Neue Freie Presse

13./I.1918

Verkehrselend.

Straßenbahnstudie.

Von Ludwig Hirschfeld.

Die Straßenbahn war ja von jeher, auch in den behaglicheren und langsameren Zeiten des Pferdebetriebes, der beständige Anlaß zu ärgerlicher Kritik und schlechten Witzen. Aber was war diese bescheidene und gemütliche Schlamperei der „Glöckerlbahn" gegen den jetzigen unmöglichen und beängstigenden Zustand! Was jetzt täglich in den Straßen zu sehen ist, das ist überhaupt kein Verkehr mehr, sondern ein verzweifelter und erbitterter Kampf ums Dortsein, keine Fahrgelegenheit, sondern ein tragisches Ringelspiel, dem man ratlos und hilflos gegenübersteht. Und wenn man schon meint: ärger kann es nicht mehr werden, zeigt es sich am nächsten Tag, daß es doch wieder ärger geworden ist.

Natürlich gibt es für diesen Zustand alle möglichen Erklärungen und Entschuldigungen, und die triftigste ist das Datum des Kriegskalenders. Die Strapazen der 42 Monate spürt eben auch die Straßenbahn in allen Gliedern und Nerven, und auch sie ist, wie so mancher andere, in dieser zehrenden Zeit nicht jünger und nicht gesünder geworden. Die täglichen Mitteilungen der Straßenbahndirektion lesen sich beinahe wie Bulletins von einem Krankenlager. Jeden Tag geht es dem Patienten schlechter. Er verweigert zwar nicht die Passagieraufnahme, aber seine Kräfte verfallen, und alle Versuche, ihn durch kleine Linderungsmittel, wie Reduktion der Triebwagen und Einstellung der Beiwagen, zu beleben, erweisen sich als vergeblich. Die kalte Jahreszeit hat ihm den Rest gegeben, und in den Straßenbahnbulletins findet sich oft eine vorwurfsvoll polemische Spitze gegen den heurigen Winter. Wer hat auch denken können, daß es gerade im Winter schneien wird. . . .

Daß der Patient gar so arg herabgekommen ist, das muß doch noch andere, weiter zurückreichende Ursachen haben. Man braucht sich nur an den letzten Friedenswinter zu erinnern, eine Zeit, die ja unendlich weit hinter uns liegt, die man sich aber mit einiger Anstrengung noch vergegenwärtigen kann. Die Straßenbahn war auch damals schon ein von Aergernissen und Unannehmlichkeiten überfülltes Vehikel, eine Fahrgelegenheit, die mit Verboten und Vorschriften austapeziert war, auf deren Nichteinhaltung streng geachtet wurde. Die Straßenbahn war schon damals ein echt wienerischer Pendelverkehr zwischen unerbittlicher Strafandrohung und duldsamer Schlamperei. An denselben unpraktischen Einrichtungen, über die man sich schon vor Jahren vergeblich gewundert und geärgert hat, wird noch immer konservativ festgehalten. Die Pferdebahn ist zwar längst elektrifiziert, aber ein rüstiger alter Gaul steht noch immer im Stall: der Amtsschimmel. Wie wohltuend und erleichternd wäre es in der heutigen Misere, wenn hinten nur eingestiegen und vorn nur ausgestiegen werden dürfte. Dagegen ist damals eingewendet worden, daß dadurch das Blindfahren begünstigt würde. Und in dem heutigen Chaos bleibt der Schaffnerin nichts übrig, als beide Augen zuzudrücken, denn jetzt zahlen auch nur jene, die wollen. Oder dieses unbegreifliche und zeitraubende System der Kontrollstechuhren. Die Situation im Wagen und bei der Haltestelle mag noch so kritisch und lebensgefährlich sein, die Schaffnerin hat ihrer Instruktion gemäß nur einen Gedanken, dem sie in den verzweifelten Worten Ausdruck verleiht: „Lassen S' mi durch, i muß stechen geh'n." Und während sich das wilde Hand- und Fußgemenge des Einsteigens abspielt, ruft die Schaffnerin dem Motorführer mit frohlockender Genugtuung zu: „Vierafuchzg hab'n m'r g'stochen." Soll dies etwa eine Statistik der blutigen Verluste während der Fahrt bedeuten? Beruhigt euch, dies ist nur eine Zeitkontrolle.

Aber zu den alten, schlecht bewährten Einrichtungen sind in der letzten Zeit auch neue gekommen. Ein Klappsitz für die Schaffnerin, den sie aber bei den jetzigen Verhältnissen frühestens nach beendigter Fahrt benützen kann, ein Kästchen, in das man vor dem Aussteigen die gebrauchten Fahrscheine werfen soll, wozu Hände gehören und über die verfügt man als Passagier nicht. Und zu guter Letzt der launige Klebezettel: „Das Auf- und Abspringen während der Fahrt ist, weil lebensgefährlich, streng verboten." Eine gutgemeinte menschenfreundliche Warnung, die jedoch ganz anders lauten müßte: „Die Benützung der Straßenbahn ist, weil lebensgefährlich, polizeilich untersagt."

Uebrigens, nur nicht ungerecht sein. Einen Teil der Schuld an dem heutigen Verkehrselend trägt auch das Publikum, und zwar jene Fahrgäste, die nach alter Wiener Gepflogenheit aus jeder Kalamität sofort eine Hetz machen und Orgien der Disziplinlosigkeit und Rücksichtslosigkeit veranstalten. Je unheimlicher überfüllt ein Wagen ist, desto leidenschaftlicher drängen sie sich hinein, und der Hinweis, daß drei Wagen der gleichen Fahrtrichtung hinterdrein kommen, ist vergebens. Lauter Menschen, die die schöne Devise haben: „Nur eini!... Geht scho!... Muaß geh'n!" Der bekannte Eine, der bekanntlich immer Platz hatte, hängt jetzt an den Rockschößen und Ohrläppchen des letzten, und auch zarte Mädchen beteiligen sich bereits an dieser männlichen Turnübung. Und dazu diese wüsten Schimpfworte, dieses Krakeelen und Anstänkern ohne Ursache und Zweck. Die Beiwagenplattform war ja nie ein Ort, wo man feine Lebensart lernen konnte, aber wie es jetzt manchmal da zugeht, das ist nicht mehr gemütlich und urwüchsig, sondern abstoßend. Namentlich ganz junge Burschen, die durch frühzeitigen reichlichen Verdienst üppig geworden sind, scheinen Lümmelei für das wichtigste Attribut der Männlichkeit zu halten. Sie betätigen sich manchmal derart hemmungslos, daß man gern aushauen möchte, aber man kann ja in dem Gedränge keine Hand rühren.

Eine weitere Verschärfung des Verkehrselends sind die Fahrgäste mit großem Gepäck. Das ist ein Unfug, der ungeheuerliche Dimensionen angenommen hat. Für die Dauer der ärgsten Verkehrskrise sollte das Mitnehmen von Gepäckstücken, die irgendwie ein Hindernis bilden, unbedingt untersagt sein. Die Straßenbahn ist ja jetzt keine menschenwürdige Fahrgelegenheit, aber sie ist schließlich doch in erster Linie für Menschen bestimmt. Oder man befördere damit nur Butten, Zöger, Erdäpfelsäcke, Nähmaschinen und gar keine Menschen. Beides verträgt sich nicht.

Auch die innige Bitte der Straßenbahndirektion, kurze und unnötige Fahrten zu unterlassen, wird viel zu wenig beherzigt. Gerade die Bahnhofslinien, der D-Wagen, der O-Wagen, werden mit Vorliebe von Leuten frequentiert, die bestimmt nicht abreisen und auch nicht in dieser Gegend wohnen. Es wird schließlich nichts übrig bleiben, als auch die Straßenbahn als eine Art Lebensmittel anzusehen, ihre Benützung zu rationieren und zu rayonieren und an Karten, Bezugsscheine und Voranmeldungen zu binden. So wie es jetzt zugeht, kann es unmöglich weitergehen, sonst wird der ganze Straßenbahnverkehr eine sinnlose Einrichtung, die für alle, die keine Faustkämpfer sind, ernstlich nicht mehr in Betracht kommt. Schon jetzt ist es ausgeschlossen, bei Benützung der Straßenbahn an ein etwas weiter entfernteres Ziel halbwegs rechtzeitig zu gelangen oder im zweitnächsten Bezirk einen beruflichen oder privaten Besuch zu machen. Großstadtdistanzen, die durch die moderne Schnelligkeit geschrumpft waren, werden wieder zu endlosen Entfernungen. Wie unendlich weit ist heute beispielsweise die Nußdorferstraße von der Innern Stadt. Beinahe so weit wie damals, als dort noch Franz Schubert lebte und komponierte und der Stellwagen zweimal täglich hinaushumpelte. Das Ganze, was wir jetzt durchmachen, ist also eigentlich ein atavistischer Rückfall in den Vormärz des Wiener Verkehrs, eine neue, aber unbehagliche Biedermeierzeit. Denn es muß unbedingt schöner gewesen sein, als Zeitgenosse Franz Schuberts im Stellwagen auf den Himmelsfortgrund zu fahren, als heute in der Straßenbahn zum „Dreimäderlhaus". . . .