

Anhilfsautos für den Wiener Mittelstand.

Ein Vorschlag zur Beseitigung der großen Verkehrshindernisse infolge der Schneefälle.

Wien, 28. Dezember.

Der Schneefall hat sich heute nachmittag nicht wiederholt, die Temperatur ist gestiegen, und es scheint beinahe, als ob südöstliche Luftströmungen, entgegen der offiziellen Wettervorhersage, morgen Tauwetter bringen sollten. Wie immer sich der Weitergang in den allernächsten Tagen gestaltet, die schweren Verkehrshindernisse in Wien werden zunächst bestehen bleiben, wenn nicht andere Mittel zu ihrer Beseitigung ergriffen werden als die altzeitlichen, die auch jetzt wieder herangezogen werden. Von Verkehrshindernissen zu sprechen, war heute in Wien eigentlich ein falsch angebrachtes Wort. Es war eine vollständige Lahmlegung des Verkehrs. Es soll nicht bestritten werden, daß Straßenbahndirektion und Stadtbauamt unter den obwaltenden Umständen und bei dem herrschenden Mangel an Arbeitskräften sehr viel geleistet haben, um die Verkehrshindernisse in möglichst kurzer Zeit zu beseitigen. Es soll auch nicht bestritten werden, daß der von der öffentlichen Meinung auf die Hausbesorger ausgeübte Druck, ihre Pflichten bezüglich der Instandhaltung der Trottoirs zu erfüllen, Wirkung zu üben beginnt. Aber das alles sind gegenüber der Größe der Verkehrsbehinderung doch nur Mittelchen, bei denen der gute Wille für die Tat gelten soll. Zu einer wirklichen Steinerung der Verkehrsnot bedarf es kräftigerer Maßnahmen. Seit vielen, vielen Jahren hatten wir in Wien keinen eigentlichen „Schneewinter“. Die Winter waren meist schneearm, und wenn es einmal Niederschlag in Schneeform gab, so war er entweder nicht allzu ausgiebig oder das Ereignis wiederholte sich nicht allzu häufig. Heuer scheinen aber verschiedene meteorologische Anzeichen dafür zu sprechen, daß sich Situationen, wie wir sie in den letzten Tagen erlebt haben, bis zum Winterende noch des öfteren ereignen werden, und deshalb ist es notwendig, mit allem Nachdruck zu betonen: Bei aller Rücksichtnahme auf die im vierten Kriegswinter herrschenden Verhältnisse muß hier gründlich Wandel geschaffen werden. Wir haben auf so vielen Gebieten gelernt, neue Bahnen zu beschreiten, brachliegende Hilfsmittel für andere Betätigungsbereiche heranzuziehen, als für welche sie geschaffen wurden oder in Dienst gestellt worden sind, so daß auch das Wiener Verkehrsproblem zur Zeit arger Schneenot anders behandelt werden könnte, als bloß mit Saalwagen und Schneepflug, mit Schaufel und Rehrbesen. Es muß natürlich auch weiterhin alles aufgeboten werden, um die Fahrbahn in möglichst großer Breite vom Schnee freizumachen und den Tausenden von Zivilarbeitern und von Soldaten, die bereits für diesen Zweck eingestellt wurden, müssen noch weitere Tausende angeteilt werden, um das angestrebte Ziel möglichst schnell zu erreichen. Damit allein ist aber nicht alles getan.

Auf der freigelegten Fahrbahn müssen auch entsprechend viele Beförderungsmittel verkehren, um der Straße,

die in den letzten Tagen insbesondere über den Mittelstand hereingebrochen ist, nach Tunlichkeit begegnen zu können. Wie auf so vielen anderen Gebieten wird der Mittelstand auch durch die Verkehrskalamität infolge der Schneefälle am meisten betroffen. Die Oberschicht der städtischen Bevölkerung kann, wenn sie sich nicht den Mühsalen einer Fahrt auf den öffentlichen Beförderungsmitteln in solchen Tagen aussetzen will, zu Hause bleiben, sofern sie nicht noch über eigenes Fuhrwerk mit motorischem oder animalischem Betrieb verfügt. Die Unterschicht leidet sicherlich sehr unter den Verkehrshindernissen, aber immerhin könnten Optimisten annehmen, daß sie durch die Art ihrer Beschäftigung abgehärteter und widerstandsfähiger sei. Was macht aber an Tagen, wie es gestern und heute einer war, ein Arzt, ein Rechtsanwalt, der schnell zu einem Kranken oder zu einer geschäftlich wichtigen Konferenz sich in einen anderen Stadtteil begeben muß? Welche Qual bereitet es einem Advokaten, jetzt zu einer Tagssitzung oder Verhandlung bei einem von seiner Kanzlei weitentfernten Gerichtshof zu gelangen? Die Weihnachtsferien werden bald um sein, dann heißt es auch für Schüler und Lehrer wieder pünktlich zur Stelle zu sein und oftmals vorher eine weite Strecke zurückzulegen. Die Stadtbahn kommt als Massenbeförderungsmittel im Kriege so gut wie nicht in Betracht. Pferdefuhrwerk ist beinahe ausgestorben, und namentlich wer Eile hat, tut gut, es zu meiden. Man sieht es auch fast nur dann vom Publikum benutzt, wenn es sich gleichzeitig um den Transport von Gepäckstücken vom oder zum Bahnhofe handelt. Bleiben noch die wenigen Automobile. Diese zu benutzen, sofern man ihrer überhaupt habhaft werden kann, schließt die Kriegsjahre aus. Und es handelt sich nicht nur um das Problem der raschen, sondern auch der preiswerten Beförderungsmöglichkeit.

Die Militärverwaltung ist schon oft im Kriege, wenn die Not im Hinterlande in gewissen Beziehungen einen unerträglichen Grad erreicht hatte, hilfreich beigefahren und hat aus dem ungeheuren Reservoir der Hilfsmittel, die sie teils mit Beschlag belegt, teils erst für ihre Zwecke erzeugt hat, das für den Augenblick Entbehrlichste abgegeben. Tausende und Tausende von Kraftfahrzeugen sind der Beschlagnahme der Heeresverwaltung verfallen. Ebensoviele Tausende sind im Kriege erzeugt worden: Personen- und Lastenfuhrwerke. Wir erinnern daran, daß im vorigen Winter durch einen besonders hochherzigen Akt des Kaisers eine ganze Anzahl von Drei-Tonnen-Lastkraftwagen für Wien zum rascheren Abtransport der Kohle zur Verfügung gestellt wurden. Was damals möglich war, könnte vielleicht auch jetzt gehen. Auf meilenweiten Strecken der ungeheuren Front, welche unsere tapferen Krieger zu verteidigen haben, ist relative Ruhe eingetreten. Es müssen ja nicht mit besonders zugkräftigen Motoren ausgestattete Automobile sein. Es stehen sicherlich auch Hunderte von mindertauglichen Wagen noch in den Fahrparkammestationen, die auf dem Pflaster einer Großstadt noch ganz gut Verwendung finden können. Die endgültige Sicherung unseres galizischen Naphtha-reviers, die vollständige Wiederinbetriebsetzung der rumänischen Oelfelder, die hoffentlich bald zu gewärtigende Einfuhr von kaukasischem Petroleum sollten es doch möglich machen, auch den Betriebsstoff für Wagen verfügbar zu machen, die für einige Wochen nach Wien dirigiert werden. Auf Gummibereifung haben wir längst verzichtet gelernt und wären zufrieden, wenn irgendein alter Klapperkasten an der Straßenecke stünde, der einen zu verhältnismäßig billigen Preis rascher vorwärts brächte, als es derzeit mit Pferdefuhrwerk oder bei dem langen Warten auf ein Stellplätzchen in der Elektrischen möglich ist. Mit diesem Vorschlage soll weder dem Luxus das Wort geredet werden, noch irgendeinem privaten Interesse.

Diese Anhilfsbetriebsmittel müßten vollständig ihren militärischen Charakter wahren: militärische Chauffeure, eine vom Militärstab festgesetzte Fahrkarte, von der Heeresverwaltung beizustellender und im Verbrauch zu überwachender Benzinvorrat und entsprechende Kontrolle, daß solche Wagen nicht zu Vergnügungsfahrten verwendet, daß sie nicht vielleicht in stundenlangem Warten auf einen zahlkräftigen Fahrgast dem öffentlichen Interesse entzogen werden und was sonst noch an Kautelen notwendig wäre, um jeden Mißbrauch auszuschließen. Fünfhundert, vielleicht auch vierhundert Wagen würden genügen. Es ließen sich dann Schichtwechsel einführen, um den Chauffeuren Ruhepausen zu gewähren und Zeit für die tägliche Instandsetzung des Autos zu finden. Die Militärverwaltung hat in den okkupierten Gebieten ähnliche Institutionen förmlich aus dem Boden gestampft und ihrem organisatorischen Talent würde es sicher gelingen, in wenigen Tagen festzustellen, ob sich für diese Anhilfsautos die Wahl fester Standplätze empfehlen würde oder ihnen die Erlaubnis erteilt würde, Stapelfahrten anzunehmen. Auch der Einwand fällt weg, daß es an den Eisenbahnwaggons fehlt, um eventuell außerhalb Wiens vorhandene Fuhrwerke nach der Reichshauptstadt zu bringen, denn diese militärischen Anhilfsautos könnten das Reiseziel mit eigener Kraft erreichen.

Die Frage ist jedenfalls der Erwägung wert. Denn eines steht fest: Wenn durch die Gestaltung der meteorologischen Verhältnisse Verkehrskatastrophen wie gestern und heute in den nächsten Wochen etwas Alltägliches werden sollten, dann ginge Wien sehr schweren Zeiten entgegen. Wir haben ausdrücklich hervorgehoben, daß wir dabei nicht nur an den Personen, sondern auch an den Warentransport denken. Schon heute klagen die Kleinkohlenhändler in engen Seitengassen, daß Pferdefuhrwerk mit Kohlennachschub sie unumgänglich erreichen kann, und die ohnedies bestehende Kohlenknappheit müßte sich zur Kohlenkrise auswachsen, wenn dem erschwerten Transport nicht eine vermehrte Anzahl von Fuhrwerken gegenüberstände. Dasselbe gilt von der Abstreifung der in Massen nach Wien kommenden Lebensmittel, wie Kartoffeln, Mehl, Milch usw. Wir benötigen also raschest einige hundert Personen- und Lastenautos, welche der Bevölkerung Wiens über die schweren Wintermonate hinweghelfen sollen.