

Fiaters Ende.

Das verkadätschte Lohnfuhrwerk.

Wo is die alte Zeit, die Wiener G'mütschkeit? Diefelben Gassen noch, aber andere Leut! An dieses Ged mag sich mancher erinnern haben, der las, daß in der letzten Genossenschaftsversammlung der Wiener Fiater vor wenigen Tagen Professor Kurz mittelte, es solle eine Verkadätschung des Wiener Lohnfuhrwerkes erfolgen, die das Ende des einft weltberühmt gemefenen Wiener Fiaters bedeuten würde. Wer hätte das vor wenigen Jahren noch gedacht, daß es so rasch mit unsrem Wiener Fiater bergab gehen würde. Bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts reichte die Blütezeit des Wiener Fiaters. Da wurde er in Liedern belungen, in Volksliedern auf die Bühne gebracht. Er war inmitten der orignellen Figuren des gemütslichen Wiens jener Tage wohl eine der beidersten und hervorleuchtendsten. Mag man über die Nachhandelzeit denken wie man will, ihr nachweinen oder das Zurückdenken an sie als unsinnige Schwärmerei bezeichnen: Für diejenigen, die sie in einem noch kleinstädtischen, aber kein Dasein lebensstark genießenden Wien miterlebten, für sie war doch die alte seine schönste Zeit.

Und zu den vielen Sieblern, welche sich der Sozialpatriotismus damals gewöhnlich hatte, gehörte auch der Wiener Fiater. Sein seltsames „Zeug“, die „harden Quader“, die er davor gelponnt hatte, das elegante Geschirr, sowie seine eigene gute Kleidung

gaben ihm einen gewissen kavaliermäßigen Anstrich, hoben ihn weit über die Lohnfuhrwerker anderer Städte hinaus. Nun gar erst die Art, wie er sein Komdvert ausübte! Kein anderer Kutscher der Welt konnte — so glauben die Wiener — seine Pferde mit solcher Geschicklichkeit lenken, seine „Quader fürtschießen“ lassen und das war ja eine besondere Kunst. Der Fiater war auch kein Lohnfuhrwerker, sondern sein eigener Herr. Pferde und Wagen waren sein Eigen. Er war stolz auf seine Nummer und auf seinen Standplatz vor der Oper, beim „Dorel Imperial“, oder auf dem Graben, und Nummer und Standplatz vererbtete sich oft vom Vater auf den Sohn. Damals gehörte es zum guten Ton, seinen Leibfiater zu haben, mit welchem man zu den Rennen, zu den Praterfahrten oder zu dem Heurigen nach Alsegg und Neulist, nach Ginzling oder Siemering hinausfuhr. Das war die Blütezeit des Wiener Fiaters, als der Berufsfiater und der Fuhrer, der Schuster Franz und Sietndl, der Wollner und der Seidl ihre Kavaliere hatten, die sie ständig führten.

Mit einer Fahrt nach der Lage konnte sich der Wiener Fiater nie befremden. Er wollte nicht als Lohnfuhrwerk, sondern als Luxusfahrzeug betrachtet werden, und seine ausweichenden Antworten nach dem Fahrpreis mit dem stets gleichlautenden Satz: „Aber Guter Gnaden, werd'n 's eh soo wissen“, oder „Mir werd'n kan Richter net brauchen“, bedeuteten im Grunde doch wohl nur, daß er nicht nach dem vorgeschriebenen Fuhrlohn behandelt und beurteilt werden wollte. Zu den Schnittstücken, die zu jener Zeit in Ballsburg und in Mauer im Roddau

und beim Roten Stadl verankert wurden, fuhr kein „Gawliar“, mit ihm hinaus, ebenso wie zur Sozialfahrt am ersten Mai in den leuchtgrünen Prater, vor bei an den Volksmassen, welche die von blühenden Kastanienbäumen umräumte Allee umfanden. Bei den Praterfahrten konnte der Wiener Fiater so recht seine Kunst walchen Dahinfahrens und eleganten Kutschierens zeigen. Mit einem Schmalgen der Zunge feuerte er seine „Quader“ an, der Peitsche bedurfte es nicht, und sie schossen dahin in wildem Jagden, ohne daß es je zu einem Unfall kam. Bei den Praterfahrten gehörten Leibfiater und „Gawliar“ ebenso zusammen wie bei den Fiaterbällen in den Winterkassen, bei Seringichmans am Scherermittwoch beim Stalehner oder bei den Heurigen. Hier war der Fiater der lustige Beschwender seines ständigen Fahrgastes, der zu übermütigen Streichen stets aufgelegte Spasmacher, der begabte Naturfänger oder Kunstpfeser, der jede W'hauzeln, aber wohl auch eines jener zu Bergen gehenden Wiener Sieder voll Gemütsreife und Melodienreiz zum Besten gab.

Aber nicht nur der Sozialpatriot jener Zeit schwärmte für den Wiener Fiater. Auch der Fremde begnügte sich nicht damit, nur die Sehenwürdigkeiten der alten Donaufstadt zu besichtigen, sondern wenn er auch die Eigenart ihrer Bewohner kennen lernen wollte, dann sagte man ihm immer, daß dazu auch unbedingt eine Wiener Fiaterfahrt gehöre. ... Und mancher Bewohner der Stadt Paris, wo die Staatsmänner jetzt über das Schicksal Deutschlands und Deutschösterreichs entscheiden wollen, wird sich, wenn

er von Wien sprechen hört, der Wiener „Fiater“ erinnern. Vor Jahren einmal bildete in der Stadt an der Seine die Ankunft eines Wiener Fiaters ein vielbesprochenes Vokalereignis. Der Wiener Schriftsteller Julius Löwy unternahm damals mit dem Fiater G d e l m a n n von Wien aus eine Fahrt im weiten Fahrt über schlechte Landstraßen und gebirgige Wege, über holprige Pfister und oft durch Gewitter und Regen brachte Weltmann sein „Wiener Zeug“ noch in einer solch glänzenden Verfassung nach Paris, daß es dort allgemein angestaunt wurde. Und mit einer Reiztheit, als ob er sich auf dem heimischen Wiener Pfister befunden hätte, kutschierte Weltmann nach wienerischer Art über die Boulevards und durch das Bois de Boulogne.

Dahin wie so vieles andere ist die Glanzzeit des Wiener Fiaters. Er hat seine Eigenart eingebüßt und ist ein Lohnfuhrwerker geworden, wie man ihn in anderen Städten auch findet. In Kleidung, Haltung und in der Art seines Kutschierens ist er freilich noch immer leichter und reicher als die Berufsgenossen auswärts. Aber keine Lebensfreude hat er verloren, seinen ledigen Witz hat er eingebüßt, und sein frohes Gedicht mehr aus seiner Kehle. Die Praterfahrten haben aufgehört, und „Gawliarfahrten“ zu den Heurigen gibt es auch nicht mehr. „Kriegsgewinner“ sind keine „Gawliere“. Der Wiener Fiater, der jetzt selbst flott lebe und andere leben ließ, gehört der Vergangenheit an.

E. B.