

Fiaker und Elektrische.

Es gab eine Zeit, wo in Wien nicht nur der Fiakerkutscher, sondern die ganze Bevölkerung stolz war auf die berühmten, eleganten Wiener Zeugl. Und eine Praterfahrt, durch die Hauptallee hinunter zum Lusthaus, gehörte einmal zum Höchsten, was sich ein Wiener Herz wohl denken konnte. Wenn so ein Zeugl, die Fesseln der Tiere weiß gebunden, durch die schattige, staubfreie Allee hinabjagte, erregte es mit Recht Bewunderung und gar oft den Neid der bescheidenen Spaziergänger. Aber wie in alles, so hat auch hier der Krieg grausam vernichtend eingegriffen. Das Wiener Zeugl, mit dem man einst um fünf Gulden guter alter Währung vom Graben bis zum Lusthaus fuhr, fiel, wie so vieles andere, längst der Vergessenheit anheim.

Wien verfügt heute insgesamt bloß über 180 Pferdefiaker. Und auch diese werden bei dem anhaltenden Futtermangel nicht mehr lange zu sehen sein. Wie von der Vorstehung der Genossenschaft der Fiaker einem unserer Mitarbeiter erklärt wird, wäre das Geschäft jetzt ein recht gutes, doch leider können die Kutscher mit den müden und matten Tieren nicht lange fahren; nach höchstens fünf Stunden Fahrzeit sind die Pferde arbeitsunfähig geworden und müssen in den Stall gebracht werden. Durch behördliche Verfügung sind den Pferden täglich vier Kilo Mischfutter zugebilligt, das alles, nur keinen Hafer, enthält. Von dieser Ration kann natürlich kein Pferd leben, und da es für die armen Tiere trotz aller Bemühungen kein Heu gibt, ist es leicht erklärlich, daß die Pferde so häufig fallen und dann mühsam aufgewunden werden müssen. In Anbetracht der bedeutend erhöhten Preise für alle Betriebsmittel war es auch notwendig, die Fahrtaxe bedeutend zu erhöhen. Die Kutscher sind jetzt berechtigt, die dreifache Nachtaxe, das heißt für je 333 Meter 60 Heller zu fordern. Zu den in Wien befindlichen 180 Pferdefiakern kommen noch etwa 60 Automobiliafiaker hinzu, die man jedoch selten auf der Straße sieht, da die meisten infolge ständigen Benzinmangels überhaupt nicht ausfahren können. Die Zahl der Einspanner ist derart gering geworden, daß mit diesem Fuhrwerk überhaupt nicht mehr zu rechnen ist.

Wer also heute in Wien dienstlich fahren muß oder am Sonntag hinaus ins Freie will, der ist gezwungen, die Straßenbahn zu benutzen, was bei den lebensgefährlich überfüllten Wagen nicht zu den Annehmlichkeiten zählt. Ueber die Frequenz der Straßenbahn machte Direktor Spängler einem unserer Mitarbeiter folgende Angaben:

„Alles schimpft über die Straßenbahn und alles fährt mit ihr. Sie ist die einzige Verkehrsmöglichkeit, die in Wien unter Ueberwindung unjagbarer technischer Schwierigkeiten aufrecht-

erhalten wird. Die Frequenz der Straßenbahn steigt zusehends; an den Sonntagen gelangen rund zwei Millionen Karten zur Ausgabe, und an den Wochentagen sind es nicht viel weniger. Diese Unmenge von Fahrgästen wird jetzt im Sommer von fast 2200 Wagen, die 950 bis 960 Bügen täglich entsprechen, befördert. Wir haben in den Werkstätten noch immer sehr mit Reparaturschwierigkeiten und Personalmangel zu kämpfen; auch der Wagenpark nützt sich stark ab, und neue Bestellungen werden von den Waggonfabriken für Privatbetriebe nicht zur Ausführung übernommen. Mit Kohle ist das Elektrizitätswerk augenblicklich zur Genüge versehen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch einmal darauf hinweisen, daß das Publikum den Anordnungen der Schaffnerinnen williger Folge leisten muß. Um jede Drängerei in den Wagen zu vermeiden, soll sich niemand an die Eingangstür an der hinteren Plattform stellen, sondern so weit als irgend möglich in das Innere des Wagens vorgehen.“