

4. X. 1915.

[Wiener Straßenbahn im Kriege.] Das Leben auf den Wiener Straßenbahnen unterscheidet sich, wie im Frieden, so auch im Kriege mannigfach von dem Trambahnverkehr in der deutschen Hauptstadt. Trotz alles gelegentlichen Scheltens der Einheimischen arbeiten die städtischen Straßenbahnen in Wien ganz gut und der Verkehr scheint dem Fremden fast normal; er spielt sich in kurzen Zwischenräumen ohne überflüssigen Aufenthalt ab. Daß die Trambahnen zu gewissen Stunden überfüllt sind, ist ganz selbstverständlich, man findet sich aber damit ab; im Durchschnitt kann man beobachten, daß das Wiener Publikum unter-

einander eine größere Liebeshwürdigkeit beobachtet als das Berliner. Der Wiener ist nicht für überflüssige Gemütsaufregungen wegen acht Minuten Trambahnfahrt, und kennt auch nicht das zähe „auf seinem Rechte Bestehen“ wie der Mann von der Spree. Lieber rückt er zusammen, steht acht Mann hintereinandergedrängt im Mittelgang, und läßt sich in allen Kurven herumwerfen und herumrütteln. Es sind eben Kriegszeiten, und man muß sich einrichten. Allenfalls hört man das Wort, das dem Munde des Wieners so geläufig ist: „Da kann man nix machen“ Und wenn man nichts machen kann, dann kann man eben nichts machen. Diese Gemütsart, verbunden mit steter gegenseitiger Rücksichtnahme, trägt sehr zur Aufrechterhaltung einer angenehmen öffentlichen Temperatur in einer Stadt bei. Böswillige Raunzer, die alles übel nehmen, und sich über alles ärgern, gibt es natürlich auch hier; sie finden aber selten allgemeine Zustimmung. Es ist sicher nicht leicht gewesen, den Straßenbahndienst in Wien in solchem Umfange aufrechtzuerhalten, denn die militärischen Einziehungen haben hier natürlich das Personal auch sehr vermindert. Wie in Berlin, hat man auch in Wien eine Menge Hilsschaffnerinnen eingestellt, diese machen äußerlich in ihrer Uniform mit den roten Aufschlägen und der Mühe mit den roten Streifen einen ansprechendern Eindruck als die Berliner Kolleginnen in ihrer schmucklosen Tracht. Die Wiener Uniform ist auch dem Typus der zierlichen, meist brünetten Rasse mehr angepaßt, und viele machen den Eindruck, daß sie sich in dieser schmucken Straßenbahnuniform sehr wohl fühlen. Dem Publikum gegenüber sind sie höflich, manchmal sichtbar besangen; Stationen ausrufen können sie ebensowenig wie ihre Kolleginnen in Berlin; die Stimme mangelt. Aber, wie in der deutschen Hauptstadt, wird die Kriegsschaffnerin eine Erinnerung an das Jahr 1915 bleiben. Da auf der Wiener Straßenbahn das Umsteigeystem herrscht, und man für einen verhältnismäßig geringen Preis entfernte Linien benützen kann, so gestaltet sich die Fahrkarteabgabe an das Publikum einfacher, bei dem, der ein Umsteigeбилlet hat, genügt ein Blick des Schaffners, um die richtige Lokung festzustellen, und die Sache ist erledigt. Es wird sehr viel mehr kontrolliert auf den Wiener Straßenbahnen als bei uns. Hierbei haben manches Mal die kleinen Schaffnerinnen, die eben eingestellt sind, sichtbar Lampenfieber, und sie folgen mit Besangen den Schritten des Aufsehers zu jedem Fahrgast, ob nicht etwa eine Dummheit herauskommt; aber der Aufseher, meistens ein älterer Beamter, benimmt sich gewöhnlich sehr nett, und wenn er jenen einmal etwas bemerkt, so geschieht es in onkelhaft mildem Tone. Die Bauart der Wiener Straßenbahnen macht durchweg einen, man möchte sagen, mehr individuellen Eindruck als in Reichsdeutschland. Der Raucherwagen ist ganz getrennt vom Nichtraucherwagen, und auch diese letztern Wagen sind wieder in zwei Abteilungen getrennt, in denen man nach Belieben Platz nehmen kann. Auch die Ausgestaltung der hintern Plattformen ist anders wie in Deutschland; bei einzelnen Wagen hat diese Plattform noch Sitzplätze. Das ist besonders der Fall bei den hier noch wirkenden Pferdeomnibussen, die man mit dem hübschen altdeutschen Wort „Stellwagen“ nennt, „Haltestelle der Stellwagen“, wie man's an den Rändern der Wiener Straßen lesen kann, klingt besser als „Omnibus-Station“. Das Wiener Verkehrsweisen, das überhaupt nicht den schlechten Ruf verdient, den es stellenweise in Deutschland hat, hat sich sogar eine Neuheit einverleibt, die auch in Berlin erst seit diesem Sommer besteht, den zweiachsigen Straßenbahnwagen mit geschlossenem Oberdeck. Der Wagen ist fast 5m hoch und kann im ganzen 72 Personen fassen; er ist also ein ungewöhnliches großstädtisches Verkehrsmittel, dem bestimmte Straßen mit niedrigen Überführungen nicht zugänglich wären. Aber solche Wagen mit Aussicht auf die Straße sind erfahrungsgemäß immer beliebt beim Publikum. Natürlich laufen nur wenige solcher Wagen. Eine viel stärkere Verwendung als in Deutschland finden die Wiener Straßenbahnwagen zu Soldaten-Transporten. Das mag wohl an der Anlage der gerade über die Ringstraße führenden Bahnen liegen, die eine leichte Verbindung von einem Bahnhof zum andern ermöglichen. Hiernächst häufig sieht man mitten im stärksten Verkehrsleben die mit graublauen Uniformen angefüllten Sonderwagen, von denen aus Soldaten, mit oder ohne schwarzgelbe Armbinden, der Menge Grüße zuwerfen. Der Wagen ist dann in der Regel auch geschmückt, und der Schaffner hat über seinem Sitze österreichische, deutsche und türkische Fahnen. Die Menge erwidert die Grüße der tapfern Vaterlandsverteidiger und folgt den Wagen noch lange mit den Augen.