

18. VIII. 1918

## Verkehrsdämmerung.

Nun werden auch alte Menschen, Wiener, die längst über jede militärische Dienstpflicht hinaus sind, der Zeit ihren „Marschiertribut“ entrichten müssen. Die Verkehrs-kalamität, zum Teil von den Verhältnissen bedingt, zum Teil durch schwere Fehler der berufenen kommunalen Verwaltungsbehörden heraufbeschworen, diktiert unerbittlich wenn schon nicht das berühmte „Marsch-Gins!“, so doch tägliche, beschwerliche Fußwanderungen, die besonders ältliche und gebrechliche Leute als eine drakonisch-harte Forderung empfinden werden.

Da wohnt draußen in Ober-Sievering ein alter, pensionierter Mittelschulprofessor. Ein dünnes, schneeweißes Männchen, das schon vor zehn Jahren seine Wanderung durch ein halbes Duzend österreichischer Gymnasien mit voller Pension abgeschlossen und nun draußen im schönsten Weindörfchen Wiens, in der Ruhe und Abgeschiedenheit eines kleinen Häuschens in einem alten Obstgarten den Lebensabend verbringen wollte. Der Krieg hat auch ihn mobilisiert und wieder in die Schule gebracht. Junge, eingerückte Kollegen mußten ersetzt und auf eine Erhöhung der kleinen Pension Bedacht genommen werden. Da heißt es also täglich in die Schule. Ab 15. September wird der alte Mann den ziemlich langen Weg von der Gegend des Spöttgrabens bis zur Erbsenbachgasse zu Fuß wandern müssen, wo ihm doch schon die weitaus kürzere Strecke bis zur alten Endstation der Straßenbahn recht beschwerlich fiel. Sein Kollege, ein wieder aktiv gewordener Postrat, muß jetzt schon in den sauren Apfel beißen und mit ihm viele alten, in den Häuschen der Wiener Vorstadtausläufer wohnenden Menschen, denen es unter den gegenwärtigen Verhältnissen auch völlig unmöglich gemacht ist, sich eine bequemere gelegene Wohnung aufzutreiben.

Dasselbe Lied gilt von der Nachbarlinie ins liebliche Grinzing. Hier wird sich die Kürzung der Tramwaystrecke noch weit empfindlicher bemerkbar machen. Hinter Grinzing, oben am sanft emporsteigenden Kobenzl, liegt das militärische Refonvaleszentenhaus. Wohl steht den Offizieren, die im Schloß untergebracht sind, ein Automobil zur Verfügung, aber was soll ein Auto bei hundert oder noch mehr Patienten? Die Mannschaft, die im Volksrestaurant bequartiert ist, mußte ebenso wie der größte Teil der Offiziere zu Fuß gehen. Auch hier wird also die Rückverlegung der Endstation, besonders bei kühlem und unfreundlichem Wetter erbitterte Kritiker finden.

Halb zehn Uhr . . . Die Tramwaysperrstunde . . . Da heißt es immer, wer „drahn“ will, soll zu Fuß nach Haus gehen. Als ob Wien keine Millionenstadt wäre, als ob der Mensch nicht das Bedürfnis hätte, wenigstens einem Vergnügungs-surrogat nachzuhängen, als ob nicht wieder Tausende von Menschen aus den paar Abendstunden im Restaurant, im Varieté, bei Kaffeehausmusik, kurz aus dem „Nachtleben“ ihren Lebensunterhalt ziehen würden! Das Heer von Kellnern, Garderobemädchen, Musikern usw., alle die bellagenswertesten, menschlichen Kulissen auf der Belustigungsbühne des Großstadtabends, sie werden durch den arg geschnürten Abendverkehr ohnehin nicht mehr in Mitleidenschaft gezogen. Auch die Zeitungsleute, die Sezer usw., haben sich längst mit dem Elfsuhrschluß abfinden müssen und zerreißen fleißig unerschwinglich teure Schuhe. Dafür werden Kaffeesieder und Restaurateure ihren entsprechenden Oholus entrichten müssen. War das Vergnügen schon sehr bescheiden, bei einem „Ersatzschwarzen“ oder einer Schmitte wässrigen Gises a 3 Kronen noch ein Weilschen über die Sperrschersgrenze hinaus im Kaffeehaus zu sitzen, wird es dem unentwegten „Nachtischwärmer“ wohl ganz vergällt werden, wenn es noch extra mit einem stundenlangen Fußmarsch bezahlt sein will.

Die Stadtbahn und der Stellwagen . . . Wer Wien genau kennt, wird lächeln und glauben, man will ihm einen Witz erzählen. Selbst bei völlig normalen Betriebsverhältnissen, intakten Maschinen, kräftigen Pferden, verfügbaren Wagen usw. könnten diese beiden Behälter gegen die Wiener Verkehrsmisere nichts ausrichten. Wie sollen sie nun aber erst am Beginn des fünften Kriegsjahres funktionieren? Die abgenutzten, mit schlechtester Kohle geheizten Maschinen, die fensterlosen, zerschnittenen Waggons, die paar halbverhungerten Pferde? Woher die Pferde nehmen, die schon längst requiriert wurden oder zu 20 Kronen per Kilogramm im Detailpreis ausgehakt oder verwurftet sind? Wie es heißt, stehen der Gemeinde etwa 50 halbwegs brauchbare Stellwagen zur Verfügung. Was soll damit geschehen, auch wenn durch Rückgaben seitens des Aeras diese Zahl verdoppelt werden würde?

Die Straßenbahn der Gemeinde Wien ist wohl ein großes, ein sehr großes Unternehmen, im Rahmen der ungeheuren Kriegs- und Industriemaschine des Hinterlandes, aber jedenfalls nicht so überwältigend an Dimensionen, daß bei tatkräftigem, zielbewußtem Ineinanderarbeiten aller beteiligten Faktoren derartige beschämende Kalamitäten entstehen mußten, wie wir sie gegenwärtig erleben. Wenn in Berlin und Budapest, aber auch in jeder mittleren Stadt Deutschlands die elektrische Straßenbahn funktionieren kann, warum soll gerade Wien neben den zahlreichen Krähwinteleien, die ihm seit jeher anhaften, noch eine letzte, unüberbietbare aufweisen?

Fragen, Kritiken, Vorschläge werden da nicht viel nützen. Heute ist der Karren vielleicht wirklich schon so sehr verfahren, daß es Zeit und besonders kräftiger Fäuste bedürfen wird, um ihn wieder halbwegs flott zu machen. Der alte Professor aus dem Spöttgraben, die zahlreichen Pensionisten von Ober-St. Veit, das ganze Heer von Menschen, die zumeist freiwillig, zum Teil aber durch die Wohnungsnot gezwungen, an die Hänge der Wienerwaldberge flüchteten, sie alle werden schön zu Fuß gehen müssen, um längs unbefahrener Tramwayschienen die, hoffentlich nur provi-

sorische Endstation der Elektrischen zu erreichen und für die verkürzte und erschwerte Fahrt gleich um 40 Prozent mehr zu zahlen als ehemals . . .

e. h.