

3. II. 1917

109

Das Ende des Stellwagens.

Ohne Sang und ohne Klang nimmt der Pferdestellwagen von den Wienern Abschied. Ein Abschied, nach dem es keine Wiederkehr gibt. Denn die Zukunft gehört dem jungen, starken Kraftwagen. Der Pferdeomnibus wandert für immer in die Kumpfkammer. Die harte gewaltige Zeit, die wir durchleben, läßt nicht Raum für rührselige Erinnerungen. Und doch geziemt es, bei einem Lokalereignis zu verweilen, das eine mehr als hundertjährige Geschichte abschließt. Die unförmigen grün- und rotlackierten Wagen, die mit 4. Februar endgiltig aus dem Straßenbild verschwinden, reichen mit ihrer Geburt in die Zeit des Wiener Kongresses zurück. Neben allen Erfindungen im Verkehrswesen, neben Dampfswagen und elektrischen Wagen, neuestens neben der rapid fortschreitenden Entwicklung des Automobilwesens, behaupteten sie hartnäckig ihr Dasein, dieses merkwürdige, altwäterische Ueberbleibsel aus dem Vormärz, gleichsam stumme Zeugen für die Versäumnisse auf dem Gebiete des Großstadtverkehrs. Während andere Großstadtgemeinden längst zu einer modernen Umwandlung geschritten waren, bildete bei uns der altersschwache, gemütliche Stellwagen das einzige allgemeine Verkehrsmittel aus dem Städtinnern in einige Bezirke und für die Verbindung zwischen den Hauptbahnhöfen hatte er sogar ziemlich Bedeutung, zumal für Leute, die das besonders jetzt sehr kostspielige Lohnfuhrwerk nicht in Anspruch nehmen können. Kaum ein halbes Jahr vor dem Ausbruch des Weltkrieges hatte sich die Wiener Stadtverwaltung zur Reform entschlossen. Nach langen Verhandlungen und Studien, nach wiederholten Ueberprüfungen und Berechnungen kam ein Entwurf zustande, nach welchem die Umwandlung des animalen Betriebes in den Automobilbetrieb durchgeführt werden sollte. Der Gemeinderat hat diesem Reformprojekte seine Zustimmung erteilt und die erforderlichen Kredite bewilligt. Auf einigen Strecken wurden im Frühjahr 1914 versuchsweise Kraftstellwagen verschiedener Systeme in den Dienst gestellt. Der weiteren Durchführung der Reform setzte der Krieg ein Ziel. Alle verfügbaren Automobile wurden zu militärischen Zwecken herangezogen, nur die elektrischen Autobusse verblieben und sie versorgen gegenwärtig den Verkehr zwischen dem Stephansplatz und dem Praterstern — die einzige Linie, die nach der mit dem 4. Februar erfolgenden Auflassung des Stellwagenverkehrs aufrecht erhalten wird.

Die Wiener werden dem alten Pferdestellwagen keine Träne nachweinen. Denn er genügt den Verkehrsbedürfnissen längst nicht mehr, sein Fortbestehen war mehr eine Verlegenheit, als eine Notwendigkeit. Bestenfalls ein dürftiger Nothelfer. Er war das jahrelange Sorgenkind der Stadtverwaltung. Länger als ein Dezennium hindurch betrug das jährliche Gebährungsdefizit im Stellwagenbetriebe nahezu eine Million Kronen. Wiederholt hat die Kommune Auffrischungsversuche unternommen, um das einst so populäre Fahrmittel den modernen Verkehrsansprüchen anzupassen und gleichzeitig ertragreicher zu machen. Vergebliches Bemühen. Der Pferdestellwagen hatte sich überlebt, er paßte nicht mehr in die neue Zeit, aus seinem langen Siechtum konnte ihn kein Belebungsmitel mehr zur Blüte erwecken. Mehr als hundert Jahre alt, beschließt er nun sein Dasein.

Die unmittelbare Todesursache liegt in den schwierigen Zeitverhältnissen. Schon vor Monaten mußte eine Betriebs-einschränkung vorgenommen werden, Futtermangel, Unüch-tigkeit des Pferdmaterials und andere hemmende Folge-erscheinungen des Kriegszustandes bewirkten Störungen, denen man durch Auflassung einiger Linien und Einrichtung eines Pendelverkehrs abzuwehren suchte. Mit dem Eintritte des schneereichen Frostweilers sind diese Schwierigkeiten ins Ungemessene gewachsen. Die ermatteten Pferde quälten sich ab, ihre schwachen Kräfte reichten nicht mehr hin, die schweren Wagen über die vereisten Fahrbahnen fortzubrin-gen. Ueberall gab es Stodungen. Die Zustände wurden un-haltbar. Aus diesen Gründen entschloß sich die Gemeinde, den Betrieb gänzlich aufzulassen.

Die Zukunft des Stadtverkehrs.

Mit der Einstellung des Stellwagenbetriebes ist die innere Stadt jeglichen öffentlichen Verkehrsmittels beraubt; es verbleibt nur, wie erwähnt, der elektrische Autobus auf der Strecke Stephansplatz—Praterstern—Nordbahn. Wie

lange wird dieses Ruhen des Verkehrs im Städtinnern andauern? Auf diese die Allgemeinheit tief berührende Frage hat der Berichterstatter für das städtische Verkehrswesen, Herr Vizebürgermeister Rain, unserem Kommunalreferenten die nicht unerwartete Antwort gegeben: „Bermüthlich bis zum Abschlusse des Krieges.“ Herr Vizebürgermeister Rain legte die Weggründe dar, die den Stadtrat zwangen, die Einstellung des Stellwagenbetriebes anzuordnen und fuhr dann fort: „Der Gemeinderat hat seinerzeit die Automobilisierung beschlossen. Während des Krieges ist es ungemein schwer, zur Verwirklichung dieser Reform zu schreiten. Die Fabriken sind mit Lieferungen für militärische Zwecke vollauf beschäftigt und es besteht geringe Aussicht, jetzt fertige Wagen herauszubekommen. Die Gemeinde hat eine Anzahl solcher Wagen seinerzeit in Bestellung gegeben. Gemäß dem vom Gemeinderat genehmigten Plane wird ein gemischtes System angewendet; auf einigen Linien gelangen elektrisch betriebene Wagen, auf anderen Benzinautobusse zur Einführung. Die Sache ist aber momentan aus den erwähnten Ursachen nicht spruchreif. Auch deswegen nicht, weil ja zwischen den Herstellungskosten zwischen Einst und Jetzt beträchtliche Unterschiede bestehen. Die Materialpreise sind bedeutend gestiegen, die Arbeitslöhne nicht minder, so daß die früheren Berechnungen keine Geltung mehr haben. Unsere Vorschläge bedürfen sohin einer durchgreifenden Revision. Die Gemeindeverwaltung wird aber der neuen Lage gerecht werden und die Lösung dieser Verkehrsaufgabe weiter betreiben. Hoffentlich werden die Verhältnisse in einigen Monaten einen günstigen Umschwung bringen, der uns auch der Verwirklichung des Planes näher bringt.“

Man muß also mit einem Stillstand des öffentlichen Verkehrs im Städtinnern von unbestimmbarer Dauer rechnen. Das infolge Einstellung des Stellwagenbetriebes freiwerdende Personal, vornehmlich Schaffner und Schaffnerinnen, werden zum Verkehrsdienst bei der elektrischen Straßenbahn herangezogen. Desgleichen das Beamtenpersonal, das ja zum großen Teile seinerzeit dem Status der Straßenbahnbeamten entnommen worden ist. Der Direktor der Stellwagen-Unternehmung kaiserlicher Rat Dittka ist Oberinspektor der städtischen Straßenbahnen, er will, da er die vorgeschriebene Zahl der Dienstjahre erreicht hat, nach Durchführung der Abschlußarbeiten, die mehrere Monate beanspruchen, in den Ruhestand treten; doch ist es, wie ein Gemeindefunktionär sich äußerte, auch nicht ausgeschlossen, daß Direktor Dittka seinen Entschluß ändert und nach der Neubildung der Verkehrsanstalt „Gemeinde Wien-Kraftstellwagenbetrieb“ wieder an die Spitze der Geschäftsverwaltung tritt. Wir wünschen im Interesse der Allgemeinheit, daß dieser Zeitpunkt nicht allzu ferne liegt.

Schließlich sei noch erwähnt, daß die vielen hundert Pferde, die durch Einstellung des Stellwagenverkehrs verfügbar werden, für den städtischen Zustelldienst aller Art wichtiger Lebens- und Bedarfsmittel — Kartoffel, Mehl, Kohle u. dgl. — eine sehr willkommene Ergänzung bedeuten.