstadt seinerzeit die Majorität der Aktien der Stadbahngesellschaft erwarb, war es klar geworden, daß sie den Anfang macht, von den Verkehrsmitteln Besitz zu ergreifen, und ebenso selbstverständlich war es, daß die Hauptstadt auf halbem Wege nicht stehen bleiben wird. Daß der erste Schritt zu der Absicht, auf das Verkehrswesen Einfluß zu gewinnen, ein verfehlter war, wissen wir nach den traurigen Erfahrungen erst heute, und vergebens melden sich jetzt Stimmen, die da sagen, daß sie den verfehlten Weg vorausgesehen haben. Gerechterweise muß man zugestehen, daß die Absicht eine löbliche war. Anders steht es freilich mit der praktischen Durchführung derselben, die als Grundübel eben jenen Zustand geschaffen hat, den wir heute bei der Stadtbahn zu beklagen allen Grund haben. Freilich ist es eine verspätete Rekrimination, wenn wir heute darauf verweisen, daß der Ankauf der Aktien zu exorbitant hohem Kurs zur Uebernahme von Lasten geführt hat, die selbst mit den erhofften, leider aber ausgebliebenen Vortheilen in keinem Verhältniß stehen, und bei diesem Punkte drängt sich die Frage auf: Warum wurden, um auf den Verkehr Einfluß zu gewinnen, die Aktien damals angekauft und warum wurde die Stadtbahn nicht nach demselben Rezept, wie es derzeit bei der Straßenbahn angewendet werden soll, abgelöst?

Es gibt hiefür, nachdem die bona fides der leitenden Kreise der Hauptstadt keinesfalls angezweifelt werden können und dürfen, nur die Erklärung, daß sie schlecht berathen waren und daß sie die Machtstellung, die sie durch die Majorität der Aktien erlangten, zu hoch eingeschätzt haben. Ein Uebel gebar das andere, und zu den Hauptfehlern gesellte sich ein dritter: der Respekt vor Traditionen, die ob mit oder ohne Recht, den Leitern der Hauptstadt gewisse Rücksichten auferlegten, die, als einzelne Glieder zu einer endlosen Kette vereint, der Hauptstadt statt eines rentablen Geschäfts ungeahnte Lasten aufbürden.

Diese Feststellungen leiten uns, wenn wir, obwohl es sich jetzt um eine andere Art der Verstadtlichung handelt, an blutende Wunden zu rühren. Nicht nur zur Vorsicht wollen wir die Leiter der Hauptstadt und ihre Repräsentanz ermahnen, sondern es drängt sich uns bei dieser Gelegenheit überdies eine Reihe von Fragen auf, die wir nicht zu beantworten vermögen. Wir dürfen uns ohne Selbstüberhebung nachsagen, daß wir immer an der Spitze marschirten, wenn es sich darum handelte, die Interessen der Hauptstadt zu fördern. Und diese Tendenz leitete uns auch, wenn wir jede Verstadtlichungsfrage skeptisch aufnahmen. Daß uns dabei keine Engherzigkeit leitete, sondern die Ueberzeugung, daß die Verstadtlichung nicht für All und Jedes taugt, bewiesen die Thatsachen, daß fast alle Betriebe der Hauptstadt die an sie geknüpften Hoffnungen beiweitem nicht erfüllen und daß auch solche Betriebe, die vermöge ihres Charakters ein Monopol der Hauptstadt bilden, weit hinter den an sie geknüpften Erwartungen zurückbleiben.

Bei den Verkehrsunternehmungen aber begegnen sich unsere Anschauungen mit denen der leitenden Kreise der Hauptstadt, und dennoch können wir nicht umhin, obwohl im Prinzip in voller Uebereinstimmung, der bevorstehenden Transaktion mit gewissem Bangen entgegenzusehen. Wieder ist es die Hast, die uns Bedenken einflößt, weil wir nicht begreifen können, warum heute plötzlich eine Frage so dringend wurde, die nebst den gleichen Bedingungen vor einem oder mehreren Jahren ebenso gelöst hätte werden können wie sie in zwei oder drei und in noch mehr Jahren gelöst werden könnte. Just inmitten des fürchterlichen Blutvergießens, zu einem Zeitpunkt der absoluten Unsicherheit des Wirthschaftslebens muß die Ablösung der Straßenbahn durchgeführt werden? Die angewachsenen Verkehrseinnahmen des letzten Jahres sind doch gewiß nicht so verlockend, daß die Hauptstadt, ohne Berücksichtigung der Raubwirthschaft der Gesellschaft seit Kriegsbeginn, nun die Erwerbung eines Unternehmens forcirt, welches sie vom Jahre 1923 an gerechnet auch ohne das Wohlwollen der Aktionäre auf Grund ihrer kontraktlichen Rechte zu erwerben vermag. Warum also diese Eile zu einer Zeit, in welcher jeder Betrieb, und in erster Reihe ein Kommunikationsbetrieb, bezüglich der Beschaffung seiner Materialien mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hat und selbst nach einem baldigen Frieden noch lange zu kämpfen haben wird? An dem heutigen Verkehrszustand etwas zu ändern vermag auch die Verstadtlichung nichts. Die Einführung des Autobusverkehrs steht noch in weitem Felde und damit auch die allgemeine Regelung des Verkehrs.

Wir vermögen demnach nicht zu ergründen, warum die Straßenbahn so dringend abgelöst werden muß, es sei denn, daß wir auf die Erwerbung der Majorität der Stadtbahnaktien zurückgreifen und an die Revision des Tarifes denken. Es scheint fast, daß es sich um eine Rettungsaktion der Stadtbahn handelt. Man hofft, durch die Verquickung des rentablen Unternehmens mit dem unrentablen auch das unrentable rentabel zu machen, und weil das Plus des einen das Minus des anderen eventuell noch immer nicht deckt, soll eben die Tariferhöhung nachhelfen. Vom Standpunkt des Spekulanten ist diese Theorie richtig, und es ist sogar möglich, daß sie die Kalkulation rechtfertigt. Aber nur möglich, sicher ist es nicht. Wie wenn die Kalkulation versagt? Die Stadtbahn bürdet der Hauptstadt nur Hunderttausende an Lasten auf. Wenn die Kalkulation mit der Straßenbahn aber fehlschlägt, steigen die Hunderttausende in Millionen, denen zu entkommen jede Möglichkeit fehlt.

Wir büßen die Sünden unserer Vorfahren, die den Verkehrsunternehmungen die splendidesten Verträge gaben, an nichts weiter denkend als: „Nach uns die Sintfluth!" Dies sind die Grundfehler, an denen nichts mehr geändert werden kann, es liegt aber nun an uns, auf der Hut zu sein, damit die Fehler in unüberlegter Weise nicht vermehrt werden. Die Finger haben wir uns oft genug verbrannt, um die weitestgehende Vorsicht walten zu lassen, sollen unsere Nachkommen nicht Grund haben, uns mit Recht Stümper zu nennen.

Tägliche Rundschau
9./11. 1916

Das Schnellbahnnetz im Groß-Berliner Süden.

Von Prof. G. Schimpff in Aachen.

Ein Aufsatz in Nr. 147 der „Täglichen Rundschau" vom 21. März 1916 beschäftigt sich mit einem Aufsatze über die Schnellbahnverbindung Tempelhofs mit Berlin, den ich kürzlich in einer Tageszeitung veröffentlichte. In jenem Aufsatz habe ich nachzuweisen versucht, daß die Verlängerung der Nordsüdbahn vom Bahnhof Gneisenaustraße nach Tempelhof und weiter nach Marienborf für künftig vorgesehen werden müßte, daß aber vorläufig an eine Rentabilität der Bahn nicht zu denken sei. Eine solche sei erst mit der fortschreitenden Bebauung des Tempelhofer Feldes und der weiteren Besiedlung der in Frage kommenden Vororte zu erwarten. Immerhin sei es zweckmäßig, die Bahnlinie schon jetzt festzulegen und den Bahnkörper bei der Neuanlage von Straßen auf dem Tempelhofer Felde gleich mit auszuführen.

Eine vorläufige Endigung der Schnellbahn am Ringbahnhof Tempelhof kommt meines Erachtens nicht in Frage, da dieser Punkt zu weit vom Herzen Tempelhofs entfernt liegt. Die weite Entfernung des Südringbahnhofs Tempelhof vom Schwerpunkt dieses Vorortes ist ja gerade der Nachteil, den die einzige zurzeit bestehende Schnellbahnverbindung Tempelhofs mit Berlin, der Südring, hat.

Der ungenannte Herr Verfasser des Aufsatzes in Nr. 147 ist der Meinung, daß den Bedürfnissen Tempelhofs, insbesondere des sich am Teltowkanal hinziehenden Industriegeländes, weit besser durch eine Schnellbahn gedient wäre, die, von der geplanten südlichen Verlängerung der Schöneberger Schnellbahn abzweigend, in der Gegend des Verschiebebahnhofs Tempelhof die Anhalter und Dresdener Fernbahn kreuzen und dann etwa parallel zum Südring quer durch Tempelhof hindurch gehen würde, um nach Kreuzung des Teltowkanals in Britz zu endigen. An der Stelle, wo die Anhalter und Dresdener Bahn gekreuzt werden, soll ein Fern- und Vorortbahnhof, eine Art Verteilungsbahnhof für den Süden Groß-Berlins entstehen. Die vorgeschlagene Schnellbahn hätte den großen Vorzug, daß sie eine gute Verbindung von Britz und Tempelhof mit dem geschäftlichen Mittelpunkte von Berlin W., nämlich dem Wittenbergplatz und dem Zoologischen Garten, herstellen würde.

Bei der Planung neuer Schnellbahnen in Groß-Berlin wird man zuerst zu untersuchen haben, wie sich eine neu vorgeschlagene Linie in das gesamte Schnellbahnnetz einfügt, zweitens: wie groß das Verkehrsbedürfnis ist, und drittens: ob die Aussicht einer Ertragsfähigkeit besteht.

Das weit überwiegende Verkehrsbedürfnis fordert für Schnellbahnen eine radiale Richtung, das heißt ein Ausstrahlen der einzelnen Linien vom Stadtmittelpunkte nach den Vororten. Auf diese Weise werden die Wohn- und Industrieviertel der Vororte auf dem kürzesten Wege mit der Geschäftsstadt verbunden. In dieser Weise setzt sich auch das bestehende und geplante Schnellbahnnetz Groß-Berlins zusammen. Es ist geplant, die Schöneberger Untergrundbahn später über Friedenau und Steglitz nach Groß-Lichterfelde zu führen und dort etwa an der Stelle enden zu lassen, wo die Straßenbahn den Teltow-Kanal kreuzt. Zu dieser, man kann wohl sagen, durch die natürlichen Verhältnisse gegebenen Linie würde die vorgeschlagene Linie über Tempelhof nach Britz eine Zweiglinie sein. Wenn auch die Zahl der Verzweigungen von Schnellbahnen im Interesse der Betriebsführung möglichst eingeschränkt werden soll, so wäre eine solche Verzweigung hier allenfalls noch zulässig. Der Nachteil der neuen Linienführung ist aber der, daß sie ausgesprochen tangential ist, das heißt senkrecht zur radialen Richtung steht und sonach mit der natürlichen Verkehrsrichtung nicht zusammenfällt. Wo Schnellbahnen bisher in Form von Tangential- oder Ringlinien geführt sind, haben sie fast stets keinen für ihre Verzinsung ausreichenden Verkehr. Auch der Ostteil des Berliner Südrings würde als private Schnellbahn nicht rentieren, obwohl er durch die Einführung in den Potsdamer Bahnhof den Charakter als Ringlinie fast verloren hat.

Die Verkehrsbeziehungen zwischen Britz, Tempelhof und Berlin W. sind zweifellos vorhanden. Sie sind aber sicher nicht ausreichend, um eine Schnellbahn ertragsfähig zu machen, die infolge der Kreuzung der Fernbahnen und des Teltow-Kanals und der Erschwernisse durch die vorhandene Bebauung immerhin nicht unbeträchtliche Baukosten erfordern wird und wohl kaum billiger, sondern eher noch teuerer werden wird, als eine Schnellbahn über das Tempelhofer Feld und weiter im Zuge der Berliner Straße.

Der Hauptverkehr von Tempelhof und Britz ist nach dem Stadtinnern, nach der Geschäftsstadt in Alt-Berlin, gerichtet, und für diesen Verkehr gäbe der Umweg über Schöneberg doch nur einen sehr mangelhaften Notbehelf. Britz wird in absehbarer Zeit durch die Verlängerung der Nordsüdbahn über Neukölln hinaus eine weit bessere, weil gradlinige, Schnellbahnverbindung mit der Geschäftsstadt erhalten, als die Zweigstrecke der Schöneberger Schnellbahn es werden kann.

Was das Industriegelände am Teltowkanal anbetrifft, so wird dessen Verkehr zweifellos nicht ausreichen, um eine Schnellbahnlinie wirtschaftlich zu gestalten. Der Verkehr von und nach den Arbeitsstätten der Fabriken drängt sich eng in die Morgen- und Abendstunden zusammen und ist während der übrigen Tageszeit außerordentlich gering. Er erfordert umfangreiche Betriebsvorkehrungen, die während des größten Teiles des Tages unbenutzt liegen. Ein solcher stoßweiser Massenverkehr, wie wir ihn zum Beispiel auf der Berliner Ringbahn beobachten, ist der Rentabilität einer Schnellbahn geradezu feindlich. Bis heute hat die große Arbeiterzahl der Siemenswerke am Nonnendamm (über 30 000) noch nicht genügend Anziehungskraft ausgeübt, um die Verlängerung der Schnellbahnlinie Bismarckstraße—Wilhelmplatz nach Siemensstadt durchzusetzen, obwohl die Firma Siemens u. Halske selbst den Bau von Schnellbahnen in der umfangreichsten Weise betreibt. Wie gering die Ertragsfähigkeit einer Schnellbahnlinie Britz—Tempelhof—Schöneberg anzusetzen ist, kann auch daraus gefolgert werden, daß die südliche Berliner Vorortbahn, die eine Straßenbahnlinie in fast derselben Richtung betreibt (die sogenannte Wüstenbahn) bisher stets Zuschüsse erfordert hat.

Pester Lloyd Abend 10./IV. 1916

Hauptstädtische Verkehrskommission.

Budapest, 10. April.

Die hauptstädtische Verkehrskommission hielt heute mittag unter dem Vorsitze des Magistratsrates Desider Rényi eine Sitzung, auf deren Tagesordnung zwei Angelegenheiten standen: eine Eingabe der Autotaxi-Unternehmung und die Sommerfahrpläne der Straßenbahnen. Als Referent fungierte Magistratsnotär Anton Till.

Der Propellerverkehr.

Vor der Tagesordnung brachte Karl Zipernowßky den Umstand zur Sprache, daß der Propellerverkehr jetzt schwächer sei als zuvor. Unter anderem sei die Propellerlinie Ofner Kopf der Kettenbrücke—Redoute aufgelassen worden. Redner wünscht, daß der Propellerverkehr den Vorschriften entspreche.

Technischer Rat Josef Baltinyi bemerkte, die Gesellschaft habe zu Beginn des Winters ihre Schiffe aus dem Verkehr gezogen, um die nötigen Reparaturen vornehmen zu lassen. Die Hoffnung der Gesellschaft auf einen langen Winter habe sich jedoch nicht erfüllt; das mildere Wetter trat sehr früh ein, doch konnten nicht alle Schiffe in Verkehr gesetzt werden, weil es nicht möglich gewesen sei, die Reparaturarbeiten rechtzeitig zu beenden. Auch der Mangel an entsprechendem Personal mache sich sehr nachteilig geltend. Statt der vertragsmäßigen Fahrten können derzeit wegen der angeführten Umstände, die als vis major betrachtet werden müssen, nur drei Fahrten aufrechterhalten werden.

Vorsitzender Magistratsrat Desider Rényi bestätigte die Angaben des Vorredners, erklärte jedoch, daß die Frage auf der Tagesordnung gehalten werde. Im Handelsministerium werden jetzt Beratungen gepflogen, die eine befriedigende Regelung des Propellerverkehrs zum Gegenstande haben. Auch die Frage der Ablösung werde in Erwägung gezogen.

Die Kommission nahm die Erklärungen des Vorsitzenden zur Kenntnis.

Die Ablösung der Straßenbahn.

Dr. August Komlós beschäftigt sich mit der Absicht der Hauptstadt, die Straßenbahn abzulösen. Da die Sache sich derzeit noch im Anfangsstadium befinde, wolle er jetzt nicht näher auf diese Frage eingehen, er könne jedoch nicht umhin, schon jetzt einen für das große Publikum hochwichtigen Umstand zu berühren. Man spreche nämlich davon, daß die Hauptstadt die Straßenbahn nur deshalb ablösen wolle, um die Fahrpreise zu erhöhen und dadurch die Stadtbahn, mit der es nicht am besten bestellt sei, zu sanieren.

Vorsitzender Rényi: Was die Ablösung der Straßenbahn betrifft, besteht schon seit Jahren diese Absicht. Die Frage war ständig auf der Tagesordnung. Derzeit ist die Angelegenheit nur so weit gediehen, daß zwischen der Hauptstadt und der Gesellschaft in der Frage der Ablösung Besprechungen eingeleitet wurden, doch auf eine bestimmte Art der Durchführung hat sich noch keine der Parteien festgelegt. Die Behauptung, als ob zwischen der Ablösung der Straßenbahn und der Erhöhung der Fahrpreise ein Zusammenhang bestünde, ist vollkommen unbegründet; die Erhöhung der Fahrpreise stehe mit der Ablösung in keinem Zusammenhang. Die Stadt Wien und auch reichsdeutsche Städte beschäftigen sich mit der Frage einer Tariferhöhung, auch in Budapest wird sie in Erwägung gezogen. Auch die Bemerkung, die Hauptstadt wolle durch Ablösung der Straßenbahn die Stadtbahn sanieren, entbehrt jeder Grundlage; die Stadtbahn steht gut genug und wird auch auf eigenen Füßen bestehen können.

Die Kommission nahm die Aufklärungen des Vorsitzenden zur Kenntnis.

Die Ueberfüllung der Elektrischen.

Dr. Ludwig Kollár weist auf die Ueberfüllung der Wagen der Straßenbahnen hin und bemerkt, daß in dieser Hinsicht geradezu unerträgliche Zustände herrschen. Oft stehen 32 bis 40 Passagiere, wie die Heringe zusammengepfercht, auf den Plattformen und im Innern der Wagen. Die Kondukteure sind unfähig, ihren Dienst zu versehen, und es komme häufig vor, daß Passagiere ohne Karten fahren. Diesem Uebelstande könnte durch Vereinfachung der Kartenmanipulation abgeholfen werden. Die Behörde lasse es an der nötigen Voraussicht fehlen, sie selbst steigere in dem Publikum den Hang zur Disziplinlosigkeit. Redner sprach dann über die weiblichen Kondukteure, die sich sehr gut bewähren.

Árpád Széll, Direktor der Straßenbahn, macht eine verneinende Kopfbewegung.

Dr. Ludwig Kollár: Ihre Bezüge sind geringer als die ihrer männlichen Kollegen.

Direktor Árpád Széll: Die weiblichen Kondukteure haben dieselben Bezüge, auch ihre Avancementsverhältnisse sind genau die gleichen wie bei den männlichen Kondukteuren.

Vorsitzender Rényi: Die Vereinfachung der Fahrkartenmanipulation hängt mit der Tarifrevision eng zusammen. Das Ideal wäre ein System mit bloß zweierlei Karten.

Polizeirat Dr. Emil Schreiber: Die Ueberfüllung der Wagen ist auf die außerordentlichen Verhältnisse zurückzuführen. Wegen Mangels an Personal können nicht genug Wagen eingestellt werden, zudem ist der Verkehr viel größer als in Friedenszeiten, da jetzt Tausende Soldaten die Elektrische benützen. Die weiblichen Kondukteure bewähren sich nicht so, wie die männlichen, denn sie sind nicht energisch genug, um die Ordnung in den Wagen aufrechterhalten zu können. Die Polizei könnte wohl, obwohl auch sie über weniger Personal verfügt als in Friedenszeiten, eine Ueberfüllung der Wagen verhindern, doch ist es fraglich, ob sie damit dem Publikum und den wirtschaftlichen Interessen einen guten Dienst erweisen würde.

Das Rauchverbot in der Elektrischen.

Josef Girardi klagt, daß trotz des bestehenden Verbots viele Fahrgäste der Elektrischen während der Fahrt rauchen. Macht der Schaffner solche Fahrgäste auf das Verbot aufmerksam, so wird er in der Regel mit Grobheiten belegt.

Polizeirat Dr. Emil Schreiber bemerkt, daß diese Klagen leider begründet seien. Die Polizei achtet streng darauf, daß das Rauchverbot respektiert werde und bestraft sowohl die Fahrgäste, die es übertreten, als auch die Schaffner, die das dulden. Oft sind es Soldaten, die das Rauchverbot nicht einhalten und ihnen gegenüber hat der Schaffner einen schweren Stand.

Die Kommission nahm die Erklärungen des Polizeirates zur Kenntnis.

Es folgte sodann die Tagesordnung.

Die Autotaxitarife.

Die Budapester Automobil-Aktiengesellschaft hat an den Magistrat eine Eingabe gerichtet, in der der Magistrat ersucht wird, die von der Generalversammlung des Munizipalausschusses festgesetzten, bis zum 1. Mai l. J. gültigen Autotaxitarife mit Rücksicht auf die unveränderten Verhältnisse für die Dauer des ganzen Krieges aufrechtzuerhalten, ferner auszusprechen, daß die Gesellschaft mit Rücksicht auf den Gummimangel zu Fahrten außerhalb der Maut nicht verpflichtet sei. Die Oberstadthauptmannschaft, an die die Eingabe der Gesellschaft zur Begutachtung geleitet worden war, sprach sich für die Erfüllung des Ersuchens der Gesellschaft um Aufrechterhaltung der Kriegstarife aus; hinsichtlich des zweiten Wunsches der Unternehmung schlägt die Oberstadthauptmannschaft vor, die Hauptstadt möge aussprechen, daß die Gesellschaft verpflichtet sei, für den ganzen Rayon der Budapester Staatspolizei Fahrten zu übernehmen.

Die Verkehrssektion schloß sich dem Gutachten der Oberstadthauptmannschaft an; in ihrer hierauf bezüglichen Vorlage proponiert die Sektion, daß die Wünsche der Unternehmung im Sinne des Gutachtens der Polizei bis auf weiteres erfüllt werden.

Die Verkehrskommission nahm die Vorlage der Sektion unverändert einstimmig an.

Vossische Zeitung
12./IV. 1916

12
167

Haltestellen-Politik.

Groß-Berliner Verkehrsfragen.

Die Haltestellenabstände stehen nicht nur in einem engen Zusammenhange mit der Reisegeschwindigkeit unserer Schnellbahnen, sie bedingen auch ihre Rentabilität. Im Zusammenhange damit steht auch der Aufenthalt auf den Haltestellen. An der Hand zahlreicher Diagramme, statistischer Kurven beleuchtete gestern der Verkehrstechnische Oberbeamte des Verbandes Groß-Berlin, Prof. Giese, diese Fragen. Das gewaltige Zahlengewirr, das er für diesen scheinbar so spröden Gegenstand zusammengetragen hatte, erhielt förmlich Leben.

Bei seinen Betrachtungen über die Haltestellenabstände und Haltestellenaufenthalte auf den Schnellbahnen und Straßenbahnen in Groß-Berlin wies er darauf hin, wie im Innern der Stadt die Haltestellen sich viel dichter anschließen, so ist z. B. die Entfernung zwischen den Untergrundbahnhöfen Friedrichstraße und Kaiserhof nur 370 Meter. Prof. Giese erachtete für die Haltestellenabstände der Schnellbahnen in der Innenstadt im Durchschnitt 600—700 Meter, in den anschließenden Wohngebieten 700—800 Meter und außerhalb der Ringfläche von 6,5 Kilometer Halbmesser 900—1000 Meter als zweckmäßig. Für Straßenbahnen können die Abstände — namentlich im Innern der Stadt, wo doch die Verkehrsgeschwindigkeit nicht allzu groß werden darf — zwar wesentlich geringer sein, doch sind sie in Groß-Berlin, wo die Abstände in den Innen- und Außenbezirken zwischen 250 und 322 m schwanken und an vielen Stellen sogar bis auf 50—80 m heruntergehen, viel zu klein. In ganz Groß-Berlin gibt es 3515 Haltestellen, bei ihnen ist 1348 mal der Abstand 200 m, 832 mal 300—400 m, 781 mal 10—200 m, 30 mal unter 100 m, 6 mal über 1000 m. Auf Anordnung des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. August vorigen Jahres wird eine Verminderung der Haltestellen eintreten, um die Fahrzeiten auf der Straßenbahn abzukürzen. Der durchschnittliche mittlere Abstand soll 360—400 m betragen, während er bis jetzt 297 m ist. Mit der Härte, die für den einzelnen darin hier und da liegt, wird man sich bald abgefunden haben. In Essen wurden 1914 auf einer der Hauptlinien die Hälfte aller Haltestellen gestrichen, heute ist dort darüber jeder froh.

Der Aufenthalt auf den Haltestellen der Züge hängt bei den Schnellbahnen von der Anzahl der ein- und aussteigenden Personen, der Zuglänge, der Anordnung der Wagentüren (ob 4 oder 6 Türen), den Wagenklassen (2. u. 3., Raucher und Nichtraucher) ab. Diese Aufenthalte betragen, wie der Redner auf Grund von 1036 Beobachtungen ermittelte, auf dem Netz der Hochbahngesellschaft im Durchschnitt 6—25 Sekunden für den Zug. Der durchschnittliche Aufenthalt aller Züge auf dem gesamten Netz dürfte etwa 17 Sekunden betragen. Bei den Straßenbahnzügen übt außerdem darauf noch die Lage der Haltestellen mit Rücksicht auf den übrigen Straßenverkehr, die Bevölkerungsart — im Westen und Südwesten steigen die Fahrgäste langsamer und bequemer ein und aus, wie die werktätige Bevölkerung des Ostens und des Nordens —, auch die Witterung einen Einfluß aus. Auf Grund von 2938 Beobachtungen hat Prof. Giese den mittleren Aufenthalt der Straßenbahnzüge zu 5 bis 40 Sekunden festgestellt. Hat der Wagen einen Anhänger, so vermindert sich die durchschnittliche Aufenthaltszeit. Bei einem Wechsel von etwa neun Personen ist der Zugaufenthalt bei Straßen- und Schnellbahnen im Durchschnitt gleichgroß, bei geringerem Personenwechsel ist der Aufenthalt bei Schnellbahnen, bei stärkerem bei Straßenbahnen größer. — Es folgten Betrachtungen über Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper, auf die wir später zurückkommen.

In der kurzen Erörterung betonte Geh. Baurat Kemmann, daß die Annahme eines mittleren Aufenthalts von 17 Sekunden auf der Hochbahnstation durchaus zutreffend sei. Man rechne sogar mit einem solchen von 20 Sekunden und werde trotzdem, wenn erst das selbsttätige Signalsystem durchgeführt sei, 40—44 Züge in der Stunde während 2—3 Stunden hindurch abfahren lassen. Präsident von Mühlenfels regt eine Verkürzung der Aufenthaltszeit durch Trennung der Ein- und Aussteigenden an. Aber sowohl Geheimrat Kemmann wie Prof. Giese glauben nach den Erfahrungen, die man in Boston und London gemacht hat, daß sich das Publikum nicht dazu erziehen lasse.

oe.

Tägliche Rundschau
12./IV. 1916

3515 Straßenbahnhaltestellen in Groß-Berlin.

Wieviel Straßenbahnhaltestellen, an deren Verminderung jetzt zur Erzielung einer größeren Reisegeschwindigkeit gearbeitet wird, gibt es in Groß-Berlin? Es sind, wie Prof. E. Giese, verkehrstechnischer Oberbeamter des Verbandes Groß-Berlin, gestern abend in einem durch Lichtbilder erläuterten Vortrag im „Verein für Eisenbahnkunde" ausführte, insgesamt 3515. Dem sehr aufschlußreichen Vortrag wohnten außer zahlreichen Verkehrsfachleuten die Stadtbauräte und Verkehrsdezernenten mehrerer Groß-Berliner Gemeinden und des Kreises Teltow, Oberregierungsrat Dr. Haaselau, Dirigent der Verkehrsabteilung des Polizeipräsidiums, sowie die Direktoren der Groß-Berliner Verkehrsgesellschaften bei. Prof. Giese hat sich der mühsamen Arbeit unterzogen, nicht nur alle Haltestellen in Groß-Berlin, wozu auch die Straßenbahnen in Spandau und Köpenick gehören, festzustellen, sondern sie auch auf eine Karte übertragen und ihre Abstände ermittelt. Es ergibt sich daraus, daß die Haltestellen sowohl der Schnellbahnen wie der Straßenbahnen in der Innenstadt am kleinsten sind und daß sie mit der Entfernung vom Stadtmittelpunkt wachsen. Der größte Abstand im Straßenbahnnetz befindet sich in Britz mit über 1200 Mtr. Für die Schnellbahnen hielt Prof. Giese in der Innenstadt einen Abstand von durchschnittlich 600 bis 700 Mtr., in den anschließenden Wohnbezirken von 700 bis 800 Mtr. und außerhalb der Ringfläche von 6,5 Kilometer Halbmesser 90 bis 1000 Mtr. für zweckmäßig. Für Straßenbahnen können die Haltestellenabstände zwar wesentlich geringer sein, doch sind sie in Berlin, wo die Abstände in den Innen- und Außenbezirken zwischen 250 und 322 Mtr. schwanken und an vielen Stellen, z. B. in Spandau und Köpenick, sogar bis auf 50 bis 80 Mtr. heruntergehen, viel zu klein.

Gemäß einem Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. August v. J. ist jetzt in Berlin und den Vororten mit der Entfernung einer größeren Zahl von Haltestellen begonnen worden, wobei die anschließenden Haltestellen entsprechend verschoben werden. Die Haltestellenaufenthalte der Schnellbahnzüge betragen auf dem Netz der Berliner Hochbahngesellschaft je nach der Länge und der Anzahl der zu- und absteigenden Personen im Durchschnitt 6 bis 25 Sekunden für den Zug. Der durchschnittliche Aufenthalt aller Züge auf dem gesamten Netz dürfte etwa 17 Sekunden betragen. Hinsichtlich der Haltestellenaufenthalte der Straßenbahnen hat Professor Giese die interessante Tatsache festgestellt, daß die im Westen und Südwesten die Straßenbahn benutzenden Fahrgäste langsamer und bequemer ein- und aussteigen, während die werktätige Bevölkerung des Ostens und Nordens hierbei flinker ist. Auf Grund von 2938 Beobachtungen ist der mittlere Aufenthalt der Straßenbahnzüge auf 5 bis 40 Sekunden festgestellt worden. Beachtenswert ist noch, daß bei einem Wechsel von etwa 9 Personen der Zugaufenthalt bei Straßen- und Schnellbahnen gleich groß ist, bei geringerem Personenwechsel ist der Aufenthalt bei Schnellbahnen, bei stärkerem bei Straßenbahnen größer.

In einem zweiten Vortrag behandelte Professor Giese die Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper in Groß-Berlin. Die Gesamtlänge dieser Straßenbahnstrecken beträgt in Groß-Berlin zurzeit 79 Km. Von den verschiedenen hierbei in Betracht kommenden Anordnungen empfahl der Redner die Anordnung, wobei die Straßenbahngleise in der Straßenmitte, eingeschlossen von beiderseitigen Fahrdämmen, liegen. Sie ist auch die vollkommenste, da sie dem verkehrstechnischen richtigen Grundsatz, in der Mitte der Straße die schnellfahrenden Verkehrsmittel und nach außen zu abfallend die langsameren Verkehrsarten unterzubringen, am besten gerecht wird. Von dieser Gruppe gibt es in Groß-Berlin bisher leider nur 14 Km. 38 Km. Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper, das sind etwa die Hälfte der Gesamtlänge, weisen in Groß-Berlin Rasenbelegung auf. Zum Schluß empfahl der Vortragende, in einigermaßen breiten neuen Straßen die Straßenbahn nur auf besonderem Bahnkörper anzulegen. Eine Reihe schöner farbiger Lichtbilder bewies, wie derartige besondere Straßenbahnkörper durch Rasenanlagen und Blumenschmuck einen gärtnerischen Reiz erhalten, der zur Verschönerung des ganzen Stadtbildes beiträgt.

Neue Freie Presse
13./IV. 1916

Der Verwaltungsbericht der städtischen Straßenbahnen für 1914/15.

Wien, 12. April.

In dem eben ausgesendeten Verwaltungsbericht der Direktion der Wiener städtischen Straßenbahnen für das Geschäftsjahr vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 fällt vor allem auf, in wie großem Maße dieses Unternehmen, dessen Betrieb nach außen hin anscheinend fast ohne Aenderung fortgeführt wird, durch den Krieg beeinflußt und teilweise in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Die Gedenktafel der während der ersten elf Monate im Kriege gefallenen Angestellten umfaßt allein 163 Namen, das Verzeichnis der Ausgezeichneten 56 Verleihungen. Von dem Gesamtstande zu Eingang des Berichtsjahres mit 12.368 Personen sind 5700 Mann schon beim allgemeinen Aufgebot zur Fahne eingerückt, im weiteren Verlauf noch 1706. Durch Neuaufnahmen, hauptsächlich von Frauen, hat der Stand zu Ende des Jahres wieder 10.083 Angestellte erreicht. Wiewohl beinahe die Hälfte der Mannschaft gleichzeitig weggefallen ist, hat der regelmäßige Betrieb der Straßenbahn keine Unterbrechung erfahren, während es bekannt ist, daß er in Großstädten des feindlichen Auslandes aus diesem Anlaß vorübergehend eingestellt werden mußte. Weiter sind dem Betriebe zahlreiche neue Aufgaben, wie die Beförderung von Verwundeten in Sonderzügen mit eigens dazu eingerichteten Wagen, dann eine umfangreiche Güter- und Lastenbeförderung zugewachsen, letztere hauptsächlich infolge des Mangels an Pferden und Fuhrwerk.

Bei alledem hat die Straßenbahn trotz des so unverhältnismäßig hohen Abganges an Fahrmannschaft und Werkstättenarbeitern eine gesamte Fahrleistung im elektrischen Betriebe von über 90 Millionen Nutzkilometer aufzuweisen, das sind nur um 1·2 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum vorher. Es ist dies der außerordentlich hingebungsvollen Tätigkeit und dem einwandfreien Zusammenwirken aller Angestellten zu verdanken, nicht minder aber auch dem großen Entgegenkommen der Fahrgäste, welche auf manche Bequemlichkeiten verzichten mußten.

Mit der „Elektrischen" sind rund 327 Millionen Personen befördert worden; das ist nur um ein halbes Prozent weniger als das Jahr zuvor, was natürlich nur durch eine weitgehende Ausnützung der Fahrbetriebsmittel möglich geworden ist. Die Einnahmen aus der Personenbeförderung im elektrischen Betriebe beziffern sich mit 52,935.248 K., das ist um 0·5 Prozent mehr als im Vorjahre, die gesamten Betriebseinnahmen mit 53,028.383 K. Der Dampfbetrieb w·ist eine Betriebseinnahme von 454.932 K. auf, der Kraftstellwagenbetrieb 48.643 K.

Demgegenüber betragen die eigentlichen Betriebsauslagen im elektrischen Betriebe 31.100.952 K., im Dampfb·triebe 767.749 K. und bei der Kraftstellwagenunternehmung 113.621 Kronen. Diese Ausgaben haben neben einer Reihe anderer, alljährlich wiederkehrender Posten, wie für Haftpflichtentschädigungen, Wohlfahrtsauslagen, Verzinsung des Anlagevermögens von rund 192½ Millionen Kronen u. a., eine besondere Erhöhung durch die sogenannten Kriegsauslagen um mehr als 3½ Millionen Kronen erfahren. Diese umfassen die Unterstützungen an die Eingerückten und ihre Angehörigen in der Höhe von 3·3 Millionen Kronen, ferner Kriegszulagen und außerordentliche Versorgungsbezüge von Kr·egerwitwen und -waisen. Die Gesamtausgaben des elektrischen Betriebes steigerten sich solcherart auf 49,367.954 K.; gegen die Gesamteinnahmen von 53,612.722 K. erg·bt sich al·o noch ein Ueberschuß von 4,244.768 K. Daraus sind überdies die Betriebsabgänge des Dampfbetriebes und der Kraftstellwagenunternehmung in der Höhe von 309.983 K. und 64.978 K. zu bestreiten. Der reine Gebarungsüberschuß beträgt somit 3 869.807 K. Dem Antrage der Direkt·on zufolge sind davon nach Verwendung von unterschiedlichen Beträgen für Neuanschaffungen, Tilgung des Anlagevermögens aus Anlehen, Bilanzremunerationen und als Rücklagen für Erneuerungen 2·3 Millionen Kronen an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien zu überweisen.

Der Stadtrat hat dieser Aufteilung mit Beschluß vom 9. v. M. bereits zugestimmt.

Kölnische Zeitung
17/IV 1916

170

Beschränkungen des Kraftwagenverkehrs.

Der stellvertretende kommandierende General des VIII. Armeekorps macht bekannt, daß die dem Kraftfahrzeugverkehr auferlegten Beschränkungen nunmehr auch auf den rechtsrheinisch gelegenen Teil des Korpsbereichs ausgedehnt werden. Auf allen Straßen und Wegen des Korpsbereichs mit Ausnahme der Stadtkreise Köln, Koblenz, Bonn, Aachen, Trier, Neuß, München-Gladbach, Rheydt, der Städte Düren und Eupen ist der Kraftfahrzeugverkehr unter folgenden Bedingungen gestattet: Alle Insassen, auch die Führer, müssen einen von der Polizeibehörde ihres Wohnorts ausgestellten Ausweis bei sich führen. Der Ausweis muß die eigenhändige Unterschrift des Inhabers tragen und mit seiner Photographie beklebt sein. Die ausstellende Polizeibehörde hat zu bescheinigen, daß der Inhaber deutscher Untertan und nach jeder Richtung, namentlich der Spionage, durchaus unverdächtig ist. Das Mitführen der nach den allgemeinen Vorschriften erforderlichen Ausweispapiere des Kraftwagenführers ist notwendig. Kraftfahrzeuge, deren Führer oder Insassen die Ausweise nicht mit sich führen, werden nicht durchgelassen. Liegen verdächtige Gründe vor, so werden die Führer und Insassen in Haft genommen. Das Fahrzeug wird beschlagnahmt. Ausländern ist jeder Verkehr mit Kraftfahrzeugen nur mit Genehmigung des stellvertretenden Generalkommandos gestattet. Die vom Generalgouvernement in Belgien für Ausländer ausgestellten Ausweise haben Gültigkeit. Auf Haltrufe oder Haltzeichen hat jedes Kraftfahrzeug sofort zu halten. Bei Annäherung an eine Sperre ist langsam zu fahren und rechtzeitig zu halten. Auf Fahrzeuge, die die Sperre durchbrechen, wird geschossen. Für den Verkehr militärischer Kraftfahrzeuge auf allen Straßen und Wegen des Korpsbereichs außer den genannten Stadtkreisen gelten folgende Bestimmungen: Alle Insassen, auch der Führer, müssen einen Ausweis mit sich führen, der von einer Militärbehörde vom Bataillonskommando oder einer im Range gleichstehenden Behörde auswärts auszustellen ist. Kraftfahrzeuge, deren Führer oder Insassen, die Ausweise nicht mit sich führen, werden nicht durchgelassen.

Tägliche Rundschau

17./IV. 1916

171

* **Eine Erhöhung des Omnibus-Fahrpreises** steht nach einer in der heutigen Generalversammlung der „Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft" von Direktor Kaufmann gemachten Mitteilungen bevor.

Wenn das abgelaufene Geschäftsjahr schon einen Verlust gebracht hat, der mit rund 788 000 M. ausgewiesen wird, so ist zu befürchten, daß dieser sich im Jahre 1916 noch sehr erheblich höher stellen wird. In den beiden Monaten Januar und Februar d. J. zusammen überstiegen die Ausgaben die Einnahmen bereits um etwa 300 000 M. Die Ursachen liegen vornehmlich in der Futterteurung, der Kriegsfürsorge für die Angehörigen der im Felde stehenden Angestellten und der Unmöglichkeit, die allgemeinen Unkosten im Verhältnis zu der Einschränkung des Betriebes zu vermindern. Wenn sie die Kriegsfürsorge freiwillig, die übrigen Lasten gezwungen auf sich nimmt, so ist die Verwaltung sich doch klar, daß dies auf die Dauer ohne eine Erhöhung des Tarifes nicht möglich ist. Die Tatsache, daß der Pferdebetrieb im Jahre 1913 über 104 Millionen und in den Kriegsjahren 1914 und 1915 90 Millionen und 79 Millionen Fahrgäste beförderte, beweist, daß der Pferdebetrieb noch auf Zeiten hinaus ein Bedürfnis im Erwerbsleben ist. Die Allgemeine Berliner Omnibus-Gesellschaft hat schon Schritte für eine Tariferhöhung getan, die jedoch bei ihr nicht eher in Frage kommt, ohne daß die anderen Verkehrsmittel Berlins gleiches tun.

Tägliche Rundschau
18./IV. 1916

Aufhebung von Betriebseinschränkungen bei der Straßenbahn. Infolge vermehrter Ausbildung von Fahrerinnen ist es der „Großen Berliner" möglich geworden, einige der bestehenden Betriebseinschränkungen aufzuheben. Von heute ab wird die Linie E wieder in Betrieb genommen. Sie verkehrt werktags in der Zeit von 7.05 morgens bis 8.05 abends ab Steglitz und 7.47 morgens bis 8.47 abends ab Linkstraße, Sonntags von 12.25 mittags bis 11.25 abends ab Steglitz und 1.07 mittags bis 12.07 abends ab Linkstraße. Der Abend- und Spätverkehr wird weiter durch die Linie K bedient. Die Linie AE Rollendorfplatz bis Halensee Ringbahnhof wird ebenfalls von heute ab, die Linie 9E Gotzkowsky-Straße bis Spittelmarkt vom Osterheiligabend ab wieder nach Bedarf verkehren, und auf den Linien 82 und 90 wird vom Osterheiligabend ab wieder der 15-Minuten-Betrieb an Stelle des jetzigen 20-Minuten-Abstandes eingerichtet werden.

Amtsblatt der Stadt Wien

18/IV. 1916

K. k. n.-ö. Statth.-Z. VI-479/1916.
M. Abt. V, 1029.

Kundmachung.

(Verschiebebahnhof Breitenlee und südliche Zufahrtslinien.)

Das k. k. Eisenbahnministerium hat laut der Erlässe vom 1. April 1916, Z. 14440/19 a, und vom 7. April 1916, Z. 14972/19 a, die als begünstigte Bauten im Sinne der kaiserlichen Verordnung vom 16. Oktober 1914, R.-G.-Bl. Nr. 284, erklärten Projekte der k. k. Staatseisenbahnverwaltung, betreffend die Herstellung eines Verschiebebahnhofes in Breitenlee und der südlichen Zufahrtslinien zu demselben, vom fachlichen Standpunkte für entsprechend befunden und hierüber die Vornahme der politischen Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet.

Diese Amtshandlungen werden von der Statthalterei am **Mittwoch den 26. und Donnerstag den 27. April 1916** unter Leitung des k. k. Statthalterei-Konzipisten Dr. Hans Worel durchgeführt werden.

Die Kommissionsteilnehmer versammeln sich am 26. April 1916 **um 8 Uhr 48 Minuten vormittags** in der Haltestelle Süßenbrunn der Linie Wien—Krakau und am 27. April 1916 um **9 Uhr 49 Minuten vormittags** in der Station Stadlau der Linie Wien-Ostbahn—Marchegg.

Die Projektsbehelfe, die Situations- und Grundeinlösungspläne, die Verzeichnisse der Wege und Wasserläufe, der in Anspruch genommenen Grundstücke und Rechte, sowie der Namen und Wohnorte der zu Enteignenden liegen vom **18. April 1916** bis zum Verhandlungsvortage (einschließlich) bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung, dem Wiener Magistrate, Abteilung V, und den Gemeindeämtern in Breitenlee und Eßlingen während der gewöhnlichen Amtsstunden zur allgemeinen Einsicht auf.

Allen Beteiligten steht es frei, bei obiger Amtshandlung zu erscheinen.

Einwendungen gegen das Projekt oder die begehrten Enteignungen und allfällige Wünsche können während obiger Auflagefrist schriftlich oder mündlich bei dem Wiener Magistrate, Abteilung V, beziehungsweise bei der k. k. Bezirkshauptmannschaft Floridsdorf-Umgebung, spätestens aber am Verhandlungstage bei der Kommission selbst vorgebracht werden.

Einwendungen, welche nach Abschluß der Lokalverhandlung vorgebracht werden, bleiben unberücksichtigt.

Diese Verlautbarung dient für alle nicht besonders Verständigten als Einladung.

Von der k. k. n.-ö. Statthalterei.

Wien, am 12. April 1916. 1—1

Tägliche Rundschau
18./IV. 1916

174

Der elektrische Zugabrufer.

Der Bahnhofspförtner, der mit wichtiger Miene in den Wartesaal tritt und die ausfahrenden Züge abruft, wird auf den verkehrsreichen Bahnhöfen wohl bald der Vergangenheit angehören. Seit langem schon hat die Technik Versuche gemacht, auch hier, wie auf anderen Gebieten, den Menschen durch die Maschine zu ersetzen. Durch verschiedenartig gebaute Einrichtungen mit sichtbaren Zeichen suchte man den Reisenden Mitteilung über den Gang der Züge zu machen. Aber auch bei diesen Einrichtungen war die Mitarbeit des Pförtners unentbehrlich, denn die Apparate machten nur dann zutreffende Angaben, wenn sie richtig eingestellt waren. So gut aber auch der Pförtner seinen Fahrplan im Kopfe haben mochte, in Zeiten starken Reiseverkehrs, wenn zu den Hauptzügen Vor- und Nachzüge gefahren werden, wenn sich Sonderzüge zwischen die fahrplanmäßigen einschieben oder gar Militärzüge Veränderungen in die Zugfolge bringen, konnte er nur dann die Züge richtig anzeigen, wenn er von einer anderen Dienststelle rechtzeitig benachrichtigt war. Auf den Fernbahnsteigen der Berliner Stadtbahnhöfe war man im allgemeinen von dem Abrufen der Züge ganz abgekommen. Fahrtrichtung und Zugart wurden durch mechanische Fahrtrichtungsweiser angegeben, deren Schilder durch Zugstangen eingestellt werden mußten. Auch hier war es notwendig, den Bahnsteigschaffner bei Zugverschiebungen mündlich zu verständigen, und dazu kam noch, daß die Bedienung des Fahrtrichtungsweisers dann ziemlich umständlich war, wenn ihn Reisende mit Gepäckstücken dicht umlagert hielten.

Nun soll das anders werden. Der Bahnhof „Zoologischer Garten" hat den Anfang gemacht und einen elektrischen Zugabfahrtsmelder der Siemens u. Halske-A.-G. in Betrieb genommen. Auch der braucht Bedienung, wie jede Maschine. Aber diese ist so verschwindend gering, daß man sie unbedenklich dem Beamten anvertrauen konnte, der in der Stellwerksbude auf dem Bahnsteig den Gang der Züge überwacht. Der ist ja auch am besten darüber unterrichtet, wohin der nächste Zug gehen und welcher Art er sein wird. Fahrtziel und Zugbezeichnung stellt er mit Hilfe von drehbaren Zeigern an kleinen Tafeln ein. Hat er dann noch kurz auf einen Hebel gedrückt, so braucht er sich um seinen Geberapparat nicht eher wieder zu kümmern, bis der gemeldete Zug ausfährt. Dann kann er die Zeiger wieder zurück- oder, wenn ein neuer Fernzug sofort folgt, auf die neuen Kennzeichnungen einstellen und den Hebel drücken. Alles andere erledigen die eigentlichen Zugabfahrtsmelder, von denen einer für jede Fahrtrichtung auf dem Bahnsteig aufgestellt, während je ein weiterer so angebracht ist, daß seine Angaben von den beiden Wartesälen aus bequem gesehen werden können.

Hat der Beamte auf seinen Hebel gedrückt, so ertönt an dem schwarzen Kasten des Abfahrtsmelders ein Glockenzeichen; ein Elektromotor beginnt zu laufen und schiebt aus dem Kasten nach unten heraus ein Schild mit der Bezeichnung der Fahrtrichtung. Gleichzeitig erscheinen vor zwei Oeffnungen in der Kastenwand weitere Schilder, auf denen alles steht, was zur Kennzeichnung des Zuges notwendig ist. Diese Angaben erscheinen gleichzeitig und übereinstimmend in den Wartesälen und auf dem Bahnsteig und verschwinden auch gleichzeitig wieder. Nur ein kleiner Unterschied ist dabei: Die Abfahrt der Vorortzüge wird nur auf dem Bahnsteig gemeldet. Mit jedem der einzelnen Kästen lassen sich mehr als 250 verschiedene Angaben über Zugrichtung und Zugart machen, trotzdem nur eine geringe Anzahl Leitungsdrähte zwischen den einzelnen Apparaten verwendet wird. Das Heben und Senken der Schilder erfolgt in kürzester Zeit durch kleine Elektromotoren, die von dem Lichtnetz des Bahnhofs aus gespeist werden.

Für die Reisenden bedeutet die neue Einrichtung schon aus dem Grunde einen Vorteil, weil sie sich jetzt auch zu Zeiten unruhigen Verkehrs darauf verlassen können, daß die Meldungen im Wartesaal und auf dem Bahnsteig übereinstimmen. Den Bahnsteigschaffnern und Pförtnern bringt sie eine Diensterleichterung, die ihnen besonders während der Reisezeit nicht unwillkommen sein dürfte.

Österr. Volkszeitung
19.IV.1916

175

*** Lohnwagen auf den Standplätzen.** Um den Beschwerden über den in den Morgenstunden herrschenden Mangel an Lohnwagen auf den Standplätzen sowie auf den Bahnhofen abzuhelfen, hat die Polizeidirektion die Genossenschaften angewiesen, für die Befahrung der Standplätze und Bahnhöfe entsprechend Sorge zu tragen. Die in der Betriebsordnung für das Wiener Platzfuhrwerk vorgesehene Bestellung von Lohnwagen hat den Zweck, Fahrgästen, die tagsvorher auf einem Standplatze einen Wagen bestellen, die Ausführung einer Fahrt am nächsten Morgen zu sichern. Die Polizeidirektion hat die genaueste Einhaltung der Vorschriften, welche die Verpflichtung zur Annahme einer Bestellung festsetzen, in Erinnerung gebracht und verfügt, daß Zuwiderhandelnde strengstens bestraft werden. Die Polizeidirektion hat auch Vorsorge getroffen, daß die Ablehnung von Fahrgästen unter mißbräuchlicher Verwendung der Bestelltafel endlich abgestellt werde.

Die Zeit Abendbl
19/IV. 1916

Die Tariferhöhung auf den Straßenbahnen.

Nach den Osterfeiertagen werden sich, wie schon berichtet, die Obmänner der Rathausparteien mit dem Entwurf der Straßenbahndirektion betreffend die Erhöhung der Fahrtaxen auf der elektrischen Straßenbahn wie auch im Stellwagenbetrieb beschäftigen. Der zum Teil schon bekannte neue Tarifentwurf für die Tramwaygebühren erhöht den Preis von 14 Heller auf 16 Heller und den Preis von 20 Heller auf 22 Heller. Aufrecht bleiben der ermäßigte Preis von 12 Heller im Alltagsverkehr, der Kinder- und Schülerpreis von 12 Heller, der Sonderfahrpreis in derselben Höhe auf den übrigen Linien am Steinhof und nach Rothneusiedl sowie zum Lusthaus außer der Zeit der Rennen und der Fahrpreis von 30 Heller für eine Fahrt über mehr als vier Teilstrecken, von denen eine wenigstens außerhalb der Zonengrenze 4—5 liegt. Die Netzkarten werden statt 24 und 120 Kronen 30, beziehungsweise 160 Kronen kosten. Die Ausgabetermine April und Oktober werden aufgehoben. Für die Erstreckung der Netzkarten auf die Aufzahlungsstrecken wird ein Zuschlag von K. 7.50 oder 40 Kronen berechnet. Es werden ferner Streckenkarten mit einmonatiger Gültigkeit für einzelne Teilstrecken des Tarifgebietes I ausgegeben, und zwar: bis zu zwei Teilstrecken, bei denen das Fahrziel auch mit einmaligem Umsteigen erreicht werden kann, oder für eine Aufzahlungsstrecke allein um 15 Kronen, bis zu vier Teilstrecken um 20 Kronen und für mehr als vier Teilstrecken um 25 Kronen, außerdem für eine oder zwei anschließende Aufzahlungsstrecken mit einem Zuschlag von K. 7.50. Sie gelten nur an Werktagen. Schülerfreikarten dürfen vom Schuljahr 1916/17 angefangen nur mehr für Kinder von Angestellten oder Arbeitern der städtischen Straßenbahnen und für solche Kinder ausgefertigt werden, die ein amtliches Armutszeugnis beibringen. In allen anderen Fällen sind anstatt der Schülerfreikarten Schülerstreckenkarten zum ermäßigten Preis von K. 2.50 auszufertigen. Außerdem sollen vom 1. Juni 1916 an Ausfertigungsgebühren eingehoben werden. Bei der Stellwagenunternehmung werden im Tagesverkehr mit Ausnahme des Werktagsfrühverkehrs und der Kinderkarten im Pferdebetrieb die Preise aller Fahrscheingattungen um je 2 Heller, im Nachtverkehr um je 10 Heller erhöht. Ein Umsteigen zwischen Pferde- und Kraftwagen findet im Nachtverkehr nicht statt. Es bleiben außer dem Werktagsfrühverkehr (12 Heller) der Preis der Kinderkarten im Pferdebetrieb an allen Tagen (12 Heller) wie auch der Gepäcktarif (20 und 40 Heller) unverändert. Bei der Kraftstellwagen-Unternehmung werden alle Fahrpreise für Erwachsene um je 2 Heller erhöht. Der Kinderfahrpreis von 12 Heller bleibt aufrecht. Die Erhöhung der Einzelfahrpreise tritt drei Wochen nach Beschlußfassung, der Preise der Netzkarten mit dem nächstfolgenden Ausgabetermin, die Ausgabe der Streckenkarten aber mit 1. Juli d. J. in Kraft.

Arbeiterzeitung 23./IV. 1916

178

• **Die Entlohnung der Schaffnerinnen.** Zu dem Aufruf der Abordnung der Straßenbahnschaffnerinnen schreibt uns eine Schaffnerin, daß es Schaffnerinnen gebe, die den Ausfall der Einnahmen durch Verlängerung des Dienstes decken wollen. Sie haben sogar schon eine Abordnung zum Verkehrsführer geschickt und dort gebeten, daß man sie dreizehn Stunden Dienst machen lassen solle. „Ich versichere Ihnen," schreibt die Schaffnerin, „man hat mit acht bis zehn Stunden Wagendienst mehr als genug. Um so unverständlicher ist diese Bitte. Statt daß sie mehr Lohn verlangen, geben sie noch mehr von ihrer Körper- und Nervenkraft ab. Einzelne Frauen können es ja vielleicht eine Zeitlang aushalten, alle sicher nicht. Die Direktion wird dann über mehr kranke als gesunde Schaffnerinnen verfügen. Man darf eines dabei nicht vergessen, daß viele von den Schaffnerinnen neben dem öffentlichen auch noch den häuslichen Dienst haben. Viele von uns haben niemanden, der ihnen kocht oder die andere Hausarbeit macht. Kommt so eine Frau hundsmüde vom Dienst heim, so kann sie sich nicht ausruhen, sondern sie muß noch bis in die späten Abendstunden ihre Hausarbeiten machen. Für alle diese ist eine Ausdehnung der Dienstzeit ein Ding der Unmöglichkeit, außer sie bestellen sich jemanden, der ihnen die häusliche Arbeit macht. Was bleibt aber dann vom Verdienst?" Sehr bezeichnend ist die Bemerkung einer Schaffnerin, daß jene, die den ausgedehnten Dienst nicht machen können, einfach abrüsten sollen. Diese Bemerkung zeigt tatsächlich wenig Verständnis weder für die Bedürfnisse der Straßenbahn noch auch für die Bedürfnisse der Frau, die augenblicklich der Straßenbahn ihre Arbeitskraft verkauft. Auch von der „Abordnung der Straßenbahnschaffnerinnen" haben wir wieder ein Schreiben erhalten, in dem sie uns mitteilt, daß sie die Organisierung der Straßenbahnschaffnerinnen schon ins Auge gefaßt habe, daß sie sie aber wegen der Ungewißheit der Anstellungsbasis hinausgeschoben habe. Das halten wir für schlecht. Wenn die Schaffnerinnen etwas von ihren Wünschen durchsetzen wollen, dann werden sie das am ehesten erreichen, wenn sie als Masse aufzutreten in der Lage sind. Auf das soziale Einsehen im Wiener Rathause sollen sie nicht ihre Rechnung stellen.

Österr. Volkszeitung 23./IV. 1916

Die Straßenbahn und der Krieg.

Eine Unterredung mit Direktionsrat Doktor W. Reuß. — Einberufene Bedienstete und „Kriegsaushelfer". — Gute Erfahrungen mit den Schaffnerinnen. — Gegen 4000 weibliche Bedienstete. — Schwierigkeiten bei der Wagenreparatur. — Kondukteure als Motorführer. — „Starke Nerven, Geistesgegenwart und körperliche Ausdauer." — Tariferhöhung und Streckenkarten.

Daß der Verkehr, insoweit er durch öffentliche Verkehrsmittel bewerkstelligt wird, während des Krieges merkbare Veränderungen erleiden mußte, ist selbstverständlich. Sie sind am auffallendsten — wenn auch durchaus nicht am schwerwiegendsten — bei jenem Verkehrsmittel, das von den breiten Schichten der Bevölkerung täglich und stündlich benützt wird: Bei der Straßenbahn. In einer Unterredung, die ein Mitarbeiter der „Oesterreichischen Volks-Zeitung" mit dem Direktionsrat der Städtischen Straßenbahnen Dr. Wenzel Reuß hatte, äußerte sich dieser in folgender Weise:

„Die Schwierigkeiten, mit denen ein Unternehmen wie die Städtischen Straßenbahnen in dieser Zeit zu kämpfen hat, die Hemmnisse, die es zu überwinden gilt, sind mannigfacher Art. In erster Linie müssen die Einberufungen erwähnt werden. Im ganzen sind heute von den Bediensteten, die vor dem Krieg eingestellt waren, 6354 eingerückt. Im Laufe der Zeit wurden an ihrer Stelle „Kriegsaushelfer" herangezogen, neue Kräfte, dessen Ausbildung naturgemäß viel Zeit und Mühe erforderte, aber auch von ihnen wurden bereits wieder 2815 zu den Waffen berufen. Der Ersatz der männlichen durch weibliche Kräfte war somit ein Gebot der Notwendigkeit; erfreulicherweise kann festgestellt werden, daß man mit ihnen im allgemeinen sehr gute Erfahrungen gemacht hat. Sie sind diensteifrig und ausdauernder als man von vornherein erwarten konnte; mir ist aus den Kreisen des Publikums eigentlich nur eine einzige häufige Klage zu Ohren gekommen: daß sie zu früh das Abfahrtssignal geben. Es scheint daraus hervorzugehen, daß ihnen jene Ruhe, die für diesen Beruf wichtig ist, nicht in der gleichen Weise zu Gebote steht, wie ihren männlichen Kollegen. Derzeit stehen 3917 Schaffnerinnen im Dienst, 84 Frauen sind in den Betriebswerkstätten beschäftigt, doch ändert sich diese Ziffer von Tag zu Tag, da stets neue Ergänzungen vorgenommen werden müssen. Die Zahl der Anmeldungen ist nach wie vor sehr groß, woraus erhellt, daß dieser Beruf den Frauen zusagt. Der Lohn schwankt zwischen 36 und 40 Heller per Stunde, was einem täglichen Einkommen von etwa 4 Kronen entspricht, das durch die Trinkgelder eine Erhöhung erfährt.

Der Wagenpark ist derzeit wieder zum größten Teil im Betrieb, aber noch immer nicht vollständig. Dem Roten Kreuz stehen im ganzen 60 Wagen, zu Krankenwagen adaptiert, zur Verfügung, was bei einem so riesigen Betrieb eine kaum merkbare Rolle spielt. Wichtiger ist etwas anderes: es müssen Wagen in Reserve gehalten werden, und zwar deshalb, weil Reparaturen bei dem herrschenden Mangel an Schlossern zum mindesten sehr langwierig, wenn nicht unmöglich sind. Fast ausgeschlossen ist auch die Herstellung neuer Wagen, da die wenigen Fabriken des Inlandes mit Aufträgen für Vollbahnen überhäuft sind, das Ausland aber nicht in Betracht kommt. Da aus diesem Grunde Ergänzungen des Wagenbestandes nicht durchgeführt werden können, muß mit dem Vorhandenen sparsam umgegangen werden.

Mitunter hört man aus dem Publikum Klagen über eine Verlangsamung des Fahrtempos und auch mit der Erklärung ist man rasch bei der Hand: die Kondukteure, die jetzt Wagenführerdienste versehen, sind daran schuld. Es handelt sich hier um ganz und gar ungerechtfertigte Beschwerden, die Straßenbahn fährt im gleichen Tempo wie immer und wenn dann und wann Stockungen vorkommen, so ist das in den Straßenverkehrsverhältnissen überhaupt begründet. Sicherheitswachleute, die an belebten Kreuzungen den Verkehr regeln, werden bestätigen können, daß sie, trotz des im allgemeinen schwächeren Verkehrs in Kriegszeit, mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben, weil der größte Teil aller Fuhrwerke von ungeschulten Kräften, vielfach Frauen, gesteuert wird, die ihrer Aufgabe nicht voll gewachsen sind und Störungen verursachen, unter denen natürlich auch die Straßenbahn zu leiden hat. Der geschickteste Wagenführer ist machtlos, wenn ihm fortwährend Lastwagen in die Quere kommen und trotz heftigen Läutens die Fahrbahn — nicht aus Bosheit, wie meistens angenommen wird, sondern aus mangelnder Geschicklichkeit — um keinen Preis freigeben wollen. Es ist wahr, daß vielfach junge Kräfte den Dienst als Motorführer versehen, aber diese fahren sicher nicht zu langsam, sondern eher zu schnell. Uebrigens bedeutet die Heranziehung von Kondukteuren zum Führerdienst nichts Ungewöhnliches; auch in Friedenszeiten wurden regelmäßig Kondukteure zu Motorführern herangebildet, um aushilfsweise im Notfall deren Dienst versehen zu können. Jetzt kommt das häufiger vor, und zwar werden die Kondukteure nach gewissen Gesichtspunkten ausgewählt. Ein Motorführer muß über drei Haupteigenschaften verfügen: Starke Nerven, Geistesgegenwart und körperliche Ausdauer. Daraus geht bereits hervor, daß Frauen für diesen Dienst kaum die nötige Eignung haben; darum ist der Vorgang der, daß wir Kondukteure in immer größerer Anzahl zur Wagenführung heranziehen, während im gleichen Maße die Zahl der weiblichen Kondukteure wächst.

Was die angekündigte Tariferhöhung betrifft, so befindet sich diese immer noch im Stadium der Beratungen, die im gegenwärtigen Augenblick Sache der Gemeinde Wien, nicht der Direktion der Straßenbahnen sind. Im Zusammenhang damit wird bekanntlich auch die Einführung von Streckenkarten erörtert. Wo immer solche eingeführt sind, haben sie sich, vom finanziellen Standpunkte des Unternehmens betrachtet, nicht bewährt, vorausgesetzt nämlich, daß es sich um ein rentables Unternehmen handelt. Streckenkarten erweisen sich dort als zweckmäßig, wo ein Mangel an Passagieren besteht, in Wien etwa bei der Stadtbahn, die mit einem regelmäßigen Defizit zu rechnen hat. Die städtischen Straßenbahnen können sich aber über Mangel an Fahrgästen gewiß nicht beklagen, im Gegenteil. Sollten Streckenkarten — natürlich unter der Voraussetzung, daß die Tariferhöhung durchgeführt wird — trotzdem zur Ausgabe gelangen, so wird es sich um eine volkstümliche Maßregel handeln, die dem geschäftlichen Interesse des Unternehmens widerspricht, jedoch im Publikum um so mehr Anklang finden wird."

Damit endete die Unterredung, zu der natürlich zu bemerken ist, daß Direktionsrat Dr. Reuß in der Frage der Streckenkarten vom Standpunkt des geschäftlichen Erträgnisses der Straßenbahn Stellung nahm. Die Gemeindevertretung aber, der das entscheidende Wort in dieser Angelegenheit zusteht, wird selbstverständlich die Interessen der Bevölkerung in Betracht ziehen müssen, da es sich nicht um ein privates Geschäft handelt, sondern um ein im Besitz der Stadt befindliches Verkehrsunternehmen, das als wichtigstes in Wien den Bedürfnissen der erwerbstätigen Masse der Bevölkerung zu dienen hat!

2./IV. 1916 180

Die Tarifwünsche der Großen Berliner.

Von

Geh. Rechnungsrat W. A. Schulze.

Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen hat — wie in der „Voss. Ztg." mitgeteilt, — in seiner jüngsten Tagung die nachfolgende Entschließung angenommen:

„Die Straßen- und Kleinbahnen sind in ihrer großen Mehrzahl an feste Tarife gebunden, die den 90er Jahren entstammen. Diese Tarife sind heute völlig unzureichend, da die Ausgaben bereits vor dem Kriege um mehr als 50 v. H. gestiegen waren und nach dem Kriege erheblich weiter steigen werden. Ein wirtschaftlicher Verfall der Bahnen und damit eine Schädigung des öffentlichen Verkehrs ist im allgemeinen nur aufzuhalten durch baldige Festsetzung des Mindesttarifs auf 15 Pfennig, unter entsprechender Erhöhung der Vergünstigungstarife."

Auffallen muß es insbesondere, daß zu den Straßenbahn-Unternehmungen, die über die Unzulänglichkeit ihrer Tarife klagen zu dürfen vermeinen, die aber vor dem Kriege 8 und mehr v. H. Jahresdividende an ihre Aktionäre verteilt haben, vor allen die Große Berliner Straßenbahn gehört, die, wie bekannt, schon vor Jahresfrist Tariferhöhungen beantragte, auf diesen Antrag von dem Zweckverbande Groß-Berlin aber zunächst eine glatte Ablehnung erhalten hatte. Die von der Straßenbahn damals gewünschten Tariferhöhungen waren jedoch viel bescheidener gehalten. Es war nur eine Erhöhung des Einheitstarifs von 10 Pfennig für alle Fahrten über 5 Kilometer Entfernung hinaus gewünscht worden, für Fahrten bis zu 5 Kilometern sollten die Einheitspreise von 10 Pfennig und die ermäßigten Zeitkartenpreise beibehalten werden. Diese Fahrpreiserhöhungen hätten, da im Jahre 1913 392 Millionen Fahrgäste auf Einzelkarten zum Durchschnittspreise von nur 10,07 Pf. und im Jahre 1914 nur 365 Millionen zum Durchschnittspreise von 10,09 Pf. befördert worden sind, und da die von den Fahrgästen zurückgelegten Straßenbahnstrecken nur 4,38 und 4,40 Kilometer im Durchschnitt ergeben haben, nach überschläglicher Rechnung höchstens zehn v. H. ausgemacht. Die neuen Tarifwünsche der Straßenbahngesellschaft zielen dagegen ab auf eine Erhöhung um fünfzig v. H., und es soll auch der Antrag wieder eingebracht werden, um das wirtschaftliche Bestehen des Unternehmens nicht in Frage zu stellen, daß diese fünfzigprozentigen Erhöhungen sowohl für Einzelkarten als auch für Zeitkarten noch während des jetzigen Weltkrieges genehmigt werden möchten.

Aus den Betriebsberichten der Straßenbahngesellschaft für die Jahre 1913 und 1915 ergibt sich, daß die Zahl der beförderten Personen im Jahre 1913 466,30 Millionen und 1915 nur 437 Millionen betragen hat, und die Einnahmen an Personengeld 44 418 163 und 42 058 493 Mark, daß die zur Beförderung dieser Personen geleisteten Fahrten 1913 noch 8 788 074, 1915 aber nur 7 290 536 betragen haben und daß auf die Einzelfahrt im Durchschnitt 1913 nur 53,06 Personen, 1915 aber 59,94 Personen gekommen sind, und sich die Durchschnittserträge für die Fahrt von 5,054 Mark auf 5,769 Mark gesteigert haben, und daß ebenso auch die geleisteten Wagenkilometer von 106,45 Millionen im Jahre 1913 auf 91,74 Millionen im Jahre 1915 herabgegangen, die durchschnittlichen Besetzungen der Wagenkilometer mit Fahrgästen aber von 4,38 Personen im Jahre 1913 auf 4,76 Personen im Jahre 1915 angestiegen sind und infolgedessen sich auch die Durchschnittserträge für das Wagenkilometer von 41,73 Pf. auf 45,85 Pf. gesteigert haben.

Zweifellos sind alle diese Verringerungen der Leistungen und alle diese Steigerungen der Durchschnittserträge nur damit in Zusammenhang zu bringen, daß nach Eintritt des Kriegszustandes den Straßenbahnen gestattet worden ist, auf einzelnen Linien mit verhältnismäßig schwachem und minder einträglichem Verkehr den Betrieb ganz einzustellen und damit auch die Betriebsausgaben entsprechend zu verringern. Die Fahrgeldeinnahmen von diesen ausgeschalteten Linien können jedoch der Straßenbahn nur zu einem geringen Teile verloren gegangen sein, da die Fahrgäste, die diese Linien früher benutzten, weiterhin sich anderer nahe gelegener Straßenbahnlinien zugewendet und auf diese Weise zu einer umfangreicheren Besetzung und vorteilhafteren Ausnutzung der Personenwagen mitbeigetragen haben werden. Ferner hat sich eine noch viel lohnendere Ausnutzung der Wagen auf den einzelnen Linien auch dadurch ergeben müssen, daß nach Kriegsausbruch von den Aufsichtsbehörden vielfach nachgegeben worden ist, in den Personenwagen nicht bloß während einiger Tagesstunden mit besonders starkem Verkehr, sondern während des ganzen Tages und der Abendstunden jeweilig eine größere Zahl von Personen zur Mitfahrt zuzulassen, als das Innere der Wagen Sitzplätze enthält.

Daß alle diese Vergünstigungen in der besseren Ausnutzung der Personenwagen für die Straßenbahngesellschaft mit erheblichen Vorteilen verbunden gewesen sind, und diese Vorteile gewissermaßen als mittelbare Gewinne aus dem Kriegszustande angesehen werden dürfen, ergibt sich, außer aus den oben angeführten, erhöhten Durchschnittserträgen für die einzelnen Betriebsleistungen, insbesondere auch aus den Rechnungsabschlüssen der Gesellschaft für die letzten drei Jahre. Denn es haben nach denselben betragen in Mark:

	1913	1914	1915
die Einnahmen	45 775 318	42 371 149	43 478 144
die Ausgaben	26 844 539	26 004 957	26 200 929
die Ueberschüsse	18 930 779	16 366 192	17 277 215

und es sind danach im Jahre 1915 gegen 1914 die Einnahmen um 1 106 995 M., die Ausgaben jedoch nur um 195 972 M. und der Ueberschuß um 911 023 M. gestiegen, und es haben die Ueberschüsse im Jahre 1914 nur 38,63 v. H., im Jahre 1915 aber 39,73 v. H. der Einnahmen ausgemacht. Dabei ist bezüglich der Betriebsausgaben indes auch noch besonders zu bewerten, daß an Schuldverschreibungen-Zinsen im Jahre 1913 nur 1 541 789 M., für 1914 und 1915 aber 2 427 465 und 2 466 828 M. nachgewiesen sind, also im Jahre 1915 gegen 1913 ein Mehr von 925 039 M., und daß diese Mehrausgabe lediglich auf die Verzinsung der Abfindungssumme von 23 Millionen Mark, die an die Stadtgemeinde Berlin für die Verlängerung der Konzessionsdauer der Straßenbahn bis zum Jahre 1949 seit 1914 zu entrichten ist, hat angerechnet werden müssen. Es würde sich daher, wäre diese Mehrausgabe an Schuldverschreibungen-Zinsen nicht hinzugetreten, für das Jahr 1915 mit der Brutto-Einnahme von 43 478 144 M. und einer Ausgabe von (26 200 929—925 839 M.) 25 275 890 M. ein Betriebsüberschuß von 18 202 254 M., das sind 41,86 v. H. der Gesamteinnahme, ergeben haben, und es würden damit auch die vom Ueberschuß im letzten Friedensjahre 1913 wirklich erreichten 41,36 v. H. der Einnahme noch um ein halbes v. H. übertroffen sein. Im Hinblick hierauf kann m. E. von einem ungünstigen, lediglich oder hauptsächlich durch den Kriegszustand herbeigeführten Rechnungsabschlusse der Straßenbahngesellschaft für 1915 nicht die Rede sein, um daraus eine Nötigung zur Erhöhung der jetzigen Straßenbahntarife herzuleiten, weder für die Jetztzeit im Kriegszustande, noch für die Zeit nach dem Kriege. Im Gegenteil, die im zweiten Halbjahr 1915 eingetretene Verbesserung der Ertragsverhältnisse der Straßenbahn läßt ein noch weiteres Ansteigen der Durchschnittserträge für die einzelnen Betriebsleistungen erhoffen, auch bei Beibehaltung des bisherigen billigen Tarifs.

Fremdenblatt Abend-A
4./V. 1916

Sitzgelegenheit für die Straßenbahn-Schaffnerin.

Vor kurzem ist an dieser Stelle angeregt worden, den Straßenbahn-Schaffnerinnen Sitzgelegenheiten zu schaffen. Diese Anregung ist unzweifelhaft zu begrüßen, denn sie entspricht einem berechtigten Anspruche des weiblichen Straßenbahn-Personales. Daß es sich da auch um keine unerfüllbare Forderung handelt, ergibt sich übrigens schon daraus, daß vor einer Reihe von Jahren für solche vom Schaffner eventuell zu benützende Sitze — es waren Klappsitze einfachster und dabei praktischer Konstruktion — an der rückwärtigen Plattform vorgesorgt war. Was damals zugunsten des männlichen Personales als entsprechend erkannt war, müßte jetzt, wo so viele Schaffnerinnen im Dienste der Straßenbahnen sind, doch wohl als geradezu unerläßlich anerkannt werden. Man sollte denn auch nicht länger säumen, aus der unvermeidlich gewordenen Einstellung weiblichen Straßenbahn-Personales die für dieses vom gesundheitlichen Standpunkte als ebenso unvermeidlich anzuerkennenden Folgen zu ziehen. Nebenher sei noch bemerkt, daß die Vorsorgen für Sitzgelegenheiten in der Arbeiterschutz-Gesetzgebung des Auslandes für die weiblichen Arbeitskräfte längst getroffen sind. In den Jahren 1881 und 1882 wurde dies in den Staaten Massachusetts und New-York zugunsten der in Handelsbetrieben beschäftigten Frauen und Mädchen verfügt. In den neunziger Jahren folgten Neu-Süd-Wales und West-Australien, ferner England, wo im Jahre 1899 angeordnet wurde, auf je drei weibliche Angestellte müsse mindestens eine Sitzgelegenheit vorhanden sein. In Frankreich (1900) ging man dann noch weiter, indem man verfügte, für jede Angestellte müsse eine Sitzgelegenheit verfügbar sein. In demselben Jahre wurden ähnliche Bestimmungen übrigens auch in Deutschland zugunsten der in offenen Verkaufsstellen Beschäftigten erlassen und fünf Jahre danach folgten Belgien, Neu-Seeland und Viktoria. Man sieht also, die Forderung nach Sitzgelegenheiten für die weiblichen Angestellten ist längst anerkannt — im Auslande!

H.

Die Zeit Abend
6. IV. 1916

Der Platzwagenverkehrs in Wien.

Neuregelung.

Der Statthalter hat eine Verordnung betreffend Ausnahmsbestimmungen für den Betrieb und den Gebrauch des Wiener Platzfuhrwerkes erlassen.

Bezirksstandplätze.

In der Verordnung heißt es unter anderem: Um die zur Deckung der dringendsten Verkehrsbedürfnisse des Publikums notwendige Ordnung im Platzwagenverkehr zu sichern, wird verfügt: Die Polizeidirektion hat in Bezirken, die für den Platzwagenverkehr wichtig sind, auf die Dauer des herrschenden Mangels an Platzwagen je einen oder auch mehrere „Bezirksstandplätze" zu bestimmen und den einzelnen Bezirksstandplatz jenen Platzwagen als fixen Standplatz zuzuweisen, die in seiner Umgebung ihren Standplatz haben. Auf die Dauer dieser Verordnung ist das Recht, die konzessionsmäßig bestimmten Standplätze als fixe Standplätze zu befahren, wie auch das Recht platzfremder Wagen, diese Standplätze als freie Standplätze zu benützen, mit den unten folgenden Ausnahmen, aufgehoben.

Unberührt bleiben die bestehenden Vorschriften über die fixen und freien Standplätze bei Bahnhöfen und Schiffsstationen und über das Recht, solche Standplätze zu befahren, ferner das Recht des Wagenlenkers, seinen Wagen unter der Bezeichnung „außer Dienst" im Bedarfsfalle vorübergehend außerhalb der zugelassenen Standplätze aufzustellen, doch darf eine solche Aufstellung in keinem Falle bei Vergnügungslokalitäten stattfinden. — Platzwagen dürfen die in der Betriebsordnung für das Wiener Platzfuhrwerk („besondere Fahrten") verzeichneten Bergstrecken einschließlich des Kahlenberges nicht befahren. Platzwagen dürfen das Gebiet der Stadt Wien nicht verlassen.

Wird ein Platzwagen verbotswidrig außerhalb des Stadtgebietes besetzt oder unbesetzt angetroffen, so hat das Ueberwachungsorgan dem Wagenlenker seine Legitimationskarte gegen Bestätigung im Kontrollbuch des Wagens abzunehmen und ihn zu verhalten, mit dem unbesetzten Wagen in das Stadtgebiet zurückzukehren. Fahrgäste sind zu verhalten, den beanständeten Wagen zu verlassen.

Die Polizeidirektion ist ermächtigt, in Fällen ganz besonderer sachlicher Rücksichtswürdigkeit (Fahrten von Aerzten, Kranken usw.) demjenigen, der einen Platzwagen zu einer Fahrt über die Stadtgrenze hinaus in Anspruch nehmen will, eine schriftliche Bewilligung zu erteilen.

Keine Praterfahrten.

Die Inanspruchnahme von Platzwagen zu Spazierfahrten, sei es in den Prater, sei es sonst im Stadtgebiet, ist dem Publikum untersagt.

Der Mieter eines Platzwagens darf diesen zu einem eine Stunde überschreitenden Wartedienst nicht in Anspruch nehmen. Er darf den Wagen auch nur für einen bestimmten Fahrdienst, nicht aber für einen ganzen Tag oder längere Zeit mieten.

Bestellungen von Autos.

Unternehmer von mehr als zwei im Betrieb stehenden Autoplatzwagen sind verpflichtet, bis 5 Uhr nachmittags eines Tages im Wege des Verkehrsamtes der Polizeidirektion ihnen zukommende Bestellungen auf die Ausführung von Fahrten von den Bahnhöfen am folgenden Morgen bis 9 Uhr, und zwar bis zur Inanspruchnahme des dritten Teiles ihrer Autoplatzwagen zu übernehmen und durchzuführen. Solche Bestellungen werden gegen eine Vorausbezahlung einer Bestellgebühr von fünf Kronen im Verkehrsamt der Polizeidirektion entgegengenommen.

Weibliche Personen für den Lenkerdienst.

Die Polizeidirektion wird für den Fall dringenden Bedarfes ermächtigt, Personen weiblichen Geschlechts zum Platzwagendienst des Pferdefuhrwerkes zuzulassen.

Strafbestimmungen.

Uebertretungen dieser Verordnung werden nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857, RGBl. Nr. 198, mit Geldstrafen in der Höhe von zwei bis zweihundert Kronen bestraft. Uneinbringliche Geldstrafen werden in Arrest umgewandelt. Auch der Fahrgast wird für die Einhaltung der Bestimmungen haftbar gemacht. Wagenlenkern kann auch die Legitimationskarte auf die Dauer der Wirksamkeit entzogen werden. Rekurse gegen Entscheidungen und Verfügungen der Polizeidirektion auf Grund dieser Verordnung kommt eine aufschiebende Wirkung nicht zu.

Neue Freie Presse
7.V.1916

Bau der Untergrundbahn Mariahilferstraße-Stephansplatz-Praterstern.

Bevorstehende Beschlußfassung in der Kommission für Verkehrsanlagen.

Wien, 6. Mai.

Das vor mehreren Jahren im Prinzip beschlossene Bauprogramm für die Untergrundbahnen in Wien soll in seinem wesentlichsten Teile in einer in der allernächsten Zeit stattfindenden Sitzung der Kommission für Verkehrsanlagen sichergestellt werden. Die Hauptlinie des künftigen Untergrundbahnnetzes würde bei der Mariahilferlinie beginnen und unter der Mariahilferstraße zum Stephansplatz und von dort zum Praterstern führen.

Die Baukosten dieser Linie werden mit hundert Millionen Kronen veranschlagt.

Es sollen jetzt schon alle Vorarbeiten getroffen werden, damit sofort nach Kriegsende der Bau dieser Linie in Angriff genommen werden kann, die der heimischen Industrie und dem heimischen Gewerbe reichlichen Verdienst brächte. Dagegen besteht die Absicht, den Bau der anderen Linien der Untergrundbahn erst drei Jahre nach der Hauptlinie in Angriff zu nehmen.

Aus Gemeinderatskreisen erfahren wir, daß eine Sitzung der Kommission für Verkehrsanlagen für die allernächste Zeit bevorsteht, in der neben anderen Gegenständen auch die Frage des Baues von Untergrundbahnen zur Diskussion gestellt werden wird. Dem Vernehmen nach wird der Antrag gestellt werden, es seien alle Vorbereitungen zu treffen, damit sofort nach Kriegsende der Bau der wichtigsten Linie des Netzes Mariahilf-Stephansplatz-Praterstern in Angriff genommen und durchgeführt werden kann. Die Baukosten für diese Linie werden auf hundert Millionen Kronen veranschlagt, der Bau der übrigen Linien soll auf drei Jahre vertagt werden.

Neues Wiener Tagblatt
10./V. 1916

Die neue Platzfuhrwerk-Verordnung.

Durch die bereits verlautbarte Verordnung des Statthalters wurde eine Reihe einschneidender Verfügungen rücksichtlich des Wiener Platzfuhrwerkes getroffen, um die bestehenden Schwierigkeiten im öffentlichen Verkehre nach Möglichkeit zu beheben. Der Fahrgast darf nunmehr einen Wagen nur für einen bestimmten Fahrdienst, nicht aber für einen ganzen Tag oder längere Zeit mieten. Er darf den Wagen nicht zu einem eine Stunde überschreitenden Wartedienste in Anspruch nehmen. Die Miete von Platzwagen zu Spazierfahrten, sei es in den Prater, sei es sonst im Stadtgebiete, ist untersagt. Die Uebertretung dieser Verbote wird an dem Fahrgaste bestraft.

Eine weitere, die Sicherung der Platzwagen für wirklich notwendige Fahrten bezweckende Verfügung ist das Verbot der sogenannten „besonderen Fahrten", wie Fahrten auf das Hameau, auf die Schafbergalpe, zur Gastwirtschaft Steinhof im 16. Bezirk, in die Steinhofstraße, abzweigend von der Ottakringerstraße unterhalb des Ottakringer Friedhofes auf den Predigtstuhl, zur Sängerwarte bei Dornbach, zur Jubiläumswarte im 16. Bezirk, zur Gastwirtschaft „Am Himmel" in Sievering, zum Krapfenwaldl, auf den Kobenzl und auf den Kahlenberg. Platzwagen dürfen das Gebiet der Stadt Wien nicht verlassen. Nur in Fällen ganz besonderer sachlicher Rücksichtswürdigkeit, wie zum Beispiel bei Fahrten von Aerzten, Kranken, kann die Polizeidirektion über persönlich vorgebrachtes Ansuchen des Fahrgastes oder dessen Beauftragten eine schriftliche Bewilligung zu Fahrten außerhalb Wiens erteilen. Die Bewilligung enthält Tag und Ziel der Fahrt sowie allenfalls die Frist, innerhalb welcher die Rückfahrt angetreten werden kann. Für die Erteilung der Bewilligung ist bei der Polizeidirektion (9. Bezirk, Elisabethpromenade Nr. 7 bis 9, im Verkehrsamt) eine Gebühr, und zwar für einen Pferdewagen 10 K., für einen Kraftwagen 20 K., zugunsten des Armenfonds der Stadt Wien zu erlegen.

Die Zeit
10./V. 1916

Das Rütteln der Wiener Straßenbahnwagen.

Wer in den Wagen der Wiener Elektrischen manchmal hin und her gerüttelt wird, dürfte kaum ahnen, daß er das häufig dem Sparen mit dem elektrischen Strome zu verdanken hat. Gespart wird unter Ausnützung des Beharrungsvermögens eines in Fahrt befindlichen Wagens. Hat dieser eine bestimmte Geschwindigkeit erreicht, dann wird der Motor abgestellt, um erst wieder eingeschaltet zu werden, wenn der Wagen langsamer fährt. Als Lohn für ersparte Strommengen bestimmter Quantität stehen den Motorführern von seiten der Straßenbahndirektion Monatsprämien im Betrage von 5 und 10 Kronen in Aussicht, und es ist nur sehr löblich, wenn die Wagenlenker diesen bedingten Verdienst zu erwerben trachten. Leider haben die vielen ungeschulten Leute des jetzigen Personals die Kunst dieses Sparens noch nicht gelernt. Sie schalten beispielsweise den Motor eines freilaufenden Wagens auf eine weit größere Menge ein, als der vorhandenen Geschwindigkeit entspricht, und verursachen dadurch einen plötzlichen Ruck nach vorwärts: oder sie sind im „Fürschießenlassen" beim Bergabfahren zu übermütig und sehen sich zu jähem Bremsen genötigt, was ebenso den Straßenbahnzug in allen Fugen erzittern macht. Namentlich in den zu Beiwagen adaptierten alten Straßenbahnvehikeln auf der 49er Linie wird das höchst unangenehm empfunden. Ganz abgesehen von den Leiden des Publikums, wird aber auch den Wagen auf diese Weise ganz erheblich geschadet, und es sollte daher die Frage erwogen werden, ob zu den bereits bestehenden Erschwerungen für das Erlangen besagter Prämien — Straflosigkeit und volle monatliche Dienstzeit des betreffenden Motorführers — noch eine dritte hinzutreten sollte: eine besondere Prüfung im Stromsparen. Im Interesse eines brauchbaren, durch unnötige Reparaturen nicht verteuerten Wagenparks, vor allem aber im Interesse der Fahrgäste, wäre eine solche Maßnahme wärmstens zu begrüßen.

Die Zeit
10/V. 1916

Das Wiener Untergrundbahnprojekt.

Wie uns mitgeteilt wird, erwägt man in Interessentenkreisen neuerlich die Durchführung des Wiener Untergrundbahnprojektes. Die Wiederaufnahme desselben wird besonders für die Frage der Wohnungsfürsorge nach dem Kriege für wichtig gehalten. Namentlich in der Bauwelt beschäftigt man sich eingehend mit dem neu aufgeworfenen Projekt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß nicht nur der Bau der Linie Mariahilf—Stephansplatz—Praterstern, sondern auch das Legen der übrigen drei Linien — der Vorortelinien — wegen der nach dem Kriege zu gewärtigenden Wohnungsnot geboten sei. Durch die Linien Hernals—Landstraße—Simmering und Währing—Favoriten werden große Bauflächen verbunden, so daß von Baumeistern zumindesten die gleichzeitige Inangriffnahme dieser Strecken mit der Mariahilferlinie propagiert wird. Vor den Summen, die von der Durchführung eines größeren Arbeitsplanes verschlungen werden, braucht man sich nach Ansicht dieser Kreise um so weniger zu fürchten, als es sich hier nicht um Schulden, sondern um gut angelegtes Kriegskapital handelt.

Fremdenblatt
10./V. 1916

Die bessere Ausnützung der verfügbaren Verkehrsmittel in Wien.

Der Zweck der jüngsten Statthaltereiverordnung.

Vom kaiserlichen Rate S. Lehr.

Wien, 9. Mai.

Infolge der Einberufung vieler lokaler Verkehrsmittel, insbesondere der Autos, hat sich ein bedeutender Wagenmangel ergeben, der um so fühlbarer geworden ist, als die Inanspruchnahme der Verkehrsmittel infolge des starken Zuströmens von Reisenden nach Wien nicht geringer geworden ist. Namentlich macht sich dieser Wagenmangel wie in allen großen Städten beim Bahnhofsdienst bemerkbar. Um den diesbezüglich berechtigten Wünschen des Publikums entgegenzukommen, wurde seitens der Statthalterei eine Verordnung erlassen, die eine bessere Ausnützung der vorhandenen Verkehrsmittel anstrebt. Es sollen in den einzelnen Bezirken die vorhandene große Anzahl der gegenwärtigen Standplätze vorläufig aufgelassen und statt deren sogenannte „Bezirksstandplätze" eingeführt werden. Wieviel solche Bezirksstandplätze in den einzelnen Bezirken errichtet werden sollen, soll kommissionell ermittelt werden. Der Bezirksstandplatz ist im Wesen eine Zusammenfassung der umliegenden Standplätze, so daß die Wagen, die auf den bisherigen fixen Standplätzen Aufstellung genommen haben, nunmehr vereinigt einem Bezirksstandplatz zugewiesen werden. Bei der verhältnismäßig geringen Anzahl der Bezirksstandplätze, deren Publikation bald erfolgen dürfte, ist das Publikum leichter in die Lage gesetzt, einen Wagen im Bedarfsfalle ausfindig zu machen, da ja eher ein Wagen auf dem Bezirksstandplatz anzutreffen sein wird (der eine Vereinigung mehrerer Standplätze darstellt), als auf einem kleineren Standplatz, wo infolge des Wagenmangels nur wenige Wagen Aufstellung nehmen konnten und diese bald vergriffen waren. Eine bessere Ausnützung des Fuhrwerkes dürfte auch dadurch gewährleistet sein, daß der Wagenlenker nach Absolvierung einer Fahrt nicht mehr verhalten ist, auf seinen konzessionsmäßigen bestimmten Platz zurückzufahren, sondern auf dem nächsten Bezirksstandplatz Aufstellung nehmen kann.

Eine weitere Bestimmung verfügt, daß die Wagenlenker keine Bergfahrten, wie zum Hameau, Cobenzl, Himmel, Kahlenberg, Predigtstuhl usw., die in der Betriebsverordnung für das Platzfuhrwerk mit „besonderen Fahrten" angeführt sind, und für die ein Zuschlag seinerzeit eingehoben wurde, annehmen dürfen. Der Kahlenberg wird in der Verordnung separat angeführt, weil für den Kahlenberg seinerzeit ein höherer Zuschlag eingehoben wurde. Die Verordnung legt den Hauptwert darauf, daß die vorhandenen lokalen Verkehrsmittel lediglich dem Geschäfts- oder Berufsverkehr gewahrt bleiben müssen. Es müssen deshalb Luxusfahrten, das sind Spazierfahrten, die nur zum Vergnügen und zur Erholung unternommen werden, unterbleiben, wobei Fahrten zu den Rennen, zum Theater oder zu einem Vergnügungslokal als Zielfahrten und nicht als Vergnügungsfahrten angesehen werden. Für die Uebertretung dieses Verbotes wird jedoch nicht der Wagenlenker, sondern der Fahrgast bestraft, damit nicht dem Wagenlenker die Entscheidung, ob es sich um eine Luxusfahrt oder um eine Zweckfahrt handelt, überlassen bleibt. Eine Fahrt über das Gebiet der Stadt Wien hinaus ist vom Wagenlenker abzulehnen. Nur in dringenden, unaufschiebbaren und berücksichtigenswerten Fällen ist die Fahrt über die Stadtgrenze hinaus gegen vorherige schriftliche Bewilligung durch die Polizeidirektion und Erlegung einer Gebühr von 10 K. für den Pferdewagen und 20 K. für das Auto, die zugunsten der Armen Wiens eingehoben wird, gestattet. Die bessere Ausnützung der Wagen bringt es mit sich, daß diese nur für bestimmte Fahrten benützt werden dürfen. Es ist also nicht gestattet, einen Wagen längere Zeit oder für den ganzen Tag in Anspruch zu nehmen. Es ist auch nicht gestattet, den Wagen länger als eine Stunde irgendwo warten zu lassen.

Am unangenehmsten machte sich der Wagenmangel bei dringenden Abreisen geltend. In diesem Falle ist nunmehr die Verfügung getroffen, daß Bestellungen gegen eine Vorausbezahlung einer Bestellgebühr von fünf Kronen im Verkehrsamte der Polizeidirektion entgegengenommen werden. Die Bestellungen haben längstens bis 5 Uhr nachmittags des vorhergehenden Tages zu erfolgen und werden in der Reihe ihres Einlaufes erledigt. Diese 5 K. verbleiben den Autobesitzern und der Fahrgast hat außer den erlegten 5 K. dann nur die wirkliche Fahrtaxe von seinem Wohnorte bis zum Endziel der Fahrt zu entrichten. Da es nicht immer möglich ist, ein Auto zu erlangen, das in der Nähe des Wohnsitzes des Fahrgastes seinen Standplatz hat und es vorkommen kann, daß die Entfernung von der Garage bis zum Wohnsitze des Fahrgastes weiter ist als wie die vom Fahrgast gewünschte Fahrt selbst, so wurde hier eine Durchschnittsgebühr festgesetzt. Durch diese verhältnismäßig hohe Bestellgebühr wird auch verhindert, daß nicht überflüssigerweise die Autos zu kleineren Fahrten benützt und dem Bahnhofsdienste entzogen werden.

Fremdenblatt
15. IV. 1916

* **(Die neue Platzfuhrwerksordnung.)** Mit dem gestrigen Tage ist die neue Platzfuhrwerksordnung in Kraft getreten. Das Bild des Verkehres in den Straßen und auf den Standplätzen hat sehr wenig Veränderungen. Die vorgesehenen Bezirksstandplätze, die durch Zusammenlegung von Standplätzen als zentrale Wagensammelplätze geschaffen werden sollen, sind bereits zur Grundlage von speziell ausgearbeiteten Vorschlägen der Lohnfuhrwerker gemacht worden und harren der Bestimmung. Schon gestern war eine vorteilhafte Einschränkung der sogenanten Luxusfahrten deutlich zu konstatieren und Vergnügungsfahrten nach Ausflugsorten wurden von den Kutschern abgelehnt. Die Verantwortlichkeit der Fahrgäste hat bereits gestern am ersten Tage erzieherisch gewirkt und die Befürchtung, daß einzelne Fahrgäste unter allerlei Vorwänden doch Vergnügungsfahrten absolvieren könnten, dürfte wohl angesichts des Ernstes der betreffenden Vorschriften gegenstandlos bleiben. Statthalter Freiherr v. Bleyleben hat Mittwoch eine Deputation von Lohnfuhrwerkern verschiedener Kategorien des Platzfuhrwerks empfangen, die eine Reihe von Wünschen für die Art der Durchführung der neuen Platzwagen-Verkehrsordnung unterbreitete. Der Statthalter erkundigte sich in eingehendster Weise über die vorgebrachten Wünsche, die besonders die Praterfahrten betrafen.

Die Zeit
15./V. 1916

Die Platzfuhrwerker beim Statthalter.

Eine Deputation der Wiener Fiakergenossenschaft hat kürzlich beim Statthalter Freiherrn v. Bleyleben vorgesprochen, um bezüglich einiger Aenderungen der neuen Platzfuhrwerksvorschriften bittlich zu werden. Die Wünsche der Platzfuhrwerker, die mit dem Präsidenten der Genossenschaft Holzer an der Spitze erschienen waren, bezogen sich hauptsächlich auf die verbotenen Praterfahrten, die infolge Ausfallens der Firmlingsfahrten als große Schädigung des Fiakergeschäftes empfunden werden. Es wurde der Vorschlag unterbreitet, die Firmlinge wenigstens bis in den Prater führen und abholen zu dürfen, doch ist bis heute noch keine Erledigung eingetroffen. Dagegen hat sich der Statthalter mündlich damit einverstanden erklärt, daß die Fahrten zu den Rennen in die Freudenau, über die sich die neue Verordnung nicht näher äußert, angenommen werden dürfen, doch darf die Wartezeit eine Stunde nicht überschreiten.

Fremdenblatt
16./V. 1916

Zur Erhöhung des Straßenbahntarifes.

Dem Verein für Post-, Telephon- und Verkehrinteressen sind viele Anregungen und Vorstellungen gegen die geplante Erhöhung des Straßenbahntarifes zugekommen. Der Vorstand hat in seiner letzten Sitzung deshalb beschlossen, wegen Milderung der bezüglichen Vorlage zu intervenieren. In Ausführung dieses Beschlusses erschien gestern beim Bürgermeister Dr. Weiskirchner eine vom Gemeinderat Kommerzialrat Partik geführte Abordnung des Vereines, bestehend aus dem Präsidenten König-stein, den Vizepräsidenten kais. Rat Pohl und Alfred Lemberger sowie dem Generalsekretär Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Julius Steinschneider. Der Präsident erklärte, heute verschließe sich niemand der Ueberzeugung, daß die Stadtverwaltung behufs Aufbesserung der Beamten- und Lehrergehalte neuer Einnahmen bedürfe. Doch sollten zumindest Milderungen, die diesem Zwecke nicht abträglich sind, berücksichtigt werden. So sei es insbesondere angezeigt, daß im Sinne einer vom Verein reisender Kaufleute im Interesse der vielen ihm als Mitglieder angehörenden Platzvertreter ausgegangenen Anregung die Permanenzkarten, wenn schon ihr Preis bis über 30 Prozent erhöht wird, zur unbeschränkten Befahrung des ganzen Netzes berechtigen sollen. Als ebenso wichtig und wünschenswert müsse es bezeichnet werden, daß die Lösung der Halbjahrskarten nicht bloß, wie es die Vorlage vorsieht, am 1. Jänner und 1. Juli, sondern auch wie bisher am 1. April und 1. Oktober jedes Jahres zulässig sei. Bürgermeister Dr. Weiskirchner, welcher die Berechtigung dieser Wünsche anerkannte, versprach die sofortige Prüfung und tunlichste Berücksichtigung.

Die Zeit Abendbl. 16./V. 1916

Die Erhöhung des Straßenbahntarifes.

Dem Verein für Post-, Telephon- und Verkehrsinteressen sind viele Anregungen und Vorstellungen gegen die geplante Erhöhung des Straßenbahntarifes zugekommen. Der Vorstand hat in seiner letzten Sitzung deshalb beschlossen, wegen Milderung der bezüglichen Vorlage zu intervenieren. In Ausführung dieses Beschlusses erschien gestern beim Bürgermeister Dr. Weiskirchner eine vom Gemeinderat Kommerzialrat Partik geführte Abordnung des Vereins, bestehend aus dem Präsidenten Königstein, den Vizepräsidenten kais. Rat Pohl und Alfred Lemberger sowie dem Generalsekretär Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Julius Steinschneider. Der Präsident erklärte, daß sich heute niemand der Ueberzeugung verschließe, daß die Stadtverwaltung behufs Aufbesserung der Beamten- und Lehrergehalte neuer Einnahmen bedürfe. Doch sollten zumindest Milderungen, die diesem Zweck nicht abträglich sind, berücksichtigt werden. So sei es insbesondere angezeigt, daß im Sinne einer vom Verein Reisender Kaufleute ausgegangenen Anregung die Permanenzkarten, wenn schon ihr Preis bis über 30 Prozent erhöht wird, zur unbeschränkten Befahrung des ganzen Netzes berechtigen sollen. Als ebenso wichtig und wünschenswert müsse es bezeichnet werden, daß die Lösung der Halbjahrskarten nicht bloß, wie es die Vorlage vorsieht, am 1. Januar und 1. Juli, sondern auch wie bisher am 1. April und 1. Oktober jedes Jahres zulässig sei. Bürgermeister Dr. Weiskirchner, der die Berechtigung dieser Wünsche anerkannte, versprach deren sofortige Prüfung und tunlichste Berücksichtigung.

Vossische Zeitung 16.V.1916

ng. 1916 16. Mai

„Auto-Diktatur."

Die Herrschaft des Schofförs.

Wir erhalten folgende Zuschrift: Mit Recht ist in der Oeffentlichkeit vielfach darüber Klage geführt worden, daß viele der jungen Damen, deren Oberhoheit der Verkauf von Lebensmitteln anvertraut ist, sich dem Publikum gegenüber allzu sehr als „Herren" der Situation fühlen. Aber es gibt augenblicklich noch eine andere Menschenklasse, die in robusteren Formen das Publikum ihr Uebergewicht fühlen lassen: das sind die Droschkenschofföre. Schon abld nach Beginn des Krieges ist einmal in der „Vossischen Zeitung" über das Verhalten dieser an sich zweifellos nützlichen Mitbürger geklagt worden. Es ist denn auch eine zeitlang etwas besser gewesen, aber allmählich scheint das Polizeipräsidium den Kraftfahrern die Zügel doch wieder allzu locker gelassen zu haben. Ich spreche gar nicht von der Grobheit, mit der man vielfach behandelt wird, denn schließlich ist ein Kraftfahrer keine Tanzstundendame. Wichtiger ist mir die Art, in der die Kraftdroschkenführer die polizeilichen Vorschriften ausführen oder umgehen.

Soweit mir bekannt ist, müssen Schofföre, die ihren Apparat nicht eingestellt, sondern die Bezeichnung „Frei" an der Seite tragen, auf Anruf halten und eine Fahrt annehmen. Davon kann aber unter den augenblicklichen Umständen gar keine Rede sein. In einer belebten Straße fahren fünf, sechs freie Kraftdroschken munter an einem vorbei. Der Schofför, den man anruft, denkt gar nicht daran, zu halten. Wenn man durch Zufall einen solchen Schofför zum Stehen bringt, so erklärt er, „nach der anderen Richtung fahren zu müssen". Wenn auf einem Halteplatz zwei Fahrgäste sich um einen Schofför bemühen, so hat nicht etwa der den Vorzug, der zuerst da war, sondern der, von dem er das größte Trinkgeld erwartet. Allerdings trägt zu diesem Verhalten sehr viel die Unvernunft der Fahrgäste bei. Anstatt daß der Glückliche hochmütig auf den Armen herabblickt, der zu Fuß abziehen muß, sollten beide sich zu einer Zweckgesellschaft verbinden. Selbst wenn der eine einen Umweg mit dem Auto machen muß, wird er meist schneller an Ort und Stelle gelangen, als wenn er auf das nächste Auto — vergeblich — wartet.

Interessant wäre es, zu erfahren, wie eigentlich die Frage der Vorbestellung von Autos geregelt ist. Merkwürdig viel Autos zeigen jetzt das blaue Schild „Bestellt". Es ist geradezu unfaßbar, wieviele Menschen in Berlin Autos bestellen, und wie weite Strecken solche Autos bis zum Besteller zurücklegen. Wenn ein Schofför irgendwo frühstücken will, irgendein Fahrwilliger aber glaubt, daß er frei ist und ihn anspricht, so langt er mit hoheitsvoller Miene das Schild „Bestellt" aus dem Kutschkasten und steigt dann majestätisch vom Bock, um in die Kneipe zu gehen.

Neuerdings habe ich sogar die Erfahrung machen müssen, daß Autoschofföre sich über den ihnen taxmäßig zustehenden „Höchstpreis" hinaus bereichern. Wenn die Schofföre einen Fahrgast abgesetzt und den Taxameter ausgeschaltet haben, fahren sie nicht mit der Freifahne an der Seite auf den nächsten Halteplatz, sondern schalten sofort den Taxameter wieder ein. Sie fahren auch an den Haltestellen vorbei. Der nächste Fahrgast steigt ein, ohne darauf zu achten, daß der Taxameter statt der für den Beginn der Fahrt vorgeschriebenen Taxe von 70 Pf. bereits 1 Mark oder mehr aufweist. Selbst aber wenn er es merkt, hat er es in vielen Fällen so eilig, daß er froh ist, zu welchem Preise auch immer, ein Auto zu bekommen. Damit rechnen die Kutscher. Die Gefahr, die sie laufen, ist gering, denn sie machen diesen Versuch meist in sehr belebten Straßenzügen und vor allem in der Nähe der Hotels. Viele Fremden aber zahlen, weil sie die Taxe nicht kennen, jeden Preis, der angezeigt ist.

Neues Wiener Tagblatt Abendbl 193
17. IV. 1916

Die Erhöhung der Tarife der städtischen Straßenbahnen, Stellwagen- und Kraftstellwagenunternehmungen.

I. Städtische Straßenbahnen.

1. Der Einzelfahrpreis von 14 H. im Tarifgebiet I wird auf 16 H. und der Fahrpreis von 20 H. in beiden Tarifgebieten auf 22 H. erhöht.

Der Sonderfahrpreis auf der Linie Kaiser Josef-Brücke - Lusthaus oder Freudenauer Rennplatz wird an Renntagen für eine Fahrt, die in der Zeit zwischen 12 Uhr mittags und 8 Uhr abends angetreten wird, von 12 H. auf 22 H. erhöht.

2. Der Preis der Netzkarte mit einmonatiger Gültigkeit wird von 24 K. auf 30 K. und der der Halbjahreskarte von 120 K. auf 160 K. erhöht.

Aus dem Geltungsumfang der Netzkarten werden die Aufzahlungsstrecken und der außerordentliche Nachtverkehr ausgeschieden. Die Ausgabetermine zum April und Oktober werden aufgehoben.

Für die Ausdehnung der Gültigkeit von Netzkarten auf die Aufzahlungsstrecken wird ein Zuschlag von K. 7.50 für die Monatskarte und von 40 K. für die Halbjahreskarte berechnet.

3. Es werden Streckenkarten mit einmonatiger Gültigkeit für einzelne Teilstrecken des Tarifgebietes I ausgegeben, und zwar:

a) bis zu zwei Teilstrecken, bei denen das Fahrziel auch mit einmaligem Umsteigen erreicht werden kann oder für eine Aufzahlungsstrecke allein um K. 15.—;

b) bis zu vier Teilstrecken oder auch für fünf Teilstrecken innerhalb der Zonengrenze 4/5 K. 20.—;

c) für mehr als fünf Teilstrecken oder für fünf Teilstrecken, von denen wenigstens eine außerhalb der Zonengrenze 4/5 liegt, K. 25.—;

d) außerdem für eine oder zwei anschließende Aufzahlungsstrecken mit einem Zuschlag von K. 7.50.

Sie gelten nur an Werktagen und berechtigen im fahrplanmäßigen Betrieb zur beliebig oftmaligen Fahrt auf der von der Straßenbahndirektion bestimmten Strecke zwischen den gewählten Endpunkten in den Wagen aller Linien, die diese Strecke befahren. Bei der Feststellung der Teilstrecken gelten die Bestimmungen für die Einzelfahrscheine. Auf diese Kartengattung sind auch die Bestimmungen über die Netzkarten sinngemäß anzuwenden.

4. Es werden Rückfahrscheine zum ermäßigten Preis von 30 H. ausgegeben. Sie gelten an Werktagen nur für eine Fahrt im Frühverkehr und zur Rückfahrt mit dem Fahrtantritt zwischen 5 und 9 Uhr abends desselben Tages auf der gleichen Strecke; diese muß nach den allgemeinen Fahrpreisbestimmungen um den Fahrpreis von höchstens 22 H. zurückgelegt werden können.

II. Städtische Stellwagen- und städtische Kraftstellwagenunternehmung.

1. Bei der städtischen Stellwagenunternehmung werden im Tagverkehr

a) des Kraftwagenbetriebes mit Ausnahme der Kinderkarten die sonstigen Fahrpreise von 20 und 30 Heller um je 4 Heller,

b) des Pferdebetriebes mit Ausnahme des Werktags-Frühverkehrs und der Kinderkarten die Preise aller Fahrscheingattungen um je 2 Heller,

c) im Nachtverkehr aber alle Fahrpreise durchweg um je 10 Heller erhöht.

Ein Umsteigen zwischen Pferde- und Kraftwagen findet im Nachtverkehr nicht statt.

2. Bei der städtischen Kraftstellwagenunternehmung wird der ermäßigte Fahrpreis von 10 auf 12 Heller, der Fahrpreis von 14 auf 16 Heller und von 20 auf 24 Heller erhöht.

Preiserhöhung vom 7. Juni an.

III. Die Erhöhung der Einzelfahrpreise und die Ausgabe der Rückfahrscheine tritt am 7. Juni 1916, die Erhöhung der Preise der Netzkarten mit dem nächstfolgenden Ausgabetermin, die Ausgabe der Streckenkarten aber am 2. August 1916 in Kraft.

Die Zeit Abendbl.
20./V. 1916

194 IV

Die neuen Fahrpreise der Wiener Straßenbahn. Die Erhöhung der Preise von Einzelfahrkarten auf der Wiener Straßenbahn tritt am 7. Juni in Kraft. Gleichzeitig erfolgt auch die Ausgabe der neuen Rückfahrkarten. Die ersten neuen Streckenkarten werden am 2. August, die neuen Monats- und Halbjahrskarten am 2. Juni, beziehungsweise 2. Juli ausgegeben. Bezüglich der neuen Zeitkarten ist hervorzuheben, daß die sogenannten Aufzahlungszonen aus dem Geltungsumfang derselben ausgeschieden sind. So besitzen die neuen Monats- und Halbjahrskarten beispielsweise auf den Strecken Zentralfriedhof drittes Tor—Schwechat oder Hermesgasse—Mauer keine Gültigkeit. Sollen diese Karten auch für die Aufzahlungszonen gelten, dann wird ein Zuschlag von 7 Kronen 50 Heller eingehoben. Hinsichtlich der letzteren Maßnahme liegt im Gemeinderat allerdings ein Abänderungsantrag vor, so daß ihre Durchführung noch nicht ganz sicher ist. Dieser Antrag geht dahin, jenen Personen, die innerhalb der Aufzahlungszonen wohnen, den Zuschlag bis zu der ihrer Wohnung nächstgelegenen Station zu erlassen. Es wäre sehr wünschenswert, wenn diesem Antrag stattgegeben würde, da diese Personen von der Tariferhöhung der Straßenbahnen allzu empfindlich getroffen wären.

Reichspost

21. IV. 1916

Die stockhohen Wagen unserer Straßenbahn.

Im eben erschienenen Rechenschaftsberichte der Wiener Straßenbahnen finden wir folgende Abhandlung über die Neuerungen im Wagenmaterial: Zu Beginn des elektrischen Betriebes wurden einzeln fahrende, verhältnismäßig kleine Motorwagen mit entsprechend kleinem Fassungsraum verwendet. Bei zunehmendem Verkehrsbedürfnis konnte durch Verminderung der Zugszwischenräume nur mit Aufwand größerer Personalkosten den Anforderungen Genüge getan werden. Man ging daher rasch zu Triebwagen mit größerem Fassungsraum und zur Verwendung von Anhängewagen über. Es wurden zunächst einzelne kleine und sehr leichte Wagen angehängt, meist umgebaute alte Pferdebahnwagen, bald aber große Wagen und auch deren zwei. Gerade dieser Verkehr mit zwei Anhängewagen ist in Wien in sehr großem Umfang eingeführt worden und hat sich durchaus gut bewährt. Seit Jahren und unabhängig von den gleichzeitigen amerikanischen Ausführungen sind unsere neuen Trieb- und Anhängewagen auf den Plattformen mit einem Doppelaufstieg für getrenntes Ein- und Aussteigen ausgerüstet worden, um die Aufenthaltszeiten in den Haltestellen zu verringern. Der Erfolg ist sehr zufriedenstellend. Wenn auch die aus den neuesten Trieb- und Anhängewagen gebildeten Zwei- und Dreiwagenzüge einen sehr großen Fassungsraum aufweisen und das Bedienungsmaterial dabei gut ausgenützt wird, so ist auf stark befahrenen Strecken doch auch damit eine sehr große Belastung der Straßenoberfläche verbunden. Man muß sich also rechtzeitig damit beschäftigen, ob und in welcher Weise eine weitere Steigerung der Verkehrsdichte und der Beförderungsmöglichkeit für die Hauptverkehrslinien geschaffen werden kann. Besonders ungünstig gestalten sich die Verhältnisse bei stark befahrenen Endstellen ohne Schleifenanlage. Um den Vorgang des Umkehrens dort möglichst abzukürzen, muß man an den Endhaltestellen Trieb- oder Anhängewagen einzeln aufgestellt lassen. Dadurch ergibt sich eine weitere Belastung der Straßenoberfläche. In Erwägung dieser Umstände wurde auch bei uns so wie in anderen Städten die Verwendung von sogenannten Deckſitzwagen ins Auge gefaßt, wie sie seit vielen Jahren (früher mit offenen und in neuester Zeit nur mehr mit geschlossenem Oberdeck) in England gebräuchlich sind. Wagen dieser Art mit offenen Dachsitzen wurden schon beim Pferdebetrieb versucht, haben sich aber damals in Wien nicht bewährt, teils weil sie für den Pferdezug zu schwer waren, vor allem aber, weil bei den hiesigen Witterungsverhältnissen die ungeschützten Sitze den größten Teil des Jahres über von Fahrgästen nicht gerne benützt wurden. Der erste stockhohe Triebwagen mit geschlossenem Oberdeck ist als zweiachsiger Wagen mit einer im Wageninnern liegenden, also gegen die Witterungseinflüsse ganz geschützten Stiege erbaut worden, wobei sozusagen der Anhängewagen einfach auf den im übrigen ganz regelrecht ausgeführten Triebwagen aufgesetzt ist. Der Wagen erhält dadurch bei kleiner Bodenfläche einen verhältnismäßig sehr großen Fassungsraum, hat aber den Nachteil der bedeutenden Höhe von 4·9 Metern. Infolgedessen findet er nur in wenigen der derzeit bestehenden, meist niedrig gebauten Wagenhallen Platz. Er kann auch nur unter den wenigsten Straßenüberbrückungen durchfahren, ist also in der Freizügigkeit sehr beschränkt. Weiters ist auch seine Standfestigkeit gegen seitlichen Winddruck und bei rascher Fahrt durch kleine Bogen nicht sehr groß. Diese Nachteile erscheinen nun durch die neuesten, im abgelaufenen Betriebsjahre fertiggestellten zwei Musterausführungen von Deckſitz-Triebwagen nach Patent Spängler behoben. Es sind dies lange Drehgestellwagen mit in der Wagenmitte tief nach abwärts reichendem Fußboden, der durch den Doppelaufstieg von der Straße aus ohne Zwischenstufe unmittelbar betreten und verlassen werden kann. Dadurch wird es möglich, den zweigeschossigen Wagen an dieser Stelle viel niedriger zu bauen als die bisher bekannten geschlossenen Deckſitzwagen; an den Teilen des Wagens, die über den Drehgestellen liegen, wird diese geringere Höhe durch ein besonderes Uebereinanderlegen der Sitzplätze und Gänge erzielt. Die neuen Wagen sind nur 4·4 Meter hoch, finden mithin in sämtlichen Wagenhallen Platz und können unter den allermeisten Durchfahrten verkehren, sind also viel freizügiger als die hohen Wagen. Der „Spängler"-Wagen kann 100 Personen, der sogenannte Deckſitzwagen 84, der eingeschossige Motorwagen 56, der Zweiwagenzug 118, der Dreiwagenzug 180 Personen bei Vermehrung der Stehplätze fassen. Ein großer wirtschaftlicher Vorzug aller stockhohen Wagen besteht darin, daß man ganz bedeutend an Platz in den Geleisanlagen und Hallen der Bahnhöfe erspart. Bei den neuen Wiener Deckſitzwagen läßt sich auch bei Berücksichtigung der vermehrten Stehplatzanzahl der Fassungsraum der Hallen und Geleisanlagen an Sitz- und Stehplätzen der Wagen gegenüber den jetzigen Verhältnissen um 25% steigern. Dies führt nicht nur zu ganz wesentlichen Ersparnissen im Hallen- und Bahnhofsbau, sondern auch zur Vereinfachung des Verschubdienstes beim Ein- und Auslauf der Wagen, wofür man zu gewöhnlichen Zeiten sogar mit einer Steigerung des Fassungsvermögens der Hallen von rund 40% rechnen muß. Besonders wichtig ist die Erhöhung des Fassungsraumes für die bessere Ausnützung von Bahnhofshallen in der Nähe des dichten Verkehres, also im Innern der Stadt, wo der Grunderwerb sehr kostspielig ist. Eine Betriebsersparnis ergeben die stockhohen Wagen auch durch die Entbehrlichkeit der sogenannten Stehtriebwagen oder von Anhängewagen in den Endhaltestellen zum Zwecke raschen Richtungswechsels der Züge. Endlich dürfte es sogar bei schwierigen Tarifverhältnissen in den ganz schwachen Betriebszeiten oder in besonderen Fällen möglich sein, den Wagen mit nur einem Schaffner zu besetzen. Das erscheint beispielsweise auf längeren Linien ohne großen Personenwechsel dann gewiß möglich, wenn zu bestimmten Zeiten ein Einheitstarif besteht, also in Wien beispielsweise an Sonn- und Feiertagen oder zeitlich früh und spät abends. Das Untergeschoß der Deckſitzwagen ist für Nichtraucher, das Obergeschoß samt beiden Plattformen für Raucher bestimmt. Für die Lüftung ist durch Lüftungsklappen ausreichend gesorgt, doch ist es natürlich auch möglich, im Obergeschoß die Seitenwandfenster herauszunehmen und durch Regenplanen zu ersetzen, was sich aber kaum als nötig herausstellen wird.

Neues Pester Journal 196

21. IV. 1916

* **Kalamitäten beim Omnibusverkehr.** Der hauptstädtische Omnibusverkehr ist wieder in einen krisenhaften Zustand gerathen. Zur ständigen Kalamität mit dem Futterwerk für die Pferde tritt jetzt eine neue hinzu. Die Militärbehörde requirirt in ununterbrochener Weise die Pferde des Betriebes, so daß der Verkehr nur mehr mit größter Kraftanstrengung aufrecht erhalten werden kann. Dem Uebelstande abzuhelfen, ist die Verkehrssektion jetzt bemüht. Es besteht nämlich die Absicht, nur jene Routen zu befahren, die dem dringenden öffentlichen Verkehr dienen. Es werden demnächst Versuche angestellt werden, in erster Reihe die Routen abzukürzen. Als erste dieser Maßnahmen ist der Plan ins Auge gefaßt, die Wagen im Stadtwäldchen nur bis zum Thiergarten, respektive artesischen Bad verkehren zu lassen, wodurch eine wesentliche Strecke erspart und damit einige Paar Pferde entbehrlich, respektive zur Abwechslung frei würden.

Neues Wiener Tagblatt
24.11.1916

* (Schaffnerinnenuniformen.) Der Verein „Frauenkleidung und Frauenkultur" (vormals Verein für Verbesserung der Frauenkleidung) hat an das Eisenbahnministerium folgende Eingabe gemacht: Bei der Heranziehung von Frauen zu neuartigen Berufen hat die bis jetzt übliche Rocktracht schon vielfach störend, ja sogar lebensgefährlich gewirkt. Deshalb hat der Verein zur Verbesserung der Frauenkleidung eine neue Arbeitskleidung für solche Frauen erfunden, die in ihrem Berufe durch die übliche Kleidung behindert sind, und erlaubt sich dem Eisenbahnministerium zwei Formen dieser Arbeiterinnenkleidung im Bilde vorzulegen und die Anregung zu geben, bei der jetzt vorzunehmenden Anstellung von Schaffnerinnen an den Vollbahnen, die vorgeschlagene Schaffnerinnenuniform einzuführen oder den Bahnverwaltungen, welche Schaffnerinnen anstellen, zu empfehlen. Dieser aus Kniehose und Jacke bestehende Anzug hat eine Reihe hygienischer, ökonomischer und ästhetischer Vorteile: die hygienischen Vorteile eines allseits geschlossenen Kleidungsstückes, das nicht wie der Rock beim Auf- und Absteigen auf den hohen Bahnstufen schleift und den Schmutz abstreift und aufwirbelt, sind wohl ohneweiters einleuchtend. Ein großer Vorteil ist die Sicherheit gegen das gefährliche Hängenbleiben. Oekonomisch rechtfertigt sich die neue Uniform dadurch, daß der Rocksaum bei der sehr starken Beanspruchung im Bahnbetrieb sehr rasch abgestoßen ist — und wäre er noch so kurz — und daß er beim Hängenbleiben einreißt. Auch ist die aus starkfädigem Stoffe hergestellte Jacke gegenüber sonst eventuell erlaubten Blusen von ökonomischem Vorteil. Aber auch ästhetisch ist die Hose dem sehr kurzen Rocke vorzuziehen, speziell die hier vorgeschlagene, die sich in ihrem Schnitt wesentlich und vorteilhaft von andern, vereinzelt in Betrieben eingeführten unterscheidet. Besonders in Verbindung mit der langen Jacke ist der Eindruck ein viel anständigerer als ein sehr leicht unordentliches Rock-Blusengewand. Die Einheitlichkeit der ganzen, in einen Stoff gekleideten Erscheinung wäre ein ebensolcher Vorteil, als er die größere Anähnlung an die Uniform des männlichen Personals wäre, wodurch die vorgeschlagene Kleidung unauffälliger, sozusagen „geschlechtslos" wirkt. Gegenüber eventuellen Bedenken gegen warme Oberkörperbekleidung, die Frauen nicht gern tragen, sei erwähnt, daß für den Sommer ein starker, aber doch dünner und nicht warmer Schafwollstoff mit Leinwandfutter in Betracht kommt. Der Stoff hat sich bereits bei den Wiener Straßenbahnschaffnerinnen bewährt. Es kann daher die Unterkleidung bis auf ein bloßes Hemd reduziert werden. Die an die Hose angenähten Gamaschen sind eine wesentliche Verbesserung gegenüber Wickelgamaschen, Ledergamaschen usw., sowohl was die Einheitlichkeit der Erscheinung betrifft, da sie aus dem Stoff des Anzuges bestehen, als wegen des kühleren Tragens und des sehr raschen Anlegens. Gleichzeitig lenkt der Verein die Aufmerksamkeit auf die Arbeiterinnentracht für geschlossene Räume. Durch die Wahl des Stoffes wird der Körper gegen Ueberhitzung geschützt und die hübsch dunkelbraune Farbe schützt den Anzug vor zu raschem schmutzigem Aussehen. Die Arbeiterin macht darin andauernd einen tadelloseren, vorteilhafteren Eindruck als beim Tragen beliebig gefärbter Röcke und Blusen. Im übrigen ist dieser Arbeiterinnenanzug nur die Abwandlung desselben Prinzips wie die Schaffnerinnenuniform. Die Eingabe ist unterzeichnet von der Präsidentin Frau Covinna Rohel und der Schriftführerin Frau Elsa Brockhausen.

Arbeiterzeitung

26./V. 1916

Lohnerhöhung für die Schaffnerinnen.

Im Namen des Sozialdemokratischen Klubs sprach Mittwoch Gemeinderat Skaret beim Bürgermeister Dr. Weiskirchner vor, um ihm die Lage der Wiener Straßenbahnschaffnerinnen vor Augen zu führen. Der Stadtrat hatte kürzlich eine Lohnerhöhung aller Schaffnerinnen beschlossen. Die Direktion der städtischen Straßenbahnen hat aber diesen Beschluß in der Weise ausgeführt, daß sie von der Lohnerhöhung von vier Heller für die Stunde ausnahmslos alle jene Schaffnerinnen, ob sie nun erst ein halbes Jahr oder schon ein ganzes Jahr im Dienste sind, ausschloß, die während dieser Dienstzeit sechzig Strafpunkte angesammelt hatten. Strafpunkte erhalten die Schaffnerinnen für die vielen kleinen Dienstvergehen, die bei einem solchen Massenbetrieb und Massenverkehr unmöglich zu vermeiden sind. Jede verzwickte Karte, jedes Ueberfahren der Zone durch einen Fahrgast bedeutet für die Schaffnerin einen Strafpunkt. Die Direktion der Straßenbahnen wollte nun eine Unterscheidung treffen zwischen den Schaffnerinnen, die 60 oder mehr Strafpunkte hatten, und den anderen, die weniger hatten. Dagegen erhob nun Gemeinderat Skaret beim Bürgermeister Einspruch und verlangte, daß allen Schaffnerinnen ohne Rücksicht auf die Strafpunkte der Stundenlohn von 36 auf 40 Heller erhöht werde. In der gestrigen Stadtratssitzung hat, wie die Rathauskorrespondenz mitteilt, der Stadtrat nach einem Bericht des Stadtrates Schneider beschlossen, den Stundenlohn von 36 Heller allen Schaffnerinnen, die länger als sechs Monate beschäftigt sind, ohne Rücksicht auf ihre Führung auf 40 Heller zu erhöhen. Der Stadtrat hätte noch ein höheres Maß von sozialer Einsicht bewiesen, wenn er auch die Schaffnerinnen in die Stundenlohnerhöhung einbezogen hätte, die noch nicht sechs Monate Dienst machen. Auch für sie sind 36 Heller genau so viel wie für die anderen. Dazu kommt, daß die Straßenbahndirektion im Laufe des Monats März zu der Uebung gekommen ist, den Umstand, daß die Schaffnerinnen nach der Stunde bezahlt werden, ungebührlich auszunützen, indem sie die Arbeitszeit der Schaffnerinnen voll ausnützt, ohne die Pausen einzulegen, die den männlichen Schaffnern in der Diensteinteilung gegeben sind. So kann es kommen, daß eine Schaffnerin, die um 1/4 3 Uhr nachmittags antritt und mit der Blauen ihren Dienst beendet, bei vier Touren nur für neun Stunden den Arbeitslohn erhält, während ein Schaffner, der um 1/4 11 Uhr vormittags den Wagen besteigt und auch nur vier Touren macht, deren letzte die Blaue ist, drei Stunden Reservezeit zwischen diesen vier Touren mitbezahlt bekommt. Die Straßenbahndirektion wurde nun vom Bürgermeister beauftragt, die Diensteinteilung gerechter zu treffen. Eine dritte Beschwerde, die Gemeinderat Skaret vorbrachte, ging dahin, daß sehr viele Schaffnerinnen bei dem Kuppeln der Wagen Quetschungen erleiden. Daß dies oft vorkomme, stellt die Straßenbahndirektion in Abrede, aber Gemeinderat Skaret wird dafür sorgen, daß dem Herrn Bürgermeister bestimmte Fälle bekanntgegeben werden. Tatsache ist, daß diese Fälle nach Angabe der Bediensteten der verschiedenen Bahnhöfe sich auffallend mehren. Es ist dies auch kein Wunder, da jetzt so viele alte Schaffner plötzlich zum Wagenführerdienst kommandiert, andererseits auch neue abgerichtet worden sind, die das berühmte „Ruckerl“ beim Kuppeln nicht mit der Sicherheit ausführen können wie die Wagenführer, die seit Jahren auf dem Wagen stehen.

Neues Wiener Tagblatt
26./V. 1916

Kündigung von Halbjahreskarten der „Elektrischen".

Die „Rathauskorrespondenz" meldet: Im Sinne des § 9 der Bedingungen für die Ausgabe von Zeitkarten zur Benützung der Wiener städtischen Straßenbahnen werden die für das Halbjahr vom 2. April 1916 bis einschließlich 1. Oktober 1916 ausgefertigten Zeitkarten mit Wirksamkeit vom 2. Juni 1916 einmonatlich zum 2. Juli 1916 gekündigt. Demgemäß verlieren diese Zeitkarten nach dem 1. Juli 1916 ihre Gültigkeit. Den Inhabern der Karten, die sie bis zum 16. Juli 1916 bei der Kartenausgabekasse der städtischen Straßenbahnen, Wien, 6. Bezirk, Rahlgasse Nr. 3, abliefern, werden 60 K. zurückerstattet. Bei späterer Ablieferung behält sich die Direktion der städtischen Straßenbahnen vor, den auf die restliche Zeit entfallenden Teil der Rückvergütung zu bestimmen, der jedoch zwanzig Kronen für je einen vollen Monat nicht übersteigen darf. Für Halbjahreskarten, die nach dem 1. Oktober 1916 einlangen, wird keine Vergütung geleistet.

Die Kündigung der Halbjahreskarten für April-Oktober 1916 ist eine Folge der mit dem Gemeinderatsbeschlusse vom 16. d. genehmigten Erhöhung des Preises dieser Kartengattung und der Einschränkung ihres Geltungsumfanges. Da die neuen Bestimmungen hiefür am 2. Juli 1916 in Kraft treten, war es wegen der Gleichmäßigkeit in der Behandlung aller Halbjahreskarten geboten, von dem Kündigungsrecht Gebrauch zu machen.

Die Zeit

28./V. 1916

200

Die Straßenbahn im Kriege.

Unter den Verkehrsschwierigkeiten, die sich im Laufe des Krieges für Wien ergeben haben, spielen die Beschädigungen, die an den Wagen der Wiener Straßenbahn unausgesetzt vorkommen, eine große Rolle. Zu den Normalschäden in Friedenszeit treten jetzt durch den Krieg bedingte Abnützungen, deren Reparaturen infolge Herabminderung des Werkstättenpersonals nur soweit in Betracht kommen können, als es die Sicherheit des fahrenden Publikums unbedingt erfordert. Zu diesen unbedingt durchzuführenden Ausbesserungen gehören jene, die durch die gegenwärtige Ueberlastung der Wagen hervorgerufen werden. Das Ueberfüllungsverbot ist aufgehoben, und nun stauen sich die Leute in dem Wageninnern und vornehmlich auf den Plattformen in einer Weise, mit der die Normalbelastung, für die die Wagen gebaut sind, nicht im Einklang steht. Außerdem wird des starken Personenandranges halber auf vielen Strecken mit zwei Beiwagen gefahren, so daß der Motor weit früher fehlerhaft zu arbeiten beginnt als sonst. Auch fallen jetzt oft ohne jeden äußeren Anlaß die Schutzvorrichtungen herunter, und es muß scharf darauf geachtet werden, daß nicht auch sonstige Funktionsstörungen vorkommen. Aber zahlreiche andere Schäden, die vom Publikum mitunter recht unangenehm empfunden werden, müssen in ihrer Behebung zurückstehen. Da fährt ein Beiwagen in vorgerückter Abendstunde ohne Licht, weil der Fehler nicht so rasch auffindbar ist. Dort wieder ächzt und rumpelt ein adaptiertes Pferdebahnvehikel, weil die Schmierstoffe jetzt minderwertig sind und die Achsen nicht geschont werden. Oder es geht eine der Doppeltüren nicht so rasch auf als man möchte, um dann plötzlich nachzugeben, weil die Verbindungskette zwischen den Türflügeln falsch liegt, oder schlecht gesettet ist. Es kommt auch vor, daß das auf der Plattform gegenüber dem Einstieg angehängte Gitterstück zu einem ganz anderen Wagentyp gehört und der sorglos sich anlehnende Passagier ins Wanken gerät. Natürlich bringt das Vorhandensein der vielen noch schlecht geschulten Motorführer und unerfahrenen Kutscher des Straßenfuhrwerkes zahlreichere Zusammenstöße als sonst mit sich, und gar mancher Wagen muß mit verbeulter Plattform seinen Dienst versehen, ehe zu seiner Wiederherstellung in der Werkstätte Platz wird. Auch mit dem Lack für den Wagenanstrich muß gespart werden, da er jetzt ungemein teuer und ein angenehmes Aeußere der Wagen jetzt Nebensache ist. Wie sich der weitere Verlauf der Dinge in Anbetracht der neuerlich bevorstehenden Musterungen gestalten wird, muß abgewartet werden. Von dem gegenwärtigen Personal der Straßenbahn kommen rund 3000 Mann zur Musterung, und schon jetzt sind viele Frauen, die sich für den Fall, als Dienstplätze frei würden, bei der Straßenbahndirektion vormerken ließen, einberufen worden. Daß diese als Schaffnerinnen in der gewohnten Weise ihre Aufgabe erfüllen werden, ist kaum zu bezweifeln. Aber ob sie in den Werkstätten auch wertvolle Ersatzdienste leisten werden, wird sich erst erweisen müssen.

Neues Pester Journal

30./V. 1916.

201

* **Einschränkung des Gebrauchs von Kraftwagen.** Der Bürgermeister hat eine Verordnung erlassen, in welcher er den Gebrauch hauptstädtischer Kraftwagen einschränkt und die Kontrolle verschärft. Der Bürgermeister bestimmt, daß auch dienstlich Kraftwagen nur im unentbehrlichsten Falle verwendet, an Nichtsamtspersonen aber überhaupt nicht überlassen werden dürfen. Die Einhaltung dieser strengen Bestimmung begründet der Bürgermeister mit der Unmöglichkeit, Gummireifen zu beschaffen. Dieses Verbot bezieht sich auf jene Beamte, die regelmäßig außerhalb der Grenzen der Hauptstadt amtliche Funktionen haben, nicht, doch müssen dieselben innerhalb acht Tagen über die Art der Verwendung der Wagen Bericht erstatten. Zu jeder anderen Verwendung der Wagen außerhalb dem Stadtgebiet muß die vorherige Genehmigung des Bürgermeisters eingeholt werden. Dieselbe Bestimmung gilt auch für die Lastenautomobile. Die Verordnung bestimmt, daß bei den hauptstädtischen Betrieben die leitenden Direktoren über die Verwendung der Automobile verfügen und die Kontrolle üben.

Die Zeit
1./VI. 1916

Fünfzigprozentiger Zuschlag für Platzwagen.

Mit Rücksicht auf die bedeutenden Regie-
[illegible]nerigkeiten im Platzwagenbetrieb hat die Statthalterei die Einhebung eines fünfzigprozentigen Zuschlages vom tarifmäßigen Gesamtfahrpreis eines Fahrdienstes durch den Wagenlenker gestattet. Der Wagenlenker ist berechtigt, auch bei Tagfahrten den Nachttarif im Fahrpreisanzeiger einzuschalten. Es ist zu erwarten, daß infolge dieser Verfügung eine Vermehrung der gegenwärtig im Betrieb stehenden Platzwagen eintreten wird.

Westungarischer-Grenzbote
3./III. 1916
203

Die Störungen bei der Elektrischen Pozsony—Wien.

In Angelegenheit der bei der Lokalbahn Pozsony-Landesgrenze wiederholt eingetretenen Betriebsstörungen richtete der Magistrat an die Direktion eine Zuschrift. Letztere gab in ihrem vom 10. Mai datierten Antwortschreiben bekannt, daß sie von der den Betrieb leitenden österreichischen Gesellschaft die Antwort erhielt, daß auf der Bahnstrecke Pozsony-Landesgrenze seit in Betriebstellung derselben Betriebs- oder Verkehrsstörungen nicht vorgekommen sind. Solche traten nur auf der österreichischen Strecke infolge des durch die dort herrschenden Stürme verursachten Reißens der Arbeitsdrahtes ein, was, mit Hinsicht auf die außerordentliche Heftigkeit der Stürme nicht vorherzusehen war.

Der derzeit bestehende Mangel an Arbeitskräften und Material verzögert naturgemäß die beabsichtigte Umgestaltung der Leitung, doch wurde die Versicherung erteilt, daß zur Vermeidung solcher Strömungen jede mögliche Verfügung getroffen werden wird.

Reichspost
4./VI. 1916

Tariferhöhung der Automobil-Stellwagen Unternehmung. Aehnlich wie bei den Straßenbahnen hat der Wiener Gemeinderat mit dem gleichen Beschluß vom 16. Mai 1916 auch bei der städtischen Automobil-Stellwagen-Unternehmung eine Erhöhung der Fahrpreise eintreten lassen. Sie gilt ebenfalls vom 7. Juni 1916 an und beträgt bei den bisherigen 14 Heller-Fahrscheinen 2 Heller, bei den 20 Heller-Scheinen aber v i e r Heller. Nebstdem werden die ortsansässigen Bewohner von Pötzleinsdorf, Neustift am Walde und Salmannsdorf, die an Werktagen gegen Erkennungskarten um den ermäßigten Preis von zehn Hellern befördert werden, vom obigen Tage an zwölf Heller zu zahlen haben.

Reichspost
4./VI. 1916

* **Die neuen Fahrscheine der Postbediensteten.** Die Leitung des Landesverbandes der k. k. Post- und Telegraphenbediensteten richtet folgende Nachricht an die Post- und Telegraphenbediensteten Wiens. Die bisher gefaßten ermäßigten Straßenbahnfahrscheine können nur bis 6. Juni verwendet werden. Vom 7. Juni 1916 gelten die neuen Tarife. Alle jene Postunterbeamte und Postamtsdiener, die eine Legitimation zur Faßung der ermäßigten Straßenbahnfahrscheine besitzen, haben sich noch vor dem 6. Juni die neuen Fahrscheine an den üblichen Ausgabestellen zu beheben. Die etwa schon vorgekauften Karten des alten Tarifs werden an den Ausgabeschaltern bis 6. Juni gegen Rückvergütung des dafür bezahlten Betrages zurückgenommen. Eine weitere Benützung der alten Fahrscheine ist gänzlich unstatthaft; sie können auch gegen Aufzahlung nicht verwendet werden. Die ermäßigten Fahrscheine der Postbediensteten mit einmaligem Umsteigen können nach 11 Uhr nachts nicht mehr verwendet werden. Nach 11 Uhr nachts sind nur Fahrscheine, die das einmalige Umsteigen gestatten, gültig.

Neue Freie Presse
4./VI. 1916

[Die neuen Fahrpreise der städtischen Straßenbahn.] Wie schon seinerzeit mitgeteilt, werden am 7. Juni auf der Straßenbahn die um je zwei Heller erhöhten neuen Preise für die jetzigen 14- und 20-Heller-Karten in Kraft treten. Die Direktion der städtischen Straßenbahnen macht insbesondere die Besitzer von Vorverkaufsfahrscheinen aufmerksam, daß solche Scheine nach dem 6. Juni nicht mehr verwendet werden können. Sie werden aber bei der Kartenausgabskasse der städtischen Straßenbahnen, 6. Bezirk, Rahlgasse 3, bis zum Ablauf des auf dem Scheine mittels Lochung ersichtlichen Gültigkeitsmonats kostenlos umgetauscht oder auch um den dafür bezahlten Betrag zurückgenommen. Neue Vorverkaufsfahrscheine sind bei den Ausgabestellen bereits erhältlich. Gegenüber jener Preiserhöhung wird das fahrende Publikum, insbesondere die Arbeiterschaft, aber auch gleichzeitig eine Begünstigung in Form der Rückfahrkarte erlangen. Diese kostet 30 H. und berechtigt an Werktagen zu einer Fahrt im Frühverkehr und zur Rückfahrt mit dem Fahrtantritt zwischen 5 und 9 Uhr abends am selben Tage, auf der gleichen Strecke. Diese muß aber nach den allgemeinen Fahrpreisbestimmungen um den Fahrpreis von 22 H. zurückgelegt werden können. In einem solchen Falle erspart der Fahrgast 4 H. im Tag.

Die Zeit
6./VI. 1916

Die Inanspruchnahme von Lastfuhrwerken durch das Heer.

Um eine klaglose Abwicklung der im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse unbedingt erforderlichen Lastentransporte zu ermöglichen, bestimmt eine heute im Reichsgesetzblatt und in der Wiener Zeitung zur Verlautbarung gelangende Ministerialverordnung vom 2. d., daß der Besitzer eines bespannten oder unbespannten Lastfuhrwerkes oder eines zum Lastentransport geeigneten Tieres von der politischen Landesbehörde und mit ihrer Ermächtigung von der politischen Bezirksbehörde verpflichtet werden kann, dieses entsprechend ausgerüstet dem Staate, den öffentlichen Körperschaften oder privaten gemeinnützigen oder Erwerbsunternehmungen für Transportarbeiten, deren Durchführung im öffentlichen Interesse gelegen ist, gegen Entgelt beizustellen. Die politische Behörde kann auch die Person bestimmen, die den Dienst als Führer (Fuhrmann, Tragtierführer) bei dem beizustellenden Lastfuhrwerk oder Tiere zu leisten hat. Diese Bestimmungen finden auch auf die Beistellung von Kraft- und Wasserfahrzeugen und deren Bedienung analoge Anwendung. Die politische Landesbehörde kann für die Beistellung der Fahrzeuge oder Tiere sowie für die Entlohnung des Personals (Fuhrmann, Tragtierführer, Wagenführer usw.) eine bestimmte Vergütung festsetzen, in der auch die Entschädigung für die gewöhnliche Abnützung der Fahrzeuge und der Tiere inbegriffen ist. Ansprüche auf Ersatz des Schadens, der dadurch entstanden ist, daß das Fahrzeug oder das Tier in außergewöhnlichem Maße abgenützt, beschädigt oder unbrauchbar geworden ist, werden dadurch nicht berührt. Bei der Handhabung der neuen Verordnung soll auf die Leistungsfähigkeit und die Möglichkeit der Weiterführung der Wirtschaft oder des Betriebes des Fuhrwerks- und Tierbesitzers billige Rücksicht genommen werden.

Die Zeit Abendbl.
7./VII. 1916

Straßenbahnzusammenstöße.

In ganz kurzen Abständen haben in den letzten Tagen drei Straßenbahnzusammenstöße stattgefunden: in der Endstation Prater Hauptallee, auf der oberen Mariahilferstraße und vorgestern erst auf der Hütteldorferstraße. Zum Glück sind alle diese Kollisionen gut verlaufen, abgesehen von ein paar geringfügigen Quetschungen und kleinen Schnittwunden. Die Tatsache der drei jüngsten Zusammenstöße aber und die Erinnerung an das große Straßenbahnunglück auf der Linzerstraße im März bieten Grund genug, um von zuständiger Seite strengste Maßnahmen zu fordern, die ähnlichen Ereignissen für die Zukunft zu steuern vermögen. Die Ursache der sich mehrenden Zusammenstöße von Straßenbahnzügen liegt, nach einer Mitteilung der Wiener Straßenbahndirektion, in einer in begrenztem Sinne aufzufassenden Unvorsichtigkeit der Motorführer. Die Geschwindigkeit eines motorisch betriebenen Fahrzeuges kann aus fahrtechnischen Gründen nicht immer plötzlich herabgemindert werden. Das würde zu einem ruckweisen Tempo der Fahrt führen und die Durchschnittsgeschwindigkeit der Straßenbahn erheblich herabsetzen. Sache eines gefühlsmäßigen Schätzungsvermögens des Motorführers muß es sein, genau abzuwägen, wann und zu welcher Zeit ein vor seinem Wagen befindliches Fuhrwerk die Fahrbahn verlassen haben wird. In vielen Fällen erweist sich dabei eine Verminderung der eigenen Schnelligkeit gar nicht als notwendig, so daß der Fahrtverlauf durch anderes Fuhrwerk zum großen Teil ungestört bleibt. Dem Laien dürfte freilich etwas ängstlich werden, wenn er seine körperliche Sicherheit dem Empfinden des Motorführers anvertraut weiß. Aber diese Schätzung ist, beim Vorhandensein einer gewissen Begabung, erlernbar und versagt bei einem gewissenhaften Fahrer nur in den allerseltensten Fällen. Somit kann gegen das Prinzip des Geschwindigkeitschätzens nicht das geringste eingewendet werden. Der Krieg hat allerdings an den Personalverhältnissen bei der Straßenbahn wesentliche Aenderungen hervorgebracht. Kamen im Frieden auf 2500 bis 3000 Fahrer 10 Prozent frischgeschulte Leute, so sind gegenwärtig altvertraute Motorführer und Neulinge so ziemlich in gleicher Zahl vorhanden. Auch im Frieden werden neue Fahrer zumeist erst durch kleine Zusammenstöße eines Besseren belehrt. Gewiß würde eine eventuell festzusetzende Prüfung im Schätzen der Fahrgeschwindigkeit die Kriegslasten der Straßenbahn erhöhen, aber die Straßenbahndirektion müßte eine derartige Maßnahme treffen, zumal sich gerade dieses städtische Unternehmen der rosigsten Finanzen erfreut.

Fremdenblatt Abendbl. 7. VII. 1916

* **(Der neue Tarif der Straßenbahnen.)** Mit dem heutigen Tage ist der neue Tarif der städtischen Straßenbahnen in Kraft getreten, mit dem eine Erhöhung der Fahrpreise der bisherigen 14 Heller- und 20 Hellerkarten um 2 Heller, also auf 16, respektive 22 Heller verbunden ist. Trotzdem auf die bevorstehende Erhöhung wiederholt aufmerksam gemacht worden war und in den Wagen auch diesbezügliche Plakate angebracht wurden, war die große Mehrzahl der Fahrgäste ziemlich überrascht, wenn sie auf ihren Wunsch „Vierzehn umsteigen, Vierzehn geradeaus" usw. vom Schaffner oder der Schaffnerin aufmerksam gemacht wurden, „Von heut' an kost's um zwei Heller mehr". Die einen nahmen die Sache stillschweigend auf und hielten sich für die Verteuerung dadurch schadlos, daß sie kein Trinkgeld gaben; andere wieder brummten und schimpften, daß in diesen teuren Zeiten nun auch noch die Tramway teurer geworden sei, gaben aber doch das gewohnte Zweiheller-Trinkgeld, und wieder andere, und gewöhnlich gerade diejenigen, die am entrüstetsten taten, meinten „Jetzt ist's schon wurscht" und ließen sich von ihrem Zwanzighellerstück nichts mehr zurückgeben. Sie sind den Bediensteten die liebsten Fahrgäste, aber die Zahl jener, die trotz des erhöhten Tarifes das gewohnte oder gar erhöhte Trinkgeld geben, dürfte kaum ausreichen, um den Entgang an Einnahme auszugleichen, der den Bediensteten dadurch erwächst, daß viele Fahrgäste die Verteuerung des Tramwayfahrens durch Einstellung des Trinkgeldes hereinbringen. So wird sich denn herausstellen, daß die mit dem neuen Tarif verbundenen Mehreinnahmen des Tramwaybetriebes zu einem gewiß nicht geringem Teile eigentlich auf Kosten der eigenen Bediensteten des Unternehmens erzielt werden. Von der Begünstigung der Dreißighellerrückfahrscheine, die bei Fahrten über mehr als zwei Teilstrecken, falls die Tourfahrt vor halb 8 Uhr früh und die Retourfahrt zwischen 5 und 9 Uhr abends angetreten wird, eine Ersparrung von 4 Heller ermöglichen, wurde vorläufig noch wenig Gebrauch gemacht. So ein Fahrschein geht eben gar leicht in Verlust, und dann hat man statt vier Heller zu ersparen, achtzehn Heller draufgezahlt.

Neue Freie Presse
7. VI. 1916

Die Bezirksstandplätze der Platzfuhrwerke.

Vom 10. Juni an.

Von der Polizeidirektion wurden in Ausführung der vormonatlichen Statthaltereiverordnung nach gepflogenem Einvernehmen mit dem Wiener Magistrat nachstehende Bezirksstandplätze, freie Standplätze und Hotelstandplätze festgesetzt:

1. Bezirk: Bezirksstandplätze: a) Stephansplatz für die Standplätze Brandstätte, Goldschmiedgasse, Hoher Markt, Rauhensteingasse, Singerstraße, Stephansplatz; b) Graben für die Standplätze Graben, Habsburgergasse, Michaelerplatz, Neuer Markt, Petersplatz, Reitschulgasse, Schauflergasse, Seilergasse, Seitzergasse, Stallburggasse, Tuchlauben, Wallnerstraße, Weihburggasse; c) Heinrichshof für die Standplätze Akademiestraße, Albrechtsgasse, Babenbergerstraße, Canovagasse, Dumbastraße, Führichgasse, Kärntnerstraße, Kärntnerring, Kupferschmiedgasse, Lobkowitzplatz, Maximilianstraße, Mayfedergasse, Nibelungengasse, Opernring, Wallfischgasse; d) Schottentor für die Standplätze Am Hof, Bartensteingasse, Bellaria, Ebendorferstraße, Felderstraße (Rathauskeller), Franzensring, Freyung, Hansenstraße, Herrengasse, Heßgasse, Hohenstauffengasse, Landhausgasse, Lichtenfelsgasse, Regierungsgasse, Renngasse, Schmerlingplatz, Schottengasse, Schottenring, Stadiongasse, Teinfaltstraße, Wipplingerstraße; e) Morzinplatz für die Standplätze Adlergasse, Börsegasse, Ferdinandsplatz, Gonzagagasse, Laurenzerberg, Lugeck, Morzinplatz, Neutorgasse, Rotenturmstraße, Salztorgasse, Werdertorgasse, Wiesingerstraße; f) Wollzeile für die Standplätze Falkestraße, Fichtegasse, Fleischmarkt, Georg Cochplatz, Johannesgasse, Liebenberggasse, Pestalozzigasse, Postgasse, Schwarzenbergplatz, Schwarzenbergstraße, Schellinggasse, Seilerstätte, Wallfischgasse und Wollzeile. Hotelstandplätze: Hotel Bristol und Grand Hotel. Freie Standplätze: Hofburgtheater, Hofoperntheater und Ronacher.

2. Bezirk: Bezirksstandplätze: a) Praterstern für die Standplätze Aspernbrückenstraße, Czerningasse, Zirkusgasse, Franzensbrückenstraße, Kaiser Josefstraße, Mühlfeldgasse, Praterstraße, Rotensterngasse, Tempelgasse; b) Karmeliterplatz für die Standplätze Gredlerstraße, Kleine Sperlgasse, Stephaniestraße, Taborstraße, Untere Augartenstraße. Hotelstandplatz: Café Fetzer. Freier Standplatz: Carl-Theater.

3. Bezirk: Bezirksstandplätze: a) Landstraße Hauptstraße Nr. 48 für die Standplätze Beatrixgasse, Gärtnergasse, Gigergasse, Löwengasse, Radetzkyplatz, Viehmarktgasse Nr. 1; b) Rennweg Nr. 22/24 für die Standplätze Boerhavegasse, Heumarkt, Neulinggasse, Reisnerstraße, Schützengasse, Ungargasse. Freier Standplatz: Bürgertheater.

4. Bezirk: Bezirksstandplatz: Wiedner Hauptstraße Nr. 32 (Paulanerkirche). Hotelstandplatz: Parkhotel. Freier Standplatz: Johann Strauß-Theater.

5. Bezirk: Bezirksstandplatz: Margaretenplatz.

6. Bezirk: Bezirksstandplatz: Mariahilferstraße Nr. 83 (Hotel Monopol). Freie Standplätze: Raimund-Theater, Theater an der Wien, Apollo.

7. Bezirk: Bezirksstandplatz: Kaiserstraße, Ecke der Mariahilferstraße. Hotelstandplatz: Hotel Höller. Freier Standplatz: Deutsches Volkstheater.

8. Bezirk: Bezirksstandplatz: Alserstraße, Ecke Kochgasse. Freie Standplätze: Josefstädter Theater, Neues Wiener Stadttheater.

9. Bezirk: Bezirksstandplatz: Widerhofergasse, Ecke Nußdorferstraße. Freie Standplätze: Jubiläums-Stadttheater, Neue Wiener Bühne.

13. Bezirk: Bezirksstandplatz: Am Platz.

18. Bezirk: Bezirksstandplatz: Währingerstraße Nr. 126/128 (Ecke Martinsstraße).

19. Bezirk: Bezirksstandplatz: Döblinger Hauptstraße Nr. 76 (Kasino Zögernitz).

* * *

In den übrigen Bezirken sind Aenderungen der bisherigen Standplatzverhältnisse nicht getroffen worden. Auf den Bezirksstandplätzen bleiben die für dieselben als fixe Standplätze bisher in Geltung gewesenen Platzordnungen, insbesondere hinsichtlich der Zahl der zugewiesenen Wagen, aufrecht. Eine gemischte Aufstellung von animalischem und motorischem Fuhrwerk ist möglichst zu vermeiden und es ist nach dieser Richtung den bestehenden Standplatzordnungen Rechnung zu tragen. Eine besondere Herrichtung der Bezirksstandplätze ist seitens des Magistrats dermalen nicht in Aussicht genommen. Auch für die bezeichneten Hotelstandplätze sowie für die freien Standplätze gelten die bisherigen Aufstellungsmodalitäten. Die bestehenden Vorschriften über die fixen und freien Standplätze bei Bahnhöfen und Schiffsstationen und über das Recht, solche Standplätze zu befahren, bleiben unberührt.

Diese Bestimmungen treten am 10. Juni 1916 in Wirksamkeit. Durch die Errichtung von Bezirksstandplätzen in den verkehrsreichen Bezirken werden die Platzwagen auf diesen konzentriert, wodurch dem Publikum die Auffindung von Wagen auf den Standplätzen erleichtert wird.

Die Zeit
9./IV. 1916

Die Tariferhöhung beim Wiener Platzfuhrwerk.

Die angesichts der gegenwärtigen Betriebsschwierigkeiten von der Statthalterei bewilligte 50prozentige Tariferhöhung läßt eine Besserung in den Verkehrsverhältnissen erhoffen. Die Polizeidirektion hat ihre Organe angewiesen, gegen Wagenlenker, die sich einer unbegründeten Fahrtverweigerung, einer Taxüberschreitung oder sonstiger Ungehörigkeiten schuldig machen, mit der gebotenen Strenge, allenfalls mit der Entziehung der Legitimationskarte, vorzugehen. Die Genossenschaften werden angewiesen, auf ihre Mitglieder entsprechenden Einfluß auszuüben.

Neues Wiener Tagblatt
14./VI.1916

* **(Preise des Kohlenfuhrwerkes.)** Mit 19. d. tritt ein den gesteigerten Regiekosten des Kohlenfuhrwerkes entsprechend erhöhter Maximaltarif für die Verführung von Kohle und Koks ab Rutsche am Nordbahnof und Nordwestbahnhof in Wien in das Gemeindegebiet der Stadt Wien in Wirksamkeit.

Die Zeit
17./IV. 1916

Uebelstände bei der Straßenbahn.

Hof- und Gerichtsadvokat Dr. Ignaz Gruber schreibt uns: Ich glaube im allgemeinen Interesse zu handeln, wenn die Aufmerksamkeit Ihrer geschätzten Schriftleitung auf den bei den städtischen Straßenbahnen in Wien in letzterer Zeit eingerissenen Uebelstand gelenkt wird. Ich habe wiederholt die Beobachtung gemacht, daß das Abfahrtssignal sowohl des Schaffners als auch der Schaffnerin vorzeitig gegeben wird, so daß die große Gefahr besteht, daß einmal gerade durch dieses Vorgehen ein Unglück sich ereignen könnte. Wiederholt ist das Abfahrtssignal vom Schaffner des Triebwagens gegeben worden, ohne daß der Schaffner oder die Schaffnerin des Beiwagens es vorher gegeben hätte. Des öfteren aber kommt es vor, daß speziell die Organe des Beiwagens, wenn sie sich im Wageninnern oder auf der vorderen Plattform befinden, sich gar nicht darum kümmern, ob Leute auf der rückwärtigen Plattform ein- oder aussteigen wollen. Ich habe diese Beobachtung bisher meines Erinnerns in fünf Fällen gemacht, und merkwürdigerweise hat es sich fast in allen diesen Fällen um das Einsteigen von Kindern in Begleitung von erwachsenen Personen gehandelt, und hierbei habe ich sehen können, daß die Kinder bereits auf dem Trittbrett des Beiwagens sich befanden, als das Abfahrtssignal gegeben wurde, wodurch es den Begleitpersonen unmöglich gemacht wurde, rechtzeitig in den Wagen einzusteigen. Eine natürliche Folge ist sodann eine große Aufregung der Kinder und deren Begleitpersonen, wie auch aller Augenzeugen solcher Vorfälle. Ist man aber selbst der Betroffene, wie dies mir bereits zweimal passiert ist, und macht man dann seiner berechtigten Erregung Luft, dann finden sich immer noch Leute im Wagen, die sofort Partei für das angeblich unschuldige Organ ergreifen. Ich war wiederholt versucht, die Intervention des Strafgerichtes in Anspruch zu nehmen, um einmal ein Exempel zu statuieren, habe mich aber bisher immer aus Mitleid mit den gewiß angestrengten Bediensteten der Straßenbahnen von meinem Vorhaben abbringen lassen. Ich möchte Sie nun bitten, durch Ihr geschätztes Blatt gewissermaßen eine öffentliche Warnung an die Straßenbahnbediensteten wie auch insbesondere an die Direktion der Straßenbahnen zu richten, daß es meines Erachtens gewiß wichtiger ist, ein Menschenleben ungeschädigt zu erhalten, als von einem Endpunkt zum anderen der betreffenden Linie pünktlich einzutreffen. Ich werde gewiß im Wiederholungsfall nicht mehr davor zurückschrecken, eine Strafanzeige wegen Gefährdung der körperlichen Sicherheit zu erstatten.

Zur Beschränkung des Fahrradverkehrs.

Von H. Lessy.

Die Beschränkung des Fahrradverkehrs im ganzen Reich steht bevor. Das mag im Interesse unserer Gummivorräte nötig sein, aber sicher soll eine derartige Maßregel nicht nur eine Ersparnis, sondern auch eine weise Verwaltung des vorhandenen Materials sein, und hier scheint eine Lücke.

Wenn die gebrauchte Bereifung längere Zeit, gar im Sommer, ungenutzt steht, so „schont" und erhält sie das absolut nicht. Sie wird hart, steif, brüchig, die Luftschläuche mürbe und durchlässig. Jeder Fachmann wird das bestätigen. Gummi erhält sich durch Liegen nicht länger, gar gebrauchter, er dauert seine Zeit am besten benutzt, in Ruhe verzehrt er sich durch Hartwerden nur rascher.

Da hilft kein öfteres Aufpumpen oder mit lauem Wasser Waschen, letzteres beschleunigt nach meinen Erfahrungen sogar den Härtungsprozeß. Das öfters empfohlene Abnehmen und im „feuchten Keller" Aufheben ist für gebrauchte Laufdecken ein wenig sicheres Mittel und führt beim Wiederauflegen, durch die erworbene Unbiegsamkeit, meistens zur Katastrophe. Ganz abgesehen davon, daß wohl den Wenigsten geeignete Räume zur Verfügung stehen. Das einzigste Mittel, die einmal gebrauchten Bereifungen richtig sparend auszunutzen, ist ihre vernunftgemäße Verwendung.

Den Betriebs- und Geschäftsrädern ist ja einige oder ihre gewohnte Lauffreiheit gestattet. Aber da sind die bösen, verderblichen — sagen wir — „Luxusräder" der mittleren Beamten, der Lehrer und Lehrerinnen, Näherinnen, der verwaisten, jetzt aus Heim und Kreis vertriebenen höheren Töchter in kleinen oder mittleren Städten, auf dem Lande; all dieser Leute, denen es die bequemen, schnellen, rasch aufeinander folgenden Verkehrsmittel der großen Städte und deren Billigkeit bei Ausflügen und weiteren Besorgungen im nächsten Städtchen oder Dorf ersetzen muß; für deren Verhältnisse das Sprit- und Petroleumverbot schon eine schwere Last ist, da sie sich bisher Gas und Elektrizität, wenn sie ihnen erreichbar waren, versagten, um die großen Anlage- und Verbrauchskosten zu vermeiden; und die jetzt doch dazu gezwungen werden, wenn sie nicht bei teueren, qualmend verbrätzelnden Kerzen sitzen wollen, weil es in einer Zeit, wo jeder, um zu sparen, möglichst alles ohne Hilfskraft arbeitet, gar noch Nebenerwerb suchen muß, und es nicht allen möglich ist, pünktlich bei Dunkelwerden im Bett zu liegen und kein Licht zu gebrauchen. Bis in die späte Nacht blinzeln diese Lichtchen.

Sie tragen viel Sorgen und schwere Herzen hinaus auf ihrem Rücken, diese „Luxusräder", wenn es an einem freien Abend noch zu einem raschen Hin-und-her zu einem schönen Lieblingsplätzchen oder Weg langt, und geben mit ihrem sachten Gleiten wieder Frieden und etwas Zuversicht in verzagte Herzen, etwas Hoffnung auf Doch-noch-durchkommen in dieser Zeit zurück. O ja! Man kann auch „spazieren gehen". Aber nicht jeder, wohl die wenigsten haben eine wirklich Erholung bietende Gegend gleich vor der Tür, und an einer Strecke, die das Rad mühelos durchflog, können sie sich auf staubiger Chaussee müde laufen, um kurz vorm Ziel umzukehren, weil die knappe Zeit, jetzt doppelt knapp, nicht weiter reicht. Bewegung aber ist die Not und der natürliche Trieb der Stubengezwungenen. Zum „Tennis" langen auch die Mittel und Zeit nicht, ebenso fehlt es, außer an beidem, auch an etwaigen Partnern. Nicht jeder hat das Glück, in Haus und Garten schaffen zu dürfen, oder die Jetztzeit hat es ihm genommen. Bleiben Bahnfahrten, Dampfer, Motorboote, die in den hier angezogenen Gegenden in großen Abständen fahren und schwer, auch Sonntags, in den Rahmen beschränkter Zeit passen. Zudem verteuern sie den Ausflug, verschlingen schon die für Milch oder Kaffee ausgesetzte Summe und veranlassen vor allem durch ihre selteneren Fahrten zu viel längerem Ausbleiben, als beabsichtigt war; was wieder zu Kosten Anlaß gibt, wogegen die Radfahrt sich oft auf das Verzehren von etwas mitgebrachtem Proviant ohne alle Nebenausgaben beschränkt. Bleibt das Wandern. Ich kann nur wiederholen, nicht jeder erreicht in der ihm verfügbaren Zeit ein lohnendes Ziel, und ist nachher, weil er sich im Bestreben, doch eins zu erreichen, abhetzt, abgespannt und müde.

Die Besorgungswege — auch ein nicht unwichtiges Kapitel. Hat da einer sich jetzt einen Feldgarten weit draußen gepachtet. Mit dem Rad ein paar Minuten hin und her. Jetzt muß die sehr nötige Arbeit dort eine halbe bis ganze Stunde früher abgebrochen werden, um den langen Weg zu Fuß nach Hause. Und man muß zur bestimmten Zeit dort sein, weil die schwere Zeit einen zwingt, alle Hilfskräfte zu entlassen und selbst zuzugreifen. Da gibt es alte Leute, die sich mit dem schnellen Disponieren und Zugreifen von heute nicht abfinden können. Es fehlt im letzten Augenblick dies und jenes, schnell konnten es Sohn oder Tochter mit dem Rade holen, jetzt vergeht unersetzliche Zeit mit dem langen Weg zu Fuß. Da sind die vielen Wege von einem Städtchen zum anderen, auf die Dörfer, die jetzt so häufig sind, um Arbeitskräfte zu finden, dies und jenes für Haus und Garten zu schaffen, weil niemand mehr Fuhrwerk und Leute hat, um seine Kunden zu versorgen, und diese um eigenes Abholen bittet. All diese dazu benutzten Räder müssen feiern, die Wege mit unendlichem Zeitverlust, der durch den ganzen Tag schadet, gemacht werden, weil sie nicht gewerblichem Betriebe, nur dem Haushalt dienen. Sollte nicht einmal irgendwo gesagt sein, daß der Haushalt der allerwichtigste welterhaltende „Betrieb" sei, und nicht nur ein Stiefkind! Kommt noch das Kapitel der Leute, die Radsteuern zahlen, aber ihr Rad nicht benutzen dürfen, dazu. Wird man ihnen die Steuer erlassen?

Würde es nicht genügen, den Besitzern von „nicht Betriebsrädern" das Weiterbenutzen ihrer einmal montierten Bereifung zu gestatten, ein Erneuern aber zu verweigern? Damit wäre das nutzlose Verderben verhindert, ein Verbrauchen der Vorräte desgleichen. Niemand wird dies Erneuern verlangen, wir sehen ja alle ein, daß eine Einschränkung nötig ist, und unterwerfen uns ihr gern. Bereifung könnte ja nur an die angemeldeten Besitzer von Rädern in gewerblichen Betrieben gegen Schein abgegeben werden, es würde dies ebenso leicht zu bewerkstelligen und zu kontrollieren sein, wie die Milch-, Brot-, Seifenkarten usw. Um Schmuggeleien zu verhindern, könnten die Verkaufsstellen angewiesen werden, die neuen Reifen sofort auf die Räder zu montieren, den alten dazubehalten und an die Altgummistellen abzuführen. Zudem kann der Schein abgestempelt werden. Ebenso kann solchen Scheininhabern dieser, eventuell die Erlaubnis, überhaupt zu fahren, entzogen werden, wenn er einmal diese Maschine zu Ausflügen selber benutzt oder verleiht. Die Kontrolle würde das Publikum schon selbst übernehmen. Den Herren Jungen, die das Rad fast wie einen Spazierstock überall und nirgends mitführen, kleine Vorstellungen in Kunst- und Rennfahrten auf der Straße veranstalten, denen könnte allerdings und mit gutem Recht scharfe Einschränkung auf notwendige Wege gemacht werden. Zumal ihnen ja genug Gelegenheit zum Austoben ihrer Kräfte im Turnen, Turn-, Fußball- und Tennisspielen gegeben ist.

Für die anderen, die „Scheinlosen", aber wäre es ein sehr guter Ansporn, auf Maschine und Gummi zu achten und beides sorgfältig zu pflegen und zu erhalten suchen. Eine auch für später nur nützliche Gewohnheit. Und ein notwendiges Verkehrsmittel, das gar nicht gering oder gar ein wenig komisch, wie das oft von seiner nicht bedürfenden Kreisen geschieht, einzuschätzen ist, könnte uns wenigstens noch eine Zeitspanne erhalten bleiben, wertvolles Material nicht ungenutzt vergeudet werden. Wir befinden uns auch hinter der Front in einem Stellungskrieg harter Sorge von einem Tag in den andern, daß man eine unnötige Erschwerung bitter empfinden würde.

Tägliche Rundschau 24./IV. 1916

Vossische Zeitung
26./VI. 1916

Die Tarifreform der Straßenbahn.

Ein Wiederaufnahme-Verfahren?

Der Verbandsausschuß des Verbandes Groß-Berlin beschäftigte sich heute vormittag mit Verkehrsangelegenheiten. Er erörterte erneut die Tarifschwierigkeiten der Groß-Berliner Verkehrsgesellschaft, über die der Verbandsdirektor Dr. Steiniger und Stadtrat Alberti-Berlin berichteten. Es handelte sich um die Anträge der Großen Berliner Straßenbahn auf Genehmigung der bekannten Tariferhöhungen, die schon einmal mit großer Mehrheit abgelehnt worden sind. Die Groß-Berliner Straßenbahn, und die mit ihr verbundenen Tochtergesellschaften, begründen die Anträge auf die Tariferhöhungen mit erhöhten Ausgaben und dergleichen mehr. Der Verbandsausschuß überwies nach einer Erörterung diese Anträge einem Ausschuß von 13 Mitgliedern, in dem die Stadt Berlin nur mit drei Mitgliedern und die Stadt Schöneberg sogar nur mit einem Mitglied vertreten ist. Unwesentliche Fahrplanänderungen auf den Linien 52, 68, 168, 69, 71, 43, 7, G, L und O sowie die Verlängerung der Linie 24 nach Reinickendorf fanden die Zustimmung des Ausschusses. Ueber eine Sitzung des Forstunterausschusses und über die Anlage von Freiflächen in Groß-Lichterfelde wurde berichtet.

Im Verlauf der Sitzung berichtete der Verbandsdirektor Dr. Steiniger und nach ihm der Landrat von Achenbach über den Beschluß der Verbandsversammlung zu der Ansiedlungspolitik des Fiskus in Dahlem. Danach sind die Unstimmigkeiten, die zwischen dem Verbande und dem Fiskus in dieser Frage entstanden waren, behoben.

Frankfurter Zeitung
27./VI. 1916

Der Berliner Straßenbahn-Tarif.

r Berlin, 27. Juni. Die Große Berliner Straßenbahn hatte unter Betonung der Betriebs- und Materialverteuerung vor einigen Monaten eine Verbesserung ihres Tarifs bei den Kommunalbehörden beantragt. Ihr Verlangen wurde damals abgelehnt. Nun hat der Verbandsausschuß Groß-Berlins gestern eine besondere Kommission zur Beratung darüber gebildet, ob die gegenwärtigen Schwierigkeiten der Verkehrsgesellschaften dem Verband Groß-Berlins Anlaß geben, einer Aenderung näher zu treten. — Die Tariffrage ist auch für die Hochbahngesellschaft von Bedeutung. Bei der Hochbahn erschwert der Personalmangel besonders die Ausbesserung der Triebwagen, sodaß z. B. nicht mehr Wagen zur Befriedigung des Verkehrs in den Betrieb eingestellt werden können.

Tägliche Rundschau
28/VI. 1916

28
217

Die Tarifschwierigkeiten der Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen.

Im Anschluß an die letzte Sitzung des Verbandsausschusses Groß-Berlin ist in einem Teil der Presse die Frage einer Tariferhöhung der Straßenbahn erörtert worden. Wenn dabei von der Annahme ausgegangen ist, daß die Große Berliner Straßenbahn neue Anträge auf Zustimmung zu einer Erhöhung ihrer Fahrpreise gestellt habe, so entspricht dies nicht den Tatsachen. Wie wir hören, besteht zwar sowohl bei den Straßenbahngesellschaften wie bei der Hochbahngesellschaft nach wie vor die Ueberzeugung, daß eine Erhöhung ihrer Tarife notwendig sei. Diese Wünsche haben sich aber zu Anträgen an den Verband Groß-Berlin und die anderen beteiligten Stellen nicht verdichtet. Dagegen hat die „Allg. Berl. Omnibus A.-G." bereits Ende Februar d. J. sowohl dem Zweckverband wie dem Berliner Polizeipräsidenten mitgeteilt, daß ihre Lage außerordentlich schwierig sei. Ihr Unternehmen leide durch den Krieg unvergleichlich mehr als die übrigen Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen. Den außerordentlich gesteigerten Betriebsausgaben stände ein wachsender erheblicher Rückgang ihrer Verkehrseinnahmen gegenüber. Der Kraftwagenbetrieb ist bereits bis auf eine Linie eingeschränkt; außerdem werden nur noch 20 Pferdelinien betrieben. Die Omnibusgesellschaft bewältigt aber trotzdem noch einen erheblichen Teil des Groß-Berliner Verkehrs, namentlich der ärmeren Bevölkerung. Im letzten Jahr betrug er 94,6 Mill. gegen 69,5 Mill. Fahrgäste der Hochbahn. Da die anderen Berliner Verkehrsunternehmungen gegenwärtig an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gelangt sind, wären sie nicht in der Lage, diesen Verkehr aufzunehmen, falls die Omnibusgesellschaft durch ihre täglichen Verluste sich zu einer Einstellung ihres Betriebes gezwungen sehen würde. Bei der Einstellung ihres Betriebes würden etwa 1400 Angestellte brotlos werden, die nur schwer in anderen Betrieben Verwendung finden könnten. Das einzige Mittel, um die Betriebseinstellung zu vermeiden und die Omnibusgesellschaft lebens- und leistungsfähig zu erhalten, bestehe in der Tariferhöhung. Diese könne aber von der Omnibusgesellschaft allein nicht vorgenommen werden, sondern würde nach ihrer Meinung nur den Verlust erhöhen, weil ein großer Teil des Verkehrs auf die anderen Verkehrsmittel abwandern würde. Eine Tariferhöhung käme nur in Frage, wenn auch die anderen Groß-Berliner Verkehrsunternehmungen eine Fahrgelderhöhung in gleichem Maße vornehmen würden. Die Omnibusgesellschaft richtete daher an den Verband Groß-Berlin die Anfrage, ob und wann eine Erhöhung der Fahrgelder bei den anderen Verkehrsunternehmungen eintreten werde, über die, wie bekannt, bereits seit einiger Zeit Verhandlungen geführt würden.

Da durch diese Sachlage die Tariffrage aller Berliner Verkehrsunternehmungen wieder ins Rollen gebracht worden ist und auch gewichtige Gründe dafür sprechen, die Verkehrsunternehmungen leistungsfähig zu erhalten, hat der Verbandsausschuß, wie berichtet, gerade im Interesse des Groß-Berliner Verkehrs nach eingehender Erörterung beschlossen, die Tariffrage einer besonderen Kommission von 12 Mitgliedern zur näheren Beratung zu überweisen.

Reichspost

29./VI. 1916

Halbjahreskarten der städtischen Straßenbahnen. Am 2. Juli verlieren die Halbjahreskarten der städtischen Straßenbahnen, die für die Zeit vom 2. April bis 1. Oktober 1916 ausgestellt sind, ihre Gültigkeit. Die Kartenausgabskasse, Rahlgasse 3, vergütet den Inhabern bei Ablieferung ihrer Karte bis 16. Juli den halben Kaufpreis. Wer nach dem 1. Juli mit einer solchen Karte fahren will, läuft Gefahr, daß sie ihm abgenommen wird; unter Umständen verwirkt er nach der Beförderungsvorschrift auch die höhere Gebühr von 2 Kronen.

Österr. Volkszeitung
1. März 1916

* **Die Wünsche der Straßenbahner.** Montag den 28. v. M. begab sich die Sektionsleitung der im Christlichsozialen Arbeiterverein organisierten Bediensteten der städtischen Straßenbahnen unter Führung des Herrn Landesausschusses Kunschak in die Direktion und brachten folgende berechtigte Wünsche und Beschwerden vor: Es sollen in den einzelnen Bahnhöfen „Kriegsküchen" aufgestellt werden, die gegen billiges Entgelt an die Bediensteten warme Speisen verabreichen sollen. Eigene Reparaturwerkstätten sollen den Bediensteten die Dienstschuhe zu einem annehmbaren Preis reparieren. Den in die Fahrerschule kommandierten Schaffnern soll eine Remuneration gewährt werden. (Von der Direktion wurde der Betrag von 15 Kronen in Aussicht gestellt.) Die Zuteilungszulage für Fahrbedienstete soll auf 2 Kronen erhöht werden. Dem Personale der Lastzüge soll eine Verwendungszulage von 2 Kronen täglich gewährt werden. Für Familien mit mehr als drei Kindern soll eine neue Klasse der Kriegszulage geschaffen werden und für jedes Kind dann jährlich 10 Kronen mehr gewährt werden. Den in die Werkstätte befohlenen Fahrbediensteten soll dieselbe Zulage wie den Garagebediensteten gewährt werden. Den Hilfsarbeiterinnen der Hauptwerkstätte soll ein höherer Lohn bezahlt werden, ähnlich wie bei den männlichen Hilfsarbeitern. Als Grundlohn wäre 40 Heller anzunehmen. Nachdem im Vorjahre viele Bedienstete um ihren Urlaub gekommen sind, soll in diesem Jahre der Urlaub, wenn er nicht gewährt werden kann, vergütet werden. Ferner wurde auch gegen die Kontrolluhren, die bei dem heutigen Privatfuhrwerk, Ueberfüllungsnachsicht ihren Zweck nicht erfüllen, Stellung genommen.

Neue Freie Presse Abendbl. 4. Juli. 1916

220

[Die vorzeitigen Abfahrtssignale bei der Wiener Straßenbahn.] Wir erhalten folgende Zuschrift: Den Ausführungen des Herrn Dr. Gruder muß jeder beipflichten, der den jetzigen Betrieb der Straßenbahn beobachtet. Als Kaufmann bin ich von früh bis abends unterwegs und infolge meiner Gewohnheit, stets auf der hinteren Plattform beim Einstieg zu bleiben, bin ich täglich zu wiederholtenmalen Zeuge davon, wie sich speziell die jüngeren Kräfte, also auch männliche Zugsführer, geradezu leichtfertig gegenüber der Sicherheit des Publikums verhalten. Herr Dr. Gruder beanstandet, daß sich Schaffner, respektive Schaffnerinnen nicht um das Beiwagensignal bekümmern. Nun kann jedermann beobachten, daß Beiwagensignale nur selten regelmäßig erfolgen und gewöhnlich der Triebschaffner auf sich selbst angewiesen ist, wenn er seine Fahrzeit nicht ins Endlose verzögern will. Das Uebel wäre nicht so schlimm, wenn nicht infolge der speziell im Ringverkehr und zu den Hauptverkehrszeiten herrschenden Ueberfüllung die Triebwagenschaffner das Abfahrtszeichen im Wageninnern geben würden, weil sie infolge des Gedränges keine Bewegungsfreiheit haben. Haben solche Züge einen oder gar zwei Beiwagen mit, wo es mit den Abfahrtssignalen schlecht steht, so wickelt sich die Zugsabfertigung einfach in der Weise ab, daß der Triebwagenschaffner ungefähr das Zeitmaß abschätzt, in der seine Beiwagen „fertig" sein dürften, und sodann seinerseits dem Motorführer das Abfahrtszeichen erteilt. Inwieweit dieses Abschätzen ganz unwillkürlich dadurch beeinflußt wird, wenn der betreffende Zug Verspätung hat, ist naheliegend, denn die Zeit ist unter diesem Gesichtspunkte ein rein subjektiver, sehr dehnbarer Begriff. Die Wagenabfertigung vom Innern des Triebwagens bringt aber nicht nur das Beiwagenpublikum, sondern sogar die Triebwagenpassagiere in Gefahr, besonders Kinder. Zweifellos sind die Schaffner so sehr überlastet, daß man diesen nur zum Teil Vorwürfe machen kann. Unverständlich ist eben, warum trotz erhöhter Fahrpreise, trotz der Brauchbarkeit der weiblichen Kräfte die zu Anfang des Krieges wohl oder übel in Kauf genommene Ueberfüllung der Wagen noch immer anhält. In anderen Städten dient die Straßenbahn lediglich Verkehrszwecken, während sie in Wien ersichtlichermaßen als indirekte Steuerschraube verwendet wird, um das gefährdete Gleichgewicht im Gemeindesäckel herzustellen. Die Direktion der Straßenbahnen hat ein so ausgebildetes Kontrollwesen, daß gerade jene Kontrolle, welche das Publikum vor Gefahren bewahren soll, unschwer aufgenommen werden kann. Bei strengen Strafen darf kein Triebwagenschaffner ohne seine Beiwagensignale abfahren; er wird es dann schon zuwege bringen, diese pünktlich und regelmäßig zu erhalten; ebenso streng muß es verboten werden, daß der Triebwagenschaffner seinerseits von einer anderen Stelle als vom Einstieg aus das Abfahrtszeichen gibt. Hochachtend ein treuer Abonnent.

Vossische Zeitung 7./VII. 1916

Tariferhöhungen?

Abschaffung der 5-Pfennig-Omnibus-Strecken. — Höhere Straßenbahnpreise? — Die Tarifpläne der Hochbahn.

Es ist ein offenes Geheimnis, daß die Allgemeine Berliner Omnibusgesellschaft einen täglichen Verlust von etwa 6000 Mark hat und sich außerstande erklärt, die bisherigen Tarifsätze beizubehalten. Infolge Einstellung des Autoverkehrs sowie durch die erhöhten Unkosten für Erhaltung der Pferde und Wagen wies das Geschäftsjahr 1915 einen Fehlbetrag von 787 618 Mark auf, der allerdings durch Rückstellungen gedeckt ist. Bis zum Kriege hatte die Gesellschaft eine gute Entwicklung genommen, noch im Kriegsjahre 1914 betrug die Dividende 7½ v. H. Um die drohende Einstellung des Betriebes zu vermeiden, hat die Gesellschaft beim Polizeipräsium von Berlin einen Antrag auf Tariferhöhung, der vor allem die Aufhebung der 5-Pf.-Teilstrecke fordert, eingebracht. Heute nachmittag werden Aufsichtsrat und Direktion darüber beraten, in welcher Weise eine Erhöhung der Einnahme am zweckmäßigsten zu erzielen sein wird.

Auch die Große Berliner Straßenbahn wird bei einer Wiederaufrollung der Tariffrage ihre Forderungen in alter oder neuer Gestalt wieder geltend machen. Anträge hat die Gesellschaft bisher nicht gestellt. Dennoch verlautet mit großer Bestimmtheit, daß eine Tariferhöhung entweder in Form eines 15 Pfennig-Einheitstarifs oder einer Verkürzung aller Teilstrecken angestrebt wird.

Die Steigerung der Löhne und Materialkosten sowie der erhöhten Steuerlasten veranlaßt die Hochbahngesellschaft, an eine Vermehrung ihrer Einnahmen zu denken. Bisher sind indessen noch keine Anträge für eine Tariferhöhung gestellt worden. Sie wird erst die weiteren Schritte der anderen Verkehrsgesellschaften und ihre Ergebnisse abwarten. Es ist zweifelhaft, ob sie zu dem 4-Stationentarif, der im Jahre 1912 auf 5, von 7 auf 8 und von 10 auf 11 Stationen ausgedehnt wurde, zurückkehren wird. Eher dürfte der 10-Pfennig-Tarif verschwinden. Jedenfalls ist die Hochbahngesellschaft auf Grund eines mit der Stadt Berlin abgeschlossenen Vertrages berechtigt, den Tarif zu erhöhen, sobald die Lohnsätze um mehr als 15 v. H. steigen. Zunächst muß sich die Hochbahngesellschaft über die Notwendigkeit der Erhöhung an sich klar werden; dann erst wird sie in der Lage sein, bestimmte Vorschläge zur praktischen Durchführung zu machen. In diesem Jahre wird jedoch bei ihr voraussichtlich noch keine Tarifänderung erfolgen.

Wir möchten erneut der Erwartung Ausdruck geben, daß die zuständigen Aufsichtsbehörden und Körperschaften die schwerwiegende Tariffrage mit der Gründlichkeit prüfen werden, die der ernsten Bedeutung der Angelegenheit für das Verkehrs- und Wirtschaftsleben von ganz Groß-Berlin und seiner Bevölkerung entspricht. eg.

*

Ein Berliner Verkehrsamt? Die Stadtverordneten von Berlin beschlossen in geheimer Sitzung, den Antrag des Magistrats, eine neue Stadtratsstelle für einen Verkehrstechniker zu schaffen, einem Stadtverordneten-Ausschuß zur Vorberatung zu überweisen. In diesem Ausschuß soll auch die Frage der Errichtung eines städtischen Verkehrsamtes mit einem Direktor als Leiter des gesamten städtischen Verkehrswesens geprüft werden.

Österr. Volkszeitung

7./VII. 1916

*** Weibliche Motorführer bei der Wiener Straßenbahn.** Da bei der neuen Musterung ein großer Teil der städtischen Motorführer für „tauglich" erklärt wurde, trägt sich die Wiener Straßenbahndirektion mit dem Gedanken, weibliche Motorführer abzurichten. Doch befinden sich, wie die Straßenbahndirektion mitteilt, alle mit dieser Aktion zusammenhängenden Schritte noch im Vorstadium. Ob und unter welchen Bedingungen Motorführerinnen werden verwendet werden dürfen, hängt von den Entscheidungen des Eisenbahnministeriums und des Generalinspektorats der österreichischen Eisenbahnen ab, deren Votum in den nächsten Tagen eingeholt werden wird. Die Vorschläge, die seitens der Straßenbahndirektion den genannten Stellen unterbreitet werden, stehen noch nicht fest. Doch werden aller Voraussicht nach nur besonders kräftige, auf Grund ärztlicher Untersuchung auf ihre volle Gesundheit geprüfte Frauen ausgewählt werden. Auch dürfte die Verwendung der Frauen zunächst nur auf einigen weniger belebten Strecken erfolgen, um erst später als vollwertiger Ersatz für die männlichen Motorführer angestellt zu werden.

Tägliche Rundschau 8./VII.1916.

* **Die Erhöhung des Omnibusfahrpreises**, auf die durch Notizen schon seit einiger Zeit vorbereitet wurde, soll jetzt Tatsache werden. Die Leitung der „Allgem. Berliner Omnibus-A.-G." sendet uns eine längere Darlegung, worin zunächst darauf hingewiesen wird, wie groß das Bedürfnis nach Omnibussen in Berlin ist, die 1915 von nahezu 80 Millionen Fahrgästen benutzt wurden. Der billige Preis von 5 Pfennigen für die Teilstrecke, 10 Pfennig für längere Strecken decke aber nicht mehr die durch den Krieg verursachten höheren Unkosten, die jetzt einen täglichen Verlust von 4000 bis 6000 M. bringen, was für das volle Jahr mehr als 1½ Mill. M. ausmachen würde, wozu noch die erforderlichen Abschreibungen treten. „Derartige Verluste können den Aktienbesitzern nicht wohl zugemutet werden. Bei dieser Gelegenheit sei die in der Oeffentlichkeit aufgetretene Annahme richtiggestellt, die Große Berliner Straßenbahn und die Hochbahn-Gesellschaft hätten sämtliche Aktien der Gesellschaft erworben; tatsächlich befindet sich ein ganz umfangreicher Aktienbesitz in den Händen kleiner Kapitalisten."

Um ein gesundes Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu erzielen, müßte bei der heutigen Preislage auch die Teilstrecke mit 10 Pf. berechnet werden. Die Gesellschaft will aber vorerst versuchen, mit einem Zwischenpreise von 7½ Pf. auszukommen. Die Omnibus-Gesellschaft wird, da die Lösung mehrerer Fahrscheine bei einem großen Teil der Fahrgäste nicht beliebt ist, eine Wertmarke von 2½ Pf. prägen lassen, die dem Fahrgast bei Zahlung von 10 Pf. vom Schaffner herausgegeben wird. Die nächste Fahrt kann dann mit einem 5Pf.-Stück und dieser Wertmarke bezahlt werden. Dem Fahrgast erwachsen bei diesem Verfahren kaum Unbequemlichkeiten, da er nie mehr als eine dieser Wertmarken mit sich zu führen braucht. Die Omnibus-Gesellschaft hofft, so schließt die Zuschrift, auf die Anerkennung des Publikums und der Behörden, daß sie ihren Betrieb auch unter schwierigsten Verhältnissen mit Opfern aufrechterhalten hat. Sie kann unter den obwaltenden Verhältnissen auch bei der geplanten Fahrpreiserhöhung einen Gewinn nicht erwirtschaften, wird vielmehr auch weiterhin noch Verluste auf sich nehmen müssen, sie werden aber wenigstens einigermaßen herabgemindert. Die Gesellschaft rechnet daher auf wohlwollende Aufnahme ihrer beabsichtigten Maßnahmen, die sie, wenn die Behörden Einwendungen nicht erheben, in etwa eineinhalb bis zwei Monaten einzuführen gedenkt.

Vossische Zeitung
8. VIII. 1916

Der Omnibus-Tarif.

Teilstrecken zu 7½ Pfennig. — Einführung von Wertmarken.

Wie wir in unserer gestrigen Abendausgabe schon melden konnten, wird die Allgemeine Berliner Omnibus-Akt.-Ges. eine Erhöhung ihres Tarifes und zwar von 5 Pfennig auf 7½ Pfennig einführen. Wir erhalten hierzu von der Gesellschaft folgende Zuschrift:

„Vor dem Kriege wurden eine Anzahl Kraftomnibuslinien und daneben die alteingeführten Pferdeomnibusse betrieben. Da die Mehrzahl der Kraftwagen bei Kriegsbeginn an die Heeresverwaltung abgeliefert wurde, so wird der Betrieb jetzt nur noch von einer Kraftwagenlinie und mit Pferdewagen unterhalten. Der Verkehr des Pferdeomnibusses betrug 1915 nahezu 80 Millionen Fahrgäste. Die Fahrpreise genügten aber schon vor dem Kriege nicht mehr. Im laufenden Jahre betragen die Betriebsverluste mehr als 1½ Millionen Mark, wozu noch die erforderlichen Abschreibungen treten.

Um ein gesundes Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu erzielen, müßte bei der heutigen Preislage auch die Teilstrecke mit 10 Pfg. berechnet werden. Die Gesellschaft will aber vorerst versuchen, mit einem Zwischenpreis von 7½ Pfennig auszukommen. Erinnert sei daran, daß auch bei der Reichspost jetzt 2½-Pf.- und 7½-Pf.-Werte eingeführt werden.

Die Omnibusgesellschaft wird, da die Lösung mehrerer Fahrscheine bei einem großen Teil der Fahrgäste nicht beliebt ist, eine Wertmarke von 2½ Pf. prägen lassen, die dem Fahrgast bei Zahlung von 10 Pf. vom Schaffner herausgegeben wird. Die nächste Fahrt kann dann mit einem 5 Pf.-Stück und dieser Wertmarke bezahlt werden. Dem Fahrgast erwachsen bei diesem Verfahren kaum Unbequemlichkeiten, da er nie mehr als eine dieser Wertmarken mit sich zu führen braucht.

Die Omnibusgesellschaft kann unter den obwaltenden Verhältnissen auch bei der geplanten Fahrpreiserhöhung einen Gewinn nicht erwirtschaften, wird vielmehr auch weiterhin noch Verluste auf sich nehmen müssen. Das Aufhören des Omnibusbetriebes mit seinem bedeutenden Verkehr würde, wie in der Oeffentlichkeit mit Recht hervorgehoben, die Ueberfüllung auf den anderen Groß-Berliner Verkehrsmitteln noch wesentlich steigern. Die Gesellschaft rechnet daher auf wohlwollende Aufnahme ihrer beabsichtigten Maßnahmen, die sie, wenn die Behörden Einwendungen nicht erheben, in etwa 1½ bis 2 Monaten einzuführen gedenkt."

Nur eine Klasse bei den Schnellbahnen.

Bei der städtischen Nord-Südbahn wird nach einem gestern gefaßten Beschluß des Magistrats eine Einheitsklasse mit Raucher- und Nichtraucherabteilungen eingeführt werden. Ebenso hat die A. E. G. sich für die Einführung einer Einheitsklasse auf der Untergrundbahn Gesundbrunnen—Neukölln entschieden, und auch die Hoch- und Untergrundbahngesellschaft ist geneigt, von ihrem jetzigen System abzugehen, das mit seinen vier Wagenklassen (2. und 3. Klasse mit Raucher- und Nichtraucherabteilungen) den Aufenthalt auf den Stationen verzögert.

Neues Pester Journal 225
9./III. 1916

* **Die hauptstädtische Verkehrskommission** hielt heute unter Vorsitz des Magistratsraths Desider Rényi eine Sitzung, in welcher Magistratskonzipist Béla Wirnhardt das Referat erstattete. Vor der Tagesordnung brachte Dr. August Komlós die in letzter Zeit häufig sich ereignenden Unfälle bei der Elektrischen zur Sprache. Redner meint, diese Erscheinung sei hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Vorderperrons der Beiwagen ohne jede Aufsicht sind und der Kondukteur das Zeichen zur Abfahrt gibt, ohne sich zu überzeugen, ob den Vorderperron Jemand besteigt oder nicht. Er meint, diesem Uebelstande könnte dadurch abgeholfen werden, daß man das Aufsteigen bei den Vorderperrons der Beiwagen überhaupt verbietet, ferner, daß der Aufenthalt auf den rückwärtigen Perrons erst dann gestattet werde, wenn der Wagen innen bereits voll besetzt ist. Seine zweite Beschwerde bezieht sich darauf, daß die hauptstädtischen Automobile trotz des strengen Verbots des Bürgermeisters in überflüssiger Weise benützt werden, was in Kreisen des Publikums Anstoß erregt. Magistratsrath Desider Rényi erklärt, auf die Ausführungen Komlós' reflektirend, der Magistrat befasse sich ständig mit der Frage der Unfälle; erst kürzlich wurde auf Anordnung der Generalversammlung um die Ansicht des Eisenbahn- und Schifffahrts-Oberinspektorats angegangen. Er habe nichts dagegen, daß die Anregung Komlós' in Erwägung gezogen werde. Polizeirath Dr. Emil Schreiber stellt fest, daß das Auf- und Absteigen statutarisch geregelt ist. Die Anregung Komlós' würde nicht viel nützen. Die Zahl der Verordnungen würde sich vermehren, ohne daß das Publikum und das Bahnpersonal dieselbe berücksichtigen würde. Dr. Ernst Hecht regt an, den Kindern schon in der Schule beizubringen, beim Aufsteigen die Stützstange mit der rechten, beim Absteigen mit der linken Hand anzufassen. Desider Rényi erklärt, daß dies ohnehin geschieht. Die Anregung Komlós' wird der Sektion zur Berücksichtigung empfohlen. Was die zweite Beschwerde Komlós' betrifft, erklärt der Präsident, daß diese Frage nicht vor die Kommission gehöre. Dr. Arpád Földes wünscht, daß die Omnibusse bis halb 2 Uhr Nachts verkehren sollen. Präsident erklärt, daß dies unmöglich sei, weil sowohl die Menschen als auch die Pferde bis aufs Aeußerste angestrengt sind. Dr. Eugen Kovács wünscht, daß die Wagen der Stadt- und der Untergrundbahn bis halb 1 Uhr Nachts verkehren mögen und daß in der Stadtwäldchenrelation der Wagen 12 wieder in Verkehr gesetzt werde. Johann Brodesser beklagt sich über die Miethwagenmisere in Steinbruch. Die Miethwagenkutscher nehmen am Abend ihre Standplätze nicht ein. Polizeirath Dr. Emil Schreiber erklärt, daß die Kutscher nicht gezwungen werden können, nach 10 Uhr ihre Standplätze einzunehmen. Nun konnte zur Verhandlung der Tagesordnung, die Erhöhung der Autotaxigebühren, geschritten werden. Zunächst wurde beschlossen, daß die Autotaxi Fuhren außerhalb der Mauthlinien, ausgenommen den Kelenfölder und den Franzstädter Bahnhof, sowie die Friedhöfe, nicht anzunehmen brauchen. Dr. August Komlós fehlt das Vertrauen, daß die Gesellschaft 40 Wagen in Betrieb halten wird. Dr. Ernst Hecht hält es für billig, den Wunsch der Gesellschaft zu erfüllen. Auf Antrag Johann Brodesser's wird beschlossen, daß Fuhren auch nach den Steinbrucher Bahnhöfen angenommen werden müssen. Die Fahrgebühren sollen folgendermaßen geregelt werden: die bisherige 2. Taxe wird die 1. Taxe werden; als 2. Taxe tritt eine neue in Kraft, derzufolge die ersten 360 Meter 1 K., jede weiteren 180 Meter 30 H. kosten werden. Diese Taxe bezieht sich auf die Tagesfahrten mit mehr als zwei Personen und auf Nachtfahrten. Die Verkehrssektion im Einvernehmen mit der Polizei empfiehlt die Tarifrevision zur Annahme. Dr. August Komlós nimmt die Vorlage mit der Beschränkung an, daß es der Hauptstadt freigestellt wird, den erhöhten Tarif wann immer zu reduziren und daß die Sektion die Wirkung der Erhöhung vom finanziellen Standpunkt prüfe. Es sprachen noch Dr. Ernst Hecht und Polizeirath Dr. Emil Schreiber, worauf die Vorlage mit den Anträgen Komlós angenommen wurde.

Pester Lloyd
9./VII. 1916

Erhöhung der Autotaxitarife.

— Sitzung der Verkehrskommission. —

Budapest, 8. Juli.

Die hauptstädtische Verkehrskommission hielt heute mittag unter dem Vorsitze des Magistratsrates Desider Rényi eine Sitzung, in der die bekannte Eingabe der Automobil-Verkehrsunternehmung über die Erhöhung der Autotaxitarife verhandelt wurde.

Vor der Tagesordnung brachte Kommissionsmitglied Dr. August Komlós die zahlreichen Unfälle auf den elektrischen Straßenbahnen zur Sprache und bemerkte, daß sich erfahrungsgemäß ein großer Teil dieser Unfälle beim Auf- und Absteigen ereigne. Besonders groß sei die Gefahr bei den vorderen Perrons der Beiwagen, weil hier niemand das Auf- und Absteigen der Passagiere kontrollieren könne. Redner wünscht, die Behörde möge dies verbieten. Redner kann nicht umhin, bei dieser Gelegenheit auch noch einen anderen Umstand tadelnd zu erwähnen. Diesmal handle es sich darum, daß eine kürzlich erlassene Verordnung des Bürgermeisters, in der die Benützung der städtischen Automobile zu Privatzwecken untersagt wurde, nicht respektiert werde; die städtischen Autos werden häufig von Damen benützt. Dies errege im Publikum allgemeines Aergernis, und man höre oft tadelnde Bemerkungen darüber, daß man in diesen schweren Zeiten sehr verschwenderisch mit dem Vermögen der Hauptstadt umgehe. Redner wünscht auch in dieser Hinsicht dringende Abhilfe.

Vorsitzender Rényi bemerkt auf den ersten Teil der Ausführungen Dr. Komlós', die Verkehrssektion habe alle auf eine Verhütung der Unfälle bezüglichen Vorschläge und Anträge gesammelt und werde der Kommission bald Gelegenheit geben, in dieser Frage Stellung zu nehmen. Was die Benützung der städtischen Autos zu Privatzwecken betrifft, achte der Bürgermeister streng darauf, daß seine diesbezügliche Verordnung genau eingehalten werde.

Polizeirat Dr. Emil Schreiber, Vertreter der Budapester Staatspolizei, reflektiert ebenfalls auf die Bemerkungen Dr. Komlós' betreffend die häufigen Unfälle und bemerkt, daß das Auf- und Absteigen durch ein Statut geregelt werde. Es habe keinen Sinn, dieses Statut zu ändern, schon deshalb nicht, weil die Statuten erfahrungsgemäß weder vom Publikum, noch von den Angestellten respektiert werden. Uebrigens seien die jetzigen Zeiten zur Schaffung von Reformen kaum geeignet.

Dr. Ernst Hecht meint, es wäre von großem Vorteil, wenn man in den Schulen den Kindern einschärfte, wie sie sich auf der Elektrischen zu benehmen haben.

Vorsitzender Rényi bemerkt, daß in dieser Hinsicht bereits das Nötige veranlaßt wurde.

Dr. Árpád Földes klagt, daß im Stadtwäldchen von ein Uhr nachts an dem Publikum keine Verkehrsmittel zur Heimfahrt zur Verfügung stehen. Die Hauptstadt sollte Omnibusse und Autobusse wenigstens bis 1½ Uhr nachts verkehren lassen.

Vorsitzender Rényi: Der Omnibusverkehr kann nicht gesteigert werden, da die Leistungsfähigkeit des Personals und der Pferde ihre Grenzen hat, die nicht überschritten werden können. Der Verkehr der Autobusse wird nur gesteigert werden können, wenn noch einige Wagen in den Verkehr eingestellt werden, was hoffentlich schon im nächsten Monat erfolgen wird.

Dr. Eugen Kovács wünscht, daß die Wagen der Stadtbahn auf den Stadtwäldchenlinien bis 11½ Uhr, ferner daß die Wagen Nr. 10 in kürzeren Zeitintervallen verkehren sollen.

Vorsitzender Rényi versprach, daß die Sektion sich auch mit dieser Frage beschäftigen werde.

Johann Brodesser klagt, daß man in Steinbruch zur Nachtzeit keinen Mietwagen bekommen könne.

Polizeirat Dr. Schreiber bemerkte, man könne die Wagenbesitzer nicht verpflichten, nach der Sperrstunde ihre Wagen in Verkehr zu stellen.

Die Kommission ging sodann zur Tagesordnung über.

Die von uns bereits ausführlich bekanntgegebene Eingabe der Automobilverkehrsunternehmung wurde vom Konzipisten Béla Wienhardt referiert. In der Eingabe ersucht die Gesellschaft, auszusprechen, daß sie nur innerhalb der Maut Fahrten übernehmen müsse, ferner ihr eine Erhöhung der Tarife zu bewilligen. Die Oberstadthauptmannschaft spricht sich für die Erfüllung beider Wünsche der Gesellschaft aus, empfiehlt jedoch, die Gesellschaft zu verpflichten, auch nach den außerhalb der Maut gelegenen Bahnhöfen und Friedhöfen Fahrten zu übernehmen. Die Verkehrssektion schloß sich dem Standpunkte der Polizei an und beantragt nun, daß die Eingabe der Gesellschaft im Sinne des Gutachtens der Polizei erledigt werde.

Dr. August Komlós würde die Wünsche der Gesellschaft gerne erfüllen, wenn er sehen würde, daß die Wagen der Gesellschaft auch dem großen Publikum und nicht bloß einzelnen wohlhabenderen Privaten zur Verfügung ständen.

Johann Brodesser beantragt, daß die Gesellschaft auch nach dem Steinbrucher Bahnhofe Fahrten übernehmen müsse.

Polizeirat Dr. Emil Schreiber konstatiert, daß die 40 Wagen der Gesellschaft täglich im Verkehr stehen. Daß man schwer einen Wagen bekommen könne, sei bei der geringen Anzahl der Autotaxis und bei den großen Anforderungen des Publikums kein Wunder.

Dr. August Komlós bewilligt unter der Bedingung die Tariferhöhung, daß die Hauptstadt sich das Recht vorbehalte, jederzeit, ohne jede Begründung, die neuen Tarife aufzuheben.

Dr. Ernst Hecht kann sich nur schwer entschließen, in eine Erhöhung der Tarife zu willigen, da schon die heutigen sehr hoch seien.

Polizeirat Dr. Emil Schreiber unterstützt die Vorlage mit Rücksicht darauf, daß Gummi nicht zu beschaffen sei und die Gesellschaft nur mit den größten Opfern Ersatzreifen beschaffen könne, sowie darauf, daß die Wiener Tarife noch viel höher seien.

Die Kommission nahm schließlich die Vorlage der Sektion samt dem Antrage Dr. Komlós' an.

(P. Z. 8826, St. Str. B., 30/15/29.) Es wird genehmigt, daß die Firma „Gemeinde Wien — städtische Straßenbahnen" das folgende Übereinkommen mit dem k. u. k. Kriegsministerium namens der k. u. k. Heeresverwaltung abschließe:

§ 1.

Die Firma hat über Ersuchen des k. u. k. Kriegsministeriums um die Konzession für eine normalspurige Kleinbahnlinie mit elektrischem Betriebe in der Favoritenstraße (Wien X) von der Lehmgasse bis zum k. k. Linienverzehrungssteueramte Rotneusiedl angesucht, diese Bahnlinie erbaut und in Betrieb gesetzt.

Die Konzession wurde mit der Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 3. Mai 1915, R.-G.-Bl. Nr. 118, erteilt.

§ 2.

Die k. u. k. Heeresverwaltung vergütet der Firma die Kosten für den Bau und die Ausrüstung der Bahnlinie bis zum Höchstbetrage von 285.000 K.

Die Vergütung kann von der Firma im ganzen oder in Teilbeträgen angesprochen werden und ist acht Tage nach der jeweiligen Anforderung bei der Hauptkassa der städtischen Straßenbahnen zu leisten.

Mit Ausnahme des Betrages von 35.000 K für die Anschaffung und Remisierung eines zur Ausrüstung der Linie gehörigen Triebwagens, den die Firma vorläufig ihrem Fahrpark entnimmt, sind die zu vergütenden Kosten bei der Anforderung auszuweisen.

Zu den Baukosten gehören insbesondere auch die Kosten für den Grunderwerb, für die Arbeiten im Körper und an der Decke der Straße und für die Sicherung oder Beseitigung eigener oder fremder Objekte nach Maßgabe des Bauentwurfes, des Bau- und Benützungskonsenses einschließlich der zur dringlichen Inbetriebsetzung der Linie nur einstweilig aufgewendeten Baukosten in diesem weiteren Sinne.

Die Firma tritt der k. u. k. Heeresverwaltung die Ansprüche ab, die ihr bei Einhaltung dieses Übereinkommens gegen die Chemische Produkten- und Zündkapselfabrik Viktor Alder aus deren Zuschrift vom 19. Oktober 1914 zustehen.

Die Zuschrift ist dem Übereinkommen angeheftet.

§ 3.

Die Firma wird auf der Linie einen 20-Minutenverkehr führen, wobei täglich der erste Zug spätestens um 6 Uhr 30 Minuten früh von der Lehmgasse nach Rotneusiedl und der letzte Zug frühestens um 11 Uhr 20 Minuten nachts von Rotneusiedl zur Lehmgasse abfahren muß.

Unter Zug ist hier auch ein allein fahrender Triebwagen verstanden.

§ 4.

Soweit dieser fahrplanmäßige Betrieb der Linie nicht genügt, die Arbeiter der Viktor Alder'schen Fabrik in Oberlaa vom und zum Schichtwechsel zu befördern, wird die Firma über vorherige dreitägige Anforderung der Fabrik zu diesem Zweck Einschubzüge in Verkehr setzen, vorausgesetzt, daß solche Züge den Betriebsbahnhof Favoriten nicht früher als 5 Uhr morgens verlassen und in diesen Bahnhof nicht später zurückkehren müßten, als der tägliche Betrieb der städtischen Straßenbahnen nach deren jeweiligem Fahrplane endet.

§ 5.

Insolange für die Linie Lehmgasse—Rotneusiedl ein Sonderfahrpreistarif besteht, wird den Chefs, Beamten und Arbeitern der Viktor Alder'schen Fabrik in Oberlaa die Begünstigung eingeräumt, daß sie für eine Fahrt auf der Linie nur die Hälfte des Sonderfahrpreises, für weitere Fahrten aber, die auf der Linie beginnen oder enden, jenen Fahrpreis zu entrichten haben, der nach dem allgemeinen Tarif der städtischen Straßenbahnen zu bezahlen wäre, wenn die Linie Lehmgasse—Rotneusiedl in der vierten Fahrpreiszone läge.

Die Begünstigung komme auch den Gattinnen, Kindern und Dienstboten der Chefs und Beamten der Fabrik zu, sofern sie im Haushalt ihres Gatten, beziehungsweise Dienstgebers in Oberlaa wohnen.

Die Begünstigung kann nur gegen Vorweisung einer Erkennungskarte in Anspruch genommen werden, die von der Straßenbahn-Direktion über Ersuchen der Fabrik dem Begünstigten, und zwar den Arbeitern mit drei-, den Chefs und Beamten, deren Gattinnen, Kindern und Dienstboten mit sechsmonatlicher Gültigkeit ausgefertigt wird.

Der halbe Sonderfahrpreis wird nicht auf dem Wagen entrichtet, sondern der Begünstigte muß die Fahrt mit einem vorgekauften Fahrschein antreten. Solche Fahrscheine werden von der Fabrik bei der Straßenbahn-Direktion in Päckchen von je zwanzig Stück gelöst und müssen binnen dreier Kalendermonate benützt werden, widrigens sie verfallen.

§ 6.

Das Übereinkommen wird in zwei Urschriften ausgefertigt, jeder Vertragsteil erhält eine.

II. Der Stadtrat wolle die im § 5 den Chefs der Viktor Alder'schen Fabrik sowie ihren Gattinnen, Kindern und Dienstboten eingeräumte Fahrpreisbegünstigung an die Bedingung knüpfen, daß die k. u. k. Heeresverwaltung der oben genehmigten Fassung des

Reichspost Abendbl. 26./XI. 1915

erhielten, als Helden zeigten. Man kann den Truppen zureden und ihren Enthusiasmus zu erregen suchen, bis man schwarz im Gesicht wird, man kann ihnen versprechen, daß sie alle nach Walhall kommen werden — und wird doch nichts ausrichten, wenn die Truppen nicht die richtigen Offiziere haben, die ihre Leute kennen und auf die die Leute Vertrauen setzen. Dazu kommen noch die Unterschiede verschiedener Truppen in derselben Armee. Es gibt Truppen, die ihr Bestes nur mit vollem Magen leisten können, Truppen, die die beste Stimmung und die größte Ausdauer zeigen, solange sie viel und gut zu essen haben. Andere Truppen haben wieder andere Eigenheiten. So unbedeutend diese Eigenheiten auch sein mögen, sie sind oft von Wichtigkeit. Daher müssen die Offiziere ihre Leute genau kennen, an ihnen ein persönliches Interesse nehmen das und der persönliche Mut, die Erfahrung, das Wissen, die Führereigenschaften der Offiziere lösen aus den Truppen erst ihre besten Leistungen aus. Was das Rückgrat für den menschlichen Körper, das bedeutet das Offizierskorps für die Armee. Ist das Rückgrat verletzt, so kann Paralyse folgen; das Gehirn sendet noch immer seine Befehle aus, denen aber die Organe gar nicht oder nur zum Teil nachzukommen vermögen. Aehnlich verhält es sich mit einer Armee, wenn ihr Offizierskorps schwach oder mangelhaft ist."

Der General wandte sich dann den augenblicklichen Vorgängen zu und meinte: „Was die Verluste der Italiener anbelangt, so kann ich natürlich keine bestimmten Angaben machen, bin aber auf Grund verschiedener Informationsquellen zu der Schätzung gelangt, daß die Italiener in den ersten drei Schlachten ungefähr 300.000 Mann verloren haben. Ihre Verluste sind an gewissen Stellen geradezu furchtbar. Tausende von unbegrabenen Leichen liegen vor unseren Schützengräben. Es ist selbstverständlich, daß unsere Verluste unvergleichlich geringer sind. Denn unsere Leute stehen in ihren den Feinden unsichtbaren Gräben, und ihre Gewehre und Maschinengewehre mähen die die Anhänge heraufstürmenden Italiener nieder. Hier sehen Sie zwei Karten (der General führte mich zu dem mit Karten bedeckten Tisch, der mit drei Stühlen die ganze Einrichtung des Zimmers bildete); die eine Karte zeigt unsere Stellung im Juni, auf der anderen habe ich unsere gegenwärtigen Stellungen eingetragen. Wie Sie sehen, ist, relativ gesprochen, keine Aenderung eingetreten. Die große Niederung jenseits des Isonzo haben wir den Italienern von allem Anfang an überlassen und keinen Versuch gemacht, sie zurückzunehmen. Aber wo wir zu Beginn Stellung genommen haben, dort stehen wir noch immer, und dort werden wir stehen, wenn es nur irgendwie in unserer Macht ist. Sie werden die heldenhafte Tapferkeit, die Ausdauer und die unübertrefflichen Kampfqualitäten meiner Truppen, mit der diese Linie bisher gehalten wurde, auch jetzt wieder im Spiele sehen ..."

Wiener Verkehrsfragen.

Die in Zukunft noch mehr als früher in Frage kommenden Bestrebungen, den Fremdenverkehr zu fördern, bedingen in erster Reihe die Ausgestaltung der heutigen Verkehrsverhältnisse im allgemeinen sowie die Schaffung eines größeren und ausgiebigeren als bisher durchgeführten Nachtverkehrs. Namentlich dieser, der die Möglichkeit bringt, nach Schluß der Tagesarbeit sich in frischer, freier Luft zu vergnügen, ist eine Notwendigkeit, wie dies aus den Erfahrungen in allen anderen Ländern hervorgeht, wo ebenfalls die Reiseziele immer den Besuch der Reichs- und Landeshauptstädte einschließen und in welchen Orten sich die Erholungsstätten ebenfalls in freier Luft, in Gärten und Waldungen, und zwar meistens in den äußeren Teilen der Städte befinden. Ein Verkehr, der es ermöglicht, große Massen zu befördern, würde auch den Bau von Unternehmungen, einschließlich Hotels und Gastwirtschaften in den äußeren Zonen der Stadt und im Wienerwalde mit sich bringen, wodurch sowohl den Fremden, als auch den Einheimischen im Sommer an heißen Abenden der Aufenthalt in frischer, ozonreicher Luft ermöglicht wird. Ein zweifellos geeignetes, wenn nicht das beste Mittel, die Landflucht der Wiener zu hemmen und so die bisher schädigende Wirkung für das einheimische Gewerbe und den Handel hintanzuhalten. Außerdem würde das Bestreben der Einheimischen, in den äußeren Teilen der Stadt ein Heim sich zu schaffen oder dort eine Wohnung zu mieten, stärker werden, wodurch die Innere Stadt mehr für den Geschäftsverkehr, die äußeren Bezirke für Wohnungszwecke und Luftbecken in Frage kämen.

Was die Ausgestaltung des Verkehrswesens im allgemeinen betrifft, sei empfohlen, den Grundsatz walten zu lassen, daß in der Durchführung des Verkehres der fiskalische Zug vermieden werde, daß vielmehr alle diesbezüglichen Arbeiten in großzügiger Weise zur Erledigung gelangen sollen. Ohne gerade dem amerikanischen Grundsatz zu huldigen, daß durch die Schaffung des Verkehres auch die Entwicklung eines Ortes oder Unternehmens gesichert erscheine und gleichzeitig die Rentabilität des Unternehmens gewährleistet sei, muß doch anerkannt werden, daß ein zur rechten Zeit und in großzügiger Weise durchgeführter Verkehr geeignet ist, den Fremdenzuzug nach Wien zu leiten und die Entwicklung der Stadt und die Interessen der Bewohner zu förden.

Z. 202/916

125

F

Gemeinde Wien Städtische Strassenbahnen.
Direktion: IV/1. Favoritenstrasse 9.

Fernsprecher: 791 u. 1528.

Stadt. Bibl.

Zahl 464/Rp/16. Wien, am 15. Februar 1916.

Es wird gebeten, im Antwortschreiben die Zahl anzugeben.

An den

Herrn B U E R G E R M E I S T E R !

Seit Kriegsbeginn haben wir uns beim Schweizer Argus der Presse auf französische und englische Zeitungsausschnitte über das Strassenbahnwesen abonniert und legen einen solchen Ausschnitt samt Uebersetzung vor, dessen Inhalt von allgemeinem Interesse auch für die Regierung sein dürfte.

Was die Bemerkungen über die Strassenbahn anbelangt, so sind sie ganz unrichtig.

Wir haben derzeit unter ca. 10.800 Angestellten
" 7.300 männliche und
" 3.500 weibliche Kräfte.

Wagenführer haben wir überhaupt nur männliche und Schaffnerinnen fahren bisher auch (mit ein paar Ausnahmen) nur auf Anhängewagen.

In den Werkstätten haben wir auch noch immer ca. 1700 männliche und nur 71 weibliche Angestellte (ferner ca 500 Wagenreinigerinnen)

Die Mitteilungen des englischen Blattes bezüglich der Strassenbahn sind also unrichtig.

Wir bitten diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Direktion der städtischen Strassenbahnen
Der Direktor:

Präsidium, Stadtrat und Gemeinderat der Stadt Wien.
Eingelangt am 24. FEB. 1916 Z. 1869

The Standard, London

Jänner 1916.

M _____ No _____

ARGUS SUISSE DE LA PRESSE S. A.
Fondé 1896 Gegründet
Schweizer Argus der Presse A. G.
GENÈVE — 23, Rue du Rhône, 23 — GENF
Adr. télégr.: Coupures Geneve. — Téléphone 4005

Bureau de coupures de journaux sur tous sujets et personnalités
Traductions en toutes langues. Travaux de rédaction.
Bureau für Zeitungsausschnitte. Personalnachrichten. Uebersetzungen

CORRESPONDANTS: — VERTRETUNGEN:
à Paris. Berlin. Vienne. Milan. Londres. New-York. Boston
St-Petersbourg. Budapest. Christiania. Stockholm. Amsterdam

Journal: The Standard London
Adresse:
Date: 18 JAN 1916

Tarif 1
Tarif réd
sans pe
Ermässig
zahlung
Ablaufs
Ot
Zeit-abon

ENEMY MEN SHORTAGE.

WOMEN'S PREDOMINANCE IN VIENNA.

(FROM OUR SPECIAL CORRESPONDENT IN SWITZERLAND.)

The employment of women in place of men called to the colours is even more extensive in Austria than in Germany, indicating that the former is nearer the end of her reserves of soldiers than the latter. The numerical predominance of women in all sorts of occupations is especially conspicuous in Vienna where, to begin with, practically all the male tramway employees have disappeared. More than nine-tenths of the electric tramcars are driven by women, and all the conductors are women, without exception. The street points men for the tramway junctions are also for the most part women. Women clean the cars when they are brought back to the depots, and do practically all the other work at the depots. The depot night watchmen are women.

Women postmen made their appearance at the beginning of the year, and women are sent round to collect the letters from the pillar boxes. Women drive a number of mailcarts and several dozen horse-omnibuses, all the motor-omnibuses having been withdrawn from the streets. At the omnibus companies' stables women act as grooms; they clean the horses, prepare their fodder, and polish the harness.

Women are beginning to make their appearance on the branch lines of the Austrian railways as guards; many of the smaller stations have none but women porters, who, however, are not allowed to handle heavy trunks, their duties being confined to hand baggage. For many months past practically all the ticket collectors on all the Austrian railways have been women. Male waiters have largely disappeared, and have been replaced by women; women bank clerks are at work in considerable and ever-growing numbers. It is impossible to find any male shop assistant anywhere in Austria; in the hotels most of the reception clerks are women, and many women managers are acquitting themselves well.

In the agricultural districts women are working in the fields, but this is nothing new in Austria; the number of women so employed has merely been increased to such an extent that in many parts of the country the majority of agricultural labourers are the wives and daughters of the men who have gone to the war. In the professions there has been a rush of women students to qualify as dentists and medical practitioners; women are also seeking employment in architects' and engineers' offices in increasing numbers. All these changes have been accomplished without any opposition from men or trade unions, simply because the utilisation of female labour is an urgent necessity to carry on the commercial and industrial activity of the country.

Vorr au verso

m Feinde.

n Wien. (Von unserem Schweizer Spezialkorrespondenten.)

eich ist die Frauenanstellung an Stelle
n sogar noch ausgedehnter als in Deutsch-
, daß Ersteres dem Ende seiner Soldaten-
zteres. Das numerische Vorherrschen von
erufen ist besonders in Wien auffällig,
männlichen Straßenbahnangestellten ver-
10 der elektrischen Straßenbahnwagen ha-
nd die Schaffner sind ohne Ausnahme Frau-
an den Streckenabzweigungen sind zum
n reinigen die Wagen, wenn sie in den
rrichten in den Wagenhallen fast die ge-
uch die Bahnhofsnachtwächter sind Frauen.
fang des Jahres tauchten weibliche Briefträ-
ch das Entleeren der Briefkasten. Frauen
Postwagen und mehrere Dutzend Pferdeomnibus-
wurde aus dem Verkehr gezogen. In den Ställen
en verrichten Frauen den Dienst als ~~Stallbur~~-
inigen die Pferde richten das Futter her und

Seitenlinien der österreichischen Bahnen
ls Zugsbegleiter angestellt; auf vielen der
es keine anderen als weibliche Träger welche
offer zu übernehmen haben; ihr Dienst be-
päck. Seit bereits vielen Monaten sind na-
käufer auf den österreichischen Eisenbahnen
r sind großenteils verschwunden und wur-
; weibliche Bankbeamte verrichten ihren
nd immerzunehmender Anzahl. Es ist unmöglich
nen männlichen Geschäftsverkäufer aufzu-
treiben, in den Hotels sind die meisten Empfangsbeamten Frauen und
viele Frauen haben sich als Leiterinen gut bewährt.

./.

In den Landwirtschaftsgegenden arbeiten Frauen auf den Aeckern, doch ist dies in Oesterreich nichts Neues; die Zahl der so beschäftigten Frauen hat in vielen Gegenden nur in solchen Maße zugenommen, daß die Mehrheit der Feldarbeiter die Frauen und Töchter der im Kriege stehenden Männer sind. In den Intelligenzberufen herrscht großer Andrang weiblicher Studenten die sich zu Zahnärzten und Doktoren der Medizin ausbilden wollen; auch in den Büros der Architekten und Ingenieure suchen Frauen in immer wachsender Anzahl Stellung. Alle diese Veränderungen wurden durchgeführt ohne das sich die Männer oder die Gewerkschaften dagegen gesträubt hätten, da die Nutzbarmachung der weiblichen Arbeit einfach eine dringende Notwendigkeit ist, um die kommerzielle und industrielle Tätigkeit des Landes fortzuführen.

Wien, 9.Februar 1916. Uebersetzt: S a n d o r .

Vossische Zeitung
29./II. 1916.
185

eitung. 1916
29. Februar

Die Straßenbahn im Jahre 1915.

Aus dem Jahresbericht der Großen Berliner.

Das Berichtsjahr 1915, das voll in die Kriegszeit fällt, brachte in seinen ersten 7 Monaten gegenüber den entsprechenden 7 Friedensmonaten des Jahres 1914 naturgemäß einen erheblichen Verkehrsrückgang. Immerhin ergaben auch diese Monate im Vergleich zu den Kriegsmonaten des Jahres 1914 bereits eine allmähliche Steigerung, die um so stärker hervortrat, je mehr die Konkurrenzunternehmungen, namentlich die Omnibusse und Kraftdroschken, zur Einschränkung ihres Betriebes genötigt wurden. Dieses gleichmäßige Ansteigen des Verkehrs führte naturgemäß dazu, daß sich von August an im Vergleich zu den nunmehr gegenüberstehenden Kriegsmonaten des Jahres 1914 eine erhebliche Mehreinnahme ergab.

Die Bewältigung des allmählich anwachsenden Verkehrs führte durch die in die Tausende gehenden Einberufungen zu den größten Schwierigkeiten. Durch die Einstellung der älteren Schaffner in den Fahrerdienst und den Ersatz derselben durch Frauen sowie durch die vermehrte Einstellung von Beiwagen, denen zumeist ebenfalls Frauen als Schaffnerinnen mitgegeben wurden, endlich durch die vom Personal geleisteten Ueberstunden gelang es, Betriebsleistungen zu ermöglichen, die nur 10 pCt. hinter dem Friedensjahr 1913 und 5 pCt. hinter dem größtenteils dem Frieden angehörenden Jahre 1914 zurückblieben. Auch auf den Betriebsbahnhöfen wurden Frauen in steigender Anzahl beschäftigt, so daß augenblicklich rund 4000 Frauen in den Diensten der Bahn stehen.

Von den im Felde stehenden Angestellten haben auch im Berichtsjahre recht viele den Tod für das Vaterland erlitten; 224 haben im Berichtsjahre das Eiserne Kreuz 2. Klasse, 2 das Eiserne Kreuz 1. Klasse erhalten. Den Familien der Kriegsteilnehmer wurden die seit Kriegsbeginn gezahlten Unterstützungen weitergewährt, auch wurden für sie Arzt, Arznei und Krankenhauspflege bezahlt. Dies erforderte eine Gesamtaufwendung von 1 368 839 M., einschließlich Nebengesellschaften 1 752 029 M.

Die schon Ende 1914 dem im Dienst verbliebenen Betriebspersonal gewährten Lohnzuschläge erfuhren eine weitere Erhöhung. Der Mangel an Handwerkern und Arbeitern sowie die Knappheit vieler Materialien brachte es mit sich, daß Oberbau und Betriebsmittel nicht in dem Umfange unterhalten und erneuert werden konnten, wie in normalen Zeiten. Die Abnutzung ist zwar nirgends so weit vorgeschritten, daß die Betriebssicherheit gefährdet worden wäre, ein Rückstand in den Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ist aber vorhanden.

In ihren weiteren Darlegungen führt die Straßenbahn aus, daß sie mit der Wiederkehr normaler Zeiten auf erhebliche Verkehrsverluste rechnet, insbesondere in bezug auf die in den Jahren 1917 bis 1919 abschnittweise zur Eröffnung kommenden neuen Untergrundbahnen. Anderseits müsse mit einem Ansteigen der Betriebskosten auf allen Gebieten, namentlich auch mit höheren steuerlichen Belastungen mit Sicherheit gerechnet werden. Die beim Verbande Groß Berlin beantragte Erhöhung des bestehenden 10-Pfennig-Tarifs sei abgelehnt worden. Die Neuregelung des Tarifs sei jedoch so dringend, daß die Verwaltung zu geeigneter Zeit neue Anträge stellen wird.

Auf den Linien der Großen Berliner Straßenbahn wurden im Berichtsjahre 437 000 000 Personen gegen 426 420 000 im Vorjahre befördert; die Einnahme aus der Personenbeförderung betrug 42 058 493,93 M. gegen 40 897 928,70 M. im Vorjahre. Die Betriebsleistungen stellten sich auf 91 737 245 Wagenkilometer gegen 96 893 681 im Jahre 1914. Die Beförderung von Gütern (Zeitungen) brachte 8589,20 M. bei 17 178 Wagenkilometern. Von

kleine Stubsschaufel, Bettplatten samt Stiel, Besen samt Stiel, mittlere Drahtscheren, Schuheisen, Schuheisennägel, große flache Mantelknöpfe, Zinnknöpfe, Signalhörner auf F gestimmt, Kleiderbürsten, Kotbürsten und Schmierbürsten.

Generalversammlungen.

Budapester Straßeneisenbahn-Gesellschaft.

Unter dem Vorsitz des Präsidenten Geheimen Rates Leo Lánczy fand heute die 51. ordentliche Generalversammlung der Budapester Straßeneisenbahn-Gesellschaft statt, zu der sich die Aktionäre in großer Zahl eingefunden haben. Der Präsident begrüßte sowohl die Aktionäre wie den in Vertretung der Regierung erschienenen Ministerialrat a. D. Dr. Ludwig v. Hegyeshalmy und betraute, nachdem er festgestellt hatte, daß von 1314 Aktionären 93.752 Aktien mit 4346 Stimmen deponiert wurden und 97 Aktionäre mit 2494 Stimmen vertreten sind, den Direktor Dr. Ludwig Laufer mit der Führung, die Aktionäre Dr. Josef Gyöngyössy und Ludwig Biró aber mit der Authentikation des Protokolls. Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildete der Bericht der Direktion, der im wesentlichen wie folgt lautet: Die Schwierigkeiten, die sich hinsichtlich der ungestörten Aufrechterhaltung des Verkehrs im Vorjahre ergaben, haben sich in diesem Jahre noch wesentlich erhöht. Die Armee hat der Gesellschaft immer mehr Arbeitskräfte entzogen; diese mußten, so gut es eben ging, ersetzt werden. Die Frage des Schaffnerersatzes konnte noch leichter gelöst werden, da die Versuche, Frauen anzustellen, Erfolg hatten, so daß derzeit etwa 1000 weibliche Schaffner bei dem Unternehmen Dienst leisten. Auch mit weiblichen Wagenlenkern wurden Versuche angestellt; diese bewährten sich jedoch nicht ganz, infolgedessen wurden sie umso mehr eingestellt, als das Eisenbahn- und Schiffahrtoberinspektorat die Anstellung von weiblichen Wagenlenkern nicht gern sah. Eine schwierige Aufgabe bildete der Ersatz der Werkstättenarbeiter, es gelang aber dennoch, die dringlichsten und unaufschiebbarsten Arbeiten und Reparaturen sowohl auf den Linien als auch am Wagenparke ziemlich ungestört zu vollführen. Es gesellte sich überdies als natürliche Folge des Krieges noch hinzu, daß nahezu alle öffentlichen Verkehrsmittel der Hauptstadt ihren Betrieb entweder ganz eingestellt oder wesentlich reduziert haben. Infolge dieses Umstandes verfügte unsere im Kriegsjahre angewachsene Bevölkerung kaum über ein anderes entsprechendes Kommunikationsmittel als über die elektrische Straßenbahn. Zur Abwicklung des Verkehrs hat die Gesellschaft Wagen in solcher Anzahl in Betrieb gestellt, als es die Zahl und die Arbeitskraft der Wagenlenker gestattete. Obwohl der Lohn der Ueberstunden wesentlich erhöht wurde, war die glatte Abwicklung des Verkehrs, die in den Monaten vor dem Kriege erzielt wurde, nicht erreichbar. Diesen Mißständen konnte leider nicht abgeholfen werden, denn der Mangel des alten, geschulten, eingeübten Personals konnte nicht erfolgreich ersetzt werden. Vor der Mobilisierung im Jahre 1914 standen 450 Motoren- und 190 Anhängewagen, zusammen 640 Wagen im Verkehr, gegenwärtig aber sind 383 Motoren- und 279 Anhängewagen, zusammen 662 Wagen im Verkehr. Was den Stand des Personals betrifft, so betrug derselbe im Jahre 1914 vor der Mobilisierung 1280 Schaffner und 958 Wagenlenker, zusammen 2238 Angestellte, gegenwärtig aber beträgt er 1313 Schaffner und 678 Wagenlenker, zusammen 1990 Angestellte. Um die Existenz der Angestellten zu erleichtern, wurde die im vorigen Jahre eingeleitete Lebensmittelaktion trotz der teueren Preise auch im laufenden Jahre unverändert aufrechterhalten. Im Sinne des G.-A XIX: 1907 waren die Angestellten der Gesellschaft bisher bei der Landes-Unfallversicherungskasse versichert. Da es aber das Gesetz gestattet, daß die Unternehmungen als Arbeitgeber die Unfallschadenersätze im Rahmen des Pensionsfonds selbst regeln, hat das Unternehmen vom Handelsministerium die prinzipielle Erlaubnis erhalten, von der Landes-Arbeiterversicherungskasse auszuscheiden. Im Zusammenhang damit wird der Generalversammlung die entsprechende Abänderung der Pensionsstatuten vorgeschlagen. Seit Kriegsausbruch bis Ende 1915 wurden zur Beförderung von verwundeten Soldaten 1916 Motor- und 723 Anhängewagen, zusammen 2639 Wagen zur Verfügung beigestellt. Auf diesen Wagen wurden 60.641 verwundete Soldaten von den Bahnhöfen zu den einzelnen Spitälern transportiert. Ebenfalls für verwundete Soldaten wurden im Jahre 1915 525.000 Stück Freibillette für je eine Fahrt zur Verfügung gestellt. Im Jahre 1915 wurden bei einer Leistung von 34,202.053 Wagenkilometern 141,889.664 Personen befördert. Die Transporteinnahmen betrugen k 19,906.330.78 gegen k 17,834.859.35 im Jahre 1914, die Steigerung der Einnahme betrug daher k 2,071.471.43. Der Zinsenertrag hat im Jahre 1915 infolge des geringeren Geldvorrates um k 220.175.31 abgenommen. Auch das Erträgnis der Zinshäuser und der verschiedenen Pachtsummen ist infolge der Mietrückstände der Wohnparteien und des eingerückten eigenen Personals um k 53.558.52 geringer geworden. Die dem Interessenkreis der Gesellschaft angehörenden Eisenbahnunternehmungen haben mit Ausnahme der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer elektrischen Straßenbahn A.-G. im Jahre 1915 befriedigende Geschäftsergebnisse erzielt. Das Erträgnis aus den im Besitze der Gesellschaft befindlichen Lokalbahntitres erhöhte sich um k 177.920, da die bereits im Vorjahre in unserem Besitze befindlichen 22.318 Stück Lokalbahnaktien im laufenden Jahre ebenfalls dividendenberechtigt wurden. Der Ertrag der Budapest-Budafoker elektrischen Lokalbahnaktien ist unter Zuziehung des Erträgnisses der im Jahre 1915 übernommenen 14.500 Stück neuen Aktien um k 115.504 gestiegen. Desgleichen ist der Ertrag der Titres der Franz-Josef-Untergrundbahn um k 17.449 gestiegen, da die Dividende derselben im Jahre 1915 k 10 gegenüber k 9 im vorhergehenden Jahre betrug. Das Erträgnis der Titres der Budapest-Ujpest-Rákospalotaer elektrischen Straßenbahn war um k 42.264 geringer. Die Betriesausgaben verringerten sich um k 255.610.28. Die effektive Abnahme beträgt aber bloß k 46.426.85, da im Vorjahre auch die durch den Krieg verursachten Auslagen unter diesem Titel verrechnet waren. Die Beteiligung der Hauptstadt hat sich um k 331.435.42 erhöht und beträgt insgesamt k 2,255.012.92. Die Steuern und Gebühren stiegen um k 37.648.44; die Kapitalsamortisation war planmäßig um k 58.220, die verschiedenen Auslagen aber waren um k 126.775.12 höher. Von dem Werte der im Besitze der Gesellschaft befindlichen Staatspapiere, Pfandbriefe und Kommunalobligationen wurden k 148.871.85 abgeschrieben, so daß infolge dieser Abschreibung die vierprozentigen Pfandbriefe und Kommunalobligationen mit 70 Prozent, die viereinhalbprozentigen mit 80 Prozent und auch die Staatspapiere unter dem Anschaffungspreise in die Bilanz gestellt wurden. Die durch den Krieg verursachten Auslagen betrugen k 741.138.66. Zu dem Pensionsfonds hat die Gesellschaft im

162 7

hoffer

Modefarbe dürfte noch lange „feldgrau" vorherrschen, eine nicht nur praktische, sondern auch vom Standpunkte des Schönen ausgezeichnete Farbe.

Auch eine große Popularität wird dem Automobil beschieden sein. Besonders der Bau von kleinen Wagen wird eine ungeahnte Ausdehnung erhalten. Nicht nur die Amerikaner werden darüber erstaunliche Gesichter machen. Aber man vergegenwärtige sich, welche Ausdehnung die meisten Automobilfabriken durch Vergrößerung ihrer Anlagen und Vermehrung ihrer Arbeitsmaschinen in diesem Kriege erlangt haben. Man wird auch nach ihm mit einer außerordentlich leistungsfähigen Automobilindustrie rechnen können, und niemand wird es nötig haben, wenn er nur Geduld und Vertrauen hat, mit amerikanischen Wagen zu liebäugeln. Der kleine Kraftwagen ist heute derartig verbessert und verbilligt, daß er ebenso wie das Telephon und die Schreibmaschine Anspruch darauf erheben kann, bei uns Allgemeingut zu werden. Die große, schwere Limosine mag weiter wie eine vornehme Aristokratin im Reiche der oberen Zehntausend herrschen, der gewöhnliche Sterbliche aber soll Freude haben an einem billigen, flotten Fahrzeug, das hinter den größeren Tourenwagen nicht allzu sehr zurücksteht. Ein witziger Mann hat einmal die Zigarre seine Frau und die Zigarette seine Geliebte genannt. Dieser Vergleich scheint auch auf die schweren und leichten Typen der Kraftwagen zu passen. Der schwere Typ ist die Frau, der leichte die Geliebte. Warum wäre man sonst darauf verfallen, die kleinen Wagen „Darling", „Puppchen" usw. zu nennen. Derartige Bezeichnungen sind allerdings nicht besonders geschmackvoll, aber sie verraten, daß das Automobil als Erzeugnis der Mode und des Luxus für unser Gefühl etwas Weibliches hat, während wir ihm in allen seinen praktischen Leistungen etwas durchaus Männliches nachrühmen. Seine männlichen Eigenschaften hat dieser Krieg zur Genüge gezeigt. Die Automobilindustrie aber wird jedenfalls auf Jahre hinaus einen der wichtigsten Faktoren in unserem Wirtschaftsleben bilden, und vielleicht bringen wir es in einer gesegneten Friedenszeit so weit, daß jeder einigermaßen vermögende Mann sein Automobil in der Garage stehen hat. Dann könnte das geflügelte Wort vom Huhn, das jeder Bauer im Topfe hat, sehr zeitgemäß umgebildet werden.

Der Wiener Autobusverkehr.

Seit vierzehn Tagen hat Wien wieder einen Autobusverkehr, den es seit Kriegsbeginn entbehren mußte, wenn man die Tatsache, daß auf der Linie Praterstern—Stephansplatz jede Viertelstunde ein elektrischer Omnibus zu sehen ist, eben mit dem Worte Autobusverkehr bezeichnen will. Damit soll der Gemeinde gewiß kein Vorwurf gemacht werden, um so weniger, als sie ja ankündigt, daß der Wagenpark in absehbarer Zeit vermehrt und die Fahrstrecke bis zum Südbahnhof ausgedehnt werden soll. Im Gegenteil, man darf ihr die Anerkennung dafür nicht versagen, daß sie unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen es überhaupt möglich gemacht hat, auch nur diese wenigen Wagen zu bauen und

ne Tür mit der hinteren oberen Plattform in Verbindung. Der ntere Abschluß der beiden oberen Längsbänke durch eine kleine eisitzige Querbank vermindert die Zahl der Längssitze und erglicht die Verwendung zweier Drehtüren, die an das hintere nde der beiden oberen Längsbänke vorgerückt sind, wodurch die m Winddruck ausgesetzte Seitenwandfläche verkleinert wird. ieser neue Wagen hat 32 Sitzplätze (16 oben und 16 unten). In m sehr geräumigen Untergeschoß in der Wagenmitte sind fünf tehplätze zugelassen worden. Bei mittlerem Einstieg auf die ntere Platform — nach dem Berliner oder Pariser Muster — nd dort noch weitere drei Stehplätze zulässig. Dieser neue Wagen mußte unter den erwähnten Voraussetzungen allerdings 1 Meter breit gemacht werden (gegen zwei Meter bei den bisrigen Wagen), was aber für unsere Verhältnisse durchaus zuissig erscheint. Dabei ist der Wagen nur um fünf Zentimeter öher als der frühere und wiegt nur 1580 Kilogramm, das ist ngefähr 100 Kilogramm mehr als der bisherige Wagen. Die achteile des neuen Kraftstellwagens sind hauptsächlich die Notendigkeit, sowohl im Untergeschoß als auch im Obergeschoß eben den Füßen der sitzenden Personen vorbeigehen zu müssen, ch also insbesondere im Obergeschoß etwas durchzudrängen, wogegen bei den erstausgeführten geschlossenen Decksitzwagen alle änge frei von den Füßen der sitzenden Personen sind, was sowohl für die sitzende als für die stehende Person naturgemäß anenehmer ist.

Im Obergeschoß kann man bei diesem Wagen im Sommer ie oberen Seitenwandfenster beiderseits herausnehmen und durch Regenplachen ersetzen. Der Wagen wird dann kaum heißer sein ls ein ganz offener Wagen, da das Dach vor den Sonnenstrahlen schützt. Für die ganz niedrige Type der Decksitzwagen mit eitlichem Einstieg läßt sich diese Anordnung nicht in zweckmäßiger Weise ausführen. Man muß daher für solche Wagen bei der ursprünglichen Konstruktion — die wieder andere große Vorteile hat und dabei immerhin 33 Sitzplätze aufweist — verbleiben. Der neue Wagen wurde in der Werkstatt der städtischen Stellwagen-Unternehmung erbaut. Es haben sich dabei die Herren Oberinspektor Ingenieur Berhalk und Symonds um die Konstruktion verdient gemacht."

Amtsblatt der Stadt Wien
23/IV. 1916

D

Erhöhung der Tarife der städtischen Straßenbahnen, Stellwagen- und Kraftstellwagenunternehmungen.

I. Städtische Straßenbahnen.

1. Der Einzelfahrpreis von 14 Hellern im Tarifgebiet I wird auf 16 Heller und der Fahrpreis von 20 Hellern in beiden Tarifgebieten auf 22 Heller erhöht.

Der Sonderfahrpreis auf der Linie Kaiser Josef-Brücke—Lusthaus oder Freudenauer Rennplatz wird an Renntagen für eine Fahrt, die in der Zeit zwischen 12 Uhr mittags und 9 Uhr abends angetreten wird, von 12 Hellern auf 22 Heller erhöht.

2. Der Preis der Netzkarte mit einmonatiger Gültigkeit wird von 24 K auf 30 K und der der Halbjahreskarte von 120 K auf 160 K erhöht.

Aus dem Geltungsumfang der Netzkarten werden die Aufzahlungsstrecken ausgeschieden. Für jene Personen, die nach den allgemeinen Fahrpreisbestimmungen zum Bezuge von Erkennungskarten für eine Aufzahlungsstrecke berechtigt sind, wird der in Betracht kommende Teil dieser Strecke in den Geltungsumfang der Netzkarte gegen Vorweisung der Erkennungskarte einbezogen.

Für die Ausdehnung der Gültigkeit von Netzkarten auf die Aufzahlungsstrecken wird ein Zuschlag von 7·50 K für die Monatskarte und von 40 K für die Halbjahreskarte berechnet.

3. Es werden Streckenkarten mit einmonatiger Gültigkeit für einzelne Teilstrecken des Tarifgebietes I ausgegeben, und zwar:

a) bis zu zwei Teilstrecken, bei denen das Fahrziel auch mit einmaligem Umsteigen erreicht werden kann, oder für eine Aufzahlungsstrecke allein um . . . . . 15 K
b) bis zu vier Teilstrecken oder auch für fünf Teilstrecken innerhalb der Zonengrenze 4/5 . . . . . 20 „
c) für mehr als fünf Teilstrecken oder für fünf Teilstrecken, von denen wenigstens eine außerhalb der Zonengrenze 4/5 liegt . . . . . 25 „
d) außerdem für eine oder zwei anschließende Aufzahlungsstrecken mit einem Zuschlag von . . . . . 7·50 „

Sie gelten nur an Werktagen und berechtigen im fahrplanmäßigen Betriebe zur beliebig oftmaligen Fahrt auf der von der Straßenbahndirektion bestimmten Strecke zwischen den gewählten Endpunkten in den Wagen aller Linien, die diese Strecke befahren. Bei der Feststellung der Teilstrecken gelten die Bestimmungen für die Einzelfahrscheine. Auf diese Kartengattung sind auch die Bestimmungen über die Netzkarten sinngemäß anzuwenden.

4. Es werden Rückfahrscheine zum ermäßigten Preise von 30 Hellern ausgegeben. Sie gelten an Werktagen nur für eine Fahrt im Frühverkehr und zur Rückfahrt mit dem Fahrtantritt zwischen 5 und 9 Uhr abends desselben Tages auf der gleichen Strecke; diese muß nach den allgemeinen Fahrpreisbestimmungen um den Fahrpreis von höchstens 22 Hellern zurückgelegt werden können.

II. Städtische Stellwagen- und städtische Kraftstellwagenunternehmung.

1. Bei der städtischen Stellwagenunternehmung werden im Tagesverkehr

a) des Kraftwagenbetriebes mit Ausnahme der Kinderkarten die sonstigen Fahrpreise von 20 und 30 Hellern um je 4 Heller,