

30./7. 1914.

**Freie Fahrt auf der Straßenbahn für die
Einberufenen.**

Bürgermeister Dr. Weisskirchner hat auf Grund eines Stadtratsbeschlusses verfügt, daß sämtliche Einberufenen auf Grund der Einberufungsorder freie Fahrt auf den Wiener städtischen Straßenbahnen haben.

4/8 914

(Die Einberufungen bei den städtischen Straßenbahnen) sind in allen Bahnhöfen und Anlagen prompt und mit außerordentlicher Begeisterung durchgeführt worden, wobei die zurückgebliebenen Fahrbediensteten in aufopferndster Weise nach Erledigung ihres Tagespensums in die entstehenden Lücken eingetreten sind, um die überaus schwierige Aufrechterhaltung des Verkehrs zu ermöglichen. In besonders feierlicher Weise erfolgte der Abschied der in die Ferne berufenen Angestellten der Hauptwerkstätte der städtischen Straßenbahnen in Rudolfsheim, wo gleichzeitig 450 Mann nach der Auszahlung abgerüstet haben. Nach einer patriotischen Ansprache des Werkstättenoberinspektors Hassa und des Obmannes der Vertrauensmänner Schmar da antwortete einer der Einberufenen, worauf diese nach einem begeistert aufgenommenen Hoch auf unsern Kaiser und die verbündeten Dreihundmonarchen gemeinschaftlich abzogen.

5/8 914

Was ist es mit den Außenlinien?

Die städtischen Straßenbahnen haben in diesen ernsten Tagen in der Tat eine Leistung vollbracht, die aller Anerkennung wert ist. Wir wollen aber die Direktion daran erinnern, bei der Aufstellung des Fahrplanes auf die Außenlinien nicht zu vergessen. Insbesondere ist für sie jetzt auch ein entsprechender Nachtverkehr wichtig, da die Straßenbahnen gerade für die äußeren Teile Wiens den entfallenden Verkehr der Stadtbahn ersetzen müssen. In den letzten Jahren hat der Lusthunger viele Wiener in die äußeren Bezirke getrieben, denen nun auch in diesen Tagen die notwendige Verbindung der Stadt mit ihrer Wohnung durch die Straßenbahnen geboten werden muß; das gilt insbesondere von den Strecken ab Hiezing, Gersthof, Pöhlleinsdorf, Schwedat, Ragran und Hengendorf. Der Verkehr müßte nun täglich so eingerichtet werden, wie er in ruhigen Zeiten für die Samstage und Sonntage und für die Feiertage und die ihnen vorangehenden Wochentage gilt. Das ist umso mehr notwendig, da auch Mietfuhrwerk in Wien sehr schwer zu haben sein wird.

Einschränkung des Stellwagenverkehrs.

Auch im Stellwagenverkehr mußten infolge der Mobilisierungen Änderungen vorgenommen werden.

Im Tagesbetrieb wird die Linie Landstraße—Wollzeile—Stephansplatz gänzlich eingestellt.

Die Strecke Meidling und Hiezing bis zur Windelmannstraße ist in der Nacht vollständig eingestellt.

Die Strecke Südbahn—Alteegasse—Stephansplatz wird bei Tag mit Pferden statt mit Kraftstellwagen befahren.

Die Linie Stephansplatz—Währingerstraße—Gersthof hat in der Nacht Pferdebetrieb statt Kraftstellwagen.

Die Strecke Stephansplatz—Praterstern—Nordbahnhof wird mit der Strecke Volksoper—Stephansplatz verbunden und mit Elektromobilen betrieben.

Auf allen Linien verkehren die Wagen sowohl bei Tag als bei Nacht in größeren Zwischenräumen als bisher.

Die Bahn Baden—Wien.

Mit Rücksicht auf den in der Nacht vom 5. auf den 6. d. auf der Südbahn beginnenden Kriegsverkehr und die damit verbundene fast vollständige Bahinlegung des Lokalverkehrs beabsichtigt die Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen, in ihrer Strecke Wien—Baden nach Maßgabe des noch verfügbaren, durch Einberufungen stark herabgesetzten Personals einen vom Fahrplan abweichenden dichteren Verkehr der personenführenden Züge in der Strecke Wien—Baden (elektrische Bahn) einzuleiten, um den in den Sommerfrischen Befindlichen die Verbindung mit Wien zu ermöglichen.

Der Feldpostverkehr.

Laut Mitteilung des Kriegsministeriums an den Minister des Innern wurde der Feldpostverkehr gestern aufgenommen.

7/8 914

Die städtischen Straßenbahnen während der Mobilisierung.

Die Direktion der städtischen Straßenbahnen berichtet: Infolge der allgemeinen Mobilisierung wurden von unseren zurzeit rund 12.000 Personen betragenden Angestellten rund 5250 Personen militärisch eingezogen; es verbleiben also an 6750 Personen, etwa 56 Prozent. Von den rund 8200 Angestellten der Betriebsleitung wurden rund 4000 Personen eingezogen und verbleiben also für den eigentlichen Betriebsdienst 4200 Personen, das sind wieder rund 56 Prozent. Dieser für unser fast durchwegs diensttaugliches meist junges Personal verhältnismäßig geringe Ausfall von 44 Prozent ist nur dem Umstand zu danken, daß wir seit Jahren mit Erfolg bestrebt waren, im Interesse des öffentlichen Verkehrs eine größere Anzahl von Landwehr- und Landsturm Männern bis zum vierzigsten Tage oder darüber vom Militärdienst frei zu bekommen; es ist uns dies dank dem Entgegenkommen der Militärbehörden bei rund 2500 Mann gelungen, hievon bei der Betriebsleitung allein 2300 Mann. Wir mußten naturgemäß Freitag nachmittag sofort nach der Verlautbarung der allgemeinen Mobilisierung den Verkehr entsprechend schwächen, was durch einen rechtzeitig vorbereitenden Mobilisierungsfahrplan geschah, der gegenüber dem jetzigen Hochsommerfahrplan eine Einschränkung von rund 25 Prozent darstellt. Die Verkehrsbedürfnisse haben sich aber naturgemäß auf den verschiedenen Linien sehr verschieden gestaltet; wir sind zur Zeit noch bemüht, den Fahrplan so einzuteilen, wie er den geänderten Verkehrsbedürfnissen nunmehr entsprechen muß. Insbesondere sind es die Linien, die zu Militäranstalten führen, die verstärkt werden müssen. Die gegenüber dem Personalabfall von 44 Prozent wesentlich geringere Verkehrseinschränkung von 25 Prozent ist dadurch möglich geworden, daß wir bisher für den schwächeren Hochsommerfahrplan einen ziemlich großen Personalüberschuß hatten und daß für diesen Mobilisierungsfahrplan den Bediensteten keine oder nur ganz wenige freie Tage mehr zugestanden werden. (Die Dienstleistung an freien Tagen wird selbstverständlich besonders entlohnt.) Ferner werden aus den Werkstätten die zum Fahrdienst geschulten Leute herangezogen. Die Verminderung der Fahrleistung wird durch die allgemeine Zulassung der vermehrten Stehplatzanzahl wieder größtenteils hereingebracht, so daß der aller Voraussicht nach geringer werdende Verkehr bis auf weiteres den Bedürfnissen der Bevölkerung nahezu entsprechen dürfte. Wir haben übrigens auch Vorseorge getroffen, durch Einberufung von Pensionisten, durch rascheste Schulung anderer, eher entbehrlicher Angestellter u. i. w. den sich etwa steigenden Verkehrs-

ansprüchen gerecht zu werden, auch dann, wenn noch weitere von unseren Leuten eingezogen werden sollten. Natürlich erforderte diese Verkehrsdurchführung viele Personalverschiebungen, da einzelne Bahnhöfe in sehr hohem Maße, andere viel weniger arg durch die Einberufungen betroffen worden sind. Durch die angestrebte Arbeit aller in Betracht kommenden Organe und die rechtzeitige Vorbereitung aller nötigen Maßnahmen ist es aber möglich geworden, den sehr schwierigen Anforderungen gerecht zu werden, wobei ich insbesondere auch auf das musterhafte Verhalten der Fahrbediensteten hinweisen muß. Auch die übrigen Dienstzweige sind durch die militärischen Einberufungen stark in Mitleidenschaft gezogen worden, so daß beispielsweise die Arbeiten in den Werkstätten sehr beschränkt und teilweise eingestellt werden müssen. Auch hier werden wir durch Neuaufnahmen auf vorübergehende Zeit dem fühlbarsten Mangel abzuhelpen trachten.

* * *

5/8. 1914.

Mobilisierungsfahrplan der städtischen Straßenbahnen.

Die Direktion der städtischen Straßenbahnen hat an den Bürgermeister einen Bericht erstattet, in dem es heißt: Wir mußten naturgemäß Freitag nachmittags sofort nach der Verlautbarung der allgemeinen Mobilisierung den Verkehr entsprechend schwächen, was durch einen rechtzeitig vorbereiteten Mobilisierungsfahrplan geschah, der gegenüber dem jetzigen Hochsommerfahrplan eine Einschränkung von rund 25 Prozent darstellt. Die Verkehrsbedürfnisse haben sich aber naturgemäß auf den verschiedenen Linien sehr verschieden gestaltet; wir sind zurzeit noch bemüht, den Fahrplan so einzuteilen, wie er den geänderten Verkehrsbedürfnissen nunmehr entsprechen muß. Insbesondere sind es die Linien, die zu Militäranstalten führen, welche verstärkt werden müssen. Die gegenüber dem Personalabfall von 44 Prozent wesentlich geringere Verkehrseinschränkung von 25 Prozent ist dadurch möglich geworden, daß wir bisher für den schwächeren Hochsommerfahrplan einen ziemlich großen Personalüberstand hatten und daß für diesen Mobilisierungsfahrplan den Bediensteten keine oder nur ganz wenige freie Tage mehr zugestanden werden. (Die Dienst-

leistung an freien Tagen wird selbstverständlich besonders entlohnt.) Ferner werden aus den Werkstätten die zum Fahrdienst geschulten Leute herangezogen. Die Verminderung der Fahrleistung wird durch die allgemeine Zulassung der vermehrten Stehplatzanzahl wieder größtenteils hereingebracht. Wir haben übrigens auch Vorkehrungen getroffen, durch Einberufung von Pensionisten, durch rasche Schulung anderer eher entbehrlicher Angestellten usw. den sich etwa steigenden Verkehrsansprüchen gerecht zu werden, auch dann, wenn noch weitere von unseren Leuten eingezogen werden sollten. Natürlich erforderte diese Verkehrsdurchführung zahlreiche Personalverschiebungen, da einzelne Bahnhöfe in sehr hohem Maße, andere viel weniger arg durch die Einberufungen betroffen worden sind.

Die „Kund um Wien“-Fahrten der städtischen Straßenbahnen wurden heute eingestellt.

5./8. 1914.

Änderungen im Stellwagenverkehr.

Vorläufig mußten folgende Änderungen im Stellwagenverkehr durchgeführt werden:

1. Gänzlich eingestellt wurden: a) im Tagesbetriebe die Linie Landstraße-Wollzeile-Stephansplatz, b) im Nachtbetriebe die Strecke Meidling, beziehungsweise Siezing bis Windelmannstraße.

2. Statt mit Kraftstellwagen werden mit Pferden betrieben: a) im Tagesbetriebe die Strecke Südbahn-Allegasse-Stephansplatz, b) im Nachtbetriebe die Linie Stephansplatz-Währingerstraße-Gersthof, beziehungsweise Döbling.

3. Die Strecke Stephansplatz-Praterstraße-Nordbahnhof wird mit der Strecke Volkstheater-Stephansplatz verbunden und mit Elektromobilen betrieben.

4. Auf allen Linien, sowohl im Tages- als auch im Nachtbetriebe, wurden Erhöhungen der Intervalle vorgenommen.

Mobilisierungsfahrplander städtischen Straßenbahnen

Die Direktion der städtischen Straßenbahnen hat an den Bürgermeister folgenden Bericht erstattet:

Zufolge des allgemeinen Mobilisierungsplanes von unseren zurzeit rund 12 000 Personen betragenden Angestellten rund 5250 Personen militärisch einbezogen, es verbleiben

also an 6750 Personen, circa 56 Prozent. Von den 6200 Angestellten der Betriebsleitung wurden 4000 Personen einbezogen, und verbleiben also für den eigentlichen Betriebsdienst 2200 Personen, das ist wieder 56 Prozent. Dieser für unser fast durchweg diensttaugliches, meist junges Personal verhältnismäßig geringe Ausfall von 44 Prozent ist nur dem Umstande zu danken, daß wir seit Jahren mit Erfolg bestrebt waren, im Interesse des öffentlichen Verkehrs eine größere Anzahl von Landwehr- und Landsturmännern bis zum vierzigsten Tage oder dauernd vom Militärdienste frei zu bekommen; es ist uns dies dank dem Entgegenkommen der Militärbehörden bei 2500 Mann gelungen, hiebei bei der Betriebsleitung allein 2300 Mann.

Wir mußten naturgemäß Freitag nachmittag sofort nach der Verlautbarung der allgemeinen Mobilisierung den Verkehr entsprechend schwächen, was durch einen rechtzeitig vorbereiteten Mobilisierungsfahrplan, geschah, der gegenüber dem jetzigen Hochsommerfahrplan eine Einschränkung von 25 Prozent darstellt. Die Verkehrsbedürfnisse haben sich aber naturgemäß auf den verschiedenen Linien sehr verschieden gestaltet; wir sind zurzeit noch bemüht, den Fahrplan so einzuteilen, wie er den geänderten Verkehrsbedürfnissen nunmehr entsprechen muß. Insbesondere sind es die Linien, die zu Militäranstalten führen, welche verstärkt werden müssen. Die gegenüber dem Personalabfall von 44 Prozent wesentlich geringere Verkehrseinschränkung von 25 Prozent ist dadurch möglich geworden, daß wir bisher für den schwächeren Hochsommerfahrplan einen ziemlich großen Personalüberstand hatten und für diesen Mobilisierungsfahrplan den Bediensteten keine oder nur ganz wenige freie Tage mehr zugestanden werden. (Die Dienstleistung an freien Tagen wird selbstverständlich besonders entlohnt.) Ferner werden aus den Werkstätten die zum Fahrdienst geschulten Leute herangezogen. Die Verminderung der Fahrleistung wird durch die allgemeine Zulassung der vermehrten Stehplatzanzahl wieder größtenteils hereingebracht, so daß der aller Voraussicht nach geringer werdende Verkehr bis auf weiteres den Bedürfnissen der Bevölkerung nahezu entsprechen dürfte.

Wir haben übrigens auch Vorkehrungen getroffen, durch Einberufung von Pensionisten, durch rasche Schulung anderer eher entbehrlicher Angestellten usw. den sich etwa steigenden Verkehrsansprüchen gerecht zu werden, auch dann, wenn noch weitere von unsern Leuten einberufen werden sollten. Natürlich erforderte diese Verkehrsdurchführung zahlreiche Personalverchiebungen, da einzelne Bahnhöfe in sehr hohem Maße, andre viel weniger arg durch die Einberufungen betroffen worden sind. Durch die angelegte Arbeit aller in Betracht kommenden Organe und die rechtzeitige Vorbereitung aller nötigen Maßnahmen ist es aber möglich geworden, den sehr schwierigen Anforderungen gerecht zu werden, wobei insbesondere auch auf das musterhafte Verhalten der Fahrbediensteten hingewiesen werden muß.

Auch die übrigen Dienstzweige sind durch die militärischen Einberufungen stark in Mitleidenschaft gezogen worden, so daß beispielsweise die Arbeiten in den Werkstätten sehr beschränkt und teilweise eingestellt werden müssen. Auch hier werden wir durch Reparaturen auf vorübergehende Zeit den größten Mangel abzuheben trachten.

(Veränderungen im Stellwagenverkehr.) Vorläufig mußten folgende Veränderungen im Stellwagenverkehr durchgeführt werden: 1. Gänzlich eingestellt wurden a) im Tagesbetriebe die Linie Landstraße-Bollzelle-Stephansplatz, b) im Nachtbetriebe die Strecke Meidling, beziehungsweise Giesing bis Bindelmannstraße. 2. Statt mit Kraftstellwagen werden mit Pferden betrieben: a) im Tagesbetriebe die Strecke Südbahn-Allegasse-Stephansplatz, b) im Nachtbetriebe die Linie Stephansplatz-Währingerstraße-Gerstlhof, beziehungsweise Döbling. 3. Die Strecke Stephansplatz-Praterstraße-Nordbahnhof wird mit der Strecke Bollzelle-Stephansplatz verbunden und mit Elektromobilen betrieben. 4. Auf allen Linien, sowohl im Tages- wie auch im Nachtbetriebe, wurden Erhöhungen der Intervalle vorgenommen.

(11673, St. Str. B., 1008 Mt.) Es wird nachträglich genehmigt, daß der Österreichischen Gesellschaft vom „Roten Kreuz“ 40 Freikarten ohne Namen und Lichtbild, gültig an allen Tagen des laufenden Jahres auf allen im Geltungsgebiete der Zeitkarten gelegenen Linien der städtischen Straßenbahn zur Verfügung gestellt werden.

Die Karten haben auf ein im Dienste des Roten Kreuzes fahrendes Mitglied des Wiener Pfandfinderkorps zu lauten und sind nur gültig, wenn der Vorweiser die Uniform dieses Korps mit der Genserbinde am linken Oberarme trägt und sich mit der Legitimationskarte des Korps ausweist.

11. 8. 1914

(Städtische Stellwagenunternehmung.) Von heute an wird der Stellwagenverkehr in der Strecke Stephansplatz - Wollzeile - Landstraße (Rochuskirche) wieder aufgenommen. Die Wagen verkehren bis auf weiteres im Anschluß an den Wagen Stephansplatz-Graben-Uferstraße-Demalfersgürtel.

Amtsblatt
im Städtl-Wien.
17/8. 1914.

10

Nach dem Berichte und Antrage des Bürgermeisters Dr.
Weiskirchner wird beschlossen: (11612, St. Str. B., 986/Rp.) Es wird die Bewilligung
erteilt, daß die unter die Fahne einberufenen Personen des Mann-
schaftsstandes gegen Vorweisung der Einberufungskarte die freie
Fahrt auf der Wiener städtischen Straßenbahn genießen.

1878. 1914.

(An die Besitzer von Benzinmotoren.) Die Komm. Korr. schreibt: Infolge der außerordentlichen Verhältnisse sind in den letzten Wochen die Benzinpreise enorm gestiegen. Ueberdies begegnet die Beschaffung des notwendigen Benzins erheblichen Schwierigkeiten. Dies wird von den Besitzern von stabilen Benzinmotoren, es sind dies vorwiegend Kleingewerbetreibende, sehr schwer empfunden. Benzinmotoren bedürfen nur einer geringen Umänderung, um anstatt mit Benzin mit Gas betrieben werden zu können. Die Besitzer von Benzinmotoren sind daher in der Lage, durch die Verwendung von Gas als Betriebsmittel sich vom Benzin unabhängig zu machen. Da weiter eine Erhöhung des Gaspreises in Wien ausgeschlossen ist, hat der Uebergang auf gasmotorischen Betrieb auch namhafte Ersparungen an Betriebsstoffkosten zur Folge. Bei den gegenwärtigen Benzinpreisen stellt sich die Verwendung des Leuchtgases als Betriebsstoff nur etwa ein Drittel bis die Hälfte so hoch als bei Benzin. Die städtischen Gaswerke, 8. Bezirk, Josefstädterstraße Nr. 10 (Abteilung II), erteilen eingehende Auskunft.

23./8. 1914.

(Früherer Betriebschluß bei der Straßenbahn um eine Stunde.) Mit Rücksicht auf die eben erfolgte Einberufung des zweiten Landsturm-aufgebotes, welche neuerlich eine große Anzahl von Bediensteten der Straßenbahn unter die Fahne ruft, und in weiterer Berücksichtigung des Umstandes, daß die neu aufgenommenen Fahrbediensteten noch nicht fertig geschult sind, hat der Stadtrat über Antrag der Straßenbahndirektion einen um eine Stunde früheren Betriebschluß am Abend genehmigt, um den Fahrbediensteten die bisher unmögliche Einräumung von einem wöchentlichen Ruhetag zu gewähren. Die genauen Beobachtungen der letzten Zeit haben ergeben, daß der Verkehr in den späten Abendstunden außerordentlich gering ist, so daß die vorgesehene Betriebsverkürzung, wobei die letzten Wagen von der Ringstraße nach den Vororten um $\frac{1}{4}$ 12 bis $\frac{1}{4}$ 12 Uhr abgehen, durchaus zulässig ist. Die genauen Abfahrten der letzten Züge sind aus dem gegenwärtig noch gültigen käuflichen Taschensfahrplan insofern zu entnehmen, als diese letzten Züge überall genau eine Stunde vor den im Taschensfahrplan angegebenen Zeiten abfahren. Dieser frühere Betriebschluß tritt am 24. August abends in Kraft.

Früherer Betriebschluß bei der Straßenbahn.

Ein unbedachter Beschluß des Wiener Stadtrates.

Aus dem Rathause kommt eine Nachricht, die viele tausend Wiener, Angestellte, Arbeiter und Beamte in Nachtbetrieben, Geschäftsleute, Kellner sehr unangenehm berühren wird. Sie besagt nicht mehr und nicht weniger, als daß am Abend der Verkehr um eine Stunde früher beendet wird. Das mag für die müßigen Wirtshausfeger und Vergnügungsmenschen eine erträgliche Sache sein. Die können es sich auch anders einteilen; für alle arbeitenden Menschen aber, die in der Stadt arbeiten und an den Stadtgrenzen wohnen, bedeutet diese Einschränkung des Straßenbahnverkehrs mitunter einen stundenlangen Marsch nach Arbeitschluß, das heißt eine Verkürzung der Nachtruhe um diese Zeit. Das hat der Stadtrat bei seinem Beschluß nicht bedacht, sonst hätte er ihn nicht fassen können. Der Beschluß ist unsozial, umsomehr, da das Nachhausekommen für viele Tausende, die draußen wohnen, ohnehin durch die Einstellung des Stadtbahnverkehrs sehr erschwert ist, der Verkehr nach den äußersten Punkten der Stadt, wohin die Stadtbahn noch nach Mitternacht die Wiener bringt, ohnehin schon verschlechtert ist. Zum Beispiel Station Ober-St. Veit letzter Stadtbahnzug von der Dientallinie 12 Uhr 35 Minuten, Endstation Ober-St. Veit der Straßenbahn an Wochentagen letzter Wagen Ankunft 11 Uhr 40 Minuten, also eine Stunde früher als sonst, und nun soll nach dem Stadtratsbeschluß der letzte Wagen gar schon um 10 Uhr 40 Minuten in Ober-St. Veit eintreffen, also zwei Stunden früher als vordem. Das ist eine harte Maßregel, die im selben Maße natürlich auch alle in Lainz, Mauer, Pöbleinsdorf, Dornbach, Schwechat oder sonstwo draußen wohnenden Wiener trifft, die nicht mit der wienerischen Sperrstunde ihre Arbeit enden können. Das aber sind Tausende, über deren Bedürfnisse der Stadtrat kurzschichtig hinweggegangen ist, anstatt daß er zu dem Ausweg gegriffen hätte, die Züge weniger dicht verkehren zu lassen. Dabei hätte er sicher auch die Ersparungen erzielen können, auf die es ihm ja allein anzukommen scheint. Er sagt es nicht in der Begründung seines Beschlusses, der so begründet ist:

Da die Einberufung des zweiten Landsturmsaufgebots neuerlich eine große Anzahl von Bediensteten der Straßenbahn unter die Fahne ruft und da die neu aufgenommenen Fahrbediensteten noch nicht fertig geschult sind, hat der Stadtrat auf Antrag der Straßenbahndirektion beschlossen, daß der Betrieb der Straßenbahnen um eine Stunde früher beendet werde. Damit soll den Fahrbediensteten wieder der wöchentliche Ruhetag gewährt werden. In der Begründung wird erklärt, daß die genauen Beobachtungen der letzten Zeit ergeben haben, daß der Verkehr in den späten Abendstunden außerordentlich gering sei. Die Betriebsverkürzung hat zur Folge, daß die letzten Wagen von der Ringstraße nach den äußeren Orten um $\frac{1}{12}$ bis $\frac{1}{12}$ Uhr abgehen. Die genauen Abfahrten der letzten Züge sind aus dem gegenwärtig noch gültigen Taschensfahrplan insofern zu entnehmen, als diese letzten Züge überall genau eine Stunde vor den im Taschensfahrplan angegebenen Zeiten abfahren. Diese frühere Betriebschluß tritt Montag in Kraft.

Gewiß soll den Bediensteten der Ruhetag gesichert werden. Sie brauchen ihn. Sie können ihn aber auch haben, wenn die

Straßenbahn alle Reserven einberuft. Damit meinen wir nicht die armen siebzigjährigen Pensionisten, denen man jetzt auch wieder im Dienste begegnet. Damit meinen wir vor allem die vielen Gemahrgelten der Straßenbahn, damit meinen wir alle Werkstättenarbeiter, die im Fahrdienst geschult sind; für die Werkstätten sind geschulte Arbeiter in beliebiger Zahl sofort zu haben. Dann aber ist es notwendig, daß die neu aufgenommenen Fahrbediensteten rasch geschult werden. Räht dabei die Straßenbahnleitung die überflüssigen Dinge weg, das Stechen der Uhren zum Beispiel, das Lauern der Kartenprüfer bei Zonengrenzen und noch sonst einiges, dann hat sie Menschen genug, um den erhöhten Stand des Verkehrs aufrecht zu erhalten. Freilich, mit den alten Gewohnheiten muß die Direktion brechen. Es gibt Tausende Arbeitslose, die geeignet zum Straßenbahndienst sind und die in wenigen Tagen abgerichtet sein können (siehe Berlin, wo wenige Tage nach der Mobilisierung schon Schaffnerinnen fuhren). Die Direktion muß nur wollen und sie kann einen weit stärkeren Dienst aufrecht erhalten. Eine Sparerei aber, die Tausende Bürger zu Sonderausgaben in einer Zeit nötigt, wo jeder sparen soll, ist nicht am Platze. Wir hoffen darum, der Stadtrat wird seinen Beschluß in dem angedeuteten Sinne — weniger Wagen in den Betriebsstunden nach 10 Uhr, aber keinen früheren Betriebschluß — abändern. — Es ist dies wirklich nötig.

Der Eisenbahnverkehr.

Teilweise Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs.

Auf der Wiental-, Gürtel-, Donaufanal- und Vorortelinie der Wiener Stadtbahn wird vom 26. d. angesetzt ein beschränkter Zivilverkehr aufgenommen, durch welchen in erster Linie dem stärkeren Verkehrsbedürfnisse in den Früh-, Mittag- und Abendstunden nach Tunlichkeit Rechnung getragen werden soll. Die Züge verkehren gegen jederzeitigen Widerruf.

Die näheren Daten über die Anzahl und die Verkehrszeiten der Züge sind aus den in den Stationen und Haltestellen affigierten besonderen Andmachungen zu ersehen.

(11816, M. A. V, 2154.) Die Verfügung des Herrn Bürgermeisters vom 5. August 1914, P. B. 11816, mit der zugestanden wurde, daß die Lokalbahn Wien—Baden die Beagestrecke Giselstraße bis Matleinsdorfer Brücke auf die Dauer der Verkehrsbeschränkung der Südbahn mit zwei Beiwagen befahren darf, wird nachträglich genehmigt.

27./8. 1914.

Vom Wiener Verkehrsjammer.

Die Nachtarbeiter vergißt auch die Stadtbahn.

Wer gestern mit der Stadtbahn fuhr, konnte beobachten, wie notwendig es war, daß der Stadtbahnverkehr wieder aufgenommen wurde. Zu allen Zügen herrschte großer Andrang. Nun ist wohl vorher angekündigt worden, daß der Verkehr nur in beschränktem Maße in Kraft treten werde und die Tausende, für die der Stadtbahnverkehr notwendig ist, mußten sich auf mancherlei Enttäuschungen gefaßt machen. Es ist nun aber doch schlimmer gekommen, als sie dachten. Am meisten enttäuscht sind wohl die Nachtarbeiter. Sie hofften, daß der neue Fahrplan der Stadtbahn einigermaßen gutmachen werde, was durch die Einschränkung des Straßenbahnverkehrs zur Nachtzeit ganz unnötig verschuldet wurde. Das ist aber leider nicht geschehen. Sie müssen nun nach wie vor den Nachhauseweg zu Fuß machen. Das trifft insbesondere jene Nachtarbeitersmenschen schwer, die an den äußeren Enden der Stadt, zum Beispiel in Gersthof, Pögleinsdorf, Grinzing, Sievering oder über Döbling hinaus, in Baumgarten, Ober-St. Veit oder in Hütteldorf wohnen, wohin nun in späterer Nachtzeit weder die Elektrische noch die Stadtbahn eine Fahrgelegenheit bieten. Wie sehr unter diesen Verhältnissen so mancher leidet, sagt uns auch eine Zuschrift, die wir aus mehreren herausgreifen und die sich besonders gegen die Einschränkung des Straßenbahnverkehrs richtet. Sie lautet:

Mit Vertrauen wende ich mich an Sie, wohl im Namen vieler Hunderte, die unter den jetzigen Verkehrsschwierigkeiten leiden. Viele von ihnen mühten ja ihr Brot verlieren, wenn da nicht sofort Ordnung geschaffen wird, und zwar in der Weise, daß die Straßenbahn den Nachtverkehr zur gewöhnlichen Schlußstunde wieder im Verkehr herstellt. Man muß das angesehen haben, wie gestern nachts die angestellten Musiker, Kellner und so weiter aus dem Prater weite Wege nach ihren Wohnorten, die zumeist an den äußeren Enden Wiens liegen, ein bis zwei Stunden zu Fuß wandern mußten, noch dazu abgeradert. Wenn diese Menschen dazu gezwungen werden, vielleicht durch Wochen, ja Monate hindurch diese Nachtmärsche zu machen, werden wohl viele von ihnen dazu kommen, daß sie vielleicht durch Krankheit den Posten verlieren. Das nur deshalb, weil die Kommune an Personal sparen will. Dieses Vorgehen ist herzlos.

Dasselbe Vied könnten auch so und so viele Zeitungsarbeiter, Theaterarbeiter wie auch die Verkehrsarbeiter selbst singen. Endlich auch eine große Anzahl öffentlicher Bediensteter, die infolge der Ereignisse nicht mehr ihre gewöhnliche Arbeitszeit haben, sondern bis tief in die Nacht hinein tätig sein müssen, das alles möge die Verwaltungen der Stadtbahn wie auch der Straßenbahn zur Einsicht bringen!

30/8. 1914.

Zum Ersatz der Straßenbahner.

Die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn teilt uns folgenden anerkanntenswerten Beschluß mit: „Die ursprüngliche Absicht, den infolge der Mobilmachung eingetretenen Bedarf an Fahrpersonal möglichst durch Frauen unserer eingezogenen Angestellten zu decken, haben wir mit Rücksicht auf die inzwischen eingetretene Arbeitslosigkeit fallen lassen. Wir ziehen seit Beginn der abgelaufenen Woche ausschließlich fremdes männliches Personal zum Ersatzdienst heran, und zwar so schnell, als dies mit Rücksicht auf die notwendige Ausbildung irgend möglich ist.

Wir haben die Anforderungen an die Bewerber mit Zustimmung der Behörden auf das mindeste Maß herabgesetzt. Körperliche Fehler werden übersehen, wenn sie den Mann nicht durchaus untauglich für den Fahrdienst machen. Es werden selbst Leute mit 50 und mehr Lebensjahren eingestellt. Die sonst auf 100 M. bemessene Kaution wird auf 50 M., bei besonderer Notlage auf 25 M. herabgemindert. Hierdurch wird es uns möglich, in der Woche etwa 400 einigermassen brauchbare Leute bis auf weiteres zu gewinnen. Die Einstellung einer noch größeren Zahl ist deshalb ausgeschlossen, weil das infolge der Mobilmachung etwa auf die Hälfte verminderte Ausbildungspersonal noch größeren Anforderungen nicht gewachsen ist. Durch die schnelle Einstellung des weiblichen Personals war es uns schon zwei Wochen nach der Mobilmachung möglich, den Betrieb auf drei Viertel seines normalen Umfanges wieder zu steigern, während der Betrieb der anderen staatlichen und privaten Verkehrsinstitute Groß-Berlins auch heute noch um mehr als die Hälfte seines normalen Umfanges eingeschränkt ist. Wir hoffen, daß die beschleunigte Einstellung neuen männlichen Personals in einigen Wochen eine vollkommene Befriedigung des infolge der Mobilmachung erheblich zurückgegangenen Verkehrs ermöglichen wird.“

Erweiterung des Verkehrs auf der Wiener Stadtbahn.

Der mit 26. d. auf den Linien der Wiener Stadtbahn zur Einführung gelangte beschränkte Zivilverkehr wird ab 1. September d. J. mit Ausnahme

der Wiener Verbindungsbahn, Donauufer- und Donauländebahn derart erweitert, daß ein ununterbrochener Verkehr in der Zeit von zirka 6 Uhr früh bis zirka 12 Uhr nachts bestehen wird. Der Verkehr ist nur ein bedingungsweiser. Bei etwaigem Ausfall irgendeines Zuges steht den Reisenden kein Anspruch auf Entschädigung zu.

Die näheren Daten sind aus den ausgehängten Plakaten zu entnehmen.

Verschlechterung des Wiener Lokalverkehrs.

Wie man auf die Verkehrsbedürfnisse der Arbeiter Rücksicht nimmt.

Heute tritt ein neuer Fahrplan auf den Staatsbahnen in Kraft. Er bringt zwar beschleunigte Fahrzeiten gegenüber der Kriegsfahrordnung, doch zeigt er gegenüber dieser solche Verschlechterungen, daß man erstaunt ist, daß Bureaucraten einen solchen Fahrplan erdenken. Am schlechtesten ist der Verkehr auf der Franz Josefs-Bahn. Dort gab es bis gestern im Nahverkehr zehn Züge, die in den größeren Stationen anhielten, von heute ab werden nur noch neun Züge verkehren. Diese aber in so großen Pausen und so ungünstig gewählt, daß viele Arbeiter abends nicht mehr nach Hause kommen werden. Bisher konnte man zwischen 9 und 1/10 Uhr abends vom Franz Josefs-Bahnhof zwei Züge benützen, die in allen Stationen hielten. Von heute ab geht der letzte Lokalzug schon um 7 Uhr 48 Minuten vom Franz Josefs-Bahnhof ab. Zwei weitere Züge, die später eingelegt sind, halten nicht mehr bis Tulln. Nicht viel anders ist es an der Westbahn. Dort konnte man bisher noch um 1/12 Uhr nachts wegfahren. Jetzt verkehrt der letzte Zug schon um 8 Uhr 59 Minuten ab Hütteldorf. Ein späterer Zug hält ab Hütteldorf nirgends mehr bis Retawinkel.

Auch in den übrigen Tageszeiten wurden die Verbindungen verschlechtert. Dies ist auch der Fall bei Zügen, die nach Wien verkehren. Aus dem ganzen Fahrplan ist nur zu ersehen, daß er für die bevorzugten Beamten gedacht ist, die am frühen Nachmittag ihren Dienst beenden. Daß es Hunderte Arbeiter und Arbeiterinnen gibt, die in Wien aus Bureau und anderen Arbeitsstätten erst nach 8 Uhr abends wegkommen, fällt den Weisen gar nicht ein, die diesen neuesten Fahrplan schufen. Verkäufer und Verkäuferinnen, Bureaupersonal, Kellner, Zeitungs- und Verkehrsarbeiter und andere können erst später, nach 8 Uhr, zuweisen erst nach 10 Uhr nach Hause fahren. Viele wohnen weit um Wien in den Dörfern, wo sie billiger wegkommen. Alle diese Leute, die selbst in der Zeit der Kriegsfahrordnung spät abends noch einen Zug fanden, haben nunmehr keine Möglichkeit, nach der Arbeit nach Hause zu fahren. Sie sollen sich auf einmal in Wien um eine Wohnung umsehen müssen. Wenn auch jetzt die Lokalzüge wieder in allen Haltestellen anhalten, so steht dieser kleine Vorteil der neuen Fahrordnung in keinem Verhältnis zu dem Nachteil, den nun der frühere Verkehrsschluß für Hunderte Leute mit sich bringt. So kann es nicht bleiben. Ein solcher Fahrplan kann unmöglich aufrecht erhalten werden. Es müssen entweder spätere Züge eingelegt oder die letzten Abendzüge überall anhalten. Warum sollen die paar Leute, die am Abend nach Retawinkel oder Tulln fahren, in einem nirgends vorher haltenden Zug befördert werden, während Hunderte um Wien um diese Zeit nicht mehr in die Nachbarorte gelangen können? Ein solcher Widerspruch ist auf die Dauer unmöglich.

Unser Straßenbahnbetrieb.

Herr Direktor Spängler hat, wie es scheint, aus eigener Machtvollkommenheit, während des Krieges den vom Wiener Gemeinderat genehmigten Fahrplan zur Gänze sistiert. Er hat wegen „Personalmangels“ den Straßenbahnbetrieb bedeutend herabgesetzt und er hat den Betriebsschluß, ohne sich um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu kümmern, um eine Stunde früher angeordnet. Dadurch werden Gast- und Kaffeehausbesitzer in ihrem Erwerb behindert, aber darum kümmert sich Direktor Spängler nicht. Wir geben zu, daß durch die Mobilisierung Personal einberufen wurde. Bei den städtischen Straßenbahnen sind etwa zweieinhalbtausend Wagenführer und viereinhalbtausend Schaffner beschäftigt, von denen gewiß eine große Zahl einberufen wurde, aber schließlich kann der Betrieb nicht dauernd so elend geführt werden wie jetzt! In den Werkstätten der Straßenbahnen sind etwa dreihundert Professionisten und mehr als tausend Hilfsarbeiter beschäftigt. Direktor Spängler hat aus den nach der Mobilisierung zurückgebliebenen Werkstättenarbeitern Betriebsbedienstete gemacht, er ließ Pensionisten zum Dienste beordern und in neuerer Zeit wurde auch eine Anzahl Neuaufgenommener abgerichtet. Wann aber wieder geordnete Betriebsverhältnisse eintreten sollen, darüber schweigt sich der Direktor Spängler gründlich aus. Es gibt nun zahlreiche Straßenbahnstrecken, die nur mit überfüllten Waggons befahren werden, die in unendlich langen Zwischenräumen verkehren. So kann der Betrieb nicht aufrecht erhalten werden und Direktor Spängler wird wohl oder übel aus der Armee der Arbeitslosen auch für die Straßenbahn Bedienstete zur vorübergehenden Dienstleistung aufnehmen müssen. Das Ergebnis der Straßenbahnen wird naturgemäß durch die Kriegszeit ungünstig beeinflusst, aber das darf doch nicht die Bevölkerung büßen, die jetzt schwerer zu tragen hat als sonst. Dabei sei wiederholt daran erinnert, daß unter den Maßnahmen, die die Stadtgemeinde Berlin gegen die Arbeitslosigkeit ergriffen hat, an erster Stelle die steht, daß sie selbst in keinem ihrer vielen Betriebe eine Betriebseinschränkung vornimmt. In Wien aber ist solches das erste. Ist denn das soziale Verstehen dieser Zeit gar so schwer?

3/9. 1914.

Die Zurückziehung der Pensionisten vom Straßenbahndienst.

Bei den städtischen Straßenbahnen waren seit Ausbruch des Krieges Pensionisten beschäftigt. Nun hat der Bürgermeister die Direktion beauftragt, dafür Sorge zu tragen, daß die Neuaufgenommenen, sobald sie genügend geschult sind, zum Dienste herangezogen und die ausschließweise verwendeten pensionierten Angestellten mit dem Ausdruck des Dankes für ihre Bereitwilligkeit wieder vom Dienste entbunden werden. Das ist ganz vernünftig. Wir wollen aber auch erwarten, daß die Verkehrseinschränkung bei den Straßenbahnen bald wieder aufgehoben und die Wagen auch bis nach Mitternacht wieder verkehren werden. An Arbeitskräften mangelt es bei der großen Arbeitslosigkeit nicht mehr.

4./9. 1914

* (Verlängerung der Zeit- und Streckenkarten.) Aus Anlaß der durch die kriegerischen Ereignisse bedingten Verkehrseinstellung findet eine Verlängerung der für eine bestimmte Zeitdauer geltenden Fahrlegitimationen im nachstehenden Ausmaße statt: Jene Zeitkarten — a) Jahres- und Halbjahreskarten, b) Streckenkarten für ein Jahr, ein halbes Jahr, einen oder mehrere Monate, c) Abonnementskarten — deren Geltungsdauer den ganzen Monat August 1914 in sich schließen, werden um einen Monat, Streckenkarten, die nur die erste oder nur die zweite Hälfte August umfassen, um einen halben Monat über den ersten September hinaus verlängert. Sowie die Besitzer von auf den Monat August lautenden Streckenkarten bereits eine Streckenkarte für den Monat September gelöst haben, wird letztere Karte bei Vorlage der gleichzeitig einzuziehenden für den August gültigen Karte für den Monat Oktober gültig geschrieben. In gleicher Weise und unter den gleichen Voraussetzungen wird die Geltungsdauer der im Personen- und Gepäcktarif Teil II, Heft 2 (Wiener Stadt- und Wiener Verbindungsbahn und die anschließenden Lokalfrecken der österreichischen Staatsbahnen), vorgesehenen Monats- und Streckenkarten verlängert. Die Geltungsdauer der 15- und 30tägigen Abonnements, deren vollständige Ausnutzung infolge der Einstellung der Friedensfahrordnung unterbrochen wurde, wird über den 1. September hinaus derart verlängert, daß die tarifmäßige Geltungsfrist von 15, beziehungsweise 30 Tagen gewahrt bleibt. Vereinsfahrtscheine und andere Fahrtausweise (Buchbillets und Kartonsfahrkarten), an denen außer den österreichischen Staatsbahnen fremde Verwaltungen beteiligt sind, werden, falls sie vor Eintritt der Verkehrseinstellung bereits gelöst waren, hinsichtlich der k. k. Staatsbahnstrecken über den 1. September hinaus derart prolongiert, daß ihre normale Geltungsfrist gewahrt bleibt. Alle vorstehend angeführten Maßnahmen beziehen sich selbstverständlich nicht auf die für den Zivilverkehr noch nicht eröffneten galizischen Verkehrsgebiete. Bezüglich dieser werden in einem späteren Zeitpunkte besondere Verfügungen getroffen werden. Ein bahnsseitiger schriftlicher Prolongationsvermerk ist im allgemeinen nicht erforderlich. Nur bei den 15- und 30tägigen Abonnements sowie bei Vereinsfahrtscheinen und anderen Billets, an denen auch fremde Verwaltungen beteiligt sind, ist eine schriftliche Prolongation bei den Stationen einzuholen. Diese Bestätigung wird auf den für die k. k. Staatsbahnstrecken lautenden Scheinen, beziehungsweise bei den Kartonsfahrkarten auf deren Rückseite oder auf einer besonders beigegebenen Bestätigung angebracht.

Amtsblatt
der
Stadt-Wien.
8/9. 1914.

23

(P. Z. 12165, St. Str. W., 1040/Rt.) Es wird die Verfügung des Herrn Bürgermeisters nachträglich genehmigt, daß die Direktion der städtischen Straßenbahn dem Frauenarbeits-Komitee in jedem der 21 Wiener Bezirke drei Inhabersfreikarten für das Geltungsgebiet der Zeitkarten, gültig an allen Tagen zu dienstlichen Fahrten für die Zwecke der Frauenhilfsaktion im Kriege, gegen jederzeitigen Widerruf ausfertige.

Die Benützung der Karte ist nur statthaft, wenn die Inhaberin die Armbinde der Frauenhilfsaktion im Kriege trägt.

Amtsblatt
der
Stadt - Wien.
8./9. 1914.

24

(P. 3. 12359, St. Str. B., 1268/Mt.) Die Verfügung des Herrn Bürgermeisters, mit welcher den Schützenkorps und Veteranenvereinen während ihrer Heranziehung zum Kriegsdienste die freie Fahrt auf der Autobuslinie Pöbleinsdorf—Salmansdorf bewilligt wurde, wird nachträglich genehmigt. (An den Gemeinderat.)

Amtsblatt
der
Stadt-Wien.
8/9. 1914.

25

(P. 3. 12327, St. Str. B., 1201/Rt.) 1. Es wird nachträglich die Zustimmung erteilt zur Verfügung des Herrn Bürgermeisters, daß den mit der Visitation von Wachen betrauten Offizieren (1 Oberleutnant und 7 Leutnants) Freikarten, und zwar dem Oberleutnant für das Geltungsgebiet der Freikarten, den Leutnants für die Linien J, O, 2 und 75 der städtischen Straßenbahn, gültig für dienstliche Fahrten an allen Tagen des laufenden Jahres, ausgestellt werden.

2. Die Straßenbahn-Direktion wird ermächtigt, diese Karten über Verlangen des I. u. I. Militärkommandos auf den Namen anderer zum gleichen Dienste befohlener Offiziere umzuschreiben.

(Punkt 1 an den Gemeinderat.)

Amtsblatt
der
Stadt-Wien.
879. 1914.

26

(P. Z. 12337, St. Str. G., 1319/Mt.) 1. Die Straßenbahn-Direktion wird ermächtigt, Freitarten, die auf den Namen von zum Kriegsdienste eingerückten k. k. Polizeiagenten lauten, gegen Inhabertarten mit der gleichen örtlichen und zeitlichen Gültigkeit „für einen k. k. Polizeiagenten“ umzutauschen.

10./9. 1914.

(Die städtischen Straßenbahnen und der Krieg.) Die „Kathaus-Korrespondenz“ veröffentlicht folgende Mitteilung: Infolge der allgemeinen Mobilisierung ist nahezu die Hälfte der Straßenbahnbediensteten, rund 5300 Mann, darunter 4300 vom Fahrdienst, einberufen worden. Daß dadurch der Betrieb beeinträchtigt wurde, ist selbstverständlich. Die Straßenbahndirektion hat aber vom ersten Tage an alles getan, um den Verkehr nach Möglichkeit aufrecht zu erhalten. Sie hat sofort mit der Aufnahme von Ersatzpersonal begonnen und aus den Tausenden, die sich meldeten, alle nur halbwegs Geeigneten, bisher 1800 Mann, aufgenommen. Da aber die im Interesse der Betriebssicherheit unerlässliche Schulung des für den Fahrdienst bestimmten Personales einige Wochen erfordert, wurden für die Zwischenzeit alle zum Außendienst verwendbaren Werkstättenarbeiter, zusammen 256 Mann, und außerdem 287 Pensionisten, die sich noch zur vorübergehenden Dienstleistung eignen, zum Fahrdienste herangezogen. Selbstverständlich werden diese Pensionisten, die sich in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt haben, nicht länger in Anspruch genommen werden als unbedingt notwendig ist. Die trotz dieser Maßregel der Direktion eingetretene Verringerung des Fahrpersonales und die neuen außergewöhnlichen Dienstleistungen, zu denen die Straßenbahn herangezogen wurde — Transporte von Verpflegungsgütern für das Heer, von Lebensmitteln für die Zivilbevölkerung, die infolge des Fuhrwerksmangels notwendigen Materialtransporte für städtische Notstandsbauten und endlich die Verwundetentransporte — machten begreiflicherweise gewisse Betriebseinschränkungen unerlässlich. Insbesondere mußte, um dem Fahrpersonal die für seine Gesundheit, zugleich aber auch für die Verkehrssicherheit notwendigen Ruhezeiten zu gewähren, mit einer Verkürzung der Betriebsdauer um eine Stunde vorgegangen werden. Fortwährend ist aber das Bestreben der Direktion gemäß den Anordnungen und Absichten des Bürgermeisters und der Gemeindevertretung darauf gerichtet, im Straßenbahnverkehr, so rasch es nur irgend möglich ist, wieder normale Verhältnisse herbeizuführen. Aus dem Gesagten geht zur Genüge hervor, daß die Vorwürfe, die in der letzten Zeit vielfach gegen unsere Straßenbahnverwaltung erhoben wurden, unberechtigt und nur auf Unterschätzung der abzuwandelnden Schwierigkeiten zurückzuführen sind.

10./9. 1914.

[Konzessionierung neuer Straßenbahnlinien in Wien.] Das Eisenbahnministerium hat folgende neue Straßenbahnlinien in Wien konzessioniert:

1. Vom Sechshausergürtel nächst der Haltestelle Gumpendorferstraße der Wiener Stadtbahn über den Margareten Gürtel unter Beagierung der Linie Wien (Maxleinsdorfer Linie)-Wiener-Neudorf der Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen in der Strecke Eichenstraße-Maxleinsdorferplatz bis zum Maxleinsdorferplatz; 2. von der Spitalgasse durch die Lazarettgasse über den Zimmermannplatz, durch die Hebraggasse und Albertgasse zur Florianigasse; 3. von der Schloßhoferstraße durch die Franz Rieglergasse und die Angererstraße nach Leopoldau.

Das Autotaxifuhrwerk während des Krieges.

Wien zählte beim Kriegsausbruch annähernd zweitausend Autotaxiwagen. Die Fuhrwerker sprachen bereits von einem Ueberangebot und klagten über ständig sinkende Einnahmen. Was sie über die schlechte Lage ihres Gewerbes erzählten, war nicht übertrieben. Die wirtschaftliche Situation Oesterreichs war vor dem Kriege durchaus nicht glänzend. Das Geschäftsleben war ziemlich still, und die Veranstaltungen der zu Ende gehenden Saison, wie Derby und Flugwoche, brachten den Fuhrwerkern weniger, als sie sich erhofft. Der Kriegsbeginn hat für die Taxileute mit einem Schlag eine ganz neue Situation geschaffen. Zunächst mußten nahezu 40 Prozent aller Taxichauffeure einrücken. Dann wurde eine große Anzahl von Wagen von der Heeresverwaltung requiriert. Die überfüllten Standplätze waren jetzt plötzlich nur ganz schwach besetzt, und von den sogenannten schlechten Standplätzen schwand das Fuhrwerk überhaupt. Wie einschneidend die Veränderung war, geht aus folgenden Ziffern hervor: Eine große Taxigesellschaft, die 300 Wagen fahren ließ, hält heute nur mehr einen reduzierten Betrieb mit 130 Wagen aufrecht. Mehr als hundert ihrer Chauffeure wurden einberufen, eine große Anzahl von Wagen requiriert. Ein kleiner Taxiunternehmer, der früher vier Wagen besaß, läßt heute bloß einen laufen. Trotzdem genügt der vorhandene Fahrzeugpark, der etwa halb so groß ist als vor Kriegsbeginn, vollauf dem Bedürfnis des Publikums. Diese Tatsache kann, wie manches andere, als höchst charakteristisch für den großen Umschwung genommen werden, den der Krieg im täglichen Leben hervorgerufen hat. Sie ist vor allem charakteristisch für die allgemeine Sparsamkeit, die Platz gegriffen hat. Wenn aber der Bedarf an freiem Autotaxifuhrwerk während der Tagesstunden gedeckt erscheint, so macht sich die Einschränkung des Taxidienstes in den späten Abend- und Nachtstunden sehr unangenehm fühlbar. Der Mangel an Automobilen und Chauffeuren hat die Taxiunternehmungen veranlaßt, alle verfügbaren Kräfte für den Tag freizuhalten. Eine Ablösung zu den Nachtschichten gibt es nur in ganz reduziertem Maße, und da der Tramwayverkehr jetzt alltäglich um fast eine Stunde früher als sonst eingestellt wird, wird das Fehlen jeden verfügbaren Fuhrwerkes zum Uebelstand. Es wäre angezeigt, daß in dieser Beziehung Abhilfe geschaffen wird.

11./9. 1914.

(Städtische Stellwagenunternehmung.) Vom Sonntag, den 20. d., angefangen werden die bisher zwischen Volksoper, Währingerstraße, Graben, Stephansplatz, Praterstraße, Nordbahn verkehrenden kleinen elektrischen Kraftstellwagen vom Stephansplatz statt Praterstraße über Wollzeile, Landstraße (Rochuskirche) geleitet. Auf der Linie Nordbahn, Praterstraße, Stephansplatz gelangen vom selben Tage angefangen neue große elektrische Kraftstellwagen, und zwar zwei Wagen mit Dachsitzen und drei Wagen mit geschlossenem Oberdeck nach der Type des Direktors Spängler, wovon zwei mit Mitteleinstieg versehen sind, zur Einführung. Die bisher mit Pferdestellwagen betriebene Linie Stephansplatz, Landstraße (Rochuskirche) wird eingestellt. Nach wie vor bleibt auf allen Linien der städtischen Stellwagenunternehmung der Nachtverkehr im Pferdebetriebe aufrecht.

11./9. 1914.

(Strenge Maßregeln gegen Kraftfahrzeuglenker.) Unter diesem Schlagwort berichtet die „Korr. Wdh.“: Nachdem die im Interesse der Verkehrssicherheit vor kurzer Zeit erlassene Warnung an die Kraftfahrzeuglenker das rücksichtslose und die Sicherheit auf der Straße arg gefährdende Schnellfahren zu unterlassen, die erhoffte Beachtung nicht gefunden hat, wurde die Sicherheitswache nunmehr neuerlich angewiesen, in dieser Richtung mit der größten Strenge einzuschreiten. Das Verkehrsamt wurde gleichzeitig beauftragt, gegen rücksichtslose Lenker der Kraftfahrzeuge auch mit Entziehung der Fahrerlizenz vorzugehen.

13./9. 1914.

(Frachtentransport der städtischen Straßenbahn.) Die städtischen Straßenbahnen haben derzeit neben der allgemeinen Personenbeförderung und den verschiedenen Verwundetentransporten von den Bahnhöfen nach den Spitälern, wofür bekanntlich von der Gemeinde besondere Wagen mit Liegestellen für Tragbahnen zur Verfügung gestellt wurden, auch noch einen unbedeutenden Frachtenverkehr schon derzeit zu bewältigen oder demnächst durchzuführen. Seit Kriegsbeginn befördern die städtischen Straßenbahnen täglich bis 24,000 Liter Milch über Stammersdorf nach der Augartenbrücke, sowie 6000 bis 11,000 Kilogramm Gemüse, Kartoffeln, Obst usw. von ebendort nach dem Naschmarkt. In wesentlich größerem Umfange nimmt die Militärverwaltung die Straßenbahn für die Verfrachtung von Verpflegungsgütern aus dem Militärverpflegungsmagazin im 2. Bezirk nach dem zu deren Abtransport bestimmten Nordwestbahnhof in Anspruch. Zu diesem Zweck sind von der Straßenbahndirektion über Auftrag und Bestellung der Militärverwaltung große eigene Geleiseanlagen sowohl im Verpflegungsmagazin, als auch auf dem Nordwestbahnhof angelegt worden, deren Herstellungskosten sich auf über 60,000 K. stellen. Mit diesen Anlagen können gleichzeitig 6 bis 7 Lastzüge, bestehend aus einem offenen Motorlastwagen und zwei offenen Anhängewagen, beladen, beziehungs-

weise entladen werden, deren jeder rund 18 Tonnen Last (Mehl, Hafer etc.) führen kann. Die Beladung und Entladung geht außerordentlich rasch vonstatten, so zwar, daß in einem Tage bis zu 700 Tonnen = 70 Vollbahnwaggons verladen werden können. Die ganze Anlage und Einrichtung hat sich außerordentlich gut bewährt und den vollen Beifall der Militärbehörde gefunden, welche in der so wichtigen Aufgabe der Armeeverversorgung durch diese Frachtentransporte mit der Straßenbahn außerordentlich unterstützt wird. Eine besonders große Aufgabe auf dem Gebiete des Frachtentransports ist der Straßenbahnen auch durch eine der von der Gemeinde Wien angeordneten Notstandsarbeiten, und zwar durch die Abgrabungen im 10. Bezirk, erwachsen. Es handelt sich um die Verführung von 110,300 Kubikmeter festem Erdaushub, welcher auf den ehemaligen Wagemannschen, jetzt der Gemeinde gehörigen Gründen im 10. Bezirk gewonnen und zur Aufschüttung des Grundes für die Erbauung des zukünftigen Kontumazmarktes im 11. Bezirk benützt werden soll. Auf Anordnung des Bürgermeisters werden hiezu besondere Geleiseanlagen mit den Kosten von über 50,000 K. herzustellen, an welche eigene, vom Stadtbauamt zu erbauende Feldbahnanlagen herangeführt werden. Für diese Transportleistung werden durch einige Monate täglich 13 Züge, bestehend aus einem offenen Lastmotorwagen und zwei bis drei offenen Anhängewagen, im Dienst stehen, zu deren Begleitung ein Personalstand von über 50 Mann notwendig ist. Als Transportmittel für alle diese Zwecke werden die von der Straßenbahndirektion zur Schneereinigung erbauten offenen Motorwagen herangezogen, welche auf diese Weise eine Doppelverwendung erhalten und im Falle des Bedarfes als Schneepflug jederzeit durch andre Motorwagen ersetzt werden können; an Anhängewagen besitzt die Straßenbahn für ihre eigenen Materialtransporte eine größere Anzahl von offenen Lowries; für den Erdtransport werden Ziegeltransportwagen von den Wiener Lokalbahnen entlehnt.

13./9. 1914

* Vom städtischen Stellwagenverkehr. Von Sonntag den 20. d. angefangen werden die bisher zwischen Volkssper-Währingerstraße-Graben-Stephansplatz-Praterstraße-Nordbahn verkehrenden kleinen elektrischen Kraftstellwagen vom Stephansplatz statt in die Praterstraße über die Wollzeile auf die Landstraße (Rochuskirche) geleitet. Auf der Linie Nordbahn-Praterstraße-Stephansplatz werden vom selben Tage angefangen neue große elektrische Kraftstellwagen, und zwar zwei Wagen mit Dachsitzen und drei Wagen mit geschlossenem Oberdeck nach der Type des Direktors Spängler, verwendet. Zwei Wagen davon haben Mitteleinstieg. Die bisher mit Pferdestellwagen betriebene Linie Stephansplatz-Landstraße (Rochuskirche) wird eingestellt. Nach wie vor bleibt aber auf allen Linien der städtischen Stellwagenunternehmung der Nachtverkehr im Pferdebetrieb aufrecht.

Die harten Aufnahmebedingungen bei den Straßenbahnen.

Herr Direktor Spängler sendet uns folgende Bezeichnung: Unter Bezugnahme auf den § 19 des Preßgesetzes ersuchen wir um Richtigstellung der in Ihrer Notiz vom 12. d. unter der Bezeichnung: „Die harten Aufnahmebedingungen bei den Straßenbahnen“ gebrachten Mitteilung, daß wir vorläufig 1200 neue Leute aufgenommen hätten; wahr ist vielmehr, daß wir bis 10. d. 1800 neue Leute aufgenommen hatten (heute sind es schon 1900); es ist auch nicht richtig, daß wir zu hohe Anforderungen an die körperliche Eignung stellen, wahr ist vielmehr, daß wir derzeit gegenüber sonst die Aufnahmebedingungen mit Zustimmung der Eisenbahnaufsichtsbehörde bedeutend herabgesetzt haben. Hochachtungsvoll Direktion der städtischen Straßenbahnen. Der Direktor: Spängler.

* * *

Wie es bei der Aufnahme für die Straßenbahnen zugeht.

Ein Genosse schreibt uns:

Nach dem Entschuldigungsschreiben der städtischen Straßenbahnen ist es der Direktion fast unmöglich, die durch die allgemeine Mobilisierung einberufenen 5300 Bediensteten zu ersetzen. Das ist auch vollkommen richtig. Man muß eben dabei gewesen sein unter den Tausenden, die sich zur Aufnahme gemeldet haben; man muß stundenlang vor dem Tor in der Taubstummengasse gestanden sein, bei der ärztlichen Untersuchung gewesen sein, und erst dann wird man begreifen, daß von den Tausenden, die sich gemeldet haben, nur 1800 halbwegs geeignet waren. Diese 1800 Glücklichen können heute mit vollem Rechte erklären — mit Ausnahme derjenigen natürlich, die durch sehr hohe Protektion aufgenommen wurden —, daß ihnen nicht das geringste körperliche Gebrechen anhaftet.

Vor etwa drei Wochen machte ich mich als Arbeitsloser an einem Montag auf den Weg, um bei den städtischen Straßenbahnen Aufnahme zu finden. Die Aufnahmskanzlei befindet sich in der Taubstummengasse. Als ich am frühen Vormittag hin kam, war die Straße infolge des Andranges der Arbeitslosen polizeilich abgesperrt. Nur diejenigen, die in Begleitung eines Bediensteten der städtischen Straßenbahnen kamen oder eine Empfehlung eines Landtagsabgeordneten, Gemeinderates oder eines höheren städtischen Funktionärs vorweisen konnten, durften passieren. Ich war ohne Begleitung, ohne Empfehlung wie so viele andere, konnte wieder umkehren. Also für heute nichts.

In unserem Hause wohnt ein Bediensteter der städtischen Straßenbahnen und diesen ersuchte ich, er möge mich in die

Aufnahmskanzlei begleiten, was er bereitwilligst zusagte. Dienstag um 9 Uhr vormittags war ich wieder in der Taubstummengasse. Hier bis fünfhundert standen schon seit 7 Uhr früh links und rechts vom Tore angereicht und warteten geduldig auf den Einlaß, und immer noch strömten neue Scharen herbei. Ich und mein Begleiter konnten ungehindert eintreten.

In der Einfahrt empfängt uns ein Beamter mit den Worten: „Was wünschen Sie?“

Der Herr möchte anfragen wegen Aufnahme,“ erwidert mein Begleiter.

„Ersten Stock links!“ ist die kurze Antwort. Hier wieder ein Beamter, der uns in ein Zimmer weist, wo die Fragebogen ausgefüllt werden müssen. Hier sitzen fünfzehn bis zwanzig Personen in einem kleinen Raume eng aneinander und mühen sich im Schweiße ihres Angesichts, den dreiseitigen Fragebogen auszufüllen. Auf dem Bogen sind außer den üblichen Fragen, wie Name, Alter, Beruf, Geburtsort, Zuständigkeit u. s. w., noch zu beantworten: Ob beim Militär. Welcher Jahrgang? Wenn nicht, warum untauglich? Ob Vater, Mutter, Geschwister oder Verwandte mit einer Krankheit behaftet, und welche? Ob man selbst krank war, wann, wie lange? Welcher Schulbesuch? Sprachkenntnisse? Alles in allem sind rund fünfzig Fragen zu beantworten. Den Schluß bildet die Frage, von wem empfohlen, ob Verwandter, welchen Grades. Diese Fragen sind von jedem Aufnahmewerber selbst auszufüllen. Ist der Bogen geschrieben, dann geht man damit in ein anderes Zimmer. Der Bogen wird geprüft, ins nächste Zimmer. „Von wem empfohlen?“ ist die Frage des Beamten. Und da machte ich die Bemerkung, daß verschiedene Zeichen gemacht werden.

Morgen um 8 Uhr früh kommen Sie hierher!“ Mit diesen Worten sind wir erledigt und um 11 Uhr vormittags verlassen wir die Aufnahmskanzlei.

Das sind die Bevorzugten. Sie brauchen nicht vor dem Tore warten, bis sie in Trupps von fünf- und zwanzig Personen eingelassen werden und noch stundenlang in der zugigen Einfahrt stehen, um erst dann den Fragebogen auszufüllen, wenn die Protegierten erledigt sind.

Mittwoch um 7 Uhr früh ging ich von zu Hause fort und komme pünktlich um 8 Uhr in die Taubstummengasse, wo etwa zweihundert schon auf Einlaß warten. Diesmal bin ich wieder ohne Begleiter, in der Meinung, daß ich ungehindert eintreten kann, wenn ich für 8 Uhr bestellt bin. Ich hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Der Wachmann vor dem Tore, dem ich mein Anliegen vorbringe, fertigt mich mit den Worten ab: „Da sind mehrere, die für 8 Uhr bestellt sind; Sie kommen nicht zu spät, reihen Sie sich nur ein!“ Wieder stehen wir etwa dreihundert und warten im Sonnenbrand, bis die Reihe an uns kommt. Aber merkwürdig: Heute geht es rascher als sonst. In einer Stunde sind mehr als hundert erledigt. Die Erklärung ist kurz gegeben: Am Tage vorher wurde in der Einfahrt des Hauses um nichts weiteres gefragt. Heute steht ein Beamter und jeder wird gefragt: „Wie alt sind Sie?“ Wenn die Antwort lautet: „Unter 24 Jahren“, dann kommt die Gegenfrage:

die ersten Erfassungsbefragungen bei den Kriegsverwundeten

"Sind Sie militärfähig? Wenn ja, bringen Sie ein Dokument!" Unter 24 Jahren wird sonst niemand aufgenommen. Was älter als 24 Jahre ist, bekommt einen Zettel, auf dem Name, Beruf, Wohnort anzugeben sind. Von einem Ausfüllen eines Fragebogens keine Rede mehr und so erklärt es sich, daß es bedeutend rascher geht. Diejenigen, die den Zettel ausgefüllt haben, werden mit den trostreichen Worten: "Wir werden Sie verständigen!" weggeschickt.

Ich komme in den Hof und warte nun von 8 Uhr früh bis 11 Uhr vormittags, bis der Arzt kommt. Um diese Zeit kommt die erste Partie von A bis N daran.

Während wir auf den Arzt warten, finden wir uns allmählich zusammen; einer klagt dem anderen sein Leid. Der Schluß ist immer derselbe: Arbeitslosigkeit und Not. Eine Hoffnung ist, bei der Elektrischen unterzukommen. Einer ist darunter, der erzählt, daß er auf jemanden wartet. Er war gestern bei der ärztlichen Untersuchung und von zwei und achtzig wurden drei für tauglich befunden. Keiner will es glauben; doch wir sollten bald von der Wahrheit überzeugt werden. Um 12 Uhr kommt die zweite Partie von O bis Z, der auch ich zugeteilt bin, daran. Von den achtundzwanzig Mann der ersten Partie sind nur fünf zur Aufnahme geeignet. Wir sind sechsunddreißig Mann. Im ersten Stock im Vorzimmer müssen wir uns vollständig ausziehen. Der Beamte verliest die Namen. Im nächsten Zimmer nehmen wir der Wand entlang Aufstellung. In der Mitte steht ein Stuhl, auf dem der Arzt Platz nimmt, an der Seite ein Schreibtisch, vor dem ein Beamter sitzt. Nun werden wir der Reihe nach befragt.

Treten Sie vor! "Wie alt sind Sie?", "Was ist Ihr Beruf?", "Drehen Sie sich um!", "Sie sind zur Aufnahme nicht geeignet." So werden gleich zwei Mann ohne weitere Untersuchung abgefragt.

Nun steht der Arzt auf und befragt jeden in der Nähe von oben bis unten. Dann müssen wir uns umdrehen, wieder Befragung. Umdrehen, die Hände vorstrecken, die Finger auseinander. Neben mir steht ein Drechslermeister, dessen Hände zittern. Es ist begreiflich. Von 6 Uhr früh bis 12 Uhr vormittags sind wir jeder ohne die geringste Nahrung. Der hinausgeht, muß sich vor dem Tor wieder einreihen, und so fürchtet jeder, daß er zu spät kommen könnte.

Treten Sie vor, sagt der Arzt zum Drechslermeister, strecken Sie die Hände wagrecht vor, die Finger auseinander, Augen zu... Tut uns leid, Sie sind zur Aufnahme nicht geeignet. Erledigt.

Wieder müssen wir die Hände ausstrecken, dann in die Höhe strecken. Wer Blasen an den Händen hat, ist zur Aufnahme nicht geeignet. Einer ist darunter.

Hände ab! Wer war beim Militär? Drei treten vor. Werden aber nicht untersucht.

Ein Mann von kraftvollem, muskulösem Körperbau wird aufgefordert, vorzutreten.

Körper zusammen, Bauch heraus, Mund schließen, blasen Sie fest auf den Handrücken! Der Arzt drückt in die Leistengegend. Durch den Druck macht der Mann einen Schritt rückwärts. Der Arzt wird nervös. Stehen Sie ruhig! lautet die energische Aufforderung. Bei dem abermaligen Druck weicht er wieder einen Schritt zurück. Die Folge ist: Sie sind zur Aufnahme nicht geeignet, Sie sind zu schwach. Beigefügt muß werden, daß es nur einzelnen gelungen ist, dem Druck des Arztes standzuhalten.

Einige werden wieder vorgerufen, auch ich bin darunter. Brust, Herz und auch auf dem Rücken wird mittelst Hörrohrs untersucht. Sie sind gesund. Der Arzt setzt sich auf den Stuhl, der zu Untersuchende steht vor ihm. Strecken Sie die Hand aus! Machen Sie eine Faust mit den Fingern, nach abwärts gerichtet, halten Sie fest! Der Arzt faßt das Handgelenk und drückt abwärts. Niemand ist imstande, den Druck auszuhalten, und doch werden auf Grund dieses Manövers einige für zu

schwach, zur Aufnahme nicht geeignet, befunden. Auch wegen Plattfüße sind einige nicht geeignet.

Die Prüfung des Sehvermögens beginnt. Da ereilt auch mich das Schicksal. Auf fünf Meter Entfernung hängt an der Wand eine Tafel mit Buchstaben in verschiedener Schriftgröße. Von vier Millimeter bis über einen Dezimeter. Ich muß mich gegenüber der Tafel aufstellen. Ein Beamter nimmt eine Serviette und deckt das rechte Auge. Der Arzt zeigt mit einem Stöckchen auf die Buchstaben. Die kleinen Buchstaben kann ich nicht lesen. Der Beamte deckt das linke Auge und mit dem rechten lese ich alle Buchstaben vom größten bis zum kleinsten. Der Arzt erklärt: Ihr linkes Auge ist etwas geschwächt, aber das rechte ist um so besser, sogar außergewöhnlich gut. Es tut mir leid, Sie sind zur Aufnahme nicht geeignet. Ich bin der sechzehnte, der abgelehnt wurde.

Es folgen noch mehrere. Einige weil sie auf einem Ohre etwas Schwerhörig sind. Andere bei der Untersuchung der Lunge und des Herzens. Und im Laufe der Untersuchung sind von den sechsunddreißig nur noch sechs übrig.

Wer den Vorgang der Untersuchung aufmerksam verfolgt, der kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß hier mit den Arbeitslosen, die sich zur Aufnahme melden, etwas gemacht wird, was, gelinde gesagt, nicht gutgeheißen werden kann. Auf mich machte es den Eindruck, als ob der Arzt jene Person wäre, welche die Direktion gegen Vorwürfe decken sollte.

Wenn der Direktion von irgend einer Seite der Vorwurf gemacht werden sollte, daß der Betrieb ungenügend ist, dann hat sie die Ausrede, die Leute würden ja aufgenommen, aber sie sind laut ärztlicher Untersuchung zur Aufnahme nicht geeignet.

Wer den Vorgang bei der Aufnahme genau kennt, wird gerade durch das Entschuldigungsschreiben der Direktion der städtischen Straßenbahnen in seinem Verdacht bestärkt. Nach dem Entschuldigungsschreiben hat es den Anschein, als ob die Sechshunderttausend, die sich zur Aufnahme gemeldet haben, nichts anderes als Krüppel und gänzlich unterernährte Personen gewesen wären, denn die achtzehnhundert Aufgenommenen sind ja auch nur halbwegs zur Aufnahme geeignet.

Wenn die Direktion der städtischen Straßenbahnen noch ein Entschuldigungsschreiben hinausgibt, so wäre ihr schon zu empfehlen, daß sie bei der Abfassung etwas vorsichtiger ist, sonst könnte es ihr passieren, daß auf Grund ihrer Behauptung in Wien überhaupt niemand mehr geeignet ist, bei der städtischen Straßenbahn Dienst zu machen.

F. R.

15./9. 1914.

(12423, St. Str. B., 1339/Rt.) Die nachfolgende Verfügung des Herrn Bürgermeisters wird nachträglich genehmigt:

1. Die Straßenbahn-Direktion wird bis auf Widerruf ermächtigt, in den Frühstunden mit den von der Stadt verkehrenden Zügen Truppen zu und von den Übungsplätzen zu befördern.

2. Hiedurch darf die Beförderung der übrigen Fahrgäste nicht beeinträchtigt werden.

3. Wenn für den Truppentransport Sonderzüge nach Maßgabe der verfügbaren Mittel beigelegt werden, so sind sie mit den für Schülerausflüge öffentlicher Lehranstalten genehmigten Preisen zu verrechnen. Mit der Zahlung dieser Preise ist bis zum Friedensschlusse zuzuwarten.

4. Die näheren Bestimmungen über den Truppentransport hat die Straßenbahn-Direktion nach gepflogenen Einbernehmen mit der Kriegsverwaltung zu treffen.

5. Der Direktion steht es frei, den Transport einzuschränken oder gänzlich zu widerrufen, wenn dadurch Störungen oder sonstige Beeinträchtigungen des Verkehrs verursacht werden.

Amtsblatt
der
Stadt-Wien.

37

15./9. 1914.

(12396, St. Str. B., 1207/Mt.) Es wird genehmigt, daß der Wiener Freiwilligen Rettungs-Gesellschaft 500 nicht auf Namen lautende Anweisungen zur Fahrt im Geltungsgebiete der Straßen-

bahnzeitkarten an allen Tagen zum Kindertarife „für eine Hilfsperson beim Verwundetentransport- und Labedienst“ ausfertigt werden, die nur zu dienstlichen Fahrten mit der Armbinde oder der Dienstkappe der Gesellschaft benützt werden dürfen.

Die Karten hat die Gesellschaft nach Bedarf, und zwar zunächst den zum Dienste herangezogenen Mitgliedern:

1. des Hilfskorps der gewerblichen Jugend Wiens,
2. des Schülerhilfskorps,
3. der akademischen Hilfslegion und nur in letzter Linie anderen freiwilligen Hilfskräften zu übergeben.

Die Anweisungen sind bis 31. Dezember 1914 gültig, sind aber bei Wegfall des Bedarfes schon früher der Straßenbahn-Direktion zurückzustellen.

**Aufnahme des Verkehrs auf der
Wiener Verbindungs-, Donauufer-
und Donauländebahn.**

Von gestern an wurde auf der Wiener Verbindungs-, Donauufer- und Donauländebahn ein beschränkter Zivilpersonenverkehr aufgenommen. Diese Züge verkehren durchweg von und nach den Linien der Wiener Stadtbahn und es tritt infolgedessen auch auf den Stadtbahnlinien eine Vermehrung der Zuganzahl ein. Auf der Strecke Praterstern-Hauptzollamt verkehren in jeder Richtung 47 Züge, deren Verkehr in die frequentesten Tagesstunden fällt. Näheres ist aus den ausgehängten Kundmachungen zu ersehen.

Die Aufnahme des Verkehrs ist nur eine vorübergehende.

Freie Straßenbahnfahrt für verwundete Soldaten.

Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat verfügt, daß verwundete Soldaten des Mannschaffsstandes in Uniform die elektrisch betriebenen Züge der städtischen Straßenbahnen ohne Entgelt benützen können. Zu diesem Zwecke werden die Spitäler von der Straßenbahndirektion mit Fahrtausweisen betheilt werden. Bis dahin wird das Fahrpersonal jeden uniformierten Soldaten des Mannschaffsstandes, der als verwundet erkennbar ist, auch ohne Ausweis die Fahrt zu gestatten haben.

(Die Verkehrsverhältnisse im Schmeltzviertel.) Bezirksrat Patešch richtete in der letzten Sitzung der Bezirksvertretung Fünfhaus eine Interpellation an den Vorsitzenden Bezirksrat Dr. Mattis namens der Bewohner des Schmeltzviertels des Inhaltes, daß die Straßenbahndirektion endlich verhalten werden möge, eine Verbindung zwischen der Westbahnstraße und der Linie 47 herzustellen. Allen Wünschen anderer Bezirke werde Rechnung getragen, nur den berechtigten Forderungen der Schmeltzbewohner werde nicht entsprochen. So sei zum Beispiel das Projekt in Ausführung, im Anschlusse an die 18er oder 8er Linie eine eingleisige Bahnlinie durch die Bieglergasse als Verbindung der Spitalgasse und Mariahilferstraße herzustellen. Der Antrag des Bezirksrates Patešch, die Herstellung einer Verbindung zwischen der Westbahnstraße und der Linie 47 neuerlich dringend zu urgieren, wurde einstimmig angenommen.

4./x. 1914.

(Eine neue Straßenbahnlinie.) Dienstag den 6. d. M. wird die neue Strecke über den Landstraßergürtel eröffnet. Die neue Linie wird das Signal „118“ führen, sie läuft von der Haltestelle Südbahnhof Ankunft (Alteegasse) über den Wiednergürtel—Landstraßergürtel—Landstraße Hauptstraße—Schlachthausgasse bis zur Kaiser Josef-Brücke (Schlachthausbrücke). Für die Berechnung des Fahrpreises gelten die vom Gemeinberat genehmigten Tarifbestimmungen; die Linie ist eine Rundlinie, der Teil von der Haltestelle Südbahnhof Ankunft bis zur Prinz Eugen-Straße liegt im Sektor IV und der Teil von der Prinz Eugen-Straße bis zur Haltestelle Kaiser Josef-Brücke im Sektor V.

14. / x. 1914.

Die Große Berliner Straßenbahn.

Die Verkehrsverhältnisse der Großen Berliner Straßenbahn und namentlich die Einschränkungen im Betriebe, die durch den Fortfall ganzer Linien und durch die Einschränkung einzelner Linien entstanden sind, sind verschiedentlich einer scharfen Kritik unterzogen worden. Demgegenüber sei auch einmal auf die großen Schwierigkeiten hingewiesen, die die Gesellschaft zu überwinden hatte und noch zu überwinden hat. Gewiß ist das Angebot der Arbeitslosen groß gewesen; die Straßenbahn konnte aber nur in gewissem Maße davon Gebrauch machen, da sie die sich anbietenden Leute nicht so wie sie gehen und stehen auf den Wagen stellen kann.

Der Beruf des Schaffners und noch mehr des Fahrers erfordert eine sehr sorgfältige Ausbildung, wenn anders man den Vorschriften der Behörden und den Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes und für die Bequemlichkeit des Publikums Genüge tun will. Der Zahl der auszubildenden Leute ist also bald eine Grenze gezogen, zumal auch das Lehrpersonal durch die Mobilmachung stark eingeschränkt worden ist. So ist es als eine aner kennenswerte Leistung zu bezeichnen, wenn es der Gesellschaft gelungen ist, in etwa 7 Wochen fast 3000 Leute für den schwierigen und verantwortungsvollen Beruf auszubilden. Im Anfang der Mobilmachung war es der Gesellschaft leichter, alte Schaffner, die vom Fahrdienst schon ziemlich viel Kenntnis hatten, für den Fahrdienst auszubilden. Jetzt aber, wo solche Schaffner nicht mehr zur Verfügung stehen und deshalb neue Fahrer ausgebildet werden müssen, werden die Verhältnisse immer schwieriger, sind doch für die Ausbildung von zweihundert Fahrern allein etwa 25 Fahrmeister und 200 Lehrfahrer notwendig.

Der Betrieb erleidet augenblicklich eine Einbuße von etwa 20 v. H. der sonstigen Leistungen, der aber auch eine Verminderung in der Anzahl der Fahrgäste um etwa 15 v. H. gegenübersteht. Der Straßenbahn selbst kann nichts daran liegen, zu stark überfüllte Wagen verkehren zu lassen, da die naturgemäß noch ungewandten neuen Schaffner gar nicht in der Lage sind, solche Wagen ordnungsgemäß abzufassieren. Die Verkehrsverhältnisse haben sich gegenüber den früheren auch insofern ganz und gar verschoben, als durch den Wechsel der Berufe, der sich infolge der Kriegszeit vielfach als notwendig herausgestellt hat, die Verkehrsschwankungen sich ganz anders gestalten, als dies früher der Fall war. Die Straßenbahn muß erst selbst lernen, sich diesen neuen Verkehrsverhältnissen anzupassen und die neuen Verkehrsschwankungen so aufzunehmen, wie ihr dies früher gelang. Es erscheint daher nicht unbillig, wenn man vom Publikum erwartet, daß es diesen Verhältnissen Rechnung trägt und dort, wo es nicht immer flappt, Geduld übt. Die Straßenbahn hat, wie wir uns überzeugen konnten, getan, was in ihren Kräften stand. Der Krieg, der uns in vielen Dingen Beschränkung auferlegt, bildet eben auch für den Verkehr eine „höhere Gewalt“, mit der gerechnet werden muß.

15./X. 1914.

* (Straßenbahnfreikarten für Soldaten und Sanitätspersonen.) Ueber Verfügung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner läßt die Straßenbahndirektion im Wege der Militärkommandos den Verwundeten Spitälern monatlich 100.000 Einzelfahrcheine für verwundete, kranke und genesene Soldaten des Mannschafsstandes unentgeltlich zukommen. Ferner werden dem Militärkommando auf Grund einer mit der Gemeinde Wien getroffenen Vereinbarung 6000 Inhabersfreikarten für uniformierte Militärpersonen, 5500 auf Namen lautende Freikarten für Ärzte, Beamte, Pflege- und Dienstpersonal der Verwundeten Spitäler und 400 Inhabersfreikarten für die beim Verwundetentransport verwendeten Mitglieder der Freiwilligen Feuerwehren und der akademischen Hilfslegion zur Verfügung gestellt und die Detachements für die Hofburg- und die Garnisonsarrestwache mit Sonderwagen befördert, wofür die Kriegsverwaltung den städtischen Straßenbahnen monatlich eine Pauschale entrichtet. Im Sinne dieser Vereinbarung treten von Montag, den 19. d. an die Verfügungen über die freie Fahrt der einberufenen Mannschaften und verwundeten Soldaten ohne Fahrtausweis, alle von militärischen Dienststellen und Spitalsleitungen ausgestellten Freifahrtlegitimationen und die für den Verwundetentransport an Freiwillige Feuerwehren und Organe der Rettungsgesellschaft hinausgegebenen Anweisungen auf Fahrpreisermäßigung außer Geltung.

**Umwandlung der meisten Halte in Bedarfs-
haltestellen. — Verfügung auf Kriegsdauer.**

In fast allen großen Städten des Auslandes halten die Straßenbahnen an Haltestellen nur nach Bedarf an, das heißt, also nur dann, wenn Fahrgäste ein- oder aussteigen wünschen; in Wien gibt es bisher nur wenig derartige sogenannte BedarfsHaltestellen; es wird hier meist unbedingt gehalten, also auch dann, wenn niemand ein- oder aussteigen will, wodurch sich ein unnötiger Zeitverlust für die Fahrgäste des Zuges ergibt. Dieser Zeitverlust führt zu vielfachen Verspätungen. Die von der Bevölkerung unangenehm empfunden werden und es unmöglich machen, die Fahrzeit abzukürzen. Die Straßenbahndirektion ist daher seit Jahren bestrebt, den BedarfsHaltestellen eine größere Verbreitung zu geben. Es hat sich beispielsweise die Einführung von solchen BedarfsHaltestellen auf der gewiß stark benützten äußeren Mariahilferstraße sowie zur Zeit des Allerheiligenverkehrs auf den Linien nach dem Zentralfriedhof als sehr zweckmäßig herausgestellt. In Würdigung dieser Umstände haben der Bürgermeister und die Eisenbahnbehörden die Bewilligung erteilt, daß auf Kriegsdauer auch in Wien nur mehr an den Umsteigstellen und vor Bahnkreuzungen unbedingt, an allen übrigen Haltestellen aber nach Bedarf an gehalten werde. Mit der Umwandlung der Haltestellen wird linienweise vorgegangen und heute bereits damit begonnen. Die Tafeln der neuen BedarfsHaltestellen werden bis zur Aenderung des roten in einen blauen Anstrich vorläufig mit einer blauen Blechlappe zugedeckt, welche die Aufschrift trägt „Haltestelle nach Bedarf“.

Begünstigungen für Militär- und Sanitätspersonen auf den städtischen Straßenbahnen.

Der Stadtrat beschloß nach einem Berichte des Stadtrates Schreiner, anstatt der im Uebereinkommen mit dem Militärkommando vereinbarten 400 Inhaber-Reisfreikarten für die beim Verwundetentransport tätigen Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren und der Akademischen Hilfslegion auf Kriegsdauer monatlich bis 48.000 Einzelfahrcheine der österreichischen Gesellschaft vom Roten Kreuz für dienstliche Fahrten der beim Verwundetentransport tätigen Personen zur Verfügung zu stellen. Weiter werden dem Militärkommando ohne Entgelt 2000 auf Namen lautende Freikarten für nichtuniformierte LandsturMLEUTE zur Fahrt auf der Straßenbahnstrecke zwischen ihrer Wohnung und Dienststelle, gültig auf Kriegsdauer an allen Tagen, ausgestellt, und die Straßenbahndirektion wird ermächtigt, diese Karten über Ersuchen des Militärkommandos dem Wechsel der Personen, Wohnungen oder Dienststellen entsprechend umzuschreiben.

2./XI. 1914.

**Benützung der Straßenbahn durch
Militär- und Sanitätspersonen.**

Da fortwährend Gesuche um freie Fahrt auf den Straßenbahnen von Militär- und Sanitätspersonen an die Gemeinde gerichtet werden, wird nochmals darauf aufmerksam gemacht, daß die Gemeinde eine überaus große Zahl von Einzelfahrscheinen und Dauerkarten dem Militärkommando zur

Verfügung gestellt hat und daß daher derartige Ansuchen ausschließlich an diese Stelle zu richten sind.

(Der militärische Automobilverkehr.) Eine Verordnung des Militärkommandos vom 5. d. dringt darauf, daß bei den im Militärdienst stehenden Autos und den zum Dienste der Verwundetentransporte herangezogenen Rettungsautos alle Vorschriftenwidrigkeiten aufhören. Zu diesen gehören: Die körperliche Sicherheit gefährdendes Schnellfahren, polizeiwidriges Fahren (Benützung der falschen Fahrbahn und des Straßenbahnkörpers), Rauchbelästigung, Anwendung vorschriftswidriger Signale (Signalpfeifen statt Hupe, mißtönende Signalhupen, Claronhupen), mangelnde vorschriftsmäßige Beleuchtung (Nichtbeleuchtung des rückwärtigen Kennzeichens und einzelner Laternen, Verwendung blendender Scheinwerfer), Verwendung mangelhafter oder vorschriftswidriger Kennzeichen (fehlende Kennzeichen, durch Pneus verdeckte Kennzeichen). Die Verordnung besagt, daß im Interesse der Ordnung im öffentlichen Verkehre mit aller Strenge auf die Abstellung der Vorschriftenwidrigkeiten zu dringen sei und daß allen von nun an durch die Polizeidirektion zur Anzeige gelangenden Fällen die Bestrafung der Schuldtragenden direkt vom Militärkommando aus erfolgen wird. Weiter wird angeordnet, daß dieser Befehl wiederholt in den Tagesbefehlen der Kommandos Truppen und Anstalten zu verlautbaren ist und daß alle im Stande befindlichen Chauffeure genauestens zu befehlen und ausdrücklich zur Beachtung der angegebenen Vorschriften zu verhalten sind.

(Geldwechsel bei der „Elektrischen“.) Wir erhalten folgende Anregung: „Bei der Elektrischen ist bekanntlich jetzt ein großer Personalmangel, dadurch auch ein minderer Wagenverkehr und infolgedessen eine häufigere Ueberfüllung der Wagen. Jeder Fahrgast hat es gewiß schon unangenehm empfunden, wenn der Kondukteur sich mit dem Geldwechseln längere Zeit bei einem Fahrgast aufhalten muß. Wäre es nicht viel praktischer und gewiß auch bequemer, wenn jeder Kondukteur bei der Ausfahrt eine bestimmte Anzahl kleinerer verschlossener Kurberte mit dem richtig abgezählten Kleingeld erhielte und dieses einfach mit dem Passagier gegen die Krone eintauscht, welcher dann seine 14 oder 20 Heller sofort bezahlen kann?“

Nach dem Berichte und Antrage des **St.-R. Schreiner** wird beschlossen:

(P. Z. 14497, St. Str. B., 986.) 1. Mit Zustimmung des I. und II. Militär-Kommandos werden die gemäß dem getroffenen Abkommen ausgestellten 400 Inhabernez-Freikarten für beim Verwundetentransport tätige Mitglieder der freiwilligen Feuerwehren und der akademischen Hilfslegion zurückgenommen und dafür der Österreichischen Gesellschaft vom „Roten Kreuz“ (Totalkranken-transport-Kolonnenendienst) auf Kriegsdauer monatlich bis 4^h Einzelsfahrtscheine für dienstliche Fahrten der beim Verwundetentransport tätigen Personen zur Verfügung gestellt.

2. Dem I. und II. Militär-Kommando werden ohne Entgelt 2000 auf Namen lautende Freikarten für nicht uniformierte Landsturmlaute zur Fahrt auf der Straßenbahnstrecke zwischen ihrer Wohnung und Dienststelle, gültig auf Kriegsdauer, an allen Tagen ausgefertigt und die Straßenbahn-Direktion ermächtigt, diese Karten über Ersuchen des Militär-Kommandos dem Wechsel der Personen, Wohnungen oder Dienststellen entsprechend umzuschreiben.

(Vize-Bürgermeister Hof übernimmt den Vorsitz.)

[Städtische Stellwagen.] Wie früher, wird ab 2. November die mit Pferden betriebene Stellwagenlinie Hernalsergürtel - Alserstraße - Graben - Stephansplatz mit der Linie Stephansplatz - Alleeasse - Südbahn verbunden und über Graben - Stock im Eisen - Kärntnerstraße einheitlich betrieben. Die Linie Margareten - Stephansplatz verbleibt auch weiterhin als Pendellinie. Gleichzeitig wird auf mehreren Linien ein verstärkter Betrieb eingeleitet, beziehungsweise wird die bisher bestandene Wagenfolge von 10 Minuten 1. im elektrischen Betriebe auf der Linie Volkstheater-Stephansplatz-Landstraße von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends auf 7 bis 8 Minuten, und 2. auf den mit Pferden betriebenen Linien, und zwar Nordwestbahn-Laborstraße-Stephansplatz-Mariahilferstraße-Westbahn und Hernalsergürtel-Alserstraße-Hof-Stock im Eisen-Kärntnerstraße-Alleeasse-Südbahn von 12 Uhr mittags bis 7 Uhr abends auf 7 Minuten herabgesetzt.

Der Straßenbahnverkehr in Kriegszeit.

In der letzten Stadtratsitzung berichtete Stadtrat Schreiner über die Aenderung im Sommerfahrplan der städtischen Straßenbahnen mit Rücksicht auf die durch den Krieg herbeigeführten Verhältnisse und legte die Winterfahrordnung für 1914/15 vor. An der Debatte beteiligten sich B. Kain und die Stadträte Angermayer, Brauneiß, Grünbeck, Schmid und Wippel, die einzelne Abänderungsanträge zum Fahrplan stellten. Der Stadtrat nahm zur Kenntnis, daß infolge der allgemeinen Mobilisierung der im Hochsommer durchgeführte Fahrplan der Straßenbahnen mit Rücksicht auf den sofortigen Abgang von 37% des Mannschaffsstandes hinsichtlich der in Dienst gestellten Wagenanzahl um 31% geschwächt werden mußte und durch sofortige Einleitung von neuen Aufnahmen nach und nach wieder aufgebeffert wurde, daß bis jetzt eine Zunahme der in Dienst gestellten Wagen um ungefähr 6% erfolgte und daß zur rascheren Beförderung der Fahrgäste die Stehplatzvermehrung während des ganzen Tages zur Durchführung gebracht wurde. An Stelle des vom Gemeinderat genehmigten Fahrplanes wird der neue vorgelegte Fahrplanentwurf zur Durchführung gebracht, sobald das notwendige Personale zur Verfügung stehen wird. Weiters wurde genehmigt, daß bei Eintritt einer weiteren Abnahme der Fahrgastbeförderungsziffer Einschränkungen des Verkehrs entsprechend der Abnahme der Fahrgestanzahl vorgenommen werden. Die Direktion der städtischen Straßenbahnen wurde schließlich ermächtigt, im Sonn- und Feiertagsverkehr, sowie auch bei besonderen Anlässen im Werktagbetrieb aus Betriebsrückichten allenfalls notwendig werdende Aenderungen oder Ergänzungen der Linienführung unter tunlichster Aufrechthaltung der Werktagslinienführung eintreten zu lassen.

28. / XI. 1914.

* (Einstellung des Personenzugverkehrs
Heiligenstadt-Klein-Schwechat.) Die Staats-
bahndirektion Wien teilt mit: Wegen ein-
getretener Verkehrsschwierigkeiten wird der Verkehr
der Personenzüge in der Strecke Heiligenstadt-
Klein-Schwechat vom Sonntag, den 29. d.,
angefangen auf die Dauer von 8 bis 10 Tagen ein-
gestellt.

* (Sperrung der Durchfahrt durch die Kaiser Franz Josef-Brücke.) Von heute an bleibt die zweite rechtsseitige Schiffahrtsöffnung der Kaiser Franz Josef-Brücke über die Donau in Wien auf die Dauer der Aufstellung der Montierungsgerüste für den neuen eisernen Ueberbau dieses Brückenfeldes für die Durchfahrt der Dampf-, Motor-, Floß- und Ruderfahrzeuge gänzlich gesperrt. Nach Vollendung der Gerüstungsarbeiten wird ein 30-5 Meter breiter Durchlaß für die Schiffahrt offen gehalten werden. Talwärts fahrende Dampfer und Motorboote haben beim Passieren der Brücke die Fahrt zu verlangsamen und überhaupt die größte Vorsicht zu beobachten.

(13698, St. Str. B., 1001/7.) **St.-R. Schreiner** referiert über die Winterfahrordnung 1914/15 und beantragt:

1. Zur Kenntnis zu nehmen, daß infolge der am 31. Juli 1914 erfolgten allgemeinen Mobilisierung der im Hochsommer durchgeführte Fahrplan der städtischen Straßenbahn mit Rücksicht auf den sofortigen Abgang von 37 Prozent des Mannschafsstandes hinsichtlich der in Dienst gestellten Wagenanzahl um 31 Prozent geschwächt werden mußte und durch sofortige Einleitung von neuen Aufnahmen nach und nach wieder aufgebeffert wurde, so daß bis jetzt eine Zunahme der in Dienst gestellten Wagen um ungefähr 6 Prozent erfolgte, und daß zur rascheren Beförderung der Fahrlustigen die Stehplatzvermehrung während des ganzen Tages zur Durchführung gebracht wurde;

(Städtische Stellwagenunternehmung.) Die Gemeinde Wien hat der Seeresverwaltung 72 Stellwagen, wovon 36 als Sanitätswagen umgebaut wurden, unentgeltlich überlassen. Mit diesen Wagen besorgt die städtische Stellwagenunternehmung unter Beistellung der Bespannung (einschließlich Kutscher) den größten Teil des Ueberführungsdienstes von Verwundeten für 102 Spitäler und Heilanstalten sowie die Beförderung von Pflegerinnen. In den nachgenannten Monaten wurden geleistet, beziehungsweise befördert: September 177 Wagen (315 Fahrten mit 2098 Personen), Oktober 64 Wagen (84 Fahrten mit 690 Personen), November 349 Wagen (564 Fahrten mit 5120 Personen), zusammen 590 Wagen (963 Fahrten mit 7908 Personen). Der gesamte Verkehr wurde befriedigend und flaglos abgewickelt.

Die Fuhrwerksfrage.

Um die Hälfte weniger Pferde.

Die Zufuhr von Kohlen hat in der letzten Zeit nur in sehr verringertem Maße stattfinden können, da sich der Mangel an Pferden und Fuhrwerken zu einem immer stärker fühlbaren Uebelstand herausgebildet hat. In Wien hat es in Friedenszeiten zuletzt rund 33.000 Pferde für Fuhrwerkszwecke gegeben, von denen nicht weniger als 17.000 für militärische Zwecke requiriert wurden. Es blieben daher nur 16.000 Pferde zurück. Von diesen Pferden müssen noch rund 3000 abgerechnet werden, die die Gemeinde Wien für Sanitäts Transporte, Straßenreinigung und für die Feuerwehr braucht, um wenigstens notdürftig das Auslangen zu finden. Es bleiben daher für private Fuhren — jetzt hauptsächlich für Kohlenfuhren — nur etwa 13.000 Pferde übrig. Da gerade jetzt die Anforderungen an das private Fuhrwerk um vieles gestiegen sind, ist es natürlich unmöglich, diesen mit dem um mehr als die Hälfte verminderten Pferde- und Wagenmaterial nachzukommen. Die großen Fuhrwerksunternehmungen müssen täglich Hunderte von Parteien, die bereits die Kohlen im Großen gekauft haben, abweisen. Die Transportgesellschaft zum Beispiel hat täglich um 150 Paar Pferde zu wenig, um den Aufträgen nachzukommen. Fremde Pferde sind nur schwer aufzutreiben.

Sehr fühlbar macht sich auch der Mangel an Lastenautos. Bei der Gemeinde Wien zum Beispiel wurden alle sieben Automobilzüge, die sie besitzt, und außerdem drei Autosprengwagen requiriert. Ein Lastenautomobilzug besteht aus einem Motor- und zwei Anhängerwagen und faßt insgesamt 10 Tonnen, also einen ganzen Waggon Kohle. Zu dem Mangel kommt noch die Mehrleistung der Gemeinde bei der Kohlenzufuhr in ihre Spitäler und in die zahlreichen, zu militärischen Zwecken verwendeten Schulen, die jetzt Tag und Nacht geheizt werden müssen, also viel mehr Kohlen brauchen als sonst. Außerdem muß die Gemeinde auch in die Einquartierungsgebäude das notwendige Stroh zu- und abführen. In 12 Bezirken obliegt ihr die Mistabfuhr, wofür etwa 300 Wagen, die ihr gelassen wurden, kaum ausreichen. Die Straßenpflege muß unter solchen Umständen leiden. Bei Schneewetter eintritt, muß die Schneewegschaffung in erster Linie möglich gemacht werden, da sonst auch das übrige Fuhrwerk in den Straßen stecken bleibt.

Das Kabsfuhrwerk, das zur Kohlenzufuhr herangezogen werden soll, steht nicht in Gemeinde-, sondern in Privatbesitz. Aber auch da mangelt es natürlich an Pferden. Was nützen die Wagen ohne Pferde? Viele ärmere Leute suchen sich daher zu helfen, indem sie mit alten Kinderwagen oder Handwägelchen auf den Franz Josefbahnhof fahren, um sich dort eine Quantität Kohle — meistens nur 50 Kilo — zu beschaffen und nach Hause zu bringen. Viele tragen die Kohlen in Körben. Täglich kann man auf den Bahnhöfen etwa 1200 solche Parteien sehen, die sich die Kohlen selbst nach Hause bringen. Die Handwagen sind natürlich nicht requiriert worden, aber es fehlen vielfach die Leute, die sie ziehen sollen. Angesichts dieser durch den Krieg hervorgerufenen Fuhrwerksnot wird sich die Bevölkerung wohl in Geduld fassen müssen.

Der Lokal-Krankentransport.

Das Referat für den österreichischen Lokal-Krankentransport ließ neben die hundertste Dienstmeldung in Form eines „Erinnerungsblattes an den heroischen Krieg Österreich-Ungarns und Deutschlands gegen Serbien, Montenegro, Rußland, Frankreich, Belgien, England und Japan“ erscheinen. Generalinspektor der freiwilligen Sanitätspflege Erzherzog Franz Salvator und Kommissär für das österreichische Hilfsvereinswesen Graf Rudolf von Abensberg und Traun beauftragten am 1. August den Rettungsausschuß des Österreichischen Feuerwehr-Reichsverbandes mit der Durchführung des Lokal-Krankentransport-Kolonnedienstes vom Roten Kreuz in Österreich. Wie wir dem Erinnerungsblatt ferner entnehmen, betrug am 12. d. die Summe der Kranken- und Verwundetentransporte seit Kriegsbeginn im ganzen 534.719 Fälle; die Dienstverrichtungen betrafen sowohl österreichisch-ungarische und verbündete als auch feindliche Truppen. Die Summe der Geladenen belief sich bis 12. d. auf 570.725. Die Zahl der vom Kriegsbeginn bis 12. d. erledigten Aktenstücke betrug 13.553.

17. XII. 1914.

(Städtische Straßenbahnen.) Heute Donnerstags wird im Anschluß an die Linie 67 die neue Linie durch die Favoritenstraße von der Lehmgaße bis zum Linienverzehrungssteueramt, Rotneufiedel eröffnet. Sie wird als Wendelinie betrieben und erhält das Linienignal 167. Bezüglich des Tarifs wird bemerkt, daß die neue Straßenbahnlinie als Sondertarifstraße zu gelten hat und für diese Straße der Anschlußfahrpreis von 12 S. pro Person erhoben wird.

* Der „Sus“. Wir haben am Samstag erzählt, mit was für einer absonderlichen Weihnachtsbescherung Herr Dr. Weistirchner den Straßenbahnern gekommen ist, und bei dieser Gelegenheit dem Herrn Bürgermeister auch gleich klarzumachen versucht, daß der „Sus“ eine unter allen Umständen verwerfliche Einrichtung ist. Es sei aber auch noch darauf hingewiesen, daß dieses Straßensystem die Straßenbahner unter den ganz ungewöhnlichen Verhältnissen, unter denen sie heute zu arbeiten haben, noch viel mehr erbittern muß als sonst. Die Dinge liegen heute einfach so, daß ein Straßenbahner auch bei der größten Aufmerksamkeit die mit einer empfindlichen Lohnverfälschung bedrohten „Vergehen“ kaum vermeiden, dem „Sus“ also nur entgehen kann, wenn ihn zufällig kein Revisor erwischt. Vor allem sind jetzt zu gewissen Stunden des Tages fast alle Straßenbahnwagen überfüllt. Wer zum Beispiel um 5 Uhr nachmittags vom Kolosseum in der Rudolfsplatzstraße mit einem Per-Wagen nach Margareten fahren will, der muß an manchen Tagen zwei oder drei Wagen vorüberfahren lassen, weil nicht einmal auf dem Trittbrett ein Plätzchen zu haben ist. Hat er sich dann endlich in den dritten oder vierten Wagen hineingepfercht, so kann es vorkommen, daß sich der Schaffner erst in der Maristengasse bis zu ihm durcharbeitet. Wie soll der Schaffner unter solchen Umständen verhindern, daß ein Fahrgast eine Zone überfährt? Dazu kommt, daß auch, abgesehen von der Überfüllung, der Straßenbahndienst heute viel schwieriger ist als sonst. Befinden sich doch unter den Fahrgästen auch galizische Flüchtlinge, also Leute, die sich in Wien nicht auskennen, die nicht wissen, welchen Wagen sie benützen sollen, wo sie umsteigen müssen, was die Fahrt kostet, und obendrein in vielen Fällen gar nicht oder nur sehr schlecht Deutsch sprechen. Solche Fahrgäste nehmen natürlich Zeit und Aufmerksamkeit des Schaffners viel mehr in Anspruch als die Ansässigen. Eine weitere Unannehmlichkeit des heutigen Straßenbahndienstes ist die, daß es nicht an Leuten fehlt, die, die Überbürdung des Schaffners ausnützend, mit einer Vierzeihellerkarte eine Reise um Wien machen, mit einer ungültigen Karte umsteigen oder — eine ganz neue Erfindung — eine Umsteigekarte als Rückfahrkarte benützen wollen und mit dem Schaffner, der auf ihre Absichten nicht eingehen will, zu streiten anfangen, was dem geplagten Manne auch wieder Zeit und Nerven kostet. Wie soll unter solchen Arbeitsverhältnissen alles klappen? Es wäre doch geradezu ein Wunder, wenn im Straßenbahndienst heute nicht mehr kleine Versehen vorkämen als sonst, besonders da es jetzt unter den Straßenbahnern auch noch viele Neulinge gibt, die natürlich nicht so fix arbeiten wie ihre alten und eingearbeiteten Kollegen. Diesen Umstand hat Herr Dr. Weistirchner sogar berücksichtigt. Freilich auf eine eigene Art; er hat den Kriegsaushebern, also den Anhängern, nur einen Zusatzen nachgegeben, nicht, wie den alten Angestellten, drei oder alle! Der Herr Bürgermeister ist offenbar schon sehr lange in keinem Straßenbahnwagen gewesen. Es wäre darum sehr schön von ihm, wenn er jetzt einmal eine kleine Lustfahrt in der Straßenbahn unternähme und ein paar Straßenbahner bei der Arbeit sähe. Vielleicht würde er dann einsehen, daß der „Sus“ unter den heutigen Verhältnissen eine Ungeheuerlichkeit ist, selbst wenn er „an sich“ berechtigt wäre.

25. XII. 1914.

Die Wiener Schnellbahnen.**Ein Ausblick auf die Zeit nach dem Kriege.**

Von Ingenieur Franz Musil.

Unter den mancherlei dringenden Arbeiten, deren Durchführung nach dem Friedensschluß tatkräftig wird erfolgen müssen, stehen die Untergrundbahnen an erster Stelle. Keiner der Gründe, welche bisher zu ihrem Bau drängten, ist weggefallen, einige sind nur noch wirksamer geworden, andre, sehr überzeugende sind uns durch die Kriegsergebnisse vor Augen geführt worden. Wie vorher war der Öffentlichkeit das notwendige Vorhandensein eines von den Fernbahnen ganz unabhängigen Lokalverkehrs so fühlbar gewesen als zur Zeit der Einstellung des Zugverkehrs auf den Lokalstrecken der Franz-Josefs-Bahn, der Südbahn, der Westbahn und Wipacsbahn. Die Bewohner von Klosterneuburg, welche größtenteils in Wien regelmäßig ihren Geschäften nachgehen, waren plötzlich von ihrem Geschäftsort abgeschnitten. Besteht doch in dieser wichtigen Verkehrsrichtung nur ein Geleisepaar, dessen Benützung für den Zivilverkehr aufhören mußte. Um wie vieles günstiger stellte sich dagegen die Verkehrsmöglichkeit nach Süden durch die elektrische Bahn Wien-Baden, nach Osten durch die elektrische Bahn Wien-Preßburg, welche beide plötzlich zu ungeahnter Verkehrsbedeutung emporstiegen. Der Verkehr der Stadtbahn hörte auf; die beliebten Ausflugsziele über Hütteldorf und Klosterneuburg hinaus schienen uns mit einemmal unerreichbar. Der Grundsatz, daß der Verkehr innerhalb der Großstadt und in ihre Umgebung unabhängig von allen Fernbahnen durch eigene elektrische Bahnen bedient werden muß, hat seine Richtigkeit drastisch gezeigt.

Die geplanten elektrischen Schnellbahnen werden die Stamms Strecken zu diesen unabhängigen Verkehrslinien sein, die, vom Stadtzentrum ausgehend, unterhalb der wichtigsten Verkehrsstraßen in die äußeren und später auch in künftige Vororte vordringen müssen. Ihnen entlang wird sich künftig die Bautätigkeit entfalten, die Bewohner dieser Viertel werden stets frei von Verkehrshemmungen bleiben.

Die Wohnhausbautätigkeit, welche jetzt völlig daniederliegt, bedarf nach dem Kriege eines sehr wirksamen Impulses, sollen wir nicht eine Wohnungsnot erleben schlimmer als je. Wie schon oft ausgeführt, kann ein nachhaltiger Ansporn zum Bau von Wohnhäusern in den Vororten nur durch die elektrischen Schnellbahnen ausgelöst werden, welche wegen ihrer großen Fahrgeschwindigkeit große neue Flächen erschließen und so den Kreis der Wohnviertel weiter spannen, als es auf der Straße verkehrende Transportmittel vermöchten.

Ein Bauwerk wie die Untergrundbahnen mit ihrem nach vielen Millionen zählenden Geldeaufwand, der auf mehrere Jahre verteilt sein würde, wäre zweifellos ein hervorragendes Mittel, einem erheblichen Teil unserer Bevölkerung und Industrie in erfreulicher Weise zu helfen. Mit dem großen Kapitalbedarf ist auch der wunde Punkt berührt, der bisher die Verwirklichung dieser von allen Seiten als notwendig erkannten Arbeit hinausgeschoben hat. Seit zu Weihnachten 1910 die Enquete über die Elektrifizierung der Wiener Stadtbahn abgehalten wurde, haben die Bestrebungen zur Verwirklichung dieser Verkehrsreform nie aufgehört, wenngleich die Verhandlungen nicht immer gleichmäßig intensiv geführt werden konnten, da die leider so bewegte Situation der letzten Jahre und die mit ihr in fast zwangsläufiger Abhängigkeit befindliche Lage auf dem Geldmarkt immer wieder Hemmungen bereitete. Die mit großer Unternehmungslust hier aufgetretenen französischen Finanzkräfte wurden in ihren Bestrebungen gelähmt, als es offenbar schien, daß die französische Regierung aus politischer Feindschaft gegen Oesterreich einer Anleihe für die Wiener Untergrundbahnen am Pariser Markt unfreundlich gegenüberstand. Da diese Gruppe im Laufe der Entwicklung eine Annäherung an die Wiener und deutschen Finanz- und Elektrizitätsinstitute anstrebte, waren auch die letzteren in einem selbständigen Vorgehen behindert. Infolge der Ereignisse erscheint die Lösung der Geldfrage noch ungeklärt. Wir müssen hoffen, daß bei der Dringlichkeit der Aufgabe aber trotzdem bald ein Weg zum Ziel gefunden werden wird. Dieses Ziel ist: der Wiener Bevölkerung, den Bau- und Gewerben und Industrien auf längere Zeit währende Beschäftigung zu bieten und den eingepferchten Großstädtern jene Ausdehnungsmöglichkeit und würdigen Wohnverhältnisse anzubahnen, wie sie nur rasch fahrende, von der Straße unabhängige Verkehrsmittel zu schaffen vermögen.

(Umsteigeverkehr zwischen Autobussen und „Elektrische“.)

Während bisher die Straßenbahndirektion die in fast allen Bezirksvertretungen gestellten Anträge auf Einführung des Umsteigeverkehrs zwischen Automobilstellwagen und Straßenbahn als undurchführbar abgelehnt hat, scheint sie gegenwärtig einer teilweisen Durchführung dieses Umsteigeverkehrs geneigter zu sein. Es hatte sich nämlich der Stadtrat selbst in dieser Angelegenheit an die Straßenbahndirektion gewendet. Die Direktion hat nun dem Stadtrat einen Bericht vorgelegt, nach dem die Einführung eines Umsteigeverkehrs zwischen Kraftstellwagen und Straßenbahn höchstens an der Stadtgrenze zu einem Fahrpreise von wenigstens dreißig Heller denkbar wäre, im übrigen aber aus mehreren, insbesondere rein technischen Gründen undurchführbar ist. Der Stadtrat hat diesen Bericht zur Kenntnis genommen. Ein Umsteigeverkehr im Bereiche der Gürtelgrenzen ist schon — wie auch wiederholt im Gemeinderate ausgesprochen wurde — aus dem Grunde undurchführbar, weil die mit Autobussen betriebenen Linien Ver-
suchsstrecken sind, auf denen nur wenige Wagen verkehren, die naturgemäß nicht im Entferntesten hinreichen würden, um die Umsteigepassagiere der Elektrischen aufzunehmen.

Der Wiener Mietwagenverkehr in der Kriegszeit.

Wie wir im Verkehrsamt der Polizeidirektion erfahren, sind derzeit in Wien noch mehr als 1200 Mietautomobile im Verkehr, eine Zahl, deren Größe um so bemerkenswerter ist, als einerseits ein Teil der Mietautomobile zum Sanitätsdienst herangezogen wurde, andererseits einige Mietautomobilunternehmungen nicht ihren gesamten Wagenpark in Betrieb gesetzt haben, weil die Betriebskosten derzeit ziemlich hohe sind. Infolge der Schwierigkeit der Benzinbeschaffung müssen vielfach als Ersatz Schwerbenzin und Benzol verwendet werden, Betriebsstoffe, die weit kostspieliger sind als das sonst gebrauchte Leichtbenzin. Außerdem werden infolge der Einberufung des jüngeren Personals den älteren Wagenlenkern höhere Löhne bezahlt. Die Mietwagen werden intensiv in Anspruch genommen, zumal sich ja in Wien eine große Anzahl von Fremden aufhält, so daß der Mietautomobilverkehr fast den gleichen Umfang besitzt wie in Friedenszeit. Die Polizei handhabt daher die Verkehrsvorschriften in derselben Weise wie früher im Interesse der Sicherheit und der klaglosen Abwicklung des Verkehrs. Das Verkehrsamt der Polizeidirektion hat sich vor kurzem auch an die Genossenschaften der Lohnfuhrwerker gewendet und an diese die Aufforderung gerichtet, dahin zu wirken, daß die Wagenlenker mit der größten Vorsicht fahren. Diese Maßregel ist insbesondere mit Rücksicht auf die in Wien anwesenden Bewohner von Kleinstädten, die sich im Großstadtverkehr nur schwer zurechtfinden können, erforderlich. Von animalisch betriebenen Lohnfuhrwerken befinden sich noch 200 Fiaker (Zweispänner) und 700 Einspänner im Verkehr, so daß die Gesamtzahl der laufenden Mietwagen 2100 beträgt.

(Verkehrsbeschwerde.) Man schreibt uns: Die öffentlichen Unternehmungen sind so wie vieles andere durch den Krieg in Mitleidenschaft gezogen. Man mußte sich sogar in die Maßregel finden, derzufolge die Straßenbahnen den Verkehr um eine Stunde verkürzten und den Verkehr überhaupt einschränkten. Nun hat aber der Mangel an Schaffnern die Direktion der Straßenbahnen auch veranlaßt, die Lücken im Personalstand durch rasch geschulte, junge Kräfte zu ergänzen, die mit der Manipulation der Fahrkartenabgabe noch nicht durchgehends im wünschenswerten Maße vertraut ist. Auch dieser Umstand hat mit der Rücksicht der Fahrgäste zu rechnen, wenn es auch nicht zu den Unannehmlichkeiten gehört, statt einer Umsteigkarte eine „Gradauskarte“ zu erhalten. Zurückzuweisen ist es aber, wenn, wie es dem Schreiber dieser Zeilen passierte, sich dieser Irrtum im Verlauf von zehn Tagen dreimal ereignet. Für diese Versehen junger Schaffner mußte ich mich, so erklärt der Einsender, den bloßstellenden Äußerungen der Schaffner in den Umsteigwagen aussetzen, die mit barschen Worten erklärten, daß ich mit meiner „Gradauskarte“ kein Recht hätte, umzusteigen, und auf der zweiten Linie weiterzufahren. Das wurde, wie üblich, so laut gesprochen, daß das bei solchen Gelegenheiten stets aufmerksam lauschende Publikum den sich darauf entspinnenden Dialog mit sichtlichem Vergnügen miterlebte. Ich wollte in jedem Falle dem Schaffner klar machen, daß es nicht meine Schuld wäre, sondern die jenes Schaffners, der mir auf mein Verlangen nach einer Umsteigkarte (für 14 Heller) eine „Gradauskarte“ gab. Das gehe ihn nichts an, ich müsse absteigen; wenn aber nicht, so hätte er noch andere Mittel

zur Verfügung, um seinen Willen durchzusetzen. So der Schaffner. Ich bin nun freilich anderer Ansicht. Der Schaffner hat in solchen Fällen nur das Recht zu erklären, daß der Fahrschein keine Gültigkeit habe und den Fahrgast auf rein sachliche Art und höflich zu veranlassen, einen neuen Fahrschein zu lösen. Nur wenn sich der Fahrgast weigert, hat der Schaffner das Recht, den Fahrgast auf anständige Art zum Verlassen des Wagens zu veranlassen. Seine Pflicht aber ist es, der Straßenbahndirektion von den Fällen solcher Versehen baldigste Mitteilung zu machen. Vor diesem ist man auch nicht gehalten, wenn man, wie Schreiber dieses, sich angewöhnt hat, immer das Fahrziel anzugeben, statt eine Gradaus- oder Umsteigkarte zu verlangen. Es würde allen beteiligten Faktoren sehr erwünscht sein, wenn die Straßenbahndirektion die Möglichkeit der geschilderten Versehen durch geeignete Maßregeln einschränken würde.

19./I. 1915.

(Die Stellwagenunternehmung während des Krieges.) In der letzten Sitzung des Stadtrates legte Vizebürgermeister R a t n einen umfangreichen Bericht der städtischen Stellwagenunternehmung über deren Leistungen während der Kriegszeit bis Ende 1914 vor. Der Zusammenstellung ist zu entnehmen, daß an Unterhaltsbeiträgen für die Einberufenen und deren Familien monatlich rund 10.000 Kronen, zusammen 48.260 Kronen verausgabt wurden. Für den Verwundetentransport wurden 72 Stellwagen umgeändert und überlassen; die Kosten hierfür betragen 44.820 Kronen. Die Löhne und Krankenkassenbeträge für aufgenommene Ersatzkräfte beziffern sich mit 15.400 Kronen; 3257 Kronen wurden als Weihnachtsbeteiligung und Remunerationen für die Familien der Eingezogenen ausgewiesen. Wenn man noch Mindereinnahmen für den Verwunden- und Pflegertransport hinzurechnet, so ergeben sich Gesamtkosten von 121.450 Kronen für Kriegsdienstleistungen. Für Kriegsfürsorgewecke wurden rund 4600 Kronen von den Angestellten abgeliefert, weiters wurde eine große Anzahl von Büchern, Wäsche und Kleidungsstücke, Rauchmaterial, Wolle usw. abgeführt. Einer vergleichenden Darstellung der Betriebsergebnisse in den Jahren 1914 und 1913 ist zu entnehmen, daß die Mindereinnahme der städtischen Stellwagenunternehmung in den fünf Kriegsmonaten 306.000 Kronen gegen das Vorjahr betrug. Vierzig Prozent der Unterbeamten und Bediensteten wurden einberufen. Davon sind 2 vor dem Feinde gefallen, 7 vermißt, 8 Mann wurden verwundet und 5 sind krank.

* (Die Umsteig- und Gradaus-Karten bei den Verkehrsunternehmungen.) Wir erhalten folgende Zuschrift: Zu den vielen Unzukömmlichkeiten bei den Wiener städtischen Verkehrsunternehmungen, von welchen allerdings jene, die eine Folge des Krieges sind, als unvermeidlich vom Publikum hingenommen werden müssen, gehört wohl auch der bestehende Unterschied zwischen Umsteig- und Gradaus-Karten, der gerade jetzt, bei dem Mangel an geschultem Personal, häufig Anlaß zu den unangenehmsten Auseinandersetzungen zwischen Schaffner und Fahrgast gibt. Gleichviel ob hier ein Irrtum beim Verlangen oder Vor-ausgaben des Fahrscheines vorliegt, so ist es meistens der Fahrgast — wie aus der Notiz „Verkehrsbeschwerde“ im „Fremden-Blatt“ vom 17. d. M. zu ersehen — der hiedurch in eine mitunter recht peinliche Situation gebracht wird, woran hauptsächlich der Umstand Schuld trägt, daß so mancher Kondukteur, in obendrein noch nichts weniger als höflicher Weise, eine Irrung seinerseits für ausgeschlossen erklärt. Da solche Beanständungen, ganz einerlei, ob vom Fahrgast das Fahrziel angegeben, ob von ihm eine Umsteig- oder Gradaus-Karte verlangt wurde, nie ganz zu vermeiden sein werden, so wäre es endlich einmal doch an der Zeit, durch Einführung einheitlicher, sowohl für den Umsteig-verkehr als für direkte Fahrten gültiger Fahrscheine eine Einrichtung abzustellen, die gewiß keine unvermeidliche Verkehrs-rücksicht bildet, dagegen aber oft genug die unliebsamsten Behel-ligungen des Publikums zur Folge hat. M. H.

Die Hauptaufgaben im Krieg

Direktor der Wiener Straßenbahnen.

Wie alle Einrichtungen infolge des Krieges Einbußen und Einschränkungen erlitten haben, hat auch der Wiener Straßenbahnverkehr durch die Einberufung eines großen Teiles des geschulten Personales zum Kriegsdienst eine Störung im Betrieb erfahren, die erst nach Überwindung einiger Schwierigkeiten so weit ausgeglichen werden konnte, daß der Straßenbahnverkehr mit wenigen notwendigen Fahrzeit- und Kilometerleistungsreduktionen aufrechterhalten werden konnte.

Sogleich nach der Mobilisierung wurde mit der Einstellung und Schulung von Ersatzpersonal begonnen, um so rasch als möglich dem eintretenden Entfall von Personal ein Gegengewicht zu schaffen. Eine Anzahl von pensionierten Angestellten wurde wieder zum Dienst zurückberufen und nach und nach auch die junge Mannschaft eingestellt. Daß es unter den jungen Elementen auch solche gibt, die sich nicht so rasch einarbeiten oder nicht den nötigen Ernst zum Beruf haben, weil sie sich nur als Aushilfspersonen dünken, ist natürlich; doch muß gesagt werden, daß das neue Personal im allgemeinen seinen Dienst bereits recht gut versteht. An die Direktion der Straßenbahnen sind nur wenige Klagen eingelangt, die sich etwa auf unrichtig markierte Fahrpläne oder auf geringes Entgegenkommen dieses oder jenes neuen Schaffners beziehen. Uebrigens ist die Zahl des neu eingestellten Personals verhältnismäßig gering. Es wurden zwar von dem früheren Personalstand von zirka 7000 Wagenführern und Schaffnern mehr als 3000 einberufen, jedoch wurden bismut nur 350 neue Wagenführer und 950 Schaffner aushilfsweise angestellt. Das Personal ist derzeit noch immer um zirka 2000 Mann geringer als im normalen Stand.

Es bietet nun schon im allgemeinen Schwierigkeiten, mit dem verringerten Personal den normalen Personenverkehr fluglos abzuwickeln. Die Straßenbahn mußte jedoch auch, wie bereits wiederholt berichtet wurde, zu Transportzwecken verwendet werden, und durch diese Transporte sowie durch Einstellung von Personal für die Verwundetenbeförderung mittelst Straßenbahn erfuhr der für den Personenverkehr bereit gehaltene Personalstand ebenfalls eine Verringerung. Unter diesen Umständen kann die Nachsicht des Publikums für gewisse einzelne Fälle von Unzufriedenheiten wohl in Anspruch genommen werden. Die Direktion der Straßenbahnen bemüht sich in jeder Weise, möglichst rasch den Entfall an Personal zu decken, doch bedarf es immerhin einiger Zeit, um die neuen Angestellten entsprechend zu schulen.

Die Reduktion der Betriebszeit um eine Stunde und der geleisteten Wagenkilometer um 6 bis 10 Prozent wurde ebenfalls im Interesse der normalen Abwicklung des sonstigen Verkehrs notwendig. Die Umwandlung jener Haltestellen, die nicht an Kreuzungspunkten liegen, beziehungsweise nicht Umsteigestellen sind, in Bedarfshaltestellen geschah zu dem Zwecke, um wenigstens augenblicklich die Einhaltung der regelmäßigen Fahrzeit zu ermöglichen, während diese Reform für späterhin die Erreichung einer kürzeren Fahrzeit bezweckt. Die Anbringung der Orientierungstafeln mit der Bezeichnung der Wagen und ihrer Richtung an den Haltestellenpfählen wird nunmehr fortgesetzt, und es dürfte in kürzester Frist im ganzen Straßenbahnnetz diese Reform durchgeführt sein. Es geschieht dies gerade jetzt, da so viele Fremde in Wien weilen, zur richtigen Zeit, da die Orientierung nunmehr leichter ist und das wiederholte Befragen der Schaffner an den Haltestellen unnötig wird.

Interessant ist die Tatsache, daß sich im Monat Januar die Frequenz der Straßenbahnen sehr gehoben hat. Es ist dies jedenfalls auf die Anwesenheit der vielen Fremden in Wien, die ja infolge der geringen Ortskenntnis ihre Wege wenig zu Fuß machen, zurückzuführen.

Z. II. 1915.

[Frachtentransport mit der Straßenbahn.] Mit Rücksicht auf die derzeit schwierige Beistellung von Kutschern und Pferden für den Kohlentransport in Wien hat der Bürgermeister die Heranziehung der Straßenbahn zu diesem Zwecke in Aussicht genommen und die Straßenbahndirektion zur Erstattung von Vorschlägen aufgefordert. Die Berechnungen haben ergeben, daß die in Betracht kommenden Quantitäten dormalen zu gering sind, um besondere neue Geleiseanlagen zu den Kohlenplätzen und Abladestellen bezahlt zu machen, abgesehen von der technischen Schwierigkeit der raschen Herstellung solcher Anlagen zur Winterzeit. Nach einem Vorschlage des Straßenbahndirektors ist nun eine Lösung der gestellten Aufgabe in folgender Weise gelungen. Auf den Kohlenplätzen werden die gewöhnlichen Fuhrwerke beladen und mit Pferden nach einem benachbarten, am Straßenbahngeleise gelegenen Aufstellungsplatze gezogen, wobei man mit einem Paar Pferde eine größere Anzahl von Wagen tagsüber bewältigen kann. Je zwei solcher Wagen werden zusammengehängt und an einen Motowagen der Straßenbahn angekuppelt, der diese beiden Pferdefuhrwerke des Nachts nach der weit entfernt gelegenen Abladestelle, beziehungsweise nach einem in deren Nähe gelegenen Punkt des Straßenbahnnetzes, mit einer Geschwindigkeit befördert, welche zwar geringer ist, als die durchschnittliche Geschwindigkeit der Straßenbahn — daher kann die Beförderung nur des Nachts geschehen — aber ungefähr doppelt so groß als beim Pferdefuhrwerk. Die Kohlenwagen werden dann nächst der Gebrauchs-(Ablade)stelle neben dem Geleise aufgestellt und am nächsten Tage zur Gebrauchsstelle mit Pferden weitergeführt, wobei ein Paar Pferde wieder mehrere Wagen befördern kann. Bei diesem kombinierten Betrieb werden also die langen Strecken von der Straßenbahn und nur kurze Strecken von Pferden geleistet, so daß man im ganzen bedeutend an Kutschern und Pferden spart. Die Betrachtungen beschränken sich derzeit auf die Kohlenlieferung von der Nordbahn und Kokslieferung vom städtischen Gaswerk nach den städtischen Humanitätsanstalten in Lainz und werden seit einigen Tagen anstandslos durchgeführt. Jedenfalls ist dieser neuerliche Versuch, der Straßenbahn während der Kriegsdauer in den Dienst des Warentransports zu stellen, von besonderer Bedeutung und geeignet, die Schwierigkeiten, die sich aus dem Mangel an Pferden ergeben, einigermaßen zu beheben. Bürgermeister Dr. Weiskirchner hat auch angeordnet, daß Versuche mit dem Transport von Bierfassern und Flaschenbierkisten vom städtischen Brauhaus in Rannersdorf zu einzelnen Bierdepots im Innern der Stadt auf der Straßenbahn nächtlernerweise durchgeführt werden. Direktor Spängler wurde ersucht, über das Ergebnis dieser Versuche ehestens an den Wiener Stadtrat zu berichten.

12./II. 1915.

* Von den städtischen Straßenbahnen. Ueber die städtischen Straßenbahnen erhalten wir folgende berechnete Beschwerde über die Zoneneinteilung: „Die berühmte Spänglersche Einteilung des Stadtgebietes in Zonen und Sektoren hat schon zu vielen Klagen Anlaß gegeben. Wieder eine Probe. Der dritte Punkt der „Sonstigen Bestimmungen“ der Beförderungsvorschriften, die in den Fahrplänen der Straßenbahn zu finden sind, lautet: „Mit einem Umsteigefahrschein kann der Fahrgast an den hiezu bestimmten Stellen nur so oft umsteigen, als unbedingt erforderlich ist, um das Fahrziel auf dem kürzesten Wege zu erreichen“ ... Das die Theorie, die Praxis lehrt aber was anderes. Wer beim Ostbahnhof in einen Wagen der Linie 118 einsteigt und eine Bierzeinhellerkarte löst in der Absicht, eben auf kürzestem Wege zum Staatsbahnviadukt in der Simmeringer Hauptstraße zu gelangen, der muß mit Erstaunen erkennen, daß die Karte nur bis zur Zonengrenze (Döblerhofgasse) Gültigkeit besitzt; hätte der Fahrgast aber mit einem 4er- oder O-Wagen den Umweg über die Hasangasse und den Rennweg gemacht, so könnte er ohneweiters die unvergleichlich größere Strecke bis zum Viadukt der Staatsbahn fahren. Wo ist da die Logik? — Vielleicht ist der Stadtrat so einsichtig, die entsprechende Aenderung in der Zoneneinteilung vorzunehmen, wenn sich schon Herr Spängler dazu nicht verstehen will. Der Stadtrat hat ja erst in Ober-St. Veit eine ganz vernünftige Aenderung der Zonengrenze verfügt und von heute an ist auf der Linie 58 die Zonengrenze 4 bis 5 bei der Haltestelle Verbindungsbahn und nicht mehr bei der Haltestelle St. Veitgasse. Auch die Aenderung der Zonengrenze in Simmering wird die Straßenbahnen nicht bankrott machen. Wie aus dem Geschäftsbericht über das erste Halbjahr 1914 hervorgeht, stehen sich ja die Straßenbahnen nicht schlecht. Im ersten Halbjahr 1914 wurden 166,895.980 Fahrgäste (um 6,616.293 Personen mehr gegenüber dem ersten Halbjahr 1913) befördert. Die Einnahmen des elektrischen Betriebes betrugen 26,921.534 Kronen, die Ausgaben 23,110.192 Kronen. Der reine Ueberschuß im Gesamtbetrieb beläuft sich auf 1,513.400 Kronen. Er wurde folgendermaßen verwendet: 163.141 Kronen zur Tilgung des investierten Kapitals, 600.000 Kronen als reiner Profit zur Abfuhr an die eigenen Gelder der Gemeinde Wien, 750.258 Kronen für die Bilanzremunerationen und zur Ueberweisung an den Erneuerungsfonds.

— (Das Expeditions-gewerbe im Kriege.) Das Expeditions-gewerbe hat im Hinblick auf die Desorganisation des internationalen Verkehrs mit riesigen Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Verkehr mit dem feindlichen Ausland ist natürlich sowohl direkt als auch indirekt vollständig unterbunden, aber auch jener mit den neutralen Staaten infolge der zahlreichen Ausfuhr- und Durchfuhrverbote erschwert. Wo alle diese Hemmungen entfallen, kommen an ihre Stelle die außerordentlichen Beschränkungen im Eisenbahnverkehr. Das überseeische Geschäft ist über Bremen, Rotterdam, Venedig, namentlich aber über Genua teilweise im Gang. Auf diesen Wegen kommt jedoch nur wenig herein, und im Hinblick auf den geringen Lonnengehalt auch nur wenig hinaus. Der Verkehr nach der Levante wird durch griechische Linien aufrechterhalten. Der Verkehr nach der Türkei vollzieht sich über Rumänien, unter Umständen auch zum Teil auf dem Seewege über Dedeagatsch. Hinsichtlich des Verkehrs mit Italien erfahren wir, daß sich der Eisenbahnverkehr mit Italien in vollkommen glatter Weise abwickelt: ausgenommen sind naturgemäß Artikel, die einem Ausfuhr- oder Durchfuhrverbot unterliegen. Demgegenüber leidet der Eisenbahnverkehr mit Rumänien unter den in den weitesten Kreisen des Publikums bereits bekannten Beschränkungen, die nicht eisenbahntechnischer Natur sind. Das lokale Expeditions-gewerbe arbeitet unter trostlosen Verhältnissen. Das Pferdmaterial wurde zum großen Teil requiriert und das geschulte Arbeitermaterial zur Kriegsdienstleistung herangezogen. Einige Wochen nach Ausbruch des Weltkrieges wurden Pferde zu horrenden Preisen — ein schweres Pferdepaar von halbwegs guter Qualität kostet jetzt 4400 Kronen, gegen 2800 bis 3200 Kronen vor Kriegsausbruch — neu angeschafft und auch Erfahrarbeiter aufgenommen, die jedoch noch einiger Ausbildung dem Gewerbe wieder durch die verschiedenen Musterungen entzogen wurden. Gegenwärtig muß man sich die Arbeitskräfte buchstäblich aus den Branntweinschenken holen, wodurch die Sicherheit der diesen Kräften anvertrauten Güter ernstlich gefährdet wird. Es sind denn auch fortwährend Diebstähle zu verzeichnen, namentlich beim Transport von Lebensmitteln. Einen endemischen Charakter haben die Diebstähle von den Streifwagen angenommen, und es haben sich bisher alle Mittel als fruchtlos erwiesen, diesem Zustand ein Ende zu bereiten. Die herrschenden Verhältnisse werden verschärft durch die Situation an den Bahnhöfen. Die Arbeit, die dort in normalen Zeiten von einem Expeditions-wagen in einem Tag geleistet wird, nimmt jetzt meist eine ganze Woche in Anspruch. Auf der Strecke selbst ist man auf gut Glück angewiesen, denn die Güterverkehrs-einstellungen werden nicht mehr kundgemacht, und es kann passieren, daß die Waggons auf Requisition irgendwo auf der Strecke sofort ausgeladen und die Waren in Ermangelung eines Magazins im Freien niedergelegt werden. Die Spediteure haben infolge der Verteuerung der Regie zu Beginn des Krieges einen 50prozentigen Zuschlag zu den normalen Zustreisgebühren eintreten lassen.

Die Sicherheit im Straßenverkehr.

Wenn auch der Wiener Straßenverkehr unter den Kriegsverhältnissen und den Requisitionen der Fuhrwerke nicht in dem Maße gelitten hat wie der Pariser Verkehr, dem gemäß den Nachrichten aus der Seinestadt fast alle Automobile und die meisten Pferdefuhrwerke entzogen wurden, so ist dennoch durch das Fehlen der mehr als 5000 in letzter Zeit vorhandenen gewesenen Automobile das Straßenbild Wiens stark verändert. Der Straßenverkehr ist auch durch die geringere Zahl von Schwervertransporten, eine Folge der Einschränkung des Güterverkehrs, gekennzeichnet. Trotzdem weist er doch noch einen Umfang auf, der zu seiner Bewältigung die Aufbietung des vollen normalen Sicherheitsdienstes bedarf. Einen Beweis dafür, daß trotz des Mankos an vielen Hunderten von Fuhrwerken der gegenwärtige Straßenverkehr die gleichen Gefahren in sich birgt wie der normale, bietet ein Vergleich der Unfallstatistik. Im Januar 1914 — es mögen damals vielleicht noch gegen 600 Automobile weniger in Wien gewesen sein — wies die Statistik 99 Personenunfälle, davon 25 durch die Straßenbahn, 41 durch Pferdefuhrwerke (darunter 2 Kister und 4 Einspanner), je einen durch Dampftramway, Fahrrad und Reitpferd, und 30 durch Automobile verursachte Unfälle, auf. Im verminderten Straßenverkehr des Monats Januar 1915 zeigt die Statistik 92 Personenunfälle, davon 33 durch die Straßenbahn, 29 durch Pferdefuhrwerke, 13 durch Pferde, 2 durch Fahrräder und 15 durch Automobile hervorgerufene. Das Verhältnis zwischen der Zahl der Automobilunfälle des Monats Januar 1914 und der vom Januar 1915 läßt unter Berücksichtigung der damals geringeren Zahl der vorhandenen Automobile den Schluß zu, daß ungefähr zwei Drittel Motormwagen aus dem Verkehr verschwunden sind. Dagegen besagt die Gesamtzahl der Unfälle, daß die Sicherheit, beziehungsweise Unsicherheit des Verkehrs anfangs 1914 dieselbe war wie anfangs 1915. Durch die Einberufung eines Teiles der Polizeimannschaft zum Kriegsdienst, sind natürlich augenblicklich auch die Verkehrspolizisten in einer Minderzahl vorhanden. Es war daher nötig, an verschiedenen Straßenpunkten die Posten zu vermindern und beispielsweise an einfachen Kreuzungen einen an Stelle der ehemaligen zwei Wacheleute aufzustellen. Die Verkehrspolizei bewältigt immerhin auch in der geringeren Zahl die Aufrechterhaltung des Verkehrs, und Störungen im Verkehr sind selten. Die verhältnismäßig nicht viel kleinere Zahl der Unfälle ist also vielleicht darauf zurückzuführen, daß eben bei allen Fuhrwerkskategorien, die derzeit im Verkehr stehen, junge und noch nicht genügend geschulte Lenker in Verwendung sind. Außerdem haben die Militärauffeure — freilich waren im Januar von Militärautomobilen nur mehr wenige in Wien — die bereits in der Öffentlichkeit gerügte üble Gewohnheit des „Rajens“, während mancher Lenker der Autolastzüge, die jetzt vielfach über die Straßen prasseln, noch nicht die nötige Übung hat. Schließlich sind die in Wien anwesenden Kleinstädter an den großstädtischen Verkehr, auch in dem gegenwärtigen Maßstabe, nicht gewöhnt und werden da und dort die Opfer kleiner Unfälle. Aber auch die Wiener Passanten lassen es noch immer an der nötigen Vorsicht fehlen. Das rasche Hervortreten hinter

einem am Trottoirrand stehenden Fuhrwerk auf die Straße, so daß der Lenker eines heran nahenden Fahrzeuges den Passanten zu spät erblickt, das kopflose Laufen über den Fahrbahnweg oder das geistesabwesende Spaziergehen auf der Fahrstraße sind leider noch immer alte Unarten der Leute, die aber von bösen Folgen begleitet sein können. Für die Zeit, da viele Fuhrwerke aus dem Felde zurückgekehrt und wieder in den Wiener Verkehr eingestellt sein werden, ist ein Steigen der Unfallzahl zu befürchten. Es wird vielen nicht leicht werden, sich seinerzeit in den stärkeren Straßenverkehr hineinzufinden, insbesondere wenn die meisten Motormwagen die Straße wieder beherrschen werden. Freilich wird das Anwachsen des Verkehrs bis zum normalen Umfang nach und nach geschehen, da ja die aus dem Felde kommenden Fahrzeuge erst instand gesetzt werden müssen und man all die nötigen Reparaturen nicht auf einmal wird ausführen können. Diese Zeit wird dann natürlich auch einen ganz besonderen Sicherheitsdienst der Verkehrspolizei erfordern, und es wäre ratsam, wenn schon jetzt Ersatzmannschaft für das Verkehrsweesen ausgebildet würde.

26./7. 1915.

Verbot des privaten Automobilverkehrs im Deutschen Reiche.

Vom 15. März an.

...ien, 26. Februar.

Der Bundesrat hat in den letzten Tagen unter den verschiedenen Einschränkungen, die beschlossen wurden, auch eine Verfügung getroffen, die im Interesse des Haushaltens mit den Vorräten an Gummi, Treib- und Schmieröl vom 15. März angefangen den privaten Automobilverkehr verbietet. Einleitend sagt die Verordnung des Bundesrates, daß diese Maßnahme nur auf die Entziehung der Kraftfahrzeuge bei der „entbehrlichen Verwendung im Dienste des Luxus und der Bequemlichkeit“ abzielt. Es werden daher öffentliche Kraftfahrzeuge, wie die Kraftomnibusse und Kraftdroschken, weiter im Verkehr bleiben und insbesondere wird der Zulassung von Lastkraftfahrzeugen den Bedürfnissen des Gewerbes angemessen Rücksicht getragen werden. Gleichzeitig wird aber auch die Heeresverwaltung den militärischen Kraftfahrzeugverkehr im Hinterlande nach Möglichkeit einschränken, und die Verordnung rechnet damit, daß von den 50.000 Automobilen, die derzeit im Deutschen Reiche noch in Verkehr sein dürften, durch diese Maßnahmen die Hälfte außer Betrieb gesetzt werden wird. Man erwartet davon eine wesentliche Ersparung an Gummi, Treib- und Schmieröl.

Berlin, 25. Februar.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung“ teilt über die Verordnung des Bundesrates, betreffend die Einschränkung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen, unter andern folgendes mit: Die Notwendigkeit, mit den vorhandenen Vorräten an Gummi, Treiböl und Schmieröl hauszuhalten, rechtfertigt die Maßnahme, die diese für unsere Industrien wichtigen Rohstoffe in Kriegszeiten ihrer entbehrlichen Verwendung im Dienste des Luxus und der Bequemlichkeit entzieht.

Durch die neue Verordnung wird der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf den öffentlichen Straßen und Plätzen vom 15. März 1915 ab von der erneuten Zulassung abhängig gemacht, die nur erteilt werden darf, wenn für den Verkehr des Fahrzeuges ein öffentliches Bedürfnis besteht. Wird so einerseits Vor Sorge dahin getroffen, daß von den 50.000 Kraftwagen, die zur Zeit noch in Verkehr sein dürften, in Zukunft etwa die Hälfte von den Straßen verschwinden wird, so sind doch andererseits Ausnahmen von genügendem Umfang vorgesehen, um berechtigten Interessen auch fernerhin zu genügen.

So soll der Verkehr mit Kraftomnibussen und Kraftdroschken, wenn auch in eingeschränktem Maße, aufrechterhalten werden; insbesondere werden bei Zulassung von Lastkraftfahrzeugen die Bedürfnisse des Gewerbebetriebes angemessene Berücksichtigung finden.

Da gleichzeitig die Heeresverwaltung es sich angelegen sein lassen wird, den militärischen Kraftfahrzeugverkehr im Heimatgebiete so weit einzuschränken, als es die militärische Notwendigkeit irgendwie zuläßt, darf mit einer wesentlichen Ersparnis an Gummi, Treiböl und Schmieröl für die Zukunft mit Sicherheit gerechnet werden.

Die Beschränkung des Kraftwagenverkehrs. Zu dem gestrigen Beschluß des Bundesrats über Einschränkung des Verkehrs mit Kraftwagen wird begründend ausgeführt:

Die Notwendigkeit, mit den vorhandenen Vorräten an Gummi, Treiböl und Schmieröl hauszuhalten, rechtfertigt eine Maßnahme, die diese für unsere Industrien wichtigen Rohstoffe einer in Kriegszeiten entbehrlichen Verwendung im Dienste des Luxus und der Bequemlichkeit entzieht. Durch die neue Verordnung wird der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen und Plätzen von dem 15. März d. J. ab von einer erneuten Zulassung abhängig gemacht, die nur erteilt werden darf, wenn für den Verkehr des Fahrzeugs ein öffentliches Bedürfnis besteht. Diese künftige Beschränkung der Zulassung bezweckt vor allem die Ausschaltung aller der Fahrzeuge, die sportlichen oder Vergnügungszwecken zu dienen bestimmt sind, verweist aber auch den öffentlichen Verkehr in gesteigertem Maße auf die sonstigen Transportmittel wie Eisenbahnen, Straßenbahnen, Pferdewagen usw.

Wird so einerseits Vorsorge dahin getroffen, daß von den rund 50 000 Kraftwagen, die zurzeit noch im Verkehr sein dürften, in Zukunft etwa die Hälfte von den Straßen verschwinden wird, so sind doch andererseits Ausnahmen in genügendem Umfange vorgesehen, um berechtigten Interessen auch fernerhin zu genügen. So soll der Verkehr mit Kraftomnibussen und Kraftwägen, wenn auch in eingeschränktem Maße, aufrechterhalten werden. Insbesondere werden bei der Zulassung von Lastkraftfahrzeugen die Bedürfnisse des Gewerbebetriebes angemessene Berücksichtigung finden. Da gleichzeitig die Heeresverwaltung es sich angelegen sein lassen wird, den militärischen Kraftfahrzeugverkehr im Heimatgebiet so weit einzuschränken, als die militärische Notwendigkeit es irgendwie zuläßt, darf mit einer wesentlichen Er-

sparnis an Gummi, Treiböl und Schmieröl für die Zukunft mit Sicherheit gerechnet werden.

Da als Zeitpunkt, nach dem der Verkehr nur auf Grund erneuter Zulassung gestattet ist, erst der 15. März d. J. festgesetzt worden ist, die Erneuerungsanträge indessen schon jetzt zulässig sind, ist die Gewähr gegeben, daß, von vereinzelt Ausnahmen abgesehen, eine rechtzeitige Entscheidung über die Anträge erfolgen wird. Immerhin kann allen denjenigen, die auf die fernere Zulassung ihres Fahrzeuges nach Maßgabe der neuen Bestimmungen glauben rechnen zu dürfen, in ihrem eigenen Interesse nur die schleunige Stellung des Antrages bei den mit der Ausführung dieser Verordnung betrauten höheren Verwaltungsbehörden — in Berlin dem Polizeipräsidenten — angeraten werden. Diese höheren Verwaltungsbehörden sind dieselben Stellen, die nach der Verordnung vom 3. Februar 1910 über die Zulassung der Kraftfahrzeuge zu entscheiden haben.

Eine selbständige Strafbestimmung enthält die Verordnung nicht, da ein Verstoß gegen ihre Bestimmungen schon auf Grund des § 23 des Gesetzes vom 3. Mai 1909 strafbar wäre. Indessen sieht die Verordnung vor, daß solche Kraftfahrzeuge, die ohne eine erneute Zulassungsbewilligung nach dem 15. März auf öffentlichen Straßen oder Plätzen verkehren, durch Verfügung der höheren Verwaltungsbehörde ohne Entschädigung zugunsten des Staates eingezogen werden können. So einschneidend diese Maßregel erscheint, so ist sie doch als Zwangsmittel gegenüber solchen Personen, die die Interessen der Allgemeinheit den Rücksichten auf ihre eigene Bequemlichkeit hintansetzen, gerechtfertigt.

Den billigen Ansprüchen derjenigen Automobilbesitzer, die infolge des unmittelbaren in der neuen Verordnung begründeten Eingriffs außerstande gesetzt werden, die von ihnen gelöste Steuerlast auszunutzen, wird durch einen zurzeit in Vorbereitung befindlichen Beschluß des Bundesrates Rechnung getragen werden.

* Zur Einschränkung des Automobilverkehrs hat der Polizei-Präsident nunmehr auf Grund des Bundesratsbeschlusses vom 25. Februar eine Bekanntmachung erlassen, in der die Eigentümer der Kraftfahrzeuge aller Art darauf aufmerksam gemacht werden, daß die ihnen nach Maßgabe der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen erteilte Zulassungsbcheinigung mit dem 14. März d. J. erlischt und an die Verkehrsabteilung des Polizei-Präsidentiums (Abteilung X) abgeliefert werden muß. Der gemäß § 3 des Bundesratsbeschlusses erforderliche Antrag auf Erneuerung der erloschenen Zulassung ist vom Eigentümer des Fahrzeuges schriftlich bei der Verkehrsabteilung anzubringen; er muß außer Namen und Stand des Eigentümers folgende Angaben enthalten: das zugewiesene Kennzeichen, Art, Bestimmung und Standort des Fahrzeuges, die Umstände, welche die weitere Zulassung begründen, sowie die Gesamtzahl und Art der im Besitze des Antragstellers befindlichen Kraftfahrzeuge und Pferdefuhrwerke. Dazu bemerkt der Polizei-Präsident: „Ich ersuche, etwaige Anträge tunlichst umgehend einzureichen unter Beifügung der bisherigen Zulassungsscheine, damit meine Entscheidung noch vor dem 15. März getroffen werden kann. Ich mache schon jetzt darauf aufmerksam, daß den Eigentümern der von neuem zugelassenen Fahrzeuge ein Anspruch gegenüber der Militärbehörde auf Lieferung der erforderlichen Bereifung oder Brennstoffmaterialien nicht zusteht, und daß die bisher hierüber erlassenen militärischen Anordnungen nach wie vor bestehen bleiben. Schon deshalb empfiehlt es sich, die Anträge auf weitere Zulassung auf die dringendsten Fälle zu beschränken.“ — Den Eigentümern der vom 1. März ab zugelassenen Kraftfahrzeuge werden übrigens von der Verkehrsabteilung neue Zulassungsscheine ausgestellt und ihre Wagen aufs neue behördlich abgestempelt werden. Von den danach nicht mehr zugelassenen Automobilen wird der amtliche Stempel entfernt.

M. N. IX, 1210.

Kundmachung.

(Versütterung von Hafer für Pferde in Wien.)

Auf Grund des § 2 der kaiserlichen Verordnung vom 21. Februar 1915, R.-G.-Bl. Nr. 41, mit welcher der Verkehr mit Getreide- und Mahlprodukten geregelt wird, wird angeordnet:

Den Pferdehaltern in Wien wird mit Rücksicht auf die besonderen örtlichen Verhältnisse bis auf weiteres gestattet, von dem in ihrem Besitze befindlichen Vorrate an Hafer für jedes leichte Pferd 5 kg und für jedes schwere Pferd 7 kg täglich zu verfüttern.

Diese Kundmachung tritt sofort in Kraft.

Vom Wiener Magistrate, Abteilung IX,
als politischer Behörde I. Instanz,
am 25. Februar 1915.

1-3

3./IV. 1915.

(Die Freikarten für Militärpersonen auf der Straßenbahn.) Eine Zuschrift im Namen zahlreicher Landsturmmänner an unser Blatt weist darauf hin, daß man die am meisten Bedürftigen vergessen hat. In dem Briefe heißt es: „Da der Weg von meiner Wohnung zu dem Spital, in dem ich kommandiert bin, sehr weit ist, muß ich die Elektrische benützen und verfare monatlich zehn Kronen. Dieses Geld muß ich mir und meiner Familie vom Mund absparen. Bei meinen wiederholten Bitten beim Rapport wurde ich mit dem Motiv abgewiesen, daß zu wenig Karten zur Verfügung gestellt worden sind, um jeden Bittsteller zu befriedigen.“ Der Schreiber appelliert schließlich an Gemeinde und Militärkommando, die bewilligten Freikarten mögen in erster Linie den in Wien bei ihrer Familie wohnhaften Landsturmmännern zur Verfügung gestellt werden. — Die Gemeinde Wien hat auf Initiative des Bürgermeisters Dr. Weisskirchner in freigebigster Weise dem Militärkommando Karten zur Verfügung gestellt, und dieses allein hat die Verfügung über dieselben. Es wäre zu wünschen, daß dieses eine Verfügung im Sinne der oben wiedergegebenen Ausführungen treffen würde.

3./III. 1915.

*** (Einschränkung des Stellwagen-Nachtverkehrs.)** Die „Rathauskorr.“ meldet: „Infolge der Kriegsergebnisse und des damit verbundenen Mangels an Personale sowie Materiale wird der Nachtverkehr im Kraftstellwagenbetriebe auf der Linie Stephansplatz — Volksoper — Gersthof — Döbling derart eingeschränkt, daß der letzte Wagen um 3 Uhr nachts vom Stephansplatz zur Volksoper verkehrt.“ — Die ganze Art des Stellwagenbetriebes während der Kriegsmonate fordert längst zur Kritik heraus. Auf allen Linien ist der Verkehr äußerst mangelhaft, besonders auf der mit Elektromobilen betriebenen Strecke Landstraße — Stephansplatz — Volksoper, in den Tagesstunden stärkster Frequenz genügen die wenigen Wagen nicht dem Verkehrsbedürfnisse. Fahrgäste müssen an den Haltestellen oft übermäßig lange warten und wenn endlich ein Wagen kommt, ist er in der Regel „belegt“. Dieser ärgerliche Uebelstand am Tage steigert sich während der späteren Abend- und in den Nachtstunden zur Katastrophe. Auf dem Stephansplatze spielen sich bei den heranrollenden Wagen förmliche Kämpfe ab, besonders bei ungünstiger Witterung ist der Andrang enorm, allein nur ein kleiner Teil der Wartenden findet Platz, die meisten müssen zu Fuß zu ihren entfernten Wohnstätten pilgern, wenn sie es nicht vorziehen, eine Stunde des nächsten Wagens zu harren. Die außergewöhnliche Zeit rechtfertigt ja in gewissem Grade Verkehrseinschränkungen, das Publikum hat aber doch ein Recht auf mehr Rücksicht. Statt dessen wird nun der Betrieb noch weiter reduziert. Die Stellwagenunternehmung sollte trotz unlegbarer Schwierigkeiten auf die Interessen der Allgemeinheit mehr Bedacht nehmen.

Die Hafernot.

Zur teilweisen Besehung der herrschenden Hafernot, die sich in einigen Fuhrwerksbetrieben bereits empfindlich fühlbar macht, hat die Gemeinde Wien in den hiesigen Lagerhäusern 30 Waggons Hafer beschlagnahmen lassen, die den notleidenden Pferdehaltern ungefähr zum Preise von 26 Kronen zur Verfügung gestellt werden. Der Magistrat wird den Bedarf der einzelnen Pferdebesitzer feststellen lassen, um eine gerechte Verteilung des beschlagnahmten Hafers vornehmen zu können. Wie verlautet, sollen demnächst auch jene 75 Waggons Hafer dem Wiener Konsum zugänglich gemacht werden, die bekanntlich im Auftrag der Statthalterei seitens der Bezirkshauptmannschaften zu diesem Zweck im Waldviertel beschlagnahmt wurden.

W. Abt. IX, 1275/15.

Kundmachung

(Kleinverkauf von Hafer für Pferde in Wien.)

Auf Grund des § 2 der kaiserlichen Verordnung vom 21. Februar 1915, R.-G.-Bl. Nr. 41, mit welcher der Verkehr mit Getreide und Mahlprodukten geregelt wurde, wird angeordnet:

Die Haferhändler im Wiener Gemeindegebiete werden bis auf weiteres ermächtigt, im Detailverkehre Hafer an die Pferdebesitzer innerhalb des Wiener Gemeindegebietes mit der Maßgabe abzugeben, daß sie genaue Tagesverzeichnisse führen, aus welchen der Name des Käufers und das abgegebene Quantum jederzeit ausgewiesen werden kann; diese Verzeichnisse sind aufzubewahren und an Beauftragte der Behörde auf Verlangen vorzuweisen.

Diese Kundmachung tritt sofort in Kraft.

Vom Wiener Magistrate, Abteilung IX,
als politischer Behörde I. Instanz,
am 27. Februar 1915.

M. N. IX, 1210.

Kundmachung.

(Verfütterung von Hafer für Pferde in Wien.)

Auf Grund des § 2 der kaiserlichen Verordnung vom 21. Februar 1915, R.-G.-Bl. Nr. 41, mit welcher der Verkehr

mit Getreide- und Mahlprodukten geregelt wird, wird angeordnet:

Den Pferdehaltern in Wien wird mit Rücksicht auf die besonderen örtlichen Verhältnisse bis auf weiteres gestattet, von dem in ihrem Besitze befindlichen Vorrate an Hafer für jedes leichte Pferd 5 kg und für jedes schwere Pferd 7 kg täglich zu verfüttern.

Diese Kundmachung tritt sofort in Kraft.

Vom Wiener Magistrate, Abteilung IX,
als politischer Behörde I. Instanz,
am 25. Februar 1915.

2-3

5. / III. 1915.

* (Die Haferversorgung der Fuhrwerksbesitzer.) Den Bemühungen der Wiener Gemeindevverwaltung ist es gelungen, Hafer durch Beschlagnahme zu erhalten. Die Bezirksvorsteher werden ersucht, Listen jener Pferdebesitzer, denen es an Hafer mangelt und die sich zum Bezug anmelden, zu verfassen und dem Magistrate vorzulegen, welcher sodann im entsprechenden Verhältnis zur Anmeldung und zum Vorrat die Zuweisung besorgen wird. Zu diesem Zwecke haben jene Pferdebesitzer, die über keine Hafervorräte verfügen und Hafer zugewiesen wünschen, bis längstens 8. d., 2 Uhr nachmittags, in der Kanzlei der Bezirksvertretung ihres Betriebsortes unter Angabe ihrer Betriebe und der Zahl ihrer schweren und leichten Pferde anzumelden. Die Abgabe von Hafer erfolgt zum Preise von 27 Kronen für 100 Kilogramm ohne Sack nur gegen Barzahlung.

6./III. 1915.

Forderung nach Erhöhung des Wiener Automobiltarifs.

Wien, 5. März.

Die Genossenschaft der Fiaker und Einspanner, bestehend aus den Herren Vorsteher L. Kurz und L. Pollak, aus den Vorsteherstellvertretern E. Rudineh und F. Schöll sowie den Herren E. Holzner und E. Kuh, sprachen Dienstag beim Statthalter Baron Wienert in Angelegenheit der Erhöhung der Autotaxe und in der Gaserfrage vor.

Der Statthalter zeigte das größte Entgegenkommen und würdigte die Gründe, welche für Erleichterung der schwierigen Lage, in welcher sich das Lohnfuhrwerk befindet, vorgebracht wurden.

* Eine umfassende Einschränkung des Straßenbahnbetriebes beabsichtigt gutem Vernehmen nach die Große Berliner Straßenbahn in kürzester Frist vorzunehmen. Es handelt sich dabei nicht nur um eine umfangreiche Einschränkung des Nachtverkehrs, sondern auch um Einschränkungen des Tagverkehrs auf mehreren wichtigen Linien, deren Wagen in größeren Abständen fahren sollen.

Schon im Herbst vorigen Jahres sollte der Nachtbetrieb der „Großen Berliner“ wesentlich eingeschränkt werden, was aber nicht die vertragsmäßig erforderliche Zustimmung des Verbandes Groß-Berlin fand. Nachdem jetzt durch die Polizeibehörde der Schluß der Wirtschaften und des Vereinsbetriebes um 1 Uhr nachts angeordnet ist und anderseits der Straßenbahn immer wieder neue Kräfte für den Seeresdienst entzogen worden sind, wird die Straßenbahn-Gesellschaft auf eine erneute Prüfung des Bedürfnisses für den bisherigen Betriebsumfang Anspruch erheben können. Ob aber der gesamte Nachtbetrieb und daneben noch wichtige Linien des Tagesverkehrs eingeschränkt werden können, wie es anscheinend die Straßenbahn will, wird doch der schärfsten Nachprüfung bedürfen; insbesondere wird für den Nachtverkehr zu erwägen sein, ob nicht eine Reihe von Industrie- und Gewerbebetrieben für ihre Arbeiter und Angestellten darauf angewiesen ist, auf den Betrieb einer Reihe von Straßenbahnlinien bis zu bestimmten Nachtstunden zu rechnen. Diesen Betrieben und dem Publikum überhaupt kann nur empfohlen werden, in Anbetracht der geplanten starken Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs ihre Bedürfnisse schleunigst geltend zu machen, da die Veränderungen des Straßenbahnverkehrs schon in den nächsten Tagen wirksam werden sollen. Man darf dann hoffen, daß die zuständigen Stellen, die bei dieser wichtigen Frage noch ein Wort mitzureden haben, insbesondere der Verband Groß-Berlin, der schon einmal dem Versuch einer Beschränkung des Straßenbahnverkehrs erfolgreich entgegengetreten ist, beizeiten die schutzbedürftigen Interessen der Allgemeinheit mit allem Nachdruck werden wahrnehmen können.

Die Autotaxis auf den Bahnhöfen.

Infolge des Umstandes, daß in der letzten Zeit eine Anzahl von Mietautomobilbesitzern den Betrieb ihrer Wagen eingestellt hat, macht sich der Mangel an Autotaxis auf den Standplätzen, insbesondere auch an den Ankunftsstellen der Bahnhöfe, fühlbar. Das Verkehrsamt der Polizeidirektion hat sich daher genötigt gesehen, vor kurzem den folgenden Erlaß an die Genossenschaft der Lohnfuhrwerker zu verlautbaren: „Infolge der Betriebseinstellung zahlreicher Autoplatzfuhrwerke macht sich insbesondere auf den Bahnhöfen ein empfindlicher Mangel an Automobilen geltend, der große Schwierigkeiten in der Abwicklung des Bahnhofverkehrs verursacht. Um diesen in den außerordentlichen Verhältnissen begründeten Schwierigkeiten wenigstens teilweise zu begegnen, wolle in geeigneter Weise veranlaßt werden, daß die zum Bahnhofdienst turnusgemäß verpflichteten Unternehmer ihre in Betrieb befindlichen Autowagen auf die Bahnhofstandplätze entsenden. Die unbegründete Nichteinhaltung des Bahnhofdienstes müßte sonst strenge geahndet werden.“

Städtische Chronik.

Die Sommerfahrordnung der Elektrischen.

(Geplante Verkehrseinschränkungen.)

Der Stadtrat beriet gestern über die Sommerfahrordnung der städtischen Straßenbahnen. Man weiß, daß die Frequenz in den Sommermonaten zu gewissen Tagesstunden steigt, besonders an schönen Sonn- und Feiertagen, da tausende Wiener Ausflugszielen im Wienerwald zustreben. Dieser Erfahrung ist bisher bei der Zusammenstellung der Sommerfahrordnungen durch eine Verdichtung des Verkehrs Rechnung getragen worden. Im Sommer 1915 werden wir aber wahrscheinlich von einer Einschränkung des Verkehrs überrascht werden. Die Straßenbahndirektion faßt diese Reduzierung allen Ernstes ins Auge und der Stadtrat stimmt ihr, bis auf schwache Proteste einiger seiner Mitglieder, zu. Der Referent Stadtrat Schreiner legte nämlich gestern den Fahrplanentwurf vor, wünschte dessen Genehmigung und stellte folgende Anträge: „Es ist zuzustimmen, daß diese Sommerfahrordnung zur Durchführung gebracht wird, sobald die hierfür erforderliche Fahrmannschaft zur Verfügung steht, frühestens aber am 16. April d. J.; die Direktion der städtischen Straßenbahnen zu ermächtigen, daß bei Personalausgang oder bei allfälligem Eintritt einer Abnahme der Fahrgästanzahl die entsprechenden Verkehrseinschränkungen vorgenommen werden, und zu genehmigen, daß im Sonn- und Feiertagsverkehr sowie allenfalls an Werktagen bei besonderen Anlässen die aus Rücksichten des Betriebes notwendigen Änderungen oder Ergänzungen der Linienführung unter tunlichster Aufrechterhaltung der Werktagslinienführung vorgenommen werden.“

In dem uns vorliegenden Berichte der „Rathauskorresp.“ über diese Sitzung sind die Anträge des Referenten ohne Motivierung wiedergegeben. Man erfährt nur, daß der Entwurf vom Plenum genehmigt und die Direktion der Straßenbahnen ersucht wurde über die „Möglichkeit der Durchführung“ einige Verbesserungsanträge dem Stadtrate ehestens zu berichten. Alle diese Anregungen betreffen Verkürzung der Verkehrsintervalle, also einen erhöhten Betrieb. Stadtrat Oppenberger beantragte die Verkürzung der Verkehrsintervalle auf den Linien C und O; Stadtrat Wagner stellte einen Antrag auf Verbesserung des Verkehrs auf der nach Kaisermühlen führenden Linie Nr. 21, insbesondere Einführung durchgängiger Wagen Kaisermühlen—Praterstern. Vizebürgermeister Hof beantragte für den Fall der technischen Möglichkeit der Einführung durchgängiger Wagen Kaisermühlen—Praterstern auch die Einführung durchgängiger Wagen auf der nach Stäbblau führenden Linie 16; Stadtrat Knoll wünschte die Verkürzung der Verkehrsintervalle auf der Linie 17, Ragnan—Floridsdorf am Spitz und insbesondere die Beibehaltung des Zwölfsminutenverkehrs bis 9 Uhr abends; Stadtrat Bruneis beantragte die Verkürzung der Verkehrsintervalle auf der Linie 50; Stadtrat Baron die Verbesserung des Verkehrs auf der Linie 37; Stadtrat Grünbeck verlangte die Fortführung der Wagen auf der Linie H 2 bis zur Endstation Neuwaldegg; Stadtrat Angermayer beantragte die Verbesserung des Verkehrs auf den Linien 61 und 63 eventuell durch Einführung einer kürzeren Linie; Stadtrat Dr. Has stellte den Antrag, die Direktion zu ersuchen, der elektrischen Wagenbeleuchtung ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden. Also es sind durchwegs Verbesserungen des Verkehrs gefordert worden, allerdings mit dem Vorbehalte, daß die Direktion sie für möglich und durchführbar hält. Hoffentlich wird die

Direktion diese Wünsche ernstlich berücksichtigen und noch darüber hinaus bestrebt sein, den Verkehr in einem der Großstadt würdigen den Bedürfnissen des Publikums zweckdienlichen Umfange aufrechtzuerhalten. Den aus Personalausgang entstehenden Schwierigkeiten kann rechtzeitig vorgebeugt werden, der „allfällige Eintritt einer Abnahme der Fahrgästanzahl“ darf nicht weitere Verschlechterungen des Verkehrs, der schon jetzt viel zu wünschen übrig läßt, im Gefolge haben. Denn erfahrungsgemäß zeigt sich dieser Abgang alljährlich im Sommer zu gewissen Tagesstunden, es steht ihm aber eine stärkere Frequenz zu anderen Stunden gegenüber.

Die Groß-Berliner Verkehrsfragen im Verbandsauschuß.

In seiner gestrigen Sitzung erledigte der Verbandsauschuß Groß-Berlin, wie schon kurz gemeldet, zunächst eine Reihe von wichtigen Verkehrsfragen. Dem Entwurf zu einem neuen Vertrag mit der Großen Berliner Straßenbahn über die Straßenbahnen im Gebiet der Stadt Wilmersdorf, der erforderlich geworden ist, nachdem der frühere Wilmersdorfer Straßenbahnvertrag für ungültig erklärt worden war, stimmte der Verbandsauschuß zu, ebenso einem Vertrag, der die sämtlichen bisher zwischen Wilmersdorf und der Großen Berliner aufgetretenen Streitpunkte in der Weise beseitigt, daß an Wilmersdorf eine Summe von 16 000 Mark zu zahlen ist. — Eine längere Erörterung riefen die bereits kurz mitgeteilten Anträge der Großen Berliner Straßenbahn auf Zustimmung zu erheblichen Einschränkungen ihres Betriebes hervor. Da die Anträge der Straßenbahn sich nicht nur auf die durch den 1-Uhr-Nachtschluß zum Teil gerechtfertigte Verkürzung des Fahrplans zur Nachtzeit beziehen, sondern auch eine Betriebsverminderung in den Tagesstunden vorsehen, wurden aus der Mitte des Verbandsauschusses erhebliche Bedenken laut. Der Verbandsauschuß konnte sich daher zu einer Zustimmung nicht entschließen. Es wurde eine Kommission eingesetzt, die die Frage beschleunigt prüfen soll, ob und inwieweit diese Betriebseinschränkungen gerechtfertigt sind. Im allgemeinen konnte sich der Verbandsauschuß nicht der Ansicht der Großen Berliner Straßenbahn anschließen, daß es ihr unmöglich sei, ihren vertraglichen Verpflichtungen hinsichtlich des Betriebes nachzukommen.

Die Klagen der Stadt Schöneberg über die unzureichende Verkehrsbedienung, die kürzlich die dortige Stadtverordnetenversammlung beschäftigt haben, wurden im Zusammenhang hiermit erörtert und ebenfalls der Kommission zur Prüfung überwiesen. Der Verbandsauschuß wird mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Verkehrsfragen bereits am nächsten Montag zu einer neuen Sitzung zusammentreten, in der die Kommission Bericht erstatten wird und um endgültig zu den Fragen, die in der Kürze der Zeit noch nicht im einzelnen und reiflich geprüft werden konnten, Stellung zu nehmen. — Zu den Anträgen der Bewohner des Gesundbrunnens auf Umwandlung der Hochbahnanlagen der A.-E.-G.-Bahn auf dem Gesundbrunnen in eine Untergrundbahn nahm der Verbandsauschuß in demselben Sinne wie die Stadt Berlin Stellung. Wie bekannt, hat auch die Stadt Berlin sich dahin entschieden, daß es auf dem Gesundbrunnen bei der geplanten Hochbahn verbleiben soll. Auch der Verbandsauschuß konnte ein besonderes Verbandsinteresse für die Aufwendung der erforderlichen bedeutenden Mittel nicht anerkennen, zumal da zu berücksichtigen ist, wie seitens der Vertreter der Stadt Berlin ausgeführt wurde, daß mit einer Verlegung der Rampe vom Humboldthain in die Schwedenstraße hinein nur ein verhältnismäßig geringer Gewinn erzielt werde. Es wurde aber von den Vertretern Berlins bedauert, daß nicht die Möglichkeit besteht, den Wünschen der beteiligten Einwohner gerecht zu werden.

Der Verbandsauschuß erledigte im weiteren Verlauf seiner Sitzung eine Reihe von Bebauungsplänen für Gebiete in Berlin und den Vororten. Der Gesamtbebauungsplan für die Gemeinde und den Gutsbezirk Schulzendorf bei Königswusterhausen, der ein Gebiet von 900 Hektar Größe umfaßt, wurde beanstandet, weil er den neuzeitlichen Anforderungen hinsichtlich der Freiflächen und des Verkehrs in keiner Weise Rechnung trägt. Ferner wurden begutachtet die Pläne für Nächst-Neuendorf bei Jossen und Schwanebeck bei Buch, denen unter gewissen Bedingungen zugestimmt wurde. Besonderes Interesse beansprucht der Bebauungsplan für das Kiekgan-Viertel am Nollendorfplatz, der die Folgeungen aus der vor kurzem erlassenen Bauordnung für dieses Gelände zieht. Die Bauordnung sieht die Erhaltung eines Sandhausviertels vor, und dem Bebauungsplan liegt derselbe Gedanke, offene Bebauung, Erhaltung der Vorgärten usw. zugrunde.

Ferner lag dem Verbandsauschuß ein Fluchtlinienplan für die Umgebung der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche vor, der die Eigentumsverhältnisse des Straßenlandes vor dem Romanischen Haus regelt. Der dort gelegene Vorgarten wird beseitigt, so daß ein freier Durchgang entsteht und mehr Platz für die Abwicklung des Verkehrs geschaffen wird, der infolge Umwandlung der Häuser in der Umgebung der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche in Geschäftshäuser in nächster Zeit erheblich zunehmen dürfte. — Der Haushaltsplan des Verbandes für 1915 wurde einer Kommission zu näherer Prüfung überwiesen.

Einschränkung des Stellwagenverkehrs.

Der Stadtrat genehmigte nach einem Bericht des Vizebürgermeisters R a i n die Betriebsführung des Nachtverkehrs auf der elektrischen Linie Stephansplatz—Volksober einerseits nach Gersthof, andererseits nach Döbling von 3 Uhr nachts anfangen. Ferner wurde der städtischen Stellwagenunternehmung die Ermächtigung erteilt, den Nachtbetrieb mittelst Pferdewagen ebenfalls um 3 Uhr nachts zu schließen, so daß die letzten Wagen beider Betriebe um 3 Uhr nachts vom Stephansplatz nach allen Richtungen abgehen.

16. / III. 1915.

* (Die Erhöhung der Fuhrwerkertagen in Budapest.) Aus Budapest, 15. d., wird untelegraphiert: Die Budapester Fuhrwerksbesitzer haben sich mit dem Ersuchen an die Hauptstadt gewendet, diese möge eine durch die Gutterteuerung, durch den Mangel an Kutschern und Pferden gebotene Erhöhung der Fahrpreise bewilligen. Heute nachmittag verhandelte der Kommunikationsausschuß der Hauptstadt über dieses Ersuchen, das auch von der hauptstädtischen Polizei unterstützt wurde. Der Ausschuß gab dem Ersuchen der Fuhrwerksbesitzer Folge. Die Tarife werden nun bei den Einspännern nach Tage II, ein oder zwei Personen des Nachts oder mehr als zwei Personen des Tages, für die ersten 900 Meter mit 1 K., für je weitere 450 Meter 10 Heller, bei Tage III, drei oder mehr Personen nachts, wie auch bei den Fahrten von den Bahnhöfen, und zwar Tag und Nacht, für die ersten 600 Meter mit 1 K., für je weitere 300 Meter mit 10 Heller berechnet. Wartegebühr bei beiden Tagen 10 Heller für je fünf Minuten. Die bisherige erste Tage wurde außer Kraft gesetzt. Bei Zweispännern Tage III, drei oder mehr Personen des Nachts wie auch bei Fahrten von den Bahnhöfen Tag und Nacht, für die ersten 900 Meter 1 K. 60 G., für je weitere 450 Meter 20 Heller, Wartegebühr für fünf Minuten 20 Heller. Die erste und zweite Tage wurde bei den Zweispännern außer Kraft gesetzt.

16./III. 1915.

Die Betriebseinschränkungen der Großen Berliner Straßenbahn

beschäftigten heute erneut den Verbandsauschuß des Verbandes Groß-Berlin. Die zur Prüfung der Angelegenheit eingesetzte Kommission berichtete über ihre Verhandlungen mit den beteiligten Stellen und der Straßenbahn, die eingeleitet waren, um die von der Gesellschaft beantragte Fahrplanverkürzung in den Nachtstunden und Erweiterung des Fahrabstandes zur Tageszeit auf dasjenige Maß zurückzuführen, das sich mit dem Interesse der Berliner Bevölkerung, insbesondere der auf Nachtarbeit angewiesenen gewerblichen Betriebe vereinbaren läßt. Die Verhandlungen haben zu einer Einigung mit der Straßenbahn über eine erhebliche Milderung der Betriebseinschränkungen geführt. Der Verbandsauschuß stimmte den dahingehenden Vorschlägen der Kommission zu, die die Betriebseinschränkungen unter Berücksichtigung der einzuführenden Beiwagen auf annähernd die Hälfte vermindern. Der Verbandsauschuß erklärte sich mit diesen beschränkten Fahrplanänderungen einverstanden, damit der Straßenbahn ermöglicht wird, dem Betriebspersonal die im Interesse der Betriebssicherheit vorgeschriebenen zwei freien Tage monatlich zu gewähren. Die Betriebseinschränkungen sollen am morgigen Dienstag eingeführt werden. Die Zustimmung ist jedoch vom Verbandsauschuß nur auf die Dauer von vier Wochen erteilt worden; bis zum Ablauf dieser Frist sind die Straßenbahn-Gesellschaften verpflichtet, im Einvernehmen mit dem Verbandsdirektor Vorschläge über Betriebsvermehrungen in der Richtung auf Herstellung des Friedensfahrplanes zu machen.

Im einzelnen sei über die Fahrplanänderungen, die die Große Berliner in den Wagen jeder einzelnen Linie durch rote Zettel bekanntmachen wird, folgendes mitgeteilt: Bei näheren wichtigen Straßenbahnlinien setzte der Verbandsauschuß die nächtlichen Schlusszeiten gegenüber den Anträgen der Straßenbahn um eine halbe bis eine Stunde später fest, besonders bei den nach dem Westen und Südwesten Groß-Berlins führenden Linien, wie B, E, F, N und O. Für die Linie 64 machte der Verbandsauschuß zur Bedingung, daß nach Bedarf Einseiwagen zwischen Lichtenberg und Alexanderplatz verkehren. Der Linie 72 sicherte der Verbandsauschuß für die Zeit von 4 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends den 15-Minutenbetrieb, der Linie 74 für dieselbe Zeit den 7½-Minutenbetrieb. Die Linie T Halensee-Kupfergraben, deren Ausfall die Straßenbahn beantragt hatte, bleibt bestehen. Sie erhält bis 10 Uhr 58 Min. nachts ab Halensee und bis 11 Uhr 42 Min. nachts ab Kupfergraben 30-Minutenbetrieb. Für diese Linien sollen, um den Bewohnern Halensees und des Kurfürstendamms eine bessere Verbindung zu geben, als der 30-Minutenbetrieb darstellt, die Linien Q, N und U noch in der Weise mit herangezogen werden, daß zwischen Halensee und Kupfergraben folgende Umsteige-Berechtigungen gegeben werden: Von Q auf U und umgekehrt mit Umsteigeberechtigung Ecke Wilmersdorfer und Bismarckstraße. Von Q auf N und umgekehrt mit Umsteigeberechtigung am Wilhelmplatz. Sobald das Personal vermehrt ist, wird der Betrieb auf der Linie T in erster Reihe wieder verdichtet. Die Linie 17 erhält Beiwagen, Linie 74 nach Bedarf Beiwagen und Linie 93/98 von 4 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends Beiwagen. Nach der in Aussicht genommenen Personalvermehrung wird der 7½-Minutenbetrieb auf diesen Linien, die von 8 Uhr früh den 10-Minutenbetrieb erhalten sollen, von 4 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends baldigst wiederhergestellt. Die Linie P/R wird bis mindestens 9 Uhr morgens den 7½-Minutenbetrieb und von da ab 10-Minutenbetrieb erhalten und zwischen Spandauer Boß und Knie nach Bedarf durch weitere Beiwagen verstärkt. Nach der Personalvermehrung wird auf dieser Linie der 7½-Minutenbetrieb baldigst wiederhergestellt. Die Linie II Neukölln-Schöneberg-Tempelhof soll streckenweise nach Bedarf wieder eingeführt werden.

Die Einschränkung des Automobilverkehrs in Berlin.

(Telegramm der „Neuen Freien Presse“.)

Berlin, 15. März.

In Berlin tritt heute eine erhebliche Einschränkung des Automobilverkehrs in Kraft. Das Privatautomobil wird mit dem heutigen Tage nahezu ganz von der Straße verschwinden. In ganz seltenen Fällen nur hat das Polizeipräsidium die weitere Benützung der Wagen gestattet, selbst dann nicht, wenn der Besitzer weit draußen in einem Vorort wohnt. Bei den Autodroschken werden die Einschränkungen, die vom Polizeipräsidium vorgenommen werden, nur von ganz geringem Umfange sein. Allen Droschkenbesitzern, die nur einen Wagen besitzen und diesen in den meisten Fällen auch selbst fahren, ist die Fahrerlaubnis ohne weiteres wieder erteilt worden. Auch bei den größeren Betrieben sind die Einschränkungen, die sich übrigens heute noch nicht übersehen lassen, nicht erheblich. Die Fahrerlaubnis für die elektrischen Droschken ist überhaupt ausnahmslos erneuert. Trotzdem wird die Zahl der Autodroschken vermutlich von Tag zu Tag kleiner werden, da keine Pneumatiks zu haben sind und die Wagen bei Reifendefekten aus dem Verkehr gezogen werden müssen, auch wenn die Fahrerlaubnis erteilt wird.

In vereinzelten Fällen, besonders bei elektrisch betriebenen Droschken, hat man den Hohlreifen durch einen Vollgummireifen ersetzt, der zwar weniger bequem, dafür aber dauerhafter ist. Aber auch diese Maßnahme läßt sich nicht allgemein durchführen; man muß also damit rechnen, daß die Zahl der Autodroschken, von denen heute sicher noch mehr als 2000 im Betriebe sind, immer kleiner werden wird. Auch ein Teil der Autobuslinien ist eingestellt oder durch Pferdeomnibusse ersetzt worden. Die Geschäftsautomobile werden ebenfalls stark verringert.

20.7. 1915.

**Erhöhung der Preise für Lasten-
transporte.****Erhöhung der Preise für Lastentransporte.**

Die Genossenschaft der Großfuhrwerksbesitzer schreibt uns: Infolge der immer schwerer werdenden Beschaffung von Futtermitteln und der seit Wochen bereits herabgesetzten Futterrationen und der dadurch bis über die Hälfte verminderten Leistungsfähigkeit der Pferde, infolge der doppelt und dreifach hohen Futtermittelpreise und der doppelt so hohen Preise für Lastpferde sowie der doppelten und dreifachen Steigerung aller sonstigen Fuhrwerksbedarfsartikel, der erhöhten Löhne und des Mangels an Kutschern hat die Genossenschaft der Großfuhrwerksbesitzer und die Genossenschaft der Kleinfuhrwerksbesitzer (das sind die Lastentransporteurs) beschlossen, die Fuhrwerkspreise mit einer Minimaltageseinnahme von 40 S. für einen zweispännigen Zug und von 24 S. für einen einspännigen Zug ohne Verpflichtung eines bestimmten Ladengewichtes festzusetzen. Demnach haben auch die Kohlenfuhrpreise, die seit 1. September 1911 bis jetzt trotz des Krieges nur um 5 S. pro Meterzentner erhöht worden waren, eine entsprechende Erhöhung erfahren. Mit dieser Erhöhung sind jedoch bloß die momentanen Verhältnisse berücksichtigt. Solange noch durch Preissteigerungen Fuhrwerksleistungen zu erhalten sein werden, ist für die Bevölkerung Wiens wenigstens die Möglichkeit der Approvisionierung geboten. Doch hat bereits wegen Mangels an Futtermitteln eine große Anzahl von Schwerfuhrwerksbetrieben ihre Tätigkeit einstellen müssen.

* (Erhöhung der Preise für Lastentransporte.) Infolge der immer schwerer werdenden Beschaffung von Futtermitteln und der dadurch verminderten Leistungsfähigkeit der Pferde, der hohen Futtermittelpreise und der Steigerung aller sonstigen Fuhrwerksbedarfsartikel, hat die Genossenschaft der Großfuhrwerksbesitzer und die Genossenschaft der Kleinfuhrwerksbesitzer (s. d. die Lastentransporteur) beschlossen, die Fuhrwerkspreise mit einer Minimal-Tageseinnahme von 40 Kronen für einen zweispännigen Zug und von 24 Kronen für einen einspännigen Zug ohne Verpflichtung eines bestimmten Ladegewichtes festzusetzen. Demnach haben auch die Kohlenfuhrpreise, die seit 1. September 1911 bis jetzt trotz des Krieges nur um 5 Heller pro Meterzentner erhöht worden waren, eine entsprechende Erhöhung erfahren. Mit dieser Erhöhung sind jedoch bloß die momentanen Verhältnisse berücksichtigt. Wegen des Mangels an Futtermitteln hat eine große Anzahl von Schwerfuhrwerksbetriebe ihre Tätigkeit einstellen müssen.

„Packelbuben.“

Den von kürzerer Reise mit kleinem Sandgepäck beladen auf den Bahnhöfen ankommenden Passagieren stürzte in Friedenszeiten, insbesondere in Frühjahr- und Sommertagen, beim Ausgang der Bahnhofhalle stets eine Rote von halbwüchsigen, barfüßigen Jungen entgegen mit der Frage: „Däri i 's trag'n?" und gleichzeitig griff auch schon ein Duzend Hände nach der Reisetasche des Reisenden. Die „Packelbuben“, wie diese jungen Gepäckträger im Volksmunde heißen, waren lange Zeit eine Gefahr für die ortsfremden Reisenden, denn es kam vor, daß ein aus der Provinz Angekommener einem dieser Buben das Reisegepäck anvertraute und der Träger in einem unbewachten Augenblick in eine Seitengasse abbog und auf Nimmerwiedersehen verschwand. Die Polizei hat den „Packelbuben“ denn auch ihr besonderes Augenmerk zugewendet und wiederholt unter ihnen „Musterung“ gehalten. Auch war die junge Trägermannschaft den Dienst Männern stets ein Dorn im Auge. Denn die bereits ortsbekannten, im Bahnhof Ankommenden ließen sich lieber für 20 oder 40 Heller von dem Jungen das Gepäck tragen, als von den Dienst Männern, die weit höhere Transportpreise verlangen. Der Krieg hat, wie überall, auch hier eine Aenderung der Verhältnisse gebracht. Sowohl von den bei der Bahn bediensteten Trägern, die das Gepäck wohl nur bis zum Wagen, beziehungsweise zum Ausgang des Bahnhofes tragen dürfen, als auch von den jüngeren Dienst Männern ist ein großer Teil zur Kriegsdienstleistung einberufen worden. Es hatte sich also tatsächlich in jüngster Zeit ein Mangel an Trägern auf dem Bahnhof sehr fühlbar gemacht, wenn nicht die — Packelbuben dagewesen wären. So, als fühlten sie die Würde, die im Felde stehenden älteren Kollegen „vom Beruf“, zu vertreten, sind auch die Packelbuben ernster, gewerbmäßiger und in gewisser Hinsicht vornehmer geworden. Es sieht so aus, als hätten sie sich organisiert, als „Paketträgerhilfskorps“. Unter diesen Jungen, die auch älter geworden zu sein scheinen, gibt es keine barfüßigen und keine zerlumpten mehr. Die „Packelbuben“ sind nicht mehr zudringlich. Sie bieten dem ankommenden Fahrgast etwas bescheidener ihre Dienste an als früher. Vor Ankunft des Zuges stehen sie abseits, gewöhnlich in der Nähe des Ofens im Verzollungsraum, beisammen und unterhalten sich in gedämpftem Ton, um, wenn das Ankunfts-signal erklingt, ihre Posten beim Ausgang der Halle einzunehmen. Der Umsicht im „Packelbubenwesen“ ist wohl vor allem darauf zurückzuführen, daß derzeit nicht Faulenzer, Schulstürzer und Diebsjungen den Beruf des Paket-trägers ausüben, sondern zumeist stollenlose junge Handlungsgehilfen, Praktikanten, Lehrlinge und Buben, deren Väter im Felde stehen, und die ihrer Mutter gern einen kleinen Beitrag zum Haushalt geben wollen. Die Tatsache, daß die wenigen Dienst Männer in den Ankunfts-hallen einesteils von Ankommenden der ärmeren Bevölkerungsklassen nicht beschäftigt werden, andernteils für den Bedarf wirklich nicht ausreichen, hat die meisten dieser Hilfs-träger auf die Idee gebracht, am Bahnhof Verdienst zu suchen. Freilich sind jetzt wieder genug „Packelbuben“ zur Verfügung, und neuer Zuzug würde die Konkurrenz verschärfen. Die Polizei bewacht natürlich auch das Treiben der „organisierten Packelbuben“, aber es gibt höchst selten Grund zum Einschreiten. Denn das „Packeltragen“ ist in dieser schweren Zeit eine ernste Verdienstmöglichkeit geworden.

Der Wiener Verkehr und der Krieg.

Der Ausweis über den Wiener Personenverkehr im Jahre 1914 zeigt, daß ungeachtet der fünf Kriegsmomente der Verkehr in diesem Jahre nicht viel zurückging. Es wurden in den letzten drei Jahren befördert mit:

	1914	1913	1912	1914 gegen 1913
	Millionen Personen			
Straßenbahn	320.9	322.6	309.5	- 1.7
Stadtbahn	39.7	46.8	45.3	- 7.1
Stellwagen, Pferdebetrieb	7.6	10.3	13.0	- 2.7
Autobetrieb	3.9	2.9	—	+ 1.0
Elektrischer Wien-Baden	4.6	4.2	4.0	+ 0.4
Dampfstraßenbahnen	2.2	2.2	3.1	—
Anderen Autostellwagen	0.3	0.3	0.5	—
Kahlenbergbahn	0.18	0.2	0.2	- 0.2
	379.4	389.5	375.7	- 10.1

Die elektrische Lokalbahn nach Preßburg, die als Landesbahn betrieben wird, ist in dieser Aufstellung nicht enthalten. Verhältnismäßig wenig vom Kriege betroffen wurden die städtischen Straßenbahnen, die ungeachtet der Einschränkung des Verkehrs und der Minderung des Personals kaum mehr als anderthalb Millionen Personen weniger beförderten als im vorangegangenen Jahre. Die Inanspruchnahme war fast die gleiche wie ein Jahr früher, das Personal aber weit mehr angestrengt. Im ersten Halbjahr war der Verkehr allerdings größer geworden, er deckte den Ausfall des zweiten Halbjahres, der gegenüber dem Verkehrszuwachs im Jahre 1913 kaum mehr als fünf Millionen Fahrgäste, also im Tagesdurchschnitt etwa 33.000 Personen ausgemacht haben kann. Der Ausfall macht aber 14.8 Millionen Personen aus, wenn man annimmt, daß der Verkehr 1914 ebenso gewachsen wäre wie von 1912 auf 1913.

Die Stadtbahn war einen vollen Monat ganz eingestellt. Sie verkehrt seither mit etwa der Hälfte der Züge, die in Friedenszeiten gingen. Ihr Ausfall macht etwa 17 Prozent gegenüber 1913 aus. Mit der Zahl von 39.7 Millionen Fahrgästen kommt sie der im Jahre 1910 erzielten Verkehrszahl gleich. Der Ausfall der Stadtbahn beträgt aber im vergangenen Jahre etwa 8.8 Millionen Personen, wenn man annimmt, daß der Verkehrszuwachs im Kriegsjahr ebenso groß gewesen wäre wie 1913. Die Stellwagen mit Pferdebetrieb haben 2.7 Millionen Fahrgäste verloren, von denen aber wohl eine Million abziehen ist, die zu den mit Motoren betriebenen Stellwagen übergingen. Nur diese und die Elektrische Wien-Baden haben einen Verkehrszuwachs, die Badener Bahn wohl deshalb, weil sie eine Zeitlang den Ersatz für den verminderten Verkehr auf der Südbahn bildete. Alle übrigen angegebenen Verkehrsmittel wurden im vergangenen Jahre fast ebenso stark in Anspruch genommen wie 1913. Insgesamt ergibt sich ein reiner Ausfall von 10.1 Millionen beförderten Personen, der freilich 24 Millionen erreicht, wenn man annimmt, daß auch in diesem Kriegsjahr der Verkehr um 14 Millionen Personen gewachsen wäre wie von 1912 auf 1913. Es haben also während der fünf Kriegsmomente im Tagesdurchschnitt 157.000 Personen die Wiener Verkehrsmittel weniger benutzt, als dies in einem vollen Friedensjahr geschehen wäre.

28. 7. III. 1915.

* **Fahrpreiserhöhung.** Die Genossenschaften der Groß- und Kleinfuhrwerksbesitzer und die Vereinigung der Lastentransporteurs haben den Beschluß gefaßt, daß entsprechend den Regien ab 22. März 1915 die tägliche Mindesteinnahme jedes zweispännig bespannten Zuges 40 Kronen, jedes einspännig bespannten Zuges 24 Kronen betragen muß. Die Bestimmung der Höhe des Ladegewichtes muß dem Fuhrwerksbesitzer überlassen bleiben, da nur er die jeweilige Leistungsfähigkeit der Pferde richtig beurteilen kann. Gleichzeitig wurden die Kohlenfuhrpreise erhöht.

30. VII. 1915

Die Verkehrsnot bei der Großen Berliner Straßenbahn.

Heute vormittag hielt die Große Berliner Straßenbahn A.-G. ihre ordentliche Generalversammlung ab. Bei der Besprechung des Geschäftsberichts und der Jahresrechnung führten zwei Aktionäre Klage über schlechtes Wagenmaterial und große Unregelmäßigkeit in der Wagenfolge. Sie glaubten dies auf die Veraltung des Systems der Linienführung namentlich der Ringlinien zurückführen zu sollen und regten an, zur Hebung des Verkehrs und der Einnahmen Umsteigebillets, gültig für einen Tag, zum Preise von 15 Pfennig einzuführen. Sie wiesen die in letzter Zeit in der Presse gegen die Straßenbahnverwaltung erhobenen schweren Anklagen als völlig ungerechtfertigt zurück.

Direktor Otto nahm hierauf das Wort zu einer längeren Entgegnung, aus der folgendes hervorgehoben sein mag. Gegen die Verwaltung der Straßenbahn ist in der Presse und bei anderen Gelegenheiten der schwere Vorwurf erhoben worden, daß sie zur Hebung der Betriebsstörungen, die durch den Krieg veranlaßt worden sind, nicht genug getan habe. Wenn gesagt werde, daß die Verwaltung die Hände in den Schoß gelegt habe und so das Unheil über die Gesellschaft und Berlin habe hereinbrechen lassen, so tue man ihr bitter Unrecht. Sowohl der Vorstand wie alle Beamten haben auf das anstrengendste gearbeitet, der Schwierigkeiten Herr zu werden, und nur der selbstlosen Arbeit aller Beamten vom ersten bis zum letzten sei es zu danken, daß die Verkehrsstörungen nicht noch größer geworden sind. Die Gesellschaft war bei Beginn des Krieges nicht in der Lage, soviel Personal auszubilden, als sich ihr anbot, und später, als sie dazu in der Lage war, ließ das Angebot nach und war selbst bei Erhöhung der Löhne nicht mehr heranzuziehen. Jetzt gebe es überhaupt keine männlichen Arbeitskräfte mehr, es sei denn, daß man ihnen so hohe Löhne bietet, die die Gesellschaft nicht zahlen kann. Man müsse bedenken, daß das Unternehmen keine industrielle Gesellschaft ist, die durch Beschäftigung für Heereszwecke große Verdienste erzielt und sich dadurch einen Ausgleich für die hohen Arbeitslöhne schafft. Dieser Ausgleich fehle bei der Straßenbahn vollständig.

Die Schwierigkeiten, die die Verwaltung zur Beseitigung der Verkehrsstörungen zu überwinden hat, kann keiner im breiten Publikum ermessen. So sei nicht zu vergessen, daß die Beschaffung der notwendigen Materialien von Tag zu Tag schwieriger werde und nur im beschränkten Umfange möglich ist. Trotzdem könne er aber erklären, daß die Verkehrsverhältnisse in anderen Großstädten noch ungünstiger sind. So habe der Magistrat in München sogar die Nichtigkeit der Verkehrszahlen Berlins in Zweifel gezogen. Die Betriebseinschränkung gegen die normaler Zeiten betrage etwa 15 v. H., während der Verkehr nur um 10 v. H. zurückgegangen ist, so daß also die Straßenbahn um 5 v. H. mit ihren Leistungen zurückbleibt. Diese Minderleistung wird sich vorübergehend noch um etwa 3 v. H. erhöhen, aber nur wenige Wochen andauern und zwar solange, bis eine weitere Anzahl Frauen für den Schaffnerdienst ausgebildet ist. Aller dieser Schwierigkeiten mit einem Male Herr zu werden, ist natürlich unmöglich, und das Publikum müßte dieses auch einsehen und auch etwas Rücksicht auf die Verwaltung nehmen. Diese ist sich bewußt, daß sie in der Öffentlichkeit stehe und ihr zu dienen habe, aber sie könne das Recht auch für sich in Anspruch nehmen, daß ihre Maßnahmen auch Anerkennung verdienen.

Als dann ging Redner zu den von den Aktionären vorgebrachten Klagen über. Die Verwaltung ist sich der Mängel bewußt, die den alten Wagen anhaften, aber wenn man bedenke, daß der Wagenpark der Großen Berliner Straßenbahn mit 40 Mill. M. zu Buch stehe, so sei es unmöglich, die alten Wagen mit einem Schläge zu beseitigen, täte man es, so würde die Gesellschaft für mehrere Jahre dividendenlos bleiben müssen. Seit ungefähr 1½ Jahren ist die Verwaltung dazu übergegangen, Verbesserungen an dem alten Wagenmaterial vorzunehmen. Diese Arbeiten sind allerdings durch den Krieg unterbrochen worden, denn alle Arbeitskräfte, die zu diesem Zweck zur Verfügung standen, haben jetzt voll auf damit zu tun, das Wagenmaterial betriebsfähig zu halten.

Wenn gesagt werde, daß in den neuen Wagen der Gesellschaft schon zuviel Luxus angebracht sei, so glaube die Verwaltung dies nicht zugeben zu können. Sie ist vielmehr der Meinung, damit auch schon etwas für die Zukunft vorgesorgt zu haben, denn was heute noch als Luxus betrachtet wird, ist vielleicht in 2—3 Jahren

schon wieder veraltet. Ueber die „Umsteige-Fahrkarte“ sagte Direktor Otto u. a.: Es sei natürlich ganz ausgeschlossen, daß ohne Erhöhung des 10-Pfennig-Tarifes das System des Umsteigefahrkarte eingeführt werden kann. Auch ist es ganz unmöglich, diesen Umsteigefahrkarte eine Gültigkeit von einem Tage zu verleihen, denn damit würde dem Betrage Tür und Tor geöffnet werden. Als dann sei noch zu bedenken, daß mit der Umsteigemöglichkeit auch der Umsteigezwang eingeführt werden müsse. Ob dieser nun aber bei dem Publikum Anklang finden werde, sei doch wohl mehr als fraglich. Die Verwaltung habe in Wien das System des Umsteigefahrkarte genau studiert und ist sich bewußt, daß sie der Schwierigkeiten, wie sie sich dort ergeben haben, hier wohl Herr werden könnte, aber es ist zu bedenken, daß hier bei Einführung des Umsteigefahrkarte sich gerade an den Hauptverkehrspunkten eine Ueberlastung des Verkehrs einstellen würde, zu dessen Beseitigung nicht das genügende Betriebsmaterial herangeschafft werden könnte. — Die Ansicht, daß die Ringlinien veraltet seien, treffe nicht zu. Sie bilden bekanntlich die Verbindung zwischen den Radiallinien und tragen dazu bei, diese überlasteten Linien zu entlasten.

Der Vorsitzende Geheimer Kommerzienrat Arnold fügte dem noch hinzu, daß der Aufsichtsrat in seiner letzten Sitzung dem Vorstände und allen Beamten der Gesellschaft den Dank und volle Anerkennung für ihre aufopferungsvolle Tätigkeit ausgesprochen habe. Gleich zu Beginn des Krieges verlor die Gesellschaft mehr als die Hälfte ihrer Angestellten und nur der angestrengtesten Arbeit aller Beamten ist es zu danken, daß trotzdem ein leidlich regelmäßiger Verkehr aufrechterhalten werden konnte. Er halte es für seine Pflicht, diesen Dank in der Öffentlichkeit zu wiederholen. — Gegenüber den Angriffen auf die „Große Berliner“ bemerkte der Vorsitzende: Es sei doch völlig unangebracht, zu sagen, daß die Verwaltung lediglich aus reiner Profitgier diese oder jene Maßnahme unterlasse. Eine 6 v. H. Verzinsung des Aktienkapitals berechtige doch wahrlich nicht zu dieser Behauptung. Endlich dürfe man doch auch nicht die Leistungen der Gesellschaft völlig verschweigen. So habe sie 1½ Millionen für Kriegsfürsorge zahlen müssen. Sie befördere für 10 Pf. den Fahrgast 3 Km. und weiter, Leistungen, die doch auch nicht gering zu schätzen seien. Wenn auch die Verwaltung sich bewußt ist, daß sie Fehler mache, und deswegen zur Rechenschaft gezogen werden müsse, glaube er aber doch, daß sie bei der Beurteilung Anspruch auf mildernde Umstände habe.

Erhöhung der Taxitarife.

Die Nachttaxe bei Tag gültig.

Die Statthalterei gestattet in Würdigung der augenblicklichen Schwierigkeiten in der wirtschaftlichen Lage des Wiener Platzfuhrwerkes bis auf weiteres, und zwar mit Wirksamkeitsbeginn vom 15. d. ab, die Einschaltung des Nachttarifes bei Fahrten der Platzwagen in den Tagesstunden, bei Autos jedoch nur für Fahrten mit gleichzeitig mehr als drei Personen. Diese Schaltung ist aber nur dann zulässig, wenn im Wagen ein Anschlag angebracht ist, der auf die gestattete Einschaltung der Nachttaxe bei Tagfahrten hinweist, und wenn die Fahne des Fahrpreisanzeigers hellblau gefärbt ist. Die genau einzuhaltende Farbe des Anschlages, den Platz im Wagen, an dem er anzubringen ist, und den Farbton der Blaufärbung der Fahne des Fahrpreisanzeigers

bestimmt die Polizeidirektion. Als Maximalsätze für Autos gelten weiterhin die Siffern 100—40—100.

Die Begründung der Preiserhöhung.

Ein Autosachmann gibt uns zur vorstehenden Anordnung der Statthalterei folgende Erklärung:

Die Statthalterei hat die Tarifierhöhung bewilligt, nachdem die Lohnfuhrwerker und Taxiunternehmungen wiederholt in diesem Sinn vorstellig geworden sind. Zur Begründung ihres Gesuches haben die Unternehmungen die enorm gestiegenen Betriebskosten angeführt. Dies gilt besonders von den Kraftwagenbetriebern. Diese bezahlten vor dem Krieg einen glatten Pneumatikreifen mit 160 Kronen, einen Reifen mit Gleitschuh mit 200 bis 220 Kronen. Die Preise stellen sich heute auf 300 Kronen ohne und 400 Kronen mit Gleitschuh. Ganz beträchtlich ist auch die Benzinverteuerung. Ein Liter Benzin kostete vor dem Krieg 70 Heller, heute 1 Krone. Dabei muß statt des Leichtbenzins Schwerbenzin verwendet werden, das die Motore schädigt und verunreinigt. Auch den Chauffeuren müssen heute höhere Löhne als bei Kriegsbeginn bewilligt werden. Schließlich sahen sich alle Taxiunternehmungen infolge der Requisitionen und auch infolge des Materialmangels zu umfangreichen Betriebsreduktionen veranlaßt, die bei einzelnen Firmen 70 Prozent des alten Umfangs erreichten. Eine bekannte Wiener Taxiunternehmung läßt gegenwärtig statt hundert bloß vier Wagen laufen.

Die Behörde hat diesen Schwierigkeiten bereits Rechnung getragen, indem sie nicht darauf bestand, daß am 1. Januar 1915 auf Grund einer vor anderthalb Jahren erlassenen Verordnung der Taxitarif allgemein auf die Sprungtaxe von 30 Heller herabgesetzt wurde. Durch die vorliegende Statthaltereiverordnung wird der Taxitarif, sofern der Wagen bei Tag von mehr als drei Personen benützt wird, um mehr als 50 Prozent erhöht. Man zahlte bisher bei Tag für je 500 Meter 40 Heller, für 1 Kilometer somit 80 Heller. Nach der Nachttaxe kosten je 333 Meter 40 Heller, 1 Kilometer daher 1 Krone 20 Heller. Dabei darf nicht übersehen werden, daß auch die Grundtaxe bei Nacht eine höhere ist. Man zahlt bei Tag als Grundtaxe 1 Krone für die ersten begonnenen 1000 Meter, bei Nacht aber 1 Krone für die ersten begonnenen 666 Meter.

Einspänner und Kriker begründen die bei den Behörden erstrebte Preiserhöhung mit den höheren Kutscherslöhnen und mit den hohen Sagerpreisen, die seit Kriegsbeginn bekanntlich um die Hälfte gestiegen sind. Da für Einspänner und Kriker die Bewilligung der Nachttaxe nicht an die Benützung durch mehr als drei Personen gebunden ist, sondern überhaupt für jede Fuhr gilt, so lauten jetzt die Tarife: Für die Einspänner: Grundtaxe 60 Heller (für die ersten begonnenen 333 Meter) und 20 Heller Sprungtaxe für je weitere begonnene 333 Meter; für die Kriker: 1 Krone 20 Heller Grundtaxe (für die ersten 333 Meter) und 30 Heller Sprungtaxe für je 333 Meter. In dem jetzt aufgehobenen Tagtarif galten sowohl beim Einspänner wie beim Kriker die gleichen Sätze für je 500 Meter. Die Verteuerung bei Benützung dieser Fuhrwerke stellt sich somit ebenfalls auf mehr als 50 Prozent. Das Publikum wird durch die Verfügung der Statthalterei um so empfindlicher getroffen, als der Tramwanverkehr derzeit eingeschränkt und völlig unzureichend ist.

*** (Erhöhung der Fuhrwerkstagen.)** Die Statthalterei gestattet in Würdigung der augenblicklichen Schwierigkeiten in der wirtschaftlichen Lage des Wiener Platzfuhrwerkes bis auf weiteres, und zwar mit Wirksamkeitsbeginn vom 15. April 1915 ab, die Einschaltung des Nachttarifes bei Fahrten der Platzwagen in den Tagesstunden, bei Autos jedoch nur für Fahrten mit gleichzeitig mehr als drei Personen. Diese Einschaltung ist aber nur dann zulässig, wenn im Wagen ein Anschlag angebracht ist, der auf die gestattete Einschaltung der Nachttage bei Tagfahrten hinweist und wenn die Fahne des Fahrpreisanzeigers hellblau gefärbt ist. Die genau eingehaltende Type des Anschlages, den Platz im Wagen, an dem er anzubringen ist, und den Farbton der Blaufärbung der Fahne des Fahrpreisanzeigers bestimmt die Polizeidirektion. Als Maximalsätze für Autos gelten weiterhin die Ziffern 100-40-100.

10. IV. 1915.

*** Vereinfachung des Wiener Stellwagenverkehrs.** Wir erhalten folgende Zuschrift: Der elektrische Autobus von der Volksoper zur Rochuskirche, auf den sich die beteiligten Kreise so lange gefreut, ist leider jetzt weit mehr ein Verkehrshindernis, als etwas anderes. Er fährt ganz unregelmäßig und in so großen Intervallen, daß man meist rascher zu Fuß ans Ziel kommt, als wenn man auf ihn wartet. Tatsächlich ist aber mehr als die Hälfte seiner Fahrt reiner Luxus, denn von der Volksoper bis zum Schottenring und vom Stubenring bis zur Rochuskirche kann man rascher und besser mit der Straßenbahn fahren, und da beide Unternehmungen der Gemeinde gehören, fällt doch das Moment der Konkurrenz weg. Die Stellwagenunternehmung kann für den schlechten Dienst eigentlich nicht viel dafür, infolge des Krieges sind nur wenige Wagen diensttauglich. In Kriegszeiten muß man aber in jeder Hinsicht sparen und es ist jetzt geradezu verschwenderisch, die gleiche Strecke mit Omnibus und Straßenbahn zu befahren, wenn man den Omnibus anders lukrativer und besser ausnützen kann. Das alte Projekt den Omnibusverkehr auf die Innere Stadt, auf die Verbindung der Wendellinien der Straßenbahn zu beschränken ist, hätte daher jetzt mehr denn je aktuelle Bedeutung. Würde der elektrische Autobus vom Stubenring bis zum Schottenring allein fahren, so würden selbst wenige Wagen eine rast kontinuierliche und geradezu glänzende Verbindung herstellen können, zumal wenn man entsprechende Umsteigkarten — selbst zu einem etwas höheren Preis — zwischen Omnibus und Tramway einführen würde. Natürlich gilt was wir von der einen Linie gesagt, auch von vielen anderen und beim Stubenring, bei der Oper, beim Bankvereinsgebäude usw. lassen sich leicht Schleisefahrten der Omnibusse machen, so daß diese nicht einmal umzukehren brauchen. Eine provisorische Ladestation am Stefansplatz ist auch kein Ding der Unmöglichkeit. Man sieht, die Not könnte sogar einen Vorteil schaffen, wenn nur eine etwas energische Persönlichkeit sich dieses Reformgedankens bemächtigen wollte. C. J.

Einschränkung des Sonn- und Feiertagsverkehrs

Auf der Wiener Stadtbahn und den Lokalfrecken.

Infolge anderweitiger Verwendung der Fahrbetriebsmittel kann bis auf weiteres der Zugverkehr an Sonn- und Feiertagen auf der Wiener Stadtbahn, Wiener Verbindungsbahn und den anschließenden Lokalfrecken der k. k. österr. Staatsbahnen nicht im gleichen Umfange wie in früheren Jahren aufrechterhalten werden.

Die Weiterbeförderung sämtlicher von der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn in den Umsteigstellen Hütteldorf-Gading und Heiligenstadt eintreffenden Reisenden nach Stationen der anschließenden Lokalfrecken wird bei stärkerem Verkehr nicht möglich sein. An solchen Tagen wird daher — je nach Maßgabe der Frequenz — die Fahrkartenausgabe in den Stationen und Haltestellen der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn sowie in den Stationen Wien-Westbahnhof, Penzing und Wien-Franz-Josephsbahnhof zeitweilig und zumeist nur vorübergehend eingestellt werden.

Weibliche Schaffner bei der Hamburger Hochbahn.

Vom 21. April ab werden, dem Vorgehen anderer Bahngesellschaften und der preussischen Staatsbahn folgend, auch auf der Hamburger Hochbahn weibliche Fahrkarten-Schaffner in den Abschlusssperren der Haltestellen Dienst tun, da es nicht mehr möglich ist, trotz Bekanntmachungen in allen Zeitungen ein genügendes Angebot von geeigneten männlichen Arbeitskräften zu erhalten. Die Schaffnerinnen werden von Betriebsbeginn bis Betriebschluß schichtweise Dienst tun. Es sollen, wenn sich dieser Versuch bewähren sollte, so viele weibliche Schaffner eingestellt werden, wie männliches Personal notwendig ist, um die von der Behörde und dem Publikum trotz der Schwierigkeiten der Personalbeschaffung dringend gewünschte Betriebseröffnung der Notenburgsorter Zweigstrecke möglich zu machen. Da die Ausbildung des hierfür benötigten männlichen Personals wegen des Aufrückens durch verschiedene Ausbildungsstufen mehrere Monate erfordert, mußte der Versuch schon jetzt angestellt werden. Zum Ersatz des großen Abganges wird im übrigen männliches Personal unverändert weiter eingestellt.

(Haltestellen im Betriebe der Pferdebestellwagen.) Der Stadtrat hat mit Beschluß vom 15. d. genehmigt, daß die im Pferdebestellwagenbetriebe bestehenden veränderlichen Ein- und Aussteigestellen aufzulassen seien und die Pferdebestellwagen in Zukunft ebenso wie im Kraftstellwagenbetriebe nur an jenen mit Tafeln versehenen Haltestellen zwecks Ein- und Aussteigens anzuhalten haben. Diese Verfügung ist mit Rücksicht auf die Futternot zur Schonung der Pferde notwendig und tritt am Montag, den 26. d., in Kraft derart, daß auf allen Strecken, auf welchen diese Haltestellentafeln angebracht sind, nur bei diesen, auf jenen Strecken, auf welchen die Haltestellentafeln erst anzubringen sind, bis auf weiteres nur vor allen Straßenkreuzungen das Ein- und Aussteigen gestattet ist. Es wird Sorge getragen, daß die neuen Haltestellentafeln so bald als tunlich angebracht werden.

4. / 7. 1915

Die neue Droschkenordnung.

Der Polizeipräsident macht folgendes bekannt: Auf Grund der §§ 143 und 144 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883, der §§ 5 und 6 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 sowie der §§ 37 und 76 der Reichsgewerbeordnung wird mit Zustimmung des Gemeinbe-Vorstandes die für den Ortspolizeibezirk Berlin erlassene Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 wie folgt abgeändert:

§ 1. Während der Dauer des Krieges treten die Bestimmungen im § 99 unter Ziffer 1a der Droschkenordnung vom 16. Februar 1905 in der Fassung des § 2 der Polizeiverordnung vom 24. November 1906 für Pferdedroschken außer Kraft. Es gelten dafür die Bestimmungen unter Ziffer 1b (d. h. die Pferdedroschken erhalten die bisherige Lage der Kraftdroschken).

§ 2. Während der Dauer des Krieges sind für jede Fahrt bei Benutzung einer Kraftdroschke mit Verbrennungsmaschine 20 Pf., bei Benutzung einer Kraftdroschke mit elektrischem Antrieb 10 Pf. mehr zu zahlen als der Fahrpreisanzeiger gemäß der Droschkenordnung anzeigt. Dieser Mehrbetrag darf jedoch nur erhoben werden, wenn im Innern der Droschke an einer sofort in die Augen fallenden Stelle eine mit der Droschkennummer versehene, amtlich abgestempelte kleine Tafel angebracht ist, auf welcher unter Hinweis auf diese Polizeiverordnung der für die betreffende Kraftdroschke zulässige Mehrbetrag ausdrücklich angegeben ist. Die Tafel muß stets in reinlichem und leserlichem Zustande erhalten sein.

§ 3. Führlberhandlungen gegen die Bestimmungen dieser Polizeiverordnung werden mit Geldstrafe bis zu 30 M. und im Übermaßgenfalle mit entsprechender Haft bestraft.

§ 4. Diese Polizeiverordnung tritt am 8. Mai d. J. in Kraft. Der Polizeipräsident bestimmt den Zeitpunkt des Außerkrafttretens.

* (Der Nachttarif der Autoplaszfahrwerke.)

Ueber Antrag der Gemeinde Wien gestattet die Statthalterei mit Rücksicht auf die in den letzten Wochen neuerdings eingetretenen Betriebserschwerungen dem Wiener Autoplaszfahrwerk mit Wirksamkeitsbeginn vom 12. d. ab die Einschaltung des Nachttarifes bei Tagfahrten ohne Rücksicht auf die Anzahl der gleichzeitig beförderten Fahrgäste. Diese Schaltung ist nur dann zulässig, wenn ein im Wagen angebrachter Aufschlag die Inanspruchnahme des erhöhten Tarifes für alle Tagfahrten anzeigt und die Fahne des Fahrpreisanzeigers nach Vorschrift blau gefärbt ist.

* Der Krieg der Stadtbahn gegen die Fahrgäste.

Ein Leser schreibt uns: Der Sommerfahrplan der Stadtbahn ist glücklicherweise noch nicht veröffentlicht. Die Herren von der Direktion haben also noch Gelegenheit, Rücksichtslosigkeiten und Unbedachttheiten gutzumachen, an denen der Winterfahrplan so überreich war. Daß die Stadtbahn nicht das mindeste zur Förderung des Außenwohnens tut, ja es sogar noch erschwert, ist eine alte Klage. Während des Krieges sind die Verhältnisse natürlich nicht besser geworden. Aber daß der Fahrplan sogar gegen die Mobilisierungstage noch verschlechtert wurde, ist wohl nur mit der Gedankenlosigkeit und Bequemlichkeit jener Herren zu erklären, die den Fahrplan ohne alle Rücksicht auf die Bevölkerung zusammenstellen. So zum Beispiel geht der letzte Zug über Hütteldorf hinaus auch für die Lokalfahrt vom Westbahnhof um 10 Uhr 30 Minuten nachts ab und trifft in Hütteldorf um 10 Uhr 43 Minuten ein, vierzig Minuten später trifft der letzte Zug nach Purkersdorf, der über die Stadtbahnlinie verkehrt, in Hütteldorf ein. Sonst ist die Zeitdifferenz zwischen zwei solchen Zügen über eine Stunde, zu manchen Tageszeiten sogar zwei Stunden. Wir haben natürlich nichts dagegen, daß diese Pause verringert werde, aber es müßte doch möglich sein, auch einen späteren Zug, wenigstens bis Purkersdorf, zu führen. Es wohnen genug Leute, die in Wien beschäftigt sind, außerhalb der Wiener Gemeindegrenze. Aufrufe werden versandt, alle Behörden überbieten sich in Wohlwollen für die Theater, aber den Theaterangestellten und den Theaterbesuchern wird es unmöglich gemacht, vom Theater nach Hause zu kommen, wenn der Fahrplan so gar keine Rücksicht darauf nimmt. Aber das Schönste kommt erst. Von der Gürtellinie trifft der letzte Zug, der jenen Anschlußzug nach Purkersdorf in Meidling-Hauptstraße erreichen soll, um 11 Uhr 7 Minuten ein. Es ist gerade da noch so viel Zeit, um in den Purkersdorfer Zug einzusteigen. Nun ist es wiederholt vorgekommen — zuletzt Sonntag den 9. d. —, daß sich der Gürtelzug verspätete, natürlich nicht aus Verschulden der Reisenden. Als die Fahrgäste in Meidling-Hauptstraße eintrafen, war der Purkersdorfer Zug schon abgegangen und es blieb nichts übrig, als dann von Hütteldorf aus zu Fuß zu gehen. Man sollte doch glauben, es sei kein Kunststück, in solchen Fällen noch einen Zug wenigstens bis Purkersdorf zu führen; aber einfach die Fahrgäste diese Mängel hüßen zu lassen geht denn doch nicht. Bei dieser Gelegenheit sei noch darauf aufmerksam gemacht, daß auch sonst der Fahrplan ohne jede Rücksicht auf das Bedürfnis der Fahrgäste zusammengestellt ist. Zum Beispiel: es soll jemand von Hütteldorf-Bad zur Station Westbahnhof der Stadtbahn fahren und dazu die Stadtbahn benutzen, und zwar am Nachmittag. Da geht ein Zug um 3 Uhr 52 Minuten ab Hütteldorf-Bad. Ankunft in Hütteldorf-Bad um 3 Uhr 55 Minuten. Der Anschlußzug der Stadtbahn aber geht wohlbedacht um 2 Minuten früher ab, um 3 Uhr 53 Minuten. Die Pause zum nächsten Zug beträgt aber nicht weniger als 19 Minuten. Man muß also 17 Minuten im Bahnhof verbringen, um weiterfahren zu können. Die Sache wird aber noch ülkiger. Um 4 Uhr 26 Minuten kommt man nach Meidling-Hauptstraße, wo man in einen Gürtelzug umsteigen muß. Der nächste Gürtelzug geht

aber erst um 4 Uhr 38 Minuten. Man muß also wieder zwölf Minuten im Bahnhof verbringen. Man hat also 29 Minuten, das heißt eine volle halbe Stunde bloß mit Warten auf dem Bahnsteig verbracht. Wenn kein weiterer Unfall eintritt und der Zug keine Verspätung hat, kann man hoffen, um 4 Uhr 43 Minuten nach Wien-Westbahnhof zu gelangen, das ist also nach fünfzig Minuten. Ja, werden Sie fragen, warum fährt denn der ungeschickte Fahrgast nicht gleich ohne Umsteigen mit seinem Zuge weiter bis zum Hauptbahnhof Wien-Westbahnhof, wo er schon um 4 Uhr 10 Minuten eintreffen würde? Die Antwort ist sehr einfach, weil Monatskarten und Streckenkarten eben nur für die Stadtbahn gelten. Bagt man es, mit einem anderen Zuge nach Wien hineinzufahren, so muß man aufzahlen oder Strafe zahlen. Die Herren Beamten, die dieses System erfunden haben, leiden natürlich nicht darunter, wohl aber die Bevölkerung, die auf der einen Seite Irreführen, auf der anderen Seite Unbequemlichkeiten und großen Zeitverlusten ausgesetzt ist. Diese ganzen schlaubißen Maßregeln haben, wenn überhaupt einen, so den Sinn, aus den Fahrgästen noch Strafgebelde herauszuziehen, denn von einer Ueberlastung der Fernstrecken kann jetzt noch weniger die Rede sein als je. Vielleicht bringen es diese Zeilen dazu, den Herren von der Direktion klarzumachen, daß die Stadtbahn für die Fahrgäste da ist und nicht die Fahrgäste für die Stadtbahn, gerade so wie die hohe Obrigkeit für die Steuerzahler und die Steuerzahler nicht für die Obrigkeit da sind.

Die Erhöhung des Tarifs für Kraftdroschken.

Wie bereits mitgeteilt, ist der Tarif für Kraftdroschken dahin abgeändert worden, daß die bisherige einfache Taxe fortfällt, und für Fahrten, die bisher unter die einfache Taxe fielen, die mittlere Taxe zur Anwendung gelangt. Mit dieser Tarifierhöhung ist die Behörde den Anträgen der Detaillistenkammer gefolgt. Nach dem Ergebnis der mit Sachverständigen aus dem Kraftdroschkengewerbe gepflogenen Verhandlungen haben die Schwierigkeiten in der Beschaffung der für die Ausübung des Kraftdroschkengewerbes erforderlichen Hilfsstoffe und Betriebsmittel, wie Benzol, Gummi, Akkumulatoren usw., sich immer mehr zugehäuft.

Der Preis für gemischtes Benzol ist auf 65 bis 70 Mark gestiegen, während früher für reines Benzol ein Preis von 21 Mark gezahlt wurde; der Preis für Benzin stellt sich heute auf 1,70 bis 1,80 Mark für das Liter, gegenüber 30 bis 40 Pfennig in normalen Zeiten. Die Bereifungskosten für den Wagen, die sich sonst auf etwa 600 Mark stellen, sind derzeit auf etwa 1300 Mark gestiegen, wobei zu beachten ist, daß auch für diesen Preis nur bereits gefahrene Reifen zu beschaffen sind. Dadurch ist eine so erhebliche Verteuerung der Betriebskosten eingetreten, daß der frühere Tarif einen Ausgleich nicht mehr zu bieten vermochte.

Besonders leiden unter dem Mißverhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben die kleineren Betriebsunternehmer, weil die Beschaffung der erforderlichen Betriebsmittel für sie mit noch weit größeren Schwierigkeiten als für die Großbetriebe in dem Gewerbe verbunden ist. Auch an anderen Orten haben sich die zuständigen Behörden veranlaßt gesehen, eine Erhöhung des Tarifs für Kraftdroschken während des Krieges eintreten zu lassen. So z. B. haben Frankfurt a. M. und Leipzig eine Erhöhung des Tarifs für Kraftdroschken in der gleichen Art, wie sie jetzt in Hamburg erfolgt ist, vorgenommen: Es gelangt nämlich für Fahrten, die bisher nach der Fahrkarte I geleistet wurden, nunmehr die Taxe II zur Anwendung. In Berlin ist eine Neuregelung des Tarifwesens für Kraftdroschken während des Krieges in der Weise erfolgt, daß für jede Fahrt bei Benutzung einer Kraftdroschke mit Verbrennungsmaschine 20 Pf., bei Benutzung einer Kraftdroschke mit elektrischem Antrieb 10 Pf. mehr zu zahlen sind, als der Fahrpreisanzeiger gemäß der Droschkenordnung anzeigt.

Bei dieser Sachlage darf angenommen werden, daß das Publikum der nunmehr auch für Hamburg beschlossenen Tarifierhöhung Verständnis entgegenbringt und darin eine gebieterische Notwendigkeit erblickt, der zu folgen auch die Behörde sich veranlaßt gesehen hat, wenn anders nicht das ganze Gewerbe vollständig zum Erliegen kommen soll.

**Einstellung des Personenverkehrs
auf der Wiener
Stadt- und Verbindungsbahn.**

Von morgen, den 26. d., angefangen wird der Personenzugsverkehr auf allen Linien der Wiener Stadtbahn und auf der Wiener Verbindungsbahn mit Ausnahme der Vorortelinie Heiligenstadt-Penzing-Hütteldorf-Gading bis auf weiteres eingestellt.

Die bisher von und nach den Stadtbahnlinien über Hütteldorf-Gading und Heiligenstadt nach und von Burkersdorf, Kefawinkel, Neulengbach, Kriehendorf, St. Andrä-Wördern und Tulln direkt geführten Züge werden von und nach Wien-Westbahnhof, beziehentlich Wien-Franz-Josefs-Bahnhof, in Verkehr gesetzt werden.

Die hierbei eintretenden geringfügigen Veränderungen der Fahrordnung einzelner Züge werden mittels Anschlagens bei den Fahrkartenschaltern der Stationen bekanntgegeben werden.

Der eingestellte Stadtbahnverkehr und die Permanenzkarten.

Nach der Bekanntgabe der Verkehrseinstellung der Stadtbahn kam es an einzelnen Schaltern derselben deshalb zu erregten Debatten, da den Inhabern der Wochen- und Monatskarten die Rückvergütung für die geleistete Bezahlung bis Wochen- und Monatschluß nicht sofort geleistet wurde. Wie wir hören, wird aber die Rückvergütung der Abonnementbeträge erfolgen, nur ist man sich an den kompetenten Stellen gegenwärtig noch nicht über den in dieser Angelegenheit einzuhaltenden Vorgang im Klaren; eventuell dürfte eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer dieser gegenwärtig unbenutzbaren Permanenzkarten durchgeführt werden. In zwei bis drei Tagen wird eine bezügliche Kundmachung der Staatsbahndirektion verlaublich werden.

* Die Einstellung des Stadtbahnverkehrs. Von vielen Seiten kommen uns Beschwerden zu über die Art, wie die Einstellung des Verkehrs auf der Stadtbahn vorgenommen wurde. Am Abend waren wohl in den meisten Stationen an den Türen Zettel angeschlagen, in denen mit Handschrift die Einstellung des Verkehrs angekündigt war; aber gar mancher, der das nicht sah (wann diese Ankündigung angeliefert wurde, ist nicht festzustellen), erfuhr erst am nächsten Morgen, als er seine gewohnte Fahrt machen wollte, daß er erst wieder zur Elektrischen wandern müsse, und so wurden vielen Arbeitern, die dadurch zu spät kamen, Lohnabzüge gemacht. Noch mehr aber wird darüber Klage geführt, daß man nirgends ersehen kann, was mit den Monats- und Wochenkarten geschieht, die jetzt nicht benützt werden. Viele haben die Monatskarten am 16. Mai bezahlt und konnten sie nur einen Tag benützen, viele Arbeiter haben am Montag ihre Wochenkarten gelöst und klagen nun darüber, daß sie, da die Stadtbahnlinien jetzt geschlossen sind, überhaupt nicht einmal erfahren können, ob und wo sie das Geld zurückerhalten. Einzelne erinnern sich noch, daß im vorigen Jahre nach Wiederaufnahme des Betriebes die alten Karten weiter galten; aber sie bemerken mit Recht, daß es kein unbilliges Verlangen ist, daß die Verwaltung der Stadtbahn an die Türen der Stationen eine Kundmachung kleben sollte, worin die Besitzer von Monats- und Wochenkarten darüber beruhigt werden, daß sie ihr Geld nicht verlieren werden.

„Stilvoll“ gekleidete Straßenbahnschaffnerinnen!

Wenn man — sei es auch nur aus Kriegsnot — Straßenbahnschaffnerinnen ausbildet und einstellt, so sollte die Straßenbahnleitung von vornherein auch für eine zweckentsprechende Kleidung sorgen. Schirmmütze und Jacke mögen — sofern sie gut sitzen, d. h. der Trägerin wirklich gut passen — in ihrer jetzigen Ausführung bestehen bleiben. Dazu aber gehören unbedingt ein fußfreier, gut sitzender, bequemer Rock vom gleichen Stoff und einfache, feste Stiefel. Jetzt sehen die Straßenbahnschaffnerinnen in ihrer Kleidung meist recht wenig stilvoll aus. Zu schlecht sitzender Jacke und Mütze trägt die eine einen blauen, die andere einen braunen, die dritte einen noch andersfarbigen, bald zu langen oder zu engen oder lieberlichen Rock. Wenn sie dann, wie das meist geschieht, darüber noch eine große schwarze Rockschürze bindet, so ist die Geschmacklosigkeit fertig. Die Straßenbahnleitung möge doch dafür sorgen, daß die Frau nicht als lächerliche, sondern als würdige Vertreterin des fürs Vaterland kämpfenden Mannes ins öffentliche Leben gestellt wird.

Erna O.

Anm. d. Red. Wir glauben, daß man sich schon getraut noch ein Weilchen gedulden kann, bis „stilvoll“ gekleidete Schaffnerinnen unseren Schönheitssinn voll und ganz befriedigen. Vorläufig wollen wir uns freuen, wenn sie überhaupt da sind und ihren schweren Dienst geschickt und eifrig versehen.

Weibliche Straßenbahnschaffner.

Von dem etwas mehr als 11.000 Mann betragenden Personal der städtischen Straßenbahnen sind beiläufig gegen 6000 Mann zum Militärdienst herangezogen worden. Da weitere Einberufungen erfolgen dürften, und auch durch die im Gange befindliche Landsturm-musterung eine größere Anzahl von Schaffnern und Wagenführern dem Straßenbahndienst entzogen werden dürfte, hat die Direktion der städtischen Straßenbahnen ernstlich in Erwägung gezogen, notwendigenfalls weibliche Hilfskräfte zum Schaffnerdienst heranzuziehen. Bisher ist aber noch keinerlei Einstellung weiblicher Kräfte erfolgt. Sollte sich die Notwendigkeit hierzu ergeben, so dürfte man in erster Linie auf die Frauen der eingerückten Straßenbahner Rücksicht nehmen, doch wird immerhin die faktische Eignung für den Straßenbahndienst bei der Anstellung weiblicher Hilfskräfte ausschlaggebend sein. Im Deutschen Reich sind bereits in mehreren Städten weibliche Straßenbahnschaffner zur Zufriedenheit der Fahrgäste tätig, und in Budapest versehen schon seit einigen Monaten Frauen von eingerückten Straßenbahnangestellten Konduktordienste.

Die Feuerungszulagen der Straßenbahner.

Obwohl vor einigen Wochen der Stadtrat beschlossen hatte, jedem Angestellten der Gemeinde Wien eine Feuerungszulage von neun Kronen zu gewähren, und außerdem für jedes Kind unter sechzehn Jahren eine monatliche Zulage von drei Kronen bestimmt hatte, gingen bei der Auszahlung am Montag die Straßenbahner leer aus. Sollte sich vielleicht Herr Direktor Spängler über den Beschluß des Stadtrates hinweggesetzt haben? Wir können dies nicht annehmen und erwarten, daß den Straßenbahnern die Feuerungszulage sofort gegeben werde. Sie warten darauf und es war wahrlich genug Zeit, die Auszahlung dieser Zulage vorzubereiten. Diese Enttäuschung war um so größer, als auch die Abschlagszahlung diesmal kleiner ausfiel. Die sehr verwickelte Lohnverrechnung bei den Straßenbahnen sieht für den ersten eines jeden Monats immer eine Abschlagszahlung von 70 Kronen vor. Davon gehen 30 Kronen auf die Miete ab und der Rest bleibt der Familie für die nächsten vierzehn Tage zum Leben. Diesmal, wo die Feuerung

schon einen so ungeheuerlichen Grad erreicht hat, erhielten die Straßenbahner nur 65 Kronen, so daß die Familie mit 35 Kronen bis zum fünfzehnten „durchhalten“ soll. Wir glauben, daß dieses Zeichen von „Seelenaufschwung“ nicht sichtbar geworden wäre, wenn Herr Spängler nur einmal in seinem Leben verurteilt wäre, mit seiner Familie vierzehn Tage lang mit 35 Kronen zu leben.

Keine Teuerungszulagen.

Der Stadtrat hat bekanntlich beschlossen, jedem Angestellten der Gemeinde Wien eine Teuerungszulage von 9 Kronen und für jedes Kind unter 16 Jahren eine monatliche Zulage von 3 Kronen zu gewähren. Auf diese Zulagen hatten naturgemäß auch die Straßenbahner gerechnet, leider haben sie aber bisher das Nachsehen. Bei der vor-
gestrigen Auszahlung wenigstens gingen alle leer aus. Ihre Enttäuschung war um so größer, als auch die Abschlagszahlung diesmal kleiner ausfiel. Die sehr verwickelte Lohnverrechnung bei den Straßenbahnen sieht für den Ersten eines jeden Monats immer eine Abschlagszahlung von 70 Kronen vor. Davon gehen 30 Kronen auf die Miete ab, der Rest bleibt der Familie für die nächsten 14 Tage zum Leben. Diesmal, wo die Teuerung schon einen so ungeheuren Grad erreicht hat, erhielten die Straßenbahner nur 65 Kronen, so daß die Familie mit 35 Kronen bis zum Fünfzehnten „durchhalten“ soll.

Hoffentlich hat der Stadtrat ein Einsehen und macht das Versäumnis an den Straßenbahnern rasch wieder gut.

Frauen bei der Straßenbahn.

Mit dem gestrigen Tage begann bei den Straßenbahnen die Aufnahme von Frauen, und auch hier gilt das, was eben gesagt worden ist. Die Wiener städtischen Straßenbahnen wollen damit ein neues, großes Geschäft machen. Die bisherigen Kriegsaushefter erhielten 3 Kronen 95 Heller Taglohn und für jede Ueberstunde 50 Heller. Den Frauen wird ein Taglohn überhaupt nicht gezahlt, sondern sie werden nur für jede Arbeitsstunde entlohnt, und zwar erhalten sie 36 Heller für jede Stunde. Es ist eine Dienstdauer von $9\frac{1}{2}$ Stunden vorgesehen. Das ergäbe ein Einkommen von 3 Kronen 42 Heller. Werden die Frauen noch zu Ueberstunden herangezogen, so erhalten sie 36 Heller, so wie für die gewöhnliche Dienststunde. Bei dem normalen Dienst verdient die städtische Straßenbahn an jeder Kriegsaushefterin, die Schaffnerdienste machen wird, täglich 53 Heller, an jeder Ueberstunde 14 Heller. Dies, wo der Straßenbahn durch die unglückselige Verwaltung der Stadtbahn ohnehin so unverdient reichlicher Gewinn in die Taschen fällt. Die zeitweilige völlige Ausschaltung der Stadtbahn bringt der Straßenbahn durch das Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung allein neuen Riesengewinn ein, aber damit hat die Stadt nicht genug, sie muß auch noch Frauen für vollwertige Dienstleistung so zahlen, daß es den Frauen unmöglich gemacht wird, sich vollwertig zu ernähren.

Solche Maßnahmen sind natürlich nur möglich, wenn sich Herr Direktor Spängler außerhalb jeder Verantwortung vor den freigewählten Gemeindevertretern weiß. Mit der Einberufung des Gemeinderates würden derartige Dinge ein für allemal unmöglich sein. So kauft der § 14 in der Gemeindestatute weit größeres Unheil als jene auch nur ahnen, die sich diese bequeme Verwaltungspolitik für die Kriegszeit zurechtgelegt haben. Unterernährte Frauen fügen dem Volksganzen den schlimmsten Schaden bei, sie sind die Mütter eines Nachwuchses, der dem Staate zur Last fallen muß, anstatt ihm zu nützen.

**Weibliche Kondukteure
bei der Wiener „Elektrischen“.**

Mit Rücksicht auf die Musterung, bei der nicht weniger als etwa achthundert Straßenbahnkondukteure für tauglich befunden wurden und nun zur Kriegsdienstleistung herangezogen werden, sah sich die Direktion der Wiener elektrischen Straßenbahn genötigt, für die einzurückenden Kondukteure Frauen als Kondukteure anzustellen.

Gestern wurden 400 Frauen als Kondukteure bestellt. Es sollen noch einige hundert Frauen aufgenommen werden; die Altersgrenze wurde mit 24 bis zu 35 Jahren festgesetzt. Die Frauen und Mädchen, die zum Straßenbahndienst bestimmt werden, werden zuerst einer ärztlichen Untersuchung unterzogen, bei der festgestellt wird, ob die Bewerberinnen den an sie gestellten Anforderungen entsprechen können. Die bereits angestellten weiblichen Kondukteure traten gestern in die Fahrschule der Straßenbahn ein. Da der Unterricht etwa drei bis vier Wochen dauern wird,

dürften die Kondukteurinnen erst vom Anfang des kommenden Monats an öffentlich ihren Dienst versehen. Ueber die Dienst-einteilung usw. konnte die Direktion noch keine näheren Verfügungen treffen; man hofft, daß sich die Frauen wie in Graz, Berlin und andern Städten auch in Wien bestens bewähren werden. Unter den weiblichen Kondukteuren befinden sich Frauen und Mädchen aus allen Bevölkerungsschichten.

* (Schaffnerinnen für die Elektrische.) Wie berichtet, hat sich nun auch die Direktion der Wiener Straßenbahnen, dem Beispiel anderer Städte folgend, zur Anstellung von Schaffnerinnen auf den Straßenbahnen entschlossen und in seiner gestrigen Sitzung hat der Stadtrat diesem Beschlusse zugestimmt und die näheren Modalitäten dieser Kriegsmassnahme festgelegt. Die Anstellung von Frauen im Dienste der „Elektrischen“ wird auf Kriegsdauer erfolgen. Die Direktion der Straßenbahnen hat eine Rundmachung erlassen, des Inhalts, daß Frauen und Mädchen als Schaffnerinnen mit einem Stundenlohn von 36 Heller angestellt werden. Mindestalter 24 Jahre, Höchstalter 35 Jahre. An Dienstkleidern soll den Schaffnerinnen Rock, Bluse und Mantel zugewiesen werden. Die Bezahlung soll nach Stundenlöhnen und nicht wie bei den männlichen Schaffnern nach Tagelöhnen erfolgen, weil die Direktion über die Leistungsfähigkeit und den Umfang der Dienstleistung noch keinen Ueberblick hat. Die Frauen dürften voraussichtlich nur eine kürzere Dienstdauer aushalten als die Männer. Es soll anfangs mit einer wesentlich kleineren Dienstleistung begonnen und diese erst allmählich gesteigert werden. Der Stundenlohn von 36 Heller ist etwas höher als der Lohn der Wagenreinigerinnen (33 Heller) und etwas geringer als der Anfangsgehalt der Beamtinnen (Kr. 2.75 per Tag), sofern diese auf Stunden umgerechnet wird. Die vom Stadtrate beantragte Leuerungszulage von monatlich 9 Kronen für ledige oder verwitwete, nicht versorgte weibliche Angestellte gilt auch für diese neuen Schaffnerinnen. Die Schaffnerinnen werden vorläufig nur auf den Beiwagen verwendet werden, jedenfalls nicht auf Motowagen von Zügen, weil sie als Zugsführer nicht verwendet werden dürfen. Die Schulzeit wird ebenfalls per Stunde mit 36 Heller bezahlt. Es sind bereits außerordentlich zahlreiche Anmeldungen für die Einschulung erfolgt.

8. VII. 1915

Militärfahrten auf der Hamburger Hochbahn.

Für Soldaten hat die Hamburger Hochbahn vom 14. Mai ab folgende Ausnahmebestimmungen erlassen:

A) **Kriegsverwundete und kriegserkrankte Mannschaften** in Uniform (vom Feldwebel bezw. Ded-offizier abwärts) werden auf Grund von Freifahrtausweisen, die die Lazarettverwaltungen ausstellen, von Betriebsbeginn bis abends 9 Uhr unentgeltlich befördert.

B) **Unverwundeten Mannschaften** in Uniform (vom Feldwebel bezw. Ded-offizier abwärts) wird ermäßigte Fahrt dergestalt gewährt, daß

1. von Betriebsbeginn bis abends 9 Uhr an allen Schaltern Militärkarten für 10 Pfennig für die 3. Wagenklasse ohne Entfernungsbefchränkung verausgibt werden;

2. an allen Schaltern Militärwochenkarten für 1,10 M., gültig von Montag bis Sonntag jeder Kalenderwoche, täglich für eine Hin- und Rückfahrt in der 3. Wagenklasse zwischen den beliebig gewählten, durch Buchung kenntlich gemachten Zughaltestellen, von denen die erste Hin- bezw. Rückfahrt angetreten wird, verausgibt werden;

3. Militärwochenkarten für 1,10 M., gültig von Montag bis Sonntag jeder Kalenderwoche, täglich für zwei Hin- und zwei Rückfahrten für bestimmte Strecken unter Vermittlung der Militärbehörden verausgibt werden.

Die unter B 3 genannten Wochenkarten für 28 Fahrten sollen durch Vermittlung der Militärbehörden an solche Wehrmänner ausgegeben werden, bei denen behördlich bescheinigt werden kann, daß ihre persönlichen Verhältnisse und die Lage ihres Quartiers die Gewährung einer derartigen besonders ermäßigten Wochenkarte angezeigt erscheinen läßt.

Der Vorsteher der Genossenschaft der Fiaker mit Pferde- und Kraftwagenbetrieb, XVII., Veronikagasse 12, Ludwig Kunz, spricht mit der Zuschrift vom 2. Juni 1915 für die Förderung der Einführung der Zweiertage den Dank aus mit dem Beifügen, die gewerbefreundliche Gesinnung, welche hierin zum Ausdruck komme, werde stets einen ehrenvollen Hinweis bilden auf die Bemühung der Gemeindevertretung um die Bewohner Wiens während der Kriegszeit. (Zur Kenntnis.)

* (Entschädigungsleistungen anlässlich der Verkehrs-einstellung auf der Wiener Stadtbahn.) Den Besitzern von für die Stadtbahn ausgegebenen Zeit- und Arbeiterwochenkarten wird von dem auf die Wiener Stadtbahn und Wiener Verbindungsbahn tarismäßig entfallenden Anteile derjenige Teilbetrag vergütet, der auf die Zeit der Nichtausnützung entfällt. Die Entschädigung für die bis zum 31. Mai gültigen Monatskarten wird sofort, für die bis zum 15. Juni gültigen Monatskarten von diesem Tage an gegen Vorweisung der Monatskarten bei der Abteilung für den kommerziellen Dienst der k. k. Staatsbahndirektion, Wien, 15. Bez., Westbahnhof, Kopfbau, in der Zeit von 9 bis 12 und 2 bis 3 Uhr angewiesen. Die auf die Arbeiterwochenkarten entfallende Vergütung wird gegen deren Rückstellung bei den k. k. Bahnbetriebsämtern Wien Westbahnhof, Wien Franz Joseph-Bahnhof, Wien Hauptzollamt, Hütteldorf-Haching und Heiligenstadt geleistet. Nähere Auskünfte erteilen die genannten Dienststellen sowie das Stadtbureau der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Wien, 1. Bezirk, Körntnering 7.

* (Teilweise Wiederaufnahme des Stadtbahnverkehrs.) Die k. k. Staatsbahndirektion teilt mit: Ab Samstag den 12. Juni wird der Personenverkehr auf der Wiental-, Gürtel- und Donaukanallinie der Wiener Stadtbahn in beschränktem Umfange wieder aufgenommen, und zwar verkehren die Züge nur ab, bezw. bis Hütteldorf-Haching und Heiligenstadt in Gruppen von je zirka 3 Stunden morgens, mittags und abends. An Sonn- und Feiertagen entfällt die Mittagsgruppe, dagegen wird in der Zeit von 2 Uhr nachmittags bis zirka 9 Uhr abends ein Zugverkehr in beschränktem Maße hergestellt. Auf der Wiener Verbindungsbahn verkehren die Personenzüge ab gleichem Termin in demselben Umfange wie vor der Einstellung des Verkehrs. Diesbezüglich wird besonders darauf hingewiesen, daß jene Züge der Verbindungsbahn, welche während der Zugspausen auf der Stadtbahn im Hauptzollamt oder Hütteldorf-Haching eintreffen, bezw. von hier abgehen, keine Anschlüsse an die Stadtbahn vorfinden. Außerdem wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß ab 8 Uhr 30 Minuten abends der Umsteigeverkehr in Hütteldorf, bezw. Heiligenstadt von der Lokalfstrecke nach der Stadtbahn nicht mehr besteht und müssen daher ab dieser Zeit die Züge der Lokalfstrecken bis Wien Westbahnhof oder Wien Kaiser Franz Joseph-Bahnhof weiter benützt werden.

Permanenzkarten der Stadtbahn.

Wir erhielten folgende Zuschrift: „Aus Verlautbarungen ist zu ersehen, daß die Entschädigung für die Monatskarten der Stadtbahn, die am 26. v. M. eingestellt wurde, nur bei der Stadtbahndirektion am Westbahnhof in der Zeit von 9 bis 12 und von 2 bis 3 Uhr ausbezahlt wird. Es handelt sich bei den Monatskarten um geringe Beträge, um eine, beziehungsweise zwei Kronen, die die Besitzer solcher Karten infolge Einstellung des Stadtbahnbetriebes zurückvergütet erhalten. Nun soll der Betreffende sich erst einen Urlaub erbitten, dann zum Westbahnhof fahren, sich den kleinen Betrag heben und dann wieder zurückfahren? Nachdem die Zeit so unglücklich gewählt ist, möchte ich vorschlagen, daß man die Entschädigung der Monatskarten nicht nur in Wien-Westbahnhof heben kann, sondern bei derjenigen Stadtbahnkasse, die die betreffende Monatskarte ausgestellt hat. Durch diese einfache Maßnahme würde vielen Zeit und Geld erspart werden. Ein Stadtbahnzeitkartenbesitzer.“

* **Straßenbahnkontrolloren und das Lärpferl auf dem i.** Ein Landsturmmann schreibt uns: Es dürfte der Öffentlichkeit noch Erinnerlich sein, daß die Wiener Gemeindeverwaltung im Gegensatz zu der vorsintflutlichen Stadtbahndirektion den in Wien stationierten Landsturmmännern wenigstens in beschränktem Maße durch die Kommanden Freikarten zukommen ließ, die für die Fahrt vom Beschäftigungsort zur Wohnung Geltung besäßen. Dies scheint einigen Kontrolloren gegen den Strich zu gehen. Es mehren sich die Klagen, daß Kontrolloren und Schaffner solche Soldaten, die wohl die ihnen vorgeschriebene Strecke, jedoch eine andere Ziniennummer benötigen, wie etwa anstatt der 8er die 18er-Linie, beanstanden, in manchen Fällen ungehörigerweise sogar die Karten abnehmen. Wir erwarten natürlich von der Gemeindeverwaltung, daß sie dieser „juristischen“ Auslegung ihrer Organe ein Ende bereite. So wenig wir es gutheißen, daß Landsturmmänner das Entgegenkommen der Gemeinde mißbrauchen, so wenig können wir es billigen, daß eine — an sich vielleicht notwendige — Kontrolle in Schikanen ausarte.

Fortführung der Landesbahnen

Bis ins Innere von Wien.

Der Landesausschuß plant, die niederösterreichischen Landesbahnen, die derzeit in **Stammersdorf** endigen, über **Fedlesee** zum **Inundationsdamm**, von hier aus oder neben diesem Damm bis zur **Nordwestbahn** zu führen, den **Donaustrom** auf einer eigenen oder mit der **Nordwestbahnbrücke** gekuppelten Brücke zu übersezen und dann entlang des **Donaukanals** (auf dem linksseitigen Treppelweg) bis zum städtischen **Steinlagerplatz** in der **Oberen Donaustraße** zu führen, wo ein großer **Endbahnhof** geplant ist. Nach der Uebersezung des **Donaustromes** ist auch eine Verbindung mit der **Donauuferbahn** geplant.

Die neue Bahn soll drei Zwecken dienen: Sie soll die ganzen **Marchfeldebahnen** vereinigen und möglichst weit in das **Herz von Wien** führen; sie soll dadurch die **Approvisionierung Wiens** fördern und die **Landwirtschaft im Marchfeld** heben; sie soll weiter die **Verwertung des Wiener Mehrichts** für die **Landwirtschaft** erleichtern und sowohl die projektierte **Landesbahn Stöckerau—Joslowitz** (Mähren) und die **Schnellbahn Wien—Brünn** fördern.

Im Stadtrate berichtete **Schreiner** über dieses Projekt und es wurde nach seinem Antrag folgender Beschluß gefaßt: Die **Gemeinde Wien** begrüßt das Projekt, die niederösterreichischen Landesbahnen, in eine Linie zusammengefaßt, bis in das **Innere Wiens** fortzuführen, im Interesse der **Approvisionierung der Stadt** auf das wärmste. Die **Gemeinde Wien** würde es aber aus dem gleichen Grunde für angezeigt erachten, wenn das Projekt derart gewählt wird, daß eine direkte **Beschickung der Viktualienhalle** im **3. Bezirk** ermöglicht wird.

20. VII. 1915

(Straßenbahnschaffnerinnen.) Die Rathaus-Korrespondenz schreibt: In den nächsten Tagen werden die neu eingestellten und schon teilweise ausgebildeten Schaffnerinnen unter der Anleitung je eines älteren männlichen Kollegen auf den Straßenbahnwagen zur Vollenbung der Einschulung praktischen Dienst leisten. Die Einstellung weiblicher Schaffner ist bekanntlich deshalb notwendig geworden, weil durch die neuerliche Musterung fast tausend männliche Straßenbahnangestellte in Erfüllung ihrer patriotischen Pflicht dem Rufe zu den Fahnen Folge leisten müssen. Aus dem gleichen Grunde ist der Ersatz durch männliches Personal erschwert worden. Die Wiener Bevölkerung wird diese außergewöhnlichen Verhältnisse sicher zu würdigen wissen und richtet daher die Straßenbahndirektion im Interesse des öffentlichen Verkehrs an alle Fahrgäste die Bitte, durch Wohlwollen und Güte daran mitzuwirken, den Dienst dieser Frauen zu erleichtern.

Schaffnerinnenschule.

Die Frauen haben seit jeher die Behauptung aufgestellt, daß sie der Ausübung gewisser Berufsarten, von denen sie bisnun ferngehalten wurden und die nur von Männern versehen werden, ebenfalls gewachsen sind. Der Krieg, der infolge der Einberufung vieler Männer zum Kriegsdienst die Mithilfe der Frau an der wirtschaftlichen Arbeit dringend notwendig machte, hat mit einem Male die Frau in die gewünschten Berufe vielfach eingesetzt. Die Frauen sind als Ersatzkräfte in Bureaus und Fabriken tätig, aber auch im öffentlichen Dienst haben sie bereits Personalstellen inne. Der neueste Frauenberuf in Wien ist der der Schaffnerin, der Kondukteurin auf der Straßenbahn. Nachdem die Direktion der städtischen Straßenbahnen bereits alle halbwegs für den Straßenbahndienst verwendbaren militärfreien Männer als Motorführer und Kondukteure engagiert hatte, mußte sie nun, wie es die Städte Berlin und Budapest schon lange getan haben, einen Werberuf an die Frauen richten, die zu Straßenbahnschaffnerinnen ausgebildet werden sollen. Auf den ersten Aufruf hin haben sich bereits mehr als tausend Wiener Frauen und Mädchen zu diesem Dienst gemeldet, und die Straßenbahndirektion hat in kürzester Frist diese weiblichen Kräfte der Ausbildung zum Straßenbahnschaffner zugeführt. Von den 1000 Angemeldeten lernen 300 bereits fleißig in den 11 Schulen, die von der Straßenbahn für die Personalausbildung geschaffen wurden, die Geheimnisse der Schaffnerkunst. In dem großen Schulraum, in der Regel in den Gebäuden der Betriebsbahnhöfe, sitzen gegen 30 Frauen im Halbkreis an Tischen vor dem Podium, über das sich eine große Schultafel erhebt. Der Instruktor, ein Unterbeamter der städtischen Straßenbahnen in der Uniform der Revisoren, trägt den Lehrstoff vor, dessen Hauptteil jedoch praktisch betrieben werden muß: das Markieren der Fahrkarten. Die künftigen Schaffnerinnen halten denn auch alle die Markierzange in der Rechten und in der Linken einen Block Fahrkarte, ungültige Schuleremplare, an denen die Markierungsproben gemacht werden. Der Instruktor verlangt beispielsweise eine Umsteigkarte von der Strede-Ausstellungsstraße (Prater) und die examinierte Schülerin muß einen Fahrkarte ihres Blockes entsprechend markieren. Die „Markierungsfunde“ ist in Hinsicht auf die zahlreichen Zonenregeln recht kompliziert, und so wird denn auch in der Schule das Hauptgewicht auf dieses Fach gelegt. Denn der sonstige theoretische Lehrplan der Schaffnerinnenschule enthält nur noch die Signallehre, Auffrischung der Platzkenntnisse — Fragen nach der Lage von Straßen und Plätzen —, ferner Anleitungen für den Umgang mit dem Publikum, Sicherheitsvorschriften usw. Da die Schaffnerinnen nur auf den Beiwagen verwendet werden, so ist ihr Lehrstoff ein gekürzter, gegenüber dem des Schaffners auf dem Motortwagen, der die Verantwortung für den ganzen Zug trägt. Die Schulzeit der Schaffnerinnen währt drei Wochen. Im Laufe dieser Zeit macht jede Schülerin fünf Tage praktischen Dienst. Sie wird, wie man dies an den Straßenbahnwagen mit männlichem Personal beobachten konnte, von einem erfahrenen älteren Kondukteur während der Fahrt auf dem Beiwagen instruiert, sie lernt nicht nur das Markieren in der Praxis, sondern auch das Signalgeben bei Haltestellen, bei Kreuzungen, bei eventuellen Unfällen, das Abkuppeln der Wagen, die telefonische Zugsammeldung in der Remise usw. Im Bahnhof werden die „Schaffneraspirantinnen“ übrigens auch in die technischen Geheimnisse des Elektromotors und des Wagenbetriebes eingeweiht. Da der Unterricht bereits seit einer Reihe von Tagen stattfindet, so werden die Schaffnerinnen auch — wahrscheinlich zu Beginn der nächsten Woche — im praktischen Versuchsdienst zu sehen sein. Augenblicklich ist die Frage der — Montur noch nicht gelöst! Die Schaffnerinnen werden dann nach und nach dem Bedarf gemäß in den Betrieb eingestellt werden.

(Änderungen im Stellwagenverkehr.)

Wegen Überlastung der Fabriken mit Heereslieferungen stößt die Beschaffung der Gummireifen und anderer Materialien für die Automobilstellwagen auf Schwierigkeiten. Infolge dieser Tatsache, sowie wegen des Mangels an Arbeitern in der Werkstätte wird die österreichische Daimler-Tabor-Omnibussgesellschaft m. b. H. am Montag, den 21. d., bis auf weiteres den Kraftstellwagenverkehr auf der Linie **Wollseper-Stephansplatz-Rochuskirche**, allenfalls später auch auf den im Nachtverkehr betriebenen Linien **Stephansplatz-Döbling** und **Stephansplatz-Verstehof** einstellen. Die städtische Stellwagenunternehmung wird für diese Zeit einen Ersatzverkehr mit Pferdestellwagen einrichten, ist aber dann anderseits wegen Pferdemangels genötigt, die derzeit mit Pferdestellwagen betriebene Linie **Stephansplatz-Favoritenstraße-Ostbahnhof** einzustellen. Die Auflassung letzterer Linie ist unbedenklich, da vom Ring bis zum Südbahnhof die Straßenbahn und für den Bahnhofsverkehr die Linie **Stephansplatz-Allegasse-Südbahnhof**, die bis zum Ostbahnhof fortgesetzt wird, zur Verfügung steht. Die Linie **Landstraße-Stephansplatz** wird mit der Linie **Stephansplatz-Margareten** im Pferdebetriebe verbunden.

22./II. 1915

* (Die ersten weiblichen Schaffnerinnen.)

Bekanntlich hat die Direktion der Wiener Straßenbahnen weibliche Schaffnerinnen aufgenommen, um dem Mangel an Kondukteuren, der durch die Einberufungen vieler Straßenbahner eingetreten ist und sich schwer fühlbar macht, zu steuern. Die Bewerberinnen, deren Stellengesuche akzeptiert wurden, haben nun seit einigen Wochen die Kondukteurschulen besucht. Gestern sind die ersten ausgebildeten Schaffnerinnen in die Praxis getreten, das heißt, sie haben nur auf verschiedenen Linien des Wiener Tramwaynetzes unter Anleitung von Kondukteuren ihre Schultouren gemacht. Die weiblichen Amtspersonen erregten in den Gegendern, durch die sie gestern die ersten Touren machten, großes Aufsehen. Man konnte sie auf den Linien 6 (Bahnhof-Favoriten-Mariahilf), 64 (Favoriten-Kärntnerstraße) und D (Favoriten-Dresdnerstraße) in Ausübung ihres Berufes sehen. Die Montur besteht aus einem fußfreien dunkeln Rock, einer dunkeln Bluse mit Rückenspange und Stehfragen, der rote Hosen und Aufschläge trägt. Die Uniformbluse läßt beim Halsanschnitt die darunter getragene gewöhnliche Damenbluse sehen. Den Kopf bedeckt eine Schaffnerlappe. Die weiblichen Kondukteure, die sich als sehr anständig und verwendbar erweisen, werden in kurzer Zeit ihr Amt selbstständig übernehmen und wohl bald zu einer neuen Wiener Type des Kriegsjahres werden.

Die Fahrtverweigerung der Mietwagenführer.

In letzter Zeit wurde wiederholt vom Publikum die unangenehme Beobachtung gemacht, daß Mietwagenführer, sowohl die Chauffeure der Autotaxis als auch die Einspänner- und Fiakerkutscher, Fahrten mit weiterem Ziel verweigern, nachdem sie sich vorher genauest danach erkundigt haben. Die Uebung dieser gewiß nicht einwandfreien Umgangsformen mit dem Publikum und die so zahlreich vorkommenden Fahrtverweigerungen,

die gemäß den polizeilichen Fahrvorschriften strafbar sind, haben die Polizeidirektion veranlaßt, an die Lohnfuhrwerfergenossenschaften einen Erlaß zu richten, in dem die Polizei auf die in jüngster Zeit gemachte Wahrnehmung hinweist, daß „Lenter von Platzwagen es an dem nötigen Entgegenkommen gegenüber dem Publikum mangeln lassen und insbesondere Fahrten ohne stichhaltigen Grund nur aus Bequemlichkeit oder wegen nicht genügender Rentabilität der vom Fahrgast in Aussicht genommenen Fahrt verweigern“, und die Genossenschaften auffordert, auf der Beachtung der Vorschriften der Betriebsordnung zu bestehen, die strenge Ahndung für Fahrtverweigerung vorsieht. Die Fiakergenossenschaft hat nun bereits vor dem Erlaß der Polizeidirektion unter Zugabe der Uebelstände der zahlreichen Fahrtverweigerungen an die Statthaltereie, als die vorgesetzte Behörde, einen Bericht über die Ursachen der Erscheinung der vielfachen Fahrtverweigerungen erstattet, in dem die Genossenschaft erklärt, daß infolge des Mangels an Betriebsstoff es dem Mietautomobilbesitzer unmöglich ist, Fahrten mit entfernterem Fahrziel anzunehmen, da auf dem Wege der Vorrat an Betriebsstoff ausgehen könnte. Um einem solchen Zwischenfall vorzubeugen, sei der Chauffeur auch genötigt, den Fahrgast vor Antritt der Fahrt nach dem Fahrziel zu fragen. Die animalischen Fuhrwerke sind gleichfalls in ihrer Leistungsfähigkeit beschränkt, da die Pferde, die mit dem wenig nahrhaften Mischfutter gefüttert werden müssen, entkräftet sind und größere Anstrengungen nicht aushalten. Es sei in den letzten Tagen bereits vorgekommen, daß Pferde auf längeren Fahrten verendet sind, oder die Tiere werden derart schwach und dienstuntauglich, daß sie dem Verkehr auf einige Tage entzogen sind. Tatsache ist, daß die Fahrtverweigerungen der Lohnfuhrwerker zu einem Uebelstand in dem ohnehin stark eingeschränkten Verkehr geworden sind. Außerdem sind auf den Bahnhofstandplätzen oft überhaupt keine Automobile zu finden, und es kostet auch sonst Mühe, Autotaxis auf den Standplätzen in den Straßen aufzutreiben.

Weibliche Eisenbahnbedienstete auf der Stadtbahn.

Die Anstellung von Frauen als Hilfskräfte im Verkehrsdienste zum Ersatz des zum Militärdienst einberufenen männlichen Personals im Wiener Verkehrswesen nimmt täglich an Ausdehnung zu. Nachdem schon, wie berichtet, die k.k. städtischen Straßenbahnen und die Post diese Maßregel im Interesse der Aufrechterhaltung des Dienstes eingeführt haben, wird seit gestern auch auf der Stadtbahn der gesamte Stationsdienst von Frauen versehen. Es hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Frauen innerhalb weniger Tage einzuberufen, sie im Sicherheits-, Verkehrs- und Kartenkontrollendienst zu instruieren und sofort zur Übernahme einzuführen. Nachdem schon seit Betriebsbeginn der Stadtbahn Manipulantinnen den Kassen dienst versehen, so ist durch die Anstellung weiblicher Portiere und Stationsdiener der Dienst nun fast ausschließlich Frauen übertragen.

Die Übernahme erfolgte innerhalb weniger Tage, da ausnahmslos nur Frauen und Töchter von Bahnbediensteten aufgenommen wurden. Gestern abend waren einige Stationen, heute früh alle Stationen der Donaukanal- und Gürtellinie von weiblichen Eisenbahnern besetzt. Sie sind an der gelben Armbinde mit dem geflügelten Rade kenntlich. Die Stationsdienerinnen haben das Signalhorn umgehängt, rufen die Stationen aus und geben mit der Signalscheibe das Abfahrtszeichen. Als Taglohn erhalten die Frauen 2 R. 50 S., genau soviel wie die Anfangsbezüge der männlichen Kollegen sind, denen sie auch hinsichtlich der Unfälle im Dienste gleichgestellt sind. Ebenso findet eine Ablösung nach je 24 Stunden statt, so daß vorläufig jede Station vier weibliche Portiere und vier weibliche Stationsdiener hat. In den nächsten Tagen erhalten diese Bediensteten auch Kappen und Dienstblusen. Die Anstellung erfolgt vorläufig nur auf Kriegsdauer.

Heute früh wurden die Frauen bei der Ausübung des praktischen Verkehrsdienstes noch von dem männlichen Personal unterwiesen.

Die Anstellung von Frauen wird eine Vermehrung der Züge auf der Stadtbahn ermöglichen, da nun eine Anzahl von Eisenbahnern andere Dienstzweige übernehmen können. Seit heute morgen besteht innerhalb der reduzierten Betriebszeit schon eine Zugvermehrung und es ist, wie uns mitgeteilt wird, eine allmähliche Wiederaufnahme des uneingeschränkten Stadtbahnverkehrs schon für die nächste Zeit geplant.

* (Einstellung des Stellwagen-Nachtverkehrs.) Seit Kriegsbeginn ist der Verkehr der Straßenbahnen erheblich eingeschränkt, besonders zur Nachtzeit, der um eine Stunde frühere Betriebschluß machte sich empfindlich fühlbar. Das Publikum schiedte sich indessen in das Unvermeidliche, obwohl man geglaubt hätte, daß den unseugbaren Schwierigkeiten doch auch anders als mit immer neuer Verkehrsbeschränkungen begegnet werden könnte. Spät genug und erst nachdem beinahe alle Kronlandsstädte mit dem Beispiel vorangegangen waren, hat sich die Direktion wegen des infolge vieler Einberufungen eingetretenen Personalausfalles zur Anstellung von weiblichen Hilfskräften im Wagendienste entschlossen. Die Neuerung ist erst einige Tage eingeführt, sie dürfte sich aber nach allen Anzeichen bewähren. Geradezu zur Katastrophe drohen aber die Verkehrsreduktionen im Stellwagenbetrieb auszuwachsen. Schon die Ausschaltung der Kraftstellwagen, die Verschlechterung der Instandhaltung, die übermäßig langen Fahrtintervalle stehen selbst mit den bescheidensten Verkehrsbedürfnissen des Publikums nicht im Einklang. Nun bereitet die Kommune uns abermals eine höchst unerfreuliche Überraschung: der Nachtverkehr wird gänzlich aufgelassen. Nach einem Berichte des Vizebürgermeisters Rein hat der Stadtrat — wie aus dem Rathause gemeldet wird — folgende Verfügungen getroffen: Der elektrische Kraftstellwagenbetrieb auf der Linie Volksober-Stephansplatz-Landstraße wird wegen Gummireifenmangels eingestellt. Mit dieser Einstellung ist auf der genannten Linie der Pferdebetrieb wieder einzuführen. Der Betrieb in der Teilstrecke Stephansplatz-Favoritenstraße-Ostbahnhof wird wieder aufgenommen. Der gesamte Nachtverkehr ist mit Rücksicht auf den Pferde-mangel auf allen Linien einzustellen. Diese Verfügungen sollen Mittwoch 30. Juni in Kraft treten. Für die vielen Bediensteten der Nachtbetriebe — und ihre Zahl ist sehr ansehnlich — bedeutet die Entziehung des einzigen billigen Verkehrsmittels aus der Inneren Stadt an die Bezirkslinien eine harte Einbuße. Vielleicht wäre diese einschneidende Maßregel doch zu vermeiden gewesen oder es hätte sich bei entsprechender Bedachtnahme auf das Publikum eine mildere Form finden lassen. Jede auftretende Schwierigkeit einfach mit einer neuen Verkehrsbeschränkung zu beantworten — das scheint uns doch nicht die richtige Methode in einer Millionenstadt zu sein. Vielleicht ist es wenigstens möglich, den Betriebschluß der elektrischen Straßenbahn in der Nacht wieder um eine Stunde hinauszuschieben.

* (Weibliche Eisenbahnbedienstete bei der Wiener Stadtbahn.) Auch im Wiener Stadtbahnverkehr mußte seitens der Bahnverwaltung zur Anstellung von Frauen und Mädchen für den Verkehrsdienst geschritten werden und begannen diese bereits letzten Freitag mit ihrer Dienstleistung. Man sieht nun in allen Stadtbahnstationen diensttuende Frauen, und zwar beim Eingang Portierinnen, welche die Fahrarten markieren und auf den Perrons Stationsdienerinnen, die durch ein Hornsignal und Aufzeigen einer weißen Scheibe das Zeichen zur Abfahrt der Züge geben. Die Frauen tragen keine Uniform, sondern nur eine gelbe Armschleife mit dem Flügelrad am linken Arm. Es wurden mehrere hundert Frauen — zumeist Angehörige von Eisenbahnbediensteten — in den Dienst gestellt. Die Ursache dieser Maßnahme liegt in der Abberufung von vielen hundert Eisenbahnern nach Galizien zur Instandsetzung eines geregelten Eisenbahnverkehrs. Täglich verlassen Eisenbahner in Gruppen von 50 bis 200 Mann Wien, um in ihrem neuen Dienstbereich den Dienst anzutreten. Außer zahlreichen Beamten sind es zumeist Blockwächter, Weichensteller, Stationsmeister und -diener, Portiere, Kondukteure. Sie erhalten in ihrem neuen Dienstbereich täglich acht Kronen Diäten, während ihren in Wien lebenden Frauen die rangsmäßigen Monatsbezüge ausbezahlt werden.

* Was bei den städtischen Straßenbahnen alles zur Ordnung gehört. Der Schmied Wenzel D. trat im September in die Werkstätte der städtischen Straßenbahnen als Schmied ein, und zwar als Kriegsausheifer. Am 21. d. erhielt er folgenden „Dienstzettel“ zugestellt: „Herrn Wenzel D. Werden hiemit verständigt, daß Sie laut Auftrag der Direktion am 23. Juni abzurufen haben. Im Auftrag Johann Szokol.“ Die Vorgeschichte dieses Dienstzettels ist folgende: D. trat gegen Ende September in den Dienst der Straßenbahnen und hatte im November einmal im Hofe der Werkstätte ein Auto zu schweißen. Er mußte, um die Arbeit verrichten zu können, auf den kalten Steinfliesen des Bodens mit dem ganzen Körper liegen. Die Folgen zeigten sich sehr bald. D. erkrankte an Rheumatismus, war sechs Tage im Krankenstand und meldete sich dann, obgleich er noch Schmerzen hatte, wieder zur Arbeit, um diese nicht etwa zu verlieren. Am 5. Februar konnte er aber der Arbeit nicht mehr nachgehen. Der Gelenksrheumatismus hatte indes solche Fortschritte gemacht, daß er nicht mehr gehen konnte, und so mußte sich denn der junge, erst dreißigjährige Mann krank melden. Er wurde in den Krankenstand der städtischen Straßenbahnen aufgenommen und erhielt das Krankengeld, zunächst von 31 Kronen für vierzehn Tage. Dieses steigerte sich stufenweise bis auf 51 Kronen für die erste Junihälfte. Die Straßenbahnen stellten außerdem den Arzt und die Medikamente bei. Auch Schwefelbäder gebrauchte er zu Hause. Anfang Mai kam er in das Erholungsheim der städtischen Straßenbahnen nach Deutsch-Altenburg, wo er regelmäßig Schwefelbäder nehmen konnte. Am 29. Mai wurde er von dort sehr gebessert, aber noch immer nicht arbeitsfähig entlassen. Er blieb weiter im Krankenstand und der behandelnde Arzt machte ihm jetzt schon Andeutungen, daß er aus dem Dienste werde entlassen werden. D. mußte sich beim Gehen der Schmerzen wegen noch immer eines Krückstockes bedienen. Auf die Andeutungen des Arztes antwortete D. mit der Bitte, ob es denn nicht möglich wäre, ihm bei den Straßenbahnen einen leichteren Dienst zuzuweisen. Dieserhalb wies ihn der behandelnde Arzt an den Chefarzt Dr. Tennenbaum, nachdem er ihm noch vorher den Rat gegeben hatte, er solle doch versuchen, bei einem privaten Unternehmer unterzukommen und vierzehn Tage zu arbeiten, sich dann aber wieder krank melden. Mit Recht antwortete D. darauf, daß ihn, der nur mit einem Krückstock gehen könne, doch kein privater Unternehmer aufnehmen werde. Es blieb also dabei, daß der Chefarzt die Entscheidung treffen sollte. Dieser antwortete auf die Bitte nach einem leichteren Dienste kurz: Wir haben keinen leichteren Dienst für Sie. Damit war das Schicksal Ds besiegelt und er erhielt nun am 21. d. den Dienstzettel, der der Entlassung gleichbedeutend ist. Die Erkrankung hat sich D. zweifellos in den Diensten der städtischen Straßenbahnen zugezogen und anstatt daß ihm die Stadt Wien die volle Gesundheit wiedergeben würde, verfügen ihre Beamten, daß der Arbeiter im kranken Zustand zu entlassen sei. D. zählt zu den jungen Arbeitern, die für ihr Alter sehr besorgt sind. Das war auch der Grund, warum er den Dienst bei der Straßenbahn, zu dem er nach ärztlicher Untersuchung als gesund und geeignet befunden wurde, annahm. Er verdiente

früher 34 Kronen wöchentlich und kam jetzt mit dem Stundenlohn von 50 Heller, die ihm die Straßenbahnen für die gleiche Arbeit bezahlten, nur auf 27 Kronen wöchentlich. Er hätte gern diese sieben Kronen wöchentlich ein, weil er hoffte, bei den Straßenbahnen eine Lebensstellung gefunden zu haben. Nun wird die Rechnung, die er bei sich selbst gemacht hatte, ohne mit den unsozialen Arbeitsbedingungen zu rechnen, die bei der Gemeinde Wien Brauch sind, durch die Tatsachen zu Schanden gemacht. D. ist durch diese Veränderung in seinem Leben auch nicht mehr Mitglied der Organisation, der er früher angehört hatte, und es kann ihm darum von dieser nicht die Rechtshilfe werden, mit deren Hilfe er vielleicht doch sein Recht auf Gesundheit oder mindestens auf Entlassung in gesundem Zustand erkämpfen könnte. So bleibt er auf die Gnade der städtischen Straßenbahnen angewiesen, was, beiläufig bemerkt, wohl das bitterste Schicksal ist, das einem Arbeiter beschieden sein kann. Wir erwarten daher, daß Bürgermeister Weiskirchner als der oberste verantwortliche Leiter der Geschäfte der Gemeinde Wien diese aufreizende Verfügung der Direktion der städtischen Straßenbahnen zurückziehen und daß er dafür sorgen wird, daß D. mindestens die Gesundheit wiedergegeben werde. Oder wünscht vielleicht auch der Herr Bürgermeister, daß städtischen Arbeitern Zeugnisse ausgestellt werden, die der Wahrheit gemäß den Wortlaut haben müßten: „N. N. erkrankte im städtischen Dienst und wurde wegen seiner Krankheit ungeheilt entlassen“? Würde ein derartiges Zeugnis etwa ein jüdischer Privatunternehmer ausstellen, so hätte dafür Herr Weiskirchner gewiß das Urteil: „So etwas können nur Juden tun!“ Wir hoffen, daß Herr Weiskirchner über sich selbst und die Wirtschaft, die unter seiner Führung der Geschäfte der Stadt Wien bei den Unternehmungen der Stadt möglich ist, nicht dieses gleich bittere Urteil wird fällen wollen.

1. / VIII. 1915

* (Diensttritt der Straßenbahnschaffnerinnen.) Gestern ist die erste Gruppe der neuen Schaffnerinnen der elektrischen Straßenbahn nach abgeschlossener Ausbildung durch theoretischen Unterricht und Schulfahrten in den „selbständigen“ Dienst getreten. Etwa 40 der Schaffnerinnen, zugeteilt den Straßenbahnhöfen Hernals, Währing, Erdberg und Wienzeile, konnten bereits auf Beiwagen ohne Begleitperson die Funktionen des Schaffners übernehmen. Die tägliche Dienstleistung wird fünf Touren umfassen. Die meisten der weiblichen Bediensteten haben Quartiere in der Nähe der Betriebsbahnhöfe. Wie während der Fahrten beobachtet werden konnte, entsprachen die Schaffnerinnen allen Anforderungen des Dienstes und waren sichlich bestrebt, ihre Pflichten sorgfältig zu erfüllen. Im Laufe der nächsten Tage werden auch auf anderen Linien neuausgebildete Schaffnerinnen den Dienst antreten.

Kriegsautomobile für die Fiaker.

Die Fiakergenossenschaft hat 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 in Wien mit Pferde- oder Kraftwagenbetrieb. Auf die Eingabe vom 29. Mai 1915 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 die Mitglieder der Genossenschaft seinerzeit 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: Schlehner, K. M.“

Direktor Ludwig Salphen, der Präsident des Österreichischen Automobilhändlerverbandes, teilt uns zu dieser Angelegenheit folgendes mit:

„Die Ansicht, daß die Automobilhändler die Absicht haben, die seinerzeit aus dem Krieg zurückkommenden Automobile auf einmal aufzukaufen, ist irrig. Der Automobilhändlerverband hat zwar in dieser Angelegenheit wiederholt beraten, jedoch noch keine Schritte bei der Behörde unternommen, sondern diese einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.“

Das Kriegsministerium dürfte wahrscheinlich, so wie dies auch in Deutschland geplant ist, nach Sichtung des zurückgekommenen Materials die für die eigenen Zwecke weiterhin unbrauchbaren Automobile in ihrer Gesamtheit einer Organisation, also wohl in erster Linie dem Automobilhändlerverband, verkaufsweise oder in Kommission übergeben. Der Automobilhändlerverband hat in seinen bisherigen Beschlüssen stets betont, daß im Interesse des Automobilmarktes nicht alle gebrauchten Automobile auf einmal auf den Markt geworfen werden dürfen. Uebrigens ist es auch ganz unmöglich, daß der Verband etwa 10.000 Automobile mit einem ungefähren Einzelpreis von 6000 Kronen, also um 60 Millionen Kronen, gleichzeitig aufkaufen kann.

Die Lohnfuhrwerker könnten also, soweit die aus dem Felde zurückkehrenden Wagen für ihre Zwecke geeignet sind, gewiß auch solche gebrauchten Automobile erhalten. Die Regelung der Angelegenheit wird sich jedoch jedenfalls erst in der Praxis ergeben.

Der Omnibus im Krieg.

Zur Einstellung des Nachtverkehrs.

Der Omnibus ist, soweit wir uns zurück erinnern, nie mit der Zeit gegangen, sondern immer um ein paar Jahrzehnte hinter ihr hergehumpelt; im Kriegsjahr aber hat er in dieser Rückwärtsbewegung so Hervorragendes geleistet, daß es sich verlohnt, einmal darüber zu reden. In dieser Zeit ist die Arbeit intensiver geworden und die Müßiggänger seltener, die meisten haben es eilig und das großstädtische Leben ist um einiges hurtiger und hastiger als es in Friedenszeiten war. Nur der Omnibus ist langsam und bedächtig geblieben, er ist der ruhende Pol inmitten dieses Stromes von Unrast und Bewegung und sein Gang ist schwerfälliger als je zuvor.

Wer es „gnädig“ hat, der macht einen Bogen um ihn herum; ein Müßiggänger mag es sich aber immerhin einmal in den Kopf setzen, den Stellwagen zu benutzen. Er begibt sich zwecks Ausföhrung seines Vorhabens auf den Stephansplatz und richtet sich dort häuslich ein. Mitnehmern von Proviant ist empfehlenswert! Denn es ist zwar möglich, daß schon nach einer halben Stunde ein Omnibus in Sicht kommt, ebenfogut kann es sich aber auch ereignen, daß noch eine zweite halbe Stunde verrinnt. Jedenfalls muß man als Stellwagenpassagier Geduld haben, Geduld und sehr, sehr viel Zeit. Wer das hat, der mag ja dann allerdings am Omnibus seine kleine Freude erleben, denn das muß ihm sein Feind lassen: Er ist das abwechslungsreichste Fortbewegungsmittel, das wir haben. Jeden Tag gibt's irgend etwas, immer ist was los und man kommt aus den Ueberraschungen nicht heraus. Heute heißt es zum Beispiel, daß die Linie Stephansplatz-Südbahnhof über Favoritenstraße eingestellt wurde, und das ist auch wirklich war; aber schon zwei Tage später fährt der Wagen wieder durch die Favoritenstraße wie vor und eh, ruhig und gleichnützig als wäre nichts geschehen und es ist alles wieder wie es war. Ueberaus fesselnd ist auch die Mannigfaltigkeit der Reiseziele; so kann es beispielsweise vorkommen, daß ein Wagen, der heute nach St. Marx fährt, morgen seinen Kurs nach Ottakring steuert. Uebermorgen fährt er dann wieder nach St. Marx. Oder: Ein Omnibus fuhr bisher stets auf den Stephansplatz, mit einemmal aber ändert er seine Richtung und der verblüffte Fahrgast, der nicht aufgepaßt hat, sieht sich urplötzlich in die Alserstraße versetzt. Ein paar Tage denkt derselbe Fahrgast: „Heut' werd' ich aber aufpassen!“ und steigt beim Stod-im-Eisen ab; justament fährt aber der Wagen an diesem Tage wieder zum Stephansplatz.

Man muß den Eifer der Herren von der Stellwagendirektion respektvoll bestaunen, denen dieses bescheidene Verkehrsmittel so wichtig erscheint, daß sie feinetwegen die vielen Umstände machen. Schließlich erfordert doch jede derartige Routen- und Fahrplanänderung mancherlei Denk- und Schreibarbeit. Ist das nicht eine zwecklose Vergeudung von Energie? Warum läßt man nicht alles beim alten? Eine Speisefarte soll abwechslungsreich sein; für Fahrpläne ist Stetigkeit die oberste Pflicht und gleichzeitig das mindeste, was man von einem Fahrplan verlangen kann. Verkehrseinschränkungen mit Rücksicht auf die Kriegszeit hätten gerade beim Omnibus vermieden werden müssen, da er schon im Frieden sehr dünn und schwächlich war und einem Menschen gleich, von dem man sagt, er habe „nichts zum Zusehen“. Man würde sich die Gummireifen für die Autobusse und die Pferde für den animalisch betriebenen Omnibus von selbst einstellen; die Gemeinde hat gewisse Schwierigkeiten überwunden und ist über bedrohliche Klippen hinweggekommen, warum sollte es also nicht möglich sein, den Stellwagennachverkehr auf einer gewissen Höhe zu erhalten?

Leute, die an dem Omnibus kein gutes Haar zu lassen pflegten, haben seine Bedeutung bei Nacht stets neidlos anerkannt, denn da hatte er keinen Konkurrenten, von 12 Uhr an war er der souveräne Beherrscher des Verkehrs. Umso schmerzlicher war die Ueberraschung, als der gesamte Nachtverkehr eingestellt wurde. Offenbar teilen die Herren im Rathaus die Ansicht eines allseits verehrten einstigen Stadtoberhauptes, der jeden, der nach 10 Uhr noch auf der Gasse ist, glattweg als einen Lumpen erklärte. Das stimmt natürlich nicht ganz, der „Lumpensammler“, wie man den Nachtomnibus nennt, beförderte nicht nur Lumpen und Bummler, sondern auch Arbeitsmenschen nach Hause, die sich in den Nachtstunden ehrlich ihr Brot verdienen: Leute, die nicht immer in der glücklichen Lage sind, sich eine Wohnung im Innern der Stadt zu leisten, vielmehr domizilieren viele von ihnen in entlegenen Vororten, wo die Quartiere wohlfeiler sind, und der Nachtomnibus war bisher das einzige Fahrzeug, das sie bis dahin nach getaner Arbeit nach Hause beförderte. Und eine nächtliche Fußwanderung nach Hernals, Ottakring oder Favoriten

ist für einen, der schwer gearbeitet hat, nicht gerade ersteinlich.

Wir wissen nicht, ob der Stellwagennachtverkehr überhaupt jemals rentabel war, wissen nicht, ob sich seine Rentabilität während der Kriegszeit noch um einiges verringert hat; das ist aber auch vollkommen belanglos. In einer Zeit wie dieser darf eine Stadtverwaltung weniger als sonst auf das Geschäft bedacht sein, um so mehr aber auf das Wohl der Bürger. Der Nachtverkehr ist unerlässlich, und darum sollte diese ganz und gar unpopuläre Maßregel so bald als möglich wieder aufgehoben werden. Wir hoffen zuversichtlich, daß der Omnibus sehr bald wieder durch die nächtlich stillen Straßen Wiens rattert und alles wieder so ist wie es war. W. P.

Die Schwierigkeiten des Expeditions-gewerbes.

Die Schwierigkeiten, unter denen das Expeditions-gewerbe infolge des Kriegszustandes zu arbeiten hat, sind, wie wir aus Sachkreisen erfahren, folgende: Eines der Haupthemmnisse ist der absolute Mangel an geschlossenen Waggonen, doch ist auch die Beschaffung offener Waggonen recht schwierig. Im Hinblick auf den durch die starke militärische Inanspruchnahme verursachten Mangel an gedeckten Waggonen sind die Eisenbahnen nicht verpflichtet, Güter, die tarifgemäß in gedeckten Waggonen zu befördern sind, auch in solche zu verladen. Der Absender hat sein Einverständnis mit der Beförderung in offenem Waggon im Frachtbrief zu erklären. Aber auch wenn diese Erklärung fehlt, haften die Eisenbahnen bei Verwendung offener oder mit Decken versehener Waggonen nicht für Schäden, die aus den mit dieser Beförderungsart für das Gut verbundenen Gefahren entstehen können. Hierzu kommt noch, daß Decken infolge des Rohstoffmangels nicht zu haben sind. Tritt die Notwendigkeit ein, den Zivilgüterverkehr einzustellen, so werden alle Zivilgüter, ohne Rücksicht darauf, ob sie noch in der Versandstation lagern oder unterwegs angehalten wurden, dem Absender sofort schriftlich zur Verfügung gestellt, soweit das Stationspersonal nicht mit anderen Verkehrssagenden überhäuft ist. In den Versand-, beziehungsweise Bestimmungstationen sind die tarifmäßig von den Parteien auszuladenden Güter von diesen unverzüglich auszuladen. Wenn die Ausladung nicht sofort bewirkt wird, erfolgt sie auf Kosten und Gefahr der Partei durch die Eisenbahn. Außerdem haben die Parteien die unverzügliche Abfuhr ihrer Sendungen zu veranlassen, was naturgemäß bei dem herrschenden Fuhrwerks- und Arbeitermangel nicht immer geüßert sein kann. Wenn die Lagerräume der Eisenbahn nicht ausreichen oder für sonstige Zwecke benötigt werden, so werden die nicht abgeführten Zivilgüter auf Kosten und Gefahr der Verfügungsberechtigten entweder anderweitig auf Lager gegeben oder ganz einfach im Freien abgelagert oder bahnamtlich verkauft. Infolge des Umstandes, daß die Bahn für Transporte in offenen Waggonen keinerlei Haftung für Ausbehebungs- oder andere Schäden übernimmt, müssen diese Güter jetzt versichert werden. Die Prämie beträgt für Transporte mit Decken 1 Promille und für solche ohne Decken 2 bis 4 Prozent. Die Fuhrwerksfrage wird gleichfalls immer schwieriger. Wenn es schon glückt, ein Fuhrwerk zu erhalten, dann bekommt man zuweilen keinen Kutscher. Für Pferde müssen pro Paar für die Zeit von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends 50 Kronen (vor dem Kriege 18 bis 22 Kronen) vergütet werden. Geschulte Arbeiter sind nur noch schwer zu haben, sondern meist nur Jungen unter 18 Jahren oder alte Männer. Den Arbeitern müssen circa 40 Kronen pro Woche bezahlt und Ueberstunden separat vergütet werden.

Ersparnis an Beleuchtungsstoffen.

Der Oberbefehlshaber in den Marken, Generaloberst v. Kessel, erläßt folgende Bekanntmachung: Für den Landespolizeibezirk Berlin und für die Gemeinden im Kreise Teltow: Berlin-Treptow, Berlin-Brig, Berlin-Dahlem, Berlin-Friedenau, Berlin-Grünwald, Berlin-Johannisthal, Berlin-Lankwitz, Berlin-Lichterfelde, Berlin-Mariendorf, Berlin-Niederschöneweide, Berlin-Schmargendorf, Berlin-Steglitz, Berlin-Tempelhof, im Kreise Niederbarnim: Berlin-Pankow, Berlin-Reinickendorf, Berlin-Weißensee, bestimme ich hiermit: Zur Ersparung von Beleuchtungsstoffen wird für die Zeit vom 15. Juli bis einschließlich 31. August 1915 die Fortlassung der Beleuchtung an allen mit Pferden bespannten Fuhrwerken gestattet. Die bestehenden polizeilichen Vorschriften treten insoweit außer Kraft.

Die Tarifierhöhung der Straßenbahn.

Bei den Tarifierhöhungsanträgen der Großen Berliner Straßenbahn werden, wie wir weiter erfahren, die zur Beurteilung solcher Anträge berufenen Instanzen in eine nicht ganz leichte Lage kommen. Einerseits scheint es, als ob man angesichts der steigenden Löhne und Materialpreise, angesichts auch der ungewöhnlich weiten Fahrten, die jetzt für 10 Pfennig gemacht werden müssen, eine Erhöhung in mäßigem Umfange nicht grundsätzlich ablehnen will. Wenn die Gesellschaft beabsichtigen sollte, für Fahrten, die über 5 Kilometer hinausgehen, 15 Pfennig zu nehmen, und für Fahrten über 10 Kilometer (welch letztere Fahrtlänge aber für das Stadtgebiet Berlins kaum in Betracht kommt) 20 Pfennig, so ist eine solche Tarifierhöhung, worauf wir aufmerksam machen, schon im Vertrage von 1911 zwischen der Stadt Berlin und der Straßenbahngesellschaft vorgesehen. Die Gesellschaft kann eine solche Erhöhung vom 1. Januar 1920 ab ohne weiteres einführen.

Wenn sie angesichts der jetzigen Preisgestaltungen Wert darauf legt, schon jetzt, reichlich vier Jahre früher, diese Erhöhung durchzuführen, so würde sie für die Genehmigung solcher Absichten der Bevölkerung mindestens angemessene Gegenleistungen bieten müssen. Als solche könnte vom Standpunkt der Öffentlichkeit der Umsteigeverkehr betrachtet werden, wenn er von der Gesellschaft in einem wünschenswerten Maße beabsichtigt oder bei den kommenden Verhandlungen erzielt wird. Es wird sich demnach, wie es scheint, bei diesen Verhandlungen über die Anträge der Gesellschaft darum handeln, festzustellen, ob für die Gewährung einer Tarifierhöhung für lange Strecken von der Gesellschaft ein wirklicher, für die Fahrgäste wertvoller Gegenwert geboten werden kann.

* **Die Musterung und das Straßenbahnpersonal.** Bei der Musterung der Jahrgänge 1878 bis 1894 wurden 1021 Angestellte der städtischen Straßenbahnen geeignet befunden, darunter 11 Beamte, 17 Unterbeamte, 224 Wagenführer und 515 Kondukteure. Die Einarbeitung der gemusterten Kondukteure macht die Verwendung einer großen Anzahl von weiblichen Hilfskräften notwendig — man wird also in der nächsten Zeit sehr viele Straßenbahnerinnen sehen, was für die bisher schon Eingeteilten bedeutet, daß das müßige Angaffen der arbeitswilligen Frauen namentlich durch zu Besuchen und Einkäufen fahrende Damen aufhören wird. Man gaffe weder verstümmelte Krieger an, deren verkürzte Füße keine Schauflücke sind, und die auch nicht bemitleidet werden wollen, und man mustere auch nicht die Straßenbahnschaffnerinnen, deren Arbeitswille es ermöglicht, den Tramwayverkehr aufrechtzuerhalten.

Preiserhöhung bei der Großen Berliner Straßenbahn in Sicht.

Wie wir hören, steht in naher Zeit eine Preiserhöhung bei der Großen Berliner Straßenbahn bevor. Die Leitung sieht sich zu dieser Maßnahme, die nur die längsten Linien betreffen soll, durch die Erhöhung der Löhne und durch die Verteuerung des Materials gezwungen. Im großen und ganzen soll jedoch der Zehnpsennigtarif beibehalten werden, auch sollen dem Publikum als Ausgleich namhafte Verbesserungen geboten werden. Bestimmtes darüber wird erst in der nächsten Woche beschlossen werden.

Die Tariplane der Straßenbahn.

Zu den im gestrigen Abendblatt mitgeteilten Plänen der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn erfahren wir aus Kreisen, die der Verwaltung dieses Verkehrsunternehmens nahe stehen:

Bei der beabsichtigten Abänderung des Tarifs soll der 10-Pfennig-Tarif im wesentlichen beibehalten werden und eine kleine Erhöhung nur für die langen Strecken eintreten. Als Gegenleistung will die Straßenbahn die Erfüllung verschiedener lange gehegter Wünsche des Publikums bieten, u. a. die Einführung von Umsteigefahrtscheinen auf einer Reihe von Strecken. Zu festen Entschlüssen ist die Angelegenheit noch nicht gediehen. Bisher sind die Anträge bei den zuständigen Stellen noch nicht eingereicht.

*

Diese zuständigen Stellen haben, wie wir erfahren, bisher auch nur „inoffiziell“ von solcher Absicht etwas erfahren. Zuständig ist in erster Reihe nach der gegenwärtigen Rechtslage der Zweckverband Groß-Berlin, auf den der große Vertrag der Stadt Berlin vom Jahre 1911 ebenso wie die Verträge der sonstigen Verbandsgemeinden mit der Groß-Berliner Straßenbahn übergegangen sind. Außer einer Zustimmung des Verbandes Groß-Berlin würde zu einer Tarifierhöhung auch das Einverständnis der Gemeindebehörden, ebenso des Polizeipräsidiums nötig sein. Die in erster Linie entscheidende Stelle ist aber der Zweckverband. Hier würde die Sache an den Verbandsausschuß gehen, die eigentliche Verwaltungsbehörde der Körperschaft. Danach aber müßte auch die große Verbandsversammlung mit den Plänen befaßt werden.

Wie diese Körperschaften den Antrag aufnehmen werden, darüber läßt sich natürlich nichts Sicheres voraussagen. Einerseits können ja die gegenwärtigen Löhne und Materialpreise eine Erhöhung der Fahrpreise der Gesellschaft selbst erwünscht erscheinen lassen. Auch ist es richtig, daß es ein sehr billiger Fahrpreis ist, wenn man von Charlottenburg nach Weißensee für 10 Pfg. fährt. Zu diesen billigen Fahrten wird aber die Gesellschaft nicht etwa jetzt erst genötigt, sondern sie sind schon im Vertrage von 1911 festgelegt und bestanden auch schon vorher. Es hat sich also in dieser Beziehung jetzt nichts geändert. Endlich lehrt der tägliche Augenschein, daß die Wagen der Gesellschaft fast immer gut gefüllt sind, und daß das Geschäft also offenbar nicht schlecht geht. Für das Jahr 1920 ist der Gesellschaft übrigens eine Fahrpreiserhöhung ohne weiteres möglich und gestattet. Im § 16 des auf den Zweckverband übergegangenen Vertrages der Stadt Berlin mit der Großen Berliner Straßenbahn heißt es:

„Vom 1. Januar 1920 ab soll es der Gesellschaft gestattet sein, für Fahrten von mehr als 5 Kilometer höchstens 15 Pfg., für solche von mehr als 10 Kilometer höchstens 20 Pf. zu erheben. Falls eine Erhöhung der Tarife infolge Versagens der Genehmigung seitens der Staatsbehörden oder aus anderen Gründen unmöglich werden sollte, so bleibt die Gesellschaft dennoch in allen Punkten an diesen Vertrag gebunden.“

Es wird also demnächst an den Zweckverband und die anderen Instanzen die Frage herantreten, ob sie etwa eine Erhöhung in diesem Umfange schon jetzt gestatten, oder ob sie eine andere, vielleicht geringere Erhöhung genehmigen wollen, oder ob eine Erhöhung überhaupt als überflüssig betrachtet wird und die Genehmigung also zu versagen ist. Vom Standpunkt des fahrenden Publikums ist eine Erhöhung der Fahrpreise natürlich in hohem Maße unerwünscht. Dazu kommt aber ein weiterer Gesichtspunkt. Die Stadt und jetzt der Verband Groß-Berlin haben das Recht, zu im Vertrag festgelegten Zeitpunkten das Gesamtunternehmen der Groß-Berliner

Straßenbahn käuflich zu übernehmen. Soll nun der Verband durch Gewährung von Tarifierhöhungen selbst die Hand dazu bieten, den Wert der Aktien in die Höhe zu treiben und sich dadurch das eventuell anzukaufende Unternehmen selbst verteuern?

* **Strassenbahner ohne Kriegszulagen.** Die Gemeinde Wien hat sich ziemlich viel darauf zugute getan, daß die städtischen Arbeiter und Bediensteten Kriegszulagen erhalten. Dennoch gibt es unter den Arbeitern der Strassenbahn eine kleine Gruppe, die, obgleich sie nur 3 Kronen 80 Heller täglichen Lohn hat, bei der Kriegszulage übergangen wurde. Es sind dies die Bauarbeiter. Das sind jene Hilfskräfte der Strassenbahn, die die Schienenlegung zu besorgen haben und die ganze Strecke mit Ausnahme des Oberbaues baulich instand halten. Bei dieser Gruppe herrschen eigenartige Verhältnisse, die deutlich zeigen, wie gut sich die Strassenbahn auf die feinsten kapitalistischen Ausbeutungsweisen versteht. Die Arbeiter, die der Bauleitung zugeteilt sind, zerfallen äußerlich in vier Gruppen: in die sogenannten Zwanzigtausender und in die Zweiundzwanzigtausender (das sind die Nummern auf den Klappen, die fortlaufend sind). Diese beiden Gruppen sind ständige und definitive Arbeiter, die sich von einander nur dadurch unterscheiden, daß die Zwanzigtausender die Streckenprüfung bestanden haben und für den Weichenwärterdienst geeignet sind, während die Zweiundzwanzigtausender zu diesem Dienst nicht tauglich befunden wurden. Zwischen beide ist die Einundzwanzigtausendergruppe geschoben, die durchwegs aus Leuten besteht, die die Streckenprüfung gleichfalls bestanden haben, die aber darum nicht in den Stand genommen oder definitiv werden, weil sie schon das

hinfunddreißigste Lebensjahr überschritten haben. Mit ihnen wird wie mit der vierten Gruppen den sogenannten „Zivilarbeitern“, die noch nicht durch eine Klappennummer äußerlich unterschieden sind, ein Arbeitsvertrag geschlossen, nach dem sie jederzeit ohne Kündigung entlassen werden können. Am schlechtesten von allen diesen vier Gruppen sind aus verschiedenen Gründen die Einundzwanzigtausender daran. Sie können zwischen dem 35. und 60. Lebensjahr ununterbrochen der Strassenbahn dienen und erhalten doch an dem Tage, da sie ihr sechzigstes Lebensjahr erreicht haben, ihre Entlassung als Geburtsstagsgeschenk. Ueber sechzig Jahre wird keiner im Dienst behalten. Sie sind schlechter daran als die ständigen und definitiven, also die Zwanzigtausender und Zweiundzwanzigtausender, jetzt bei der Kriegszulage, denn diese erhalten sie, die Einundzwanzigtausender aber nicht. Die Einundzwanzigtausender erhalten auch nicht die sogenannte „Schneeremuneration“. Das ist eine sehr weisse Einrichtung bei der Strassenbahn. Es ist offenbar ein bestimmter Betrag für die jährliche Schneefäuberung ausgeworfen. Fällt viel Schnee, haben die Bediensteten also viel Arbeit, so wird der Betrag aufgebraucht und es gibt keine Remuneration. Ist der Himmel mit den Strassenbahnern aber gnädig und schneit es wenig, dann erhalten sie, weil sie weniger Plage hatten, im kommenden Herbst eine Remuneration. Aber, wie gesagt, nur die Gruppen der Zwanzigtausender und der Zweiundzwanzigtausender. Die Einundzwanzigtausender fallen durch, weil sie ewig provisorische Arbeiter sind. Gegenüber den Zivilarbeitern an, die eigentlich in der Rangseinteilung unter ihnen stehen, sind sie dadurch schlechter daran, daß ihre Arbeitszeit wie die der Ständigen und Definitiven täglich um 6 Uhr beginnt und bis 7 Uhr abends dauert, während die Zivilarbeiter um 7 Uhr früh mit der Arbeit beginnen. Sie müssen also täglich eine Ueberstunde mehr leisten, ohne dafür irgend welche Vergütung zu haben. Ganz gleich verfährt hat man die Einundzwanzigtausender nun auch bei der Kriegszulage, was ein offenkundiges Unrecht ist. Der Stadtrat hat beschlossen, allen Arbeitern und Bediensteten der Strassenbahn die Kriegszulage zu gewähren; Herr Direktor Spängler überschreitet seine Befugnisse, wenn er aus Eigenem diese Zulage bei einer Arbeitergruppe streicht. Wir erwarten, daß sich der Stadtrat von Herrn Direktor Spängler nicht so behandeln läßt und daß er auf der Durchführung seines Beschlusses bestehen wird. Es ist traurig genug, daß man solches erst öffentlich fordern muß.

Die Tarifänderung bei der Großen Berliner Straßenbahn.

Es sind natürlich keine freundlichen Gefühle, mit denen in der Öffentlichkeit die Nachricht von der Fahrpreiserhöhung bei der Großen Berliner Straßenbahn aufgenommen wurde. Wo schon alles teurer geworden ist, soll nun auch das Fahren auf der Elektrischen den so unbeliebten „Kriegszuschlag“ erfahren? Zum Glück ist es nicht so schlimm damit, und wer den vor einigen Tagen bekannt gewordenen vorläufigen Mitteilungen mißtraute, kann sich beruhigen: es ist kein Umsturz des Groschentarifs, was die „Große Berliner“ plant, sondern nur die Beschränkung der Groschenstrecke auf eine Länge, die dem Ausgleich zwischen Leistung und Zahlung besser entspricht als die Riesengroschenstrecken, die Berlin in den Ruf gebracht haben, daß man nirgends so billig fährt wie hier. Die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft ist nicht nur durch die Kriegszeit, sondern schon vorher durch das allmähliche Teurerwerden des Materials, durch Lohn-erhöhungen und sonstige Aufwendungen, ganz besonders aber durch die „Konkurrenz“ von Omnibus und Hochbahn, die sich naturgemäß in die ertragreichsten Strecken ein-nistete, derart geworden, daß sie zu einer Gefahr für sie wurde, die nach Kräften abzuwenden die Pflicht der Lei-tung der Gesellschaft ist. Daß das Publikum hierbei der Leidtragende ist, ist sehr bedauerlich, aber, wie die Dinge liegen, unvermeidlich. Man muß auch der Gesellschaft zu-billigen, daß sie bei dieser Tarifänderung keineswegs auf „Dividendenschinderei“ ausgeht. Sie hat jetzt die zwingenden Gründe in einer Denkschrift zusammengestellt, die für die Unterhandlungen mit Zweckverband und Behörden als Un-terlage dienen soll. Aus dieser Denkschrift sei folgendes mitgeteilt:

Der Weg, der allein zu einer Gesundung führen kann, ist vor-gezeichnet. Da an eine Herabsetzung der laufenden Ausgaben nicht zu denken ist, muß eine Erhöhung der Einnahmen im Wege einer Tarifreform erstrebt werden. Die Verwaltung ist der Ueber-zeugung, daß eine solche nur mit größter Schonung der Inter-essen der Bevölkerung und mit größter Rücksicht auf die bestehen-den Verhältnisse, wie sie sich im Laufe der Zeit herausgebildet haben, durchgeführt werden kann. Es soll daher der Zehn-pfennigtarif als Grundtarif auch weiter beibehalten werden. Für diesen Preis sollen alle direkten Fahrten zurückgelegt werden können, die unter durchschnittlich 5 Km. Länge bleiben. Man würde also auch weiter vom Potsdamer Platz bis Friedenau oder Wilmersdorf oder vom Alexanderplatz bis zum Kreuzberg nicht mehr als 10 Pf. zu bezahlen haben. Dagegen ist beabsichtigt, für Fahrten zwischen 5 und 7½ Km. 15 Pf. und für Fahrten über 7½ Km. 20 Pf. zu erheben. Zu den Zahlen 5 und 7½ ist zu bemerken, daß sie nur Durchschnittswerte sein können; denn es läßt sich bei der Festsetzung der Streckenlängen jeder Linie wegen der Lage der Plätze und Straßentreuzungen und der davon abhängigen Entfernung der Haltestellen voneinander eine Abstufung auf eine ganz genau bestimmte Länge nicht durch-führen.

Die Erhöhung der Tarife für die Einzelfahrten bedingt natur-gemäß auch eine Erhöhung der Zeitkartentarife, die im Verhältnis zu den ersteren stehen müssen. Dazu kommt die Einführung von Umsteigefahrtscheinen, die zwar nicht eine allgemeine Umsteigeberechtigung gewähren wür-den, aber für einige 60 „Relationen“ dem heute bestehenden Be-dürfnis genügen dürften. — Der Umsteigefahrtschein soll 15 Pf. kosten. Die Summe der beiden Streckenlängen beträgt durchschnittlich 7,5 Km., enthält also die nötige Uebereinstimmung mit der allgemeinen 15-Pf.-Strecke. Die gegenwärtige durch-schnittliche Fahrtlänge für eine einfache Fahrt beträgt etwa 4,5 Km., bleibt also auch in Zukunft im Bereiche des Zehn-pfennig-satzes. Die Tarifierhöhung würde daher nur einem sehr geringen Teil des Publikums fühlbar werden, während der aller-größte Teil zum gleichen Preise wie bisher be-fördert wird.

Die Erhöhung der Zeitkartentarife ist unbe-deutend und namentlich für die Abonnenten nur einer Linie, die die überwiegende Mehrzahl bilden, kaum fühlbar (im Jahre 1913 waren es 380 000 von überhaupt 497 000). Dasselbe gilt von den Schülerzeitkarten. Die arbeitende Bevölkerung aber, die auf Ar-beiterwochenkarten fährt, wird gar nicht be-troffen, da an eine Erhöhung der Preise dieser Karten nicht gedacht ist. (Die Preise für Monatskarten erhöhen sich für eine Linie von 7,70 M. auf 8,50 M., für zwei Linien von 10,20 M. auf 11 M., für drei Linien von 13,40 M. auf 14,50 M. Karten für das gesamte Bahnnetz aller Gesellschaften sollen dagegen von 30 M. auf 24 M. verbilligt werden. Der Preis für die Schülerkarten soll sich nach dem Antrag der Straßenbahn bis zwei Linien von 3 M. auf 3,50 M., bis drei Linien von 4 M. auf 4,75 M. und bis vier Linien von 5 M. auf 6 M. erhöhen.)

Ueber die Verwendung der erhofften Mehrerträge spricht sich die Denkschrift folgendermaßen aus:

Die Straßenbahn verspricht sich aus der Reform eine jähr-liche Mehreinnahme von etwa 4 Millionen Mark für ein Normaljahr. Der größte Teil soll dazu verwendet werden, um die Bohnerhöhungen, die für die Kriegszeit eingeführt werden mußten, auch in der darauffolgenden Zeit aufrechterhalten zu können. Ferner beabsichtigt sie, den oben angeführten Wünschen des Publikums, denen unter der Herrschaft des 10-Pf.-Einheits-tarifes nicht Rechnung getragen werden konnte, soweit als irgend möglich Erfüllung zu verschaffen. Berücksichtigt man schließlich, daß von dem übrigbleibenden Ueberschuß die Hälfte an den Zweck-verband abgegeben werden muß, so ergibt sich, daß der Gewinn-zuwachs für die Straßenbahn nicht bedeutend sein kann. Es ist auch gar nicht beabsichtigt, mit der Tarifreform große Gewinne zu erzielen, vielmehr soll nur einem weiteren wirtschaft-

lichen Rückgange vorgebeugt und vor allem die Möglichkeit erreicht werden, berechtigten Wünschen des Personals und des Publikums Rechnung tragen zu können. Die Straßenbahn würde imstande sein, nicht nur die Umsteigeberechtigung einzuführen, sondern auch die schon lange gewünschten Linientafeln an den Haupt-haltestellen anzubringen, Wartehallen, da, wo nötig, zu errichten und die den Betrieb beeinträchtigenden Schleisefahrten aufzuheben.

Um ein Bild davon zu geben, wie weit man bei Ge-nehmigung der Anträge durch die maßgebenden Instanzen künftig für zehn Pfennige fahren kann, seien einige Groschen-strecken von drei Hauptverkehrspunkten aus zusammen-gestellt. Man würde also für zehn Pfennige fahren können:

Vom Potsdamer Platz bis zum Hermannsplatz, Neukölln, bis zum Schlesischen Bahnhof, bis zur Wilhelms-aue in Wilmersdorf, bis Friedenau, Kaiserschiele.

Vom Oranienburger Tor bis zur Köpenicker Brücke, bis zum Großen Stern im Tiergarten, bis zum Viktoriapark, Lichtenberg, bis zum Ringbahnhof Frankfurter Allee, bis zum Winterfeldtplatz, bis zur Nagbach-, Ecke Kreuz-bergstraße.

Vom Alexanderplatz bis zum Kreuzberg, bis zur Hasenheide, bis zur Potsdamer-, Ecke Bülowstraße.

Da eine Änderung des Tarifes den mit der Stadt Berlin geschlossenen Vertrag einschneidend berührt, woraus langwierige, der notwendigen raschen Erfüllung der Tarif-änderung hinderliche Verhandlungen entstehen würden, will die Straßenbahngesellschaft vorläufig den neuen Tarif nur für die Kriegszeit durchsetzen. Die Behörden haben es also in der Hand, bei Nichtbewährung der „Reform“ nach dem Kriege den alten Zustand wieder herzustellen, bis im Jahre 1920 vertragsmäßig sowieso die erhöhten Tarife in Kraft treten. Aber an der Genehmigung ist bei dieser Ein-schränkung kaum zu zweifeln, und das Publikum muß sich wohl oder übel damit abfinden, wobei der Trost bleibt, daß gegenüber den anderen Belastungen, die unser Kleinwirtschaftsleben jetzt ausgesetzt ist, diese bei weitem nicht alle Fahrgäste der „Großen Berliner“ betreffende Neuerung doch recht gering ist.

Die Wünsche der Straßenbahn.

Manch Leser wird im ersten Augenblick glauben, daß in der Ueberschrift das kleine Wörtchen „an“ fehlt. Wer hätte nicht Wünsche an die Große Berliner Straßenbahn, und daß ein Teil dieser Wünsche berechtigt ist, das gibt auch die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn ganz offen zu.

Das zeigte sich in einer Besprechung, die gestern zwischen Vertretern der Presse und mehreren Mitgliedern der Direktion dieses großen Berliner Verkehrsunternehmens stattfand; aber die Erfüllung solcher Wünsche kostet Geld, und da die Große Berliner ja ein Erwerbsunternehmen ist, so plant sie, wie schon mitgeteilt, eine Erhöhung der Tarife. Sie hat auch bereits bei den Instanzen, die dabei in Frage kommen, dem Verbands-Groß-Berlin, und den Kleinbahngefehligen Aufsichtsbehörden, Anträge auf Zustimmung zu einer Tarifierhöhung gestellt. Zugleich mit dieser Tarifierhöhung soll der Umsteigerverkehr im vergrößerten Maße, nämlich an 62 Verkehrspunkten, eingeführt werden, die Schleifenlinien, die der Pünktlichkeit der Verkehrsentwicklung hinderlich sind, sollen aufhören, Wartehallen will man errichten, Linientafeln an den wichtigsten Haltestellen anbringen, was umso nötiger ist, als bei dem ungeheuren Verkehrsnetz der Großen Berliner es nur einen einzigen Menschen in Groß-Berlin, nämlich den Oberverkehrsinspektor dieses Unternehmens, gibt, der alle Linien im Kopfe hat. Da eine Reihe von Verträgen mit den einzelnen Gemeinden Groß-Berlins hierbei in Frage kommen, so hat die Große Berliner Straßenbahn beantragt, zunächst nur für die Dauer des Krieges die Tarifierhöhung zu genehmigen. Dadurch haben die zuständigen Stellen freie Hand für ihre späteren Entschlüsse.

Wie die Tarifierhöhung vor sich gehen soll, haben wir bereits mitgeteilt, Fahrten bis 5 Kilometer sollen 10 Pf., bis $7\frac{1}{2}$ Kilometer 15 Pf. und darüber hinaus 20 Pf. kosten. Selbstverständlich tritt damit auch eine Erhöhung der Preise für die Zeit- und Schülerkarten ein. Die Zeitkarte für eine Linie steigt von 7,70 Mark, auf 8,50 Mark, bis zwei Linien von 10,20 auf 11 Mark, bis drei Linien von 13,40 auf 14,50, bis vier Linien von 16,40 auf 18 Mark, für das ganze Bahnnetz der Großen Berliner Straßenbahn von 20,40 Mark auf 24 Mark, ein Preis, der auch für das gesamte Bahngelände aller Gesellschaften gilt (hier tritt also eine Ermäßigung um 6 Mark gegen den bisherigen Zustand ein). Der Preis für Schülerkarten steigt bis zwei Linien einer Gesellschaft von 3 Mark auf 3,50 Mark, bis drei Linien von 4 Mark auf 4,75 Mark, bis vier Linien von 5 auf 6 Mark.

Selbstverständlich wird das Publikum die Ankündigung dieser Tarifierhöhung, die freilich nach der Bestätigung der zuständigen Instanzen bedarf, nicht mit allzu freudigen Gefühlen begrüßen. Man hat sich an den 10-Pf.-Tarif, der im Vertrage mit der Stadt Berlin vom Jahre 1898 festgesetzt worden ist, sehr gern und schnell gewöhnt. Unstreitig hat auch seine Niedrigkeit und Einfachheit dazu beigetragen, die Benutzung der Straßenbahn mächtig zu steigern. Aber es ist ein bißchen viel verringert, wenn man von Brix nach Wittenau (21,4 Kilometer) für 10 Pf. fährt. Nun werden ja höchst selten solche lange Strecken in einem Zuge zurückgelegt, aber immerhin kommen doch Fahrten vor, bei denen der niedrige Fahrpreis die Selbstkosten nicht deckt. Dazu kommt, daß gerade auf den Strecken, die für die Große Berliner Straßenbahn die ergiebigsten sind, Auto-Omnibus und Untergrundbahn in einen erfolgreichen Wettbewerb mit ihr getreten ist, und diese beiden Verkehrsunternehmen können höhere Preise nehmen. Beim Auto-Omnibus kostet z. B. eine Strecke von etwa 4 Kilometer 15 Pf. Inzwischen sind die Kosten für das Unternehmen ständig gewachsen. Die Löhne stiegen, die Materialien wurden teurer, die Gebühr für die Straßenbenutzung wuchs. Während 1908 die Betriebsausgaben 21 569 950 Mark betrugen, machten sie 1914 rund 26 Millionen aus. Der Krieg hat selbstverständlich die Lage für die Gesellschaft weiter verschlechtert. Zwar sind infolge der not-

wendigen Betriebseinschränkung und des verminderten Wettbewerbes der anderen Verkehrsunternehmen die wagentkilometrischen Einnahmen gestiegen, doch wird der dadurch erzielte Gewinn durch neue Mehrausgaben überschritten. Die Familienunterstützungen des eingezogenen Personals kosten der Direktion — auf das Jahr berechnet — 1 500 000 M., die Lohnzulagen 1 200 000 M. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden diese Lohnzulagen noch steigen.

Die „Große Berliner“ glaubt, daß sie den ständig wachsenden Ansprüchen nicht anders gerecht werden kann als durch eine Tarifierhöhung; sie hält die Tarifierhöhung für umfoweniger bedenklich, als auch nach ihrem Eintreten sehr große Strecken für 10 Pf. werden zurückgelegt werden können, z. B. vom Potsdamer Platz bis nach Friedenau oder Wilmersdorf, ferner vom Alexanderplatz bis zum Kreuzberg. Nach ihren Berechnungen werden auch nur 15 v. H. aller Fahrgäste von dieser Tarifierhöhung betroffen. Von diesen werden $12\frac{1}{2}$ v. H. 15 Pf. und $2\frac{1}{2}$ v. H. 20 Pf. zahlen. Die Straßenbahn verspricht sich aus dieser Tarifänderung, die zugleich mit einer Verbesserung des Verkehrs verknüpft sein soll, eine jährliche Mehreinnahme von 4 000 000 M. Davon entfallen nach ihren Angaben 2 000 000 M. auf die Lohnerhöhung, die auch nach der Kriegszeit beibehalten werden soll. Von dem übrigbleibenden Ueberschuß muß die Hälfte an den Zweckverband abgegeben werden. Demnach kann der Gewinnzufluß für die Straßenbahn nicht sonderlich groß sein. Sie versichert auch, daß sie diese Tarifreform nicht einführen will, um große Gewinne zu erzielen, sondern nur, um einem weiteren wirtschaftlichen Rückgang vorzubeugen, und vor allem, um dadurch die Möglichkeit zu haben, berechtigten Wünschen ihrer Angestellten und der Fahrgäste Rechnung zu tragen.

Sedenfalls wird man gut tun, sorglich die Forderungen der Straßenbahn zu prüfen und darauf zu achten, daß Leistung und Gegenleistung sich entsprechen.

K. J.

[Fräulein Schaffner.] Bliss schnell und mühelos hat sich der Wiener auf die Begleiterscheinungen des Krieges, auf die kleinen und großen Umwälzungen, die er mit sich bringt, auf das „Umlernen“ eingestellt. Vor etwa fünf Jahren gab es Straßenaufläufe, wenn eine Dame im „Dupe Culotte“ sich unter das Publikum wagte, und als einmal eine junge Schöne im Jägerkostüm, mit der Flinte über der Schulter, den Graben passierte, mußte sie schließlich vor der Neugierde der Leute in einen Wagen flüchten. Heute aber schenkt man dem Mädchen auf dem Rutschbock eines Schwerverwerkes kaum einen Blick, man nimmt sogar an der konservativsten Stätte Wiens, im Kaffeehaus, die Stellnerin ohne Emotion auf, und auch die auffälligste Neuheit des Krieges, die Schaffnerin, auch Konduktöse genannt, hat kein sonderliches Aufsehen erregt. Späterhin wird sich das alles allerdings als sehr wichtig erweisen. Wo sind die Hauptargumente der Vertreter des absoluten Maskulinismus, wenn die Stellnerin, die Rutscherin, die Stationsbeamtin und nun auch die Schaffnerin genau das leisten, was der Mann leisten kann? Und daß sie das selbst leistet, ist jetzt zur Genüge bewiesen. Es ist fast einen Monat her, daß sich zum erstenmal eine Frau in der Kondukteursuniform uns mit der Kneifzange genähert hat, und alles wickelt sich klaglos ab. Die Herren in der Straßenbahndirektion sind mit ihren weiblichen Angestellten durchaus zufrieden, so zufrieden, daß sie jetzt der nächsten Kriegszukunft sehr unbesorgt entgegenblicken und an weitere Verkehrsschwierigkeiten kaum noch denken. Es hat sich gezeigt, daß die Frauen das komplizierte Knipsen der Fahrkarten genau so gut verstehen wie ihre männlichen Kollegen, daß sie die Strapazen eines vielstündigen Dienstes vorzüglich aushalten, es hat sich aber auch gezeigt, daß sie sehr oft präziser im Ausrufen der Haltestellen, williger bei Auskunftserteilungen und weniger vom Amtspersonsbewußtsein durchtränkt sind als der Herr Kondukteur. Ebenso gut wie die neue Schaffnerin hat sich auch der Wiener Fahrgast bewährt. Soweit man beobachten und erfahren konnte, ist es nicht ein einzigesmal zu einer Belästigung der Schaffnerin, zu einer plumpen Zudringlichkeit, zu schlechten Witzen und kränkenden Bemerkungen gekommen. Im Gegenteil, man kann täglich sehen, daß sich Herren und Damen bemühen, der Beamtin den ungewohnten Beruf durch Freundlichkeit leichter zu machen, daß in solchen Fällen, wo die Schaffnerin um eine Auskunft gebeten wird, die sie nicht erteilen kann, ihr sofort heigesprungen wird, und der eleganteste Passagier wird es als Selbstverständlichkeit ansehen, daß, wenn die Schaffnerin ein

Gelbstück fallen läßt, er sich bückt, um ihr zuvor zu kommen. Natürlich fehlt es hier und da nicht an einer lustigen Szene, wenn die Neuheit der Situation sie mit sich bringt. So stieg in diesen Tagen ein älterer Mann ohne Hemdkragen, aber dafür mit mächtigen Bartstoppeln auf die Elektrische auf, der sicher von der Einführung der Schaffnerin noch nichts gelesen und gehört hatte. Als sich ihm nun die schmunzelnde, schlankle Konduktöse nahte, starrte er sie mit aufgerissenen Augen an, rückte sich plötzlich erschreckt zurück und sagte dann, nachdem sie die Karte eingezwickelt und sich in das Wageninnere begeben hatte, kopfschüttelnd zu dem draußen stehenden begleitenden Kondukteur: „Krugtürken, jetzt hab' i' den Burschen alleweil für a Mad'l ang'schaut.“ Worauf unter dem schallenden Gelächter der Umstehenden der Kondukteur trocken erklärte: „Der Bursch is auch a Mad'l.“ Und dann wird auch allen Frauenrechtlern zum Trotz mitunter der Moment eintreten, wo das Ewigweibliche bei der Schaffnerin durchbricht, mag sie auch ihren Dienst so gut wie irgendein Mann versehen. In einem Pöhlendorfer Wagen bemerkte ein Passagier, daß die Schaffnerin seine Umsteigkarte nicht im „Mittwoch“, sondern im „Dienstag“ durchlocht hatte. Und als er ihr das sagte, stellte sich heraus, daß das selbe bei allen anderen Passagieren der Fall war. Zuerst war die Beamtin fassungslos, dann traten ihr die Tränen in die Augen, und sie erklärte, ein Schluchzen mühsam unterdrückend, sie werde halt den Herrschaften andere Karten geben. Aber nicht einer der Herren und Damen wollte darauf eingehen, jeder zog ein Zwanzig Hellerstück, um nochmals zu zahlen, und es entwickelte sich eine lebensmüde Debatte, bis als „Deus ex machina“ ein Kontrollor aufsprang, der nach Kenntnisaufnahme des Geschehnisses den Bleistift zog und durch ein aufgekritztes Wort jede Fahrkarte gültig machte. Noch ein paar Wochen aber und die Kriegsschaffnerin wird zu den Selbstverständlichkeiten des Großstadtlebens gehören wie so vieles andere, was man gestern noch für unmöglich gehalten hat, um es heute ohne Ueberraschung entgegenzunehmen.

* (Sommerblusen für die Schaffnerinnen.) Bis jetzt haben bekanntlich die weiblichen Kondukteure die Kleidung aus demselben Stoffe wie ihre männlichen Kollegen getragen. Mit Rücksicht darauf, daß diese Kleidung in den heißen Sommermonaten für die Schaffnerinnen unerträglich ist, hat die Direktion der städtischen Straßenbahnen beim Stadtrat die Schaffung von leichten Sommerblusen für Schaffnerinnen in Antrag gebracht. Nach Genehmigung dieses Antrages durch den Stadtrat hat die Straßenbahndirektion sofort im kurzen Wege die Lieferung dieser leichten Sommerblusen beschafft und seit gestern sieht man schon in einzelnen Straßenbahnwagen die Schaffnerinnen mit diesen leichten, und zwar gelben Stoffen bekleidet. In kürzester Zeit werden sämtliche Schaffnerinnen mit diesen Sommerblusen bekleidet sein.

ung.

1915
21. Juli**Die Verteuerung des Verkehrs.**

Von einem Mitgliede des Zweckverbandes.

Wenn die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn vor dem Abschluß ihrer Verträge nur halb so viel Geschick und Ueberlegung anwenden wollte wie bei ihren Bemühungen, sich bestehenden Vertragsverpflichtungen zu entziehen, würde es um ihr Verhältnis zu den Groß-Berliner Gemeinden sicherlich besser bestellt sein. Da hat sie während des Streites mit der Stadtgemeinde Berlin einigen Vorurteilen weitreichende Zugeständnisse gemacht, um eine Verlängerung der Zustimmungsverträge zu erreichen und das Erwerbsrecht der Stadt Berlin zu erschweren. Dann hat sie, als Berlin unter dem Druck des Zweckverbandes ihre den Fortbestand über das Jahr 1919 hinaus ermöglichte, hierfür 23 Millionen Mark bezahlt, und nun, wo die finanziellen Folgen dieser Vereinbarungen nach beiden Seiten sichtbar werden und den Aktionären die Dividende zu schmälern drohen, soll der Zweckverband helfen und durch Genehmigung der als besonders schleunig jetzt in der Kriegszeit durchzuführenden Tarifierhöhung der Straßenbahn eine Jahresmehreinnahme von etwa 7—8 Millionen Mark auf Kosten der breiten Masse der Groß-Berliner Bevölkerung zuführen.

Der Zeitpunkt ist nicht ungeschickt gewählt. Unsere Gedanken sind mit größeren Dingen beschäftigt, und statt der Landkarten von Rußland, Galizien und Polen greift man vielleicht unlustig zu einem Stadtplan von Groß-Berlin, um festzustellen, welche unendliche Zahl von Verkehrsbeziehungen der neue Streckentarif der Straßenbahn um 50 und 100 v. H. verteuert.

Aber die Mitglieder des Verbandsausschusses werden sich trotzdem dieser Pflicht unterziehen und dann hoffentlich bald zu einer runden und netten Ablehnung der Wünsche der Straßenbahn gelangen, die weder in der Kriegslage berechtigt sind, noch durch das Zugeständnis eines ganz geringfügigen Umsteigeverkehrs irgendwie aufgewogen werden. Gewiß hat der Kriegszustand dem Unternehmen einige Lasten auferlegt, aber ihr Verkehrsrückgang ist verschwindend gering gegenüber etwa dem Rückgang der Hochbahn- und der Omnibusgesellschaft, und die Burgfriedensgeduld unserer Bevölkerung und die Rücksicht der Behörden haben es der Straßenbahn sogar ermöglicht, wie sie selbst zugibt, den Einnahmesatz für das gefahrene Wagenkilometer in Kriegszeiten zu erhöhen. So begnügen wir uns zurzeit mit einer mangelhaften, zuweilen das Leben gefährdenden Verkehrsbedienung in vollgepfropften Wagen, deren Unterhaltungszustand zum Teil höchst mangelhaft und an so manchem der Unfälle schuld ist, und wir begnügen uns mit einem recht mangelhaft ausgebildeten Schaffnerpersonal, das weder die eigene Strecke hinreichend kennt, noch über andere Strecken Auskunft geben kann. Wir nehmen alles in Geduld hin und sollen dafür nun auch ruhig die Zumutung hinnehmen, die Rente ihres Aktienkapitals, die doch immerhin im letzten Jahre noch 6 v. H. betrug, weiter zu erhöhen. Gar manches Aktienunternehmen muß seinen Betrieb aufrechterhalten und die sozialen Kriegslasten tragen, obwohl es im Kriegsjahr ganz ertraglos geblieben ist. Die Erhöhung soll in der Kriegszeit zwar eingeführt werden, aber es folgt aus der Begründung, daß sie dauernd bleiben soll und eine alsbaldige Erhöhung der Tarife der anderen Verkehrsgesellschaften, insbesondere der Hochbahn, zur Folge haben wird.

Es ist in der Öffentlichkeit so dargestellt worden, als ob diese Tarifierhöhung am 1. Januar 1920 ohnehin gekommen wäre. Das ist falsch. Die von der Stadt Berlin für das Jahr 1920 zugestandene Tarifierhöhung sieht ganz anders aus, hier konnte man wenigstens bis zu 10 Kilometer für 15 Pf. fahren. Dann aber war sich auch Berlin darüber klar, daß dieses Zugeständnis im Berliner Vertrag nicht schon die Tarifierhöhung im Gefolge habe. Insbesondere hat der damalige Stadtverordnete Geheimrat Caspel bei der Annahme dieser Vertragsbestimmung beruhigend

21/III. 15.

* Die Polizeidirektion gegen unbegründete Fahrtverweigerungen. Den Wiener Lohnfuhrwerker-genossenschaften ist folgender Erlaß der Polizeidirektion übermittelt worden: „Ungeachtet des hieramtlichen, auch den Genossenschaften der Fiaker und Einspänner mitgetheilten Erlasses vom 5. Juni, durch welchen unbegründeten Fahrtverweigerungen gesteuert werden sollte, ereignen sich noch immer zahlreiche Fälle, in welchen Lenker von Platzwagen ohne stichhaltigen, etwa in den derzeit bestehenden außerordentlichen Verhältnissen gelegenen Grund Fahrten oder Bestellungen, zu deren Annahme sie nach den Bestimmungen der Betriebsordnung verpflichtet sind, ablehnen. Auch kommt es nicht selten vor, daß Wagenlenker, um sich der Fahrpflicht zu entziehen, längere Zeit mit ihren Wagen vor Gast- und Kaffeehäusern verweilen, ohne daß dieser Aufenthalt in der etwa notwendigen Befriedigung leiblicher Bedürfnisse seine Begründung fände. Abgesehen davon, daß solche Vorkommnisse geeignet erscheinen, den Ruf des Wiener Platzfuhrwerkes zu beeinträchtigen, würde die Polizeidirektion, wiewohl sie die Schwierigkeiten, unter welchen derzeit das Lohnfuhrwerksgewerbe betrieben wird, durchaus nicht verkennt, sich genötigt sehen, mit den schärfsten Repressivmaßregeln den mit Recht gerügten Uebelständen zu begegnen, zumal daran festgehalten werden muß, daß im Betriebe von Platzwagen, die im Verkehre stehen, die geltenden Vorschriften eingehalten werden müssen. Bezüglich der Nichteinhaltung einer vom Wagenlenker angenommenen bestellten Fahrt wird auch auf die eventuell eintretende Verantwortlichkeit des Unternehmers aufmerksam gemacht. Hievon beehrt sich die Polizeidirektion mit dem dringenden Ersuchen die Mitteilung zu machen, auf die Mitglieder in geeigneter Weise dahin Einfluß zu üben, daß in Zukunft Beschwerden in der oben erwähnten Richtung durch Wegfall der Ursache der Boden entzogen werde.“ — Höchste Zeit!

Die Wienerwaldbahn.

Das Eisenbahnministerium hat dem niederösterreichischen Landesauschuß die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine schmalspurige, mit elektrischer Kraft zu betreibende Lokalbahn von einem geeigneten Punkt des westlichen Gemeindegebietes von Wien über die Sophienalpe, Hainbuch, Nied, Sieghartskirchen, Wimmersdorf, Grabensee, Würmla, Kapellen und Pottenbrunn bis St. Pölten zum Anschluß an die niederösterreichisch-steirische Alpenbahn sowie für eine Variante dieser Linie von Sieghartskirchen über Abtetten und Siegersdorf nach Würmla auf die Dauer eines Jahres neuerlich erteilt.

Die Fahrtverweigerung der Mietwagenführer.

Wie wir seinerzeit berichtet haben, sah sich die Wiener Polizeidirektion infolge der sich mehrenden Fälle von Fahrtverweigerungen der Mietwagenführer, insbesondere der Einspännerfuhrer, veranlaßt, an die Lohnfuhrervergenossenschaften die Aufforderung zu richten, auf die Mitglieder energisch dahin zu wirken, daß Fahrtverweigerungen in Zukunft nicht mehr stattfinden, da die fahrtverweigernden Wagenführer strenge Bestrafung zu gewärtigen haben. Die Lohnfuhrervergenossenschaft hat um dieselbe Zeit in einer Eingabe an die Statthalterei geltend gemacht, daß die Fahrtverweigerungen in den meisten Fällen ihre Begründung in der infolge unzureichender Ernährung erscheinenden körperlichen Schwäche der Pferde finden, die längere Fahrten nicht aushalten. Nun hat die Polizeidirektion einen neuerlichen Erlaß an die Lohnfuhrervergenossenschaften herausgegeben in dem darauf hingewiesen wird, daß in jüngster Zeit Fahrtverweigerungen vorkommen, die in den von den Fuhrervergenossenschaften angegebenen Ursachen durchaus nicht begründet, sondern auf die Bequemlichkeit der Kutscher zurückzuführen sind. Die Polizeidirektion richtet neuerdings an die Genossenschaften die Aufforderung, in entsprechender Weise auf die Mitglieder Einfluß zu üben, daß die völlig unbegründeten Fahrtverweigerungen ein Ende finden.

20. Juli 1915

Die Tarifreform der Straßenbahn.

Beilage zur Vossischen Zeitung.

1915
20. Juli

liche kaufmännische Angestellte blieb die Nachfrage nach Verkaufs-
personal und Expedientinnen gering und war nur für jüngere und
mittlere Vorkräfte etwas reger. Für häusliches Dienstpersonal
ist das Angebot jüngerer Mädchen in der letzten Zeit wieder ge-
stiegen, die Nachfrage ist aber wegen der Einschränkungen in den
Haushaltungen gering.

Generaloberst von Kessel, der dem König von Bayern den
ihm vom Kaiser verliehenen Feldherrnstab überbracht hat, ist gestern
abend wieder von München nach Berlin zurückgekehrt. Vorher gab

Die Tarifreform der Straßenbahn.

Daß die Große Berliner ihre Einnahmen erhöhen und dem steten
Sinken ihrer Dividendenziffern Einhalt gebieten will, ist an sich nur
natürlich, ja, ist in der selbstverständlichen Pflicht ihrer kaufmänni-
schen und technischen Sachwalter begründet. Das Gedeihen eines
Unternehmens von 100 Millionen Aktienkapital ist von weitem
öffentlichen Interesse, und die direkte Beteiligung der Gemeinden
am Gewinn mahnt erst recht zu einer sachlichen Prüfung ihrer
Vorschläge. Nun ist Preiserhöhung gewiß das nächstliegende aller
Mittel, um Einnahmen zu erhöhen. Aber ein Verkehrsunternehmen
von solchem Umfang, im Besitz so mächtiger Alleinrechte, darf nicht
vom Standpunkt der Dividendenpolitik allein geleitet werden. Eine
Tarifänderung der Verkehrsunternehmungen schneidet in das Leben
jedes einzelnen Groß-Berliner Steuerzahlers ein, und da die Nach-
frage augenblicklich in den Händen der Gemeinden ruht, müssen
vor allem die von der Straßenbahn ins Feld geführten Gründe
genau erwogen werden.

Für den wirtschaftlichen Rückgang der Straßenbahn gibt es zwei
Gründe: die Wirkung des Wettbewerbs von Untergrundbahn und
Autobus einerseits, die durch den Krieg hervorgerufenen Schä-
den, Materialvertuerung, Lohnzuschläge, Familienversorgung usw.
andererseits. Man wird billigerweise, wenn es sich um die bloße
Befundung schöner Menschlichkeit handelt, dem zweiten Grunde die
Berechtigung nicht versagen und eine — zum mindesten vorüber-
gehende — durch den Krieg hervorgerufene unverschuldete Mißlage
anerkennen. Aber man darf erwidern, daß von der Ungunst der
Zeiten eben eine Unzahl von Unternehmungen wie von Einzelpersonen
empfindlich geschädigt werden. Man muß erwarten, daß die
Reserven eines solchen Unternehmens auch mal den Rückschlag eines
bösen Jahres vertragen können. Die Große Berliner gab im vor-
igen Jahre — das ja auch schon fünf Kriegsmomente enthielt — immer
noch 8 pCt. Dividende, und ein so relativ günstiges Ergebnis läßt
ja schließlich noch einen gewissen Spielraum nach unten. Dazu
kommt, daß die Straßenbahn den Gegenwert ihrer Leistungen —
bei Monatskarten sogar im voraus enthält, sie also keinerlei Kredit
gewähren muß. Ueber den geschäftlichen Verlauf der ersten Hälfte
des Kriegsjahres 1915, der sich schon übersehen ließ, gibt die
Straßenbahn keine ziffernmäßige Gegenüberstellung, sondern nur
den allgemeinen Hinweis, daß — trotz Steigerung der wagenkilo-
metrischen Einnahmen — das Endergebnis dieses Jahres „wesent-
lich ungünstiger“ sein wird als das des vorigen. Möge diese Vor-
sicht noch so begründet sein — wir müssen sie mit Zahlen belegt
haben, um ermessen zu können, ob jetzt der Punkt gekommen ist,
wo man der Straßenbahn eine Vergünstigung gewähren darf. Denn
zu einer Steigerung der Dividenden aus freien Stücken beizutragen
hat die Groß-Berliner Bevölkerung an sich gar keine Veran-
lassung. Eine solche tritt erst bei einer wesentlichen Verbesserung
der Leistungen ein.

Wir müssen uns aber auch darüber klar sein, daß der schaden-
bringende Wettbewerb von Untergrund und Autobus kein Grund
ist, die Straßenbahn mit so besonders zärtlich besorgtem Auge zu
betrachten. Denn diese Konkurrenz ist aus den Mängeln der be-
stehenden Verkehrseinrichtungen und zugleich aus der geschickten
Anwendung neuer technischer Möglichkeiten geboren. Und dieser
Berechtigung verdankt sie ihr Gedeihen.

Nun macht die Große Berliner ihre Vorschläge und sie ist der
Meinung, einen Zehnpennigtarif zugrunde zu legen, der über 4
bis 6 Kilometer lauten soll. Wir nennen hier einige: Anhalter
Bahnhof—Königstor (6,1), Dresdener Straße—Brandenburger
Tor (4,4), Magdeburger Platz—Lehrter Bahnhof (4,9), Branden-
burger Tor—Jannowbrücke (4,0), Stromstraße—Charlottenstraße
(4,7), Plöthensee—Kronprinzenbrücke (5,4), Bismard-, Ecke Wil-
mersdorfer Straße—Magdeburger Platz (5), Anhalter Bahnhof—
Savignyplatz (6,1), Anhalter Bahnhof—Olivaer Platz (5,9), Pauls-
borner Straße—Lühowplatz (4,6), Halensee—Linsstraße (6,7), Ro-
senet—Lühowplatz (6,7).

Die Vorteile des bisherigen Zehnpennigtarifs — die freilich in
einigen Beziehungen zu wichtigen Vororten stark durchlöchert