

Erlebnisse eines Nordbahnfahrers.

Tagelanges Anstehen um Karten. — Grenzlose Rücksichtslosigkeit gegenüber den Reisenden. — Die Anweisungen auf Fahrkarten und ihr Mißbrauch. — Der bürokratische Pöpel.

Wie man jetzt reist? Meistens gar nicht; insbesondere auf der Nordbahn, weil es dort nahezu unmöglich ist. Die Vorgänge auf dem Nordbahnhof sind derartige, daß der gegenwärtige Zustand nicht länger mehr andauern kann. Nichts ist dort so wie es sein sollte oder wenigstens sein könnte, wenn man auch alle die großen Schwierigkeiten berücksichtigt, die gerade jetzt für die Bahnerwartungen bestehen.

Bei der Kartenausgabe fängt es an. Wer jetzt wegen einer Fahrkarte auf den Nordbahnhof kommt, tut gut daran, gleich wieder umzukehren. Er bekommt ja doch keine, außer er nimmt ein Anstellen von 24 bis 36 Stunden bei einem der beiden Kassenschalter in Kauf, die für Zivilreisende hin und wieder geöffnet werden. Diese Schalter sind derart unpraktisch gelegen (Besonders jener für die 3. Klasse), daß es unmöglich wäre, diese sinnwidrige Anlage noch ungeschickter zu machen. Vor allem findet der bedauernswerte Reisende die Haupttore geschlossen. Ist es ein Eingeborener oder ein Eingeweihter, so findet er weiter unten das berühmte, alt-österreichische "Seitenstück" offen, das die Gepäckträger zum Ein- und Ausgang bemühen. Dort mag er hineinhüpfen. Viele finden dieses Tor aber nicht. Schreiber dieser Zeilen war vor 10 Tagen Zeuge, wie um 1 Uhr nachts schon ein ganzer Menschenhaufen bei Wind und Regen vor dem Haupttor stand und auf das Öffnen — vergeblich wartete. In den ersten Morgenstunden ist schon die Halle von Menschen überfüllt. Tausende, darunter viele Frauen mit kleinen Kindern, kauern oder liegen auf den immer schmutzigen Steinbänken herum und warten und warten, bis endlich einmal auch ihnen das Glück blüht, eine Fahrkarte zu bekommen. Es gibt unter ihnen Ausdauernde, die schon zwei, drei Tage dort warten. Die Portiere sind von Menschen umlagert. Dem einen klagt eine Frau unter heißen Tränen ihr Leid. Sie hat ein Kind am Arm und soll dringend abfahren. Der Alte zuckt die Achseln — ich glaube, er hat sie bei seiner Schwerhörigkeit gar nicht verstanden. Der andere Portier wehrt gerade einen sehr zudringlichen Herrn aus dem Nordosten ab, trotz der Danknote, die dieser in der Hand hält. Und hinten lauert schon wieder eine Menge Herren auf den Augenblick, wo sie den Portier „unter vier Augen“ sprechen können. Zur Ehre dieser Bahnbediensteten sei aber gleich gesagt, daß alle Versuche, auf diese Weise zu einer Karte zu kommen, vergeblich bleiben. Die Verlodung ist groß. Man kann es aber auch den Reisenden nicht übelnehmen, wenn sie alle möglichen Mittel versuchen, um endlich wegfahren zu können, statt noch weiter tagelang am Bahnhof herumzulungern, was ja schließlich auch Geld kostet.

Der Andrang also — das sei zugegeben — ist so arg, daß er wirklich kaum bewältigt werden kann. Eine andere Sache aber ist es, ob seitens der Bahnverwaltung tatsächlich alles getan wird, um die Beschwerden einer Reise so weit als möglich zu mildern. Und da muß jeder, der öfters Gelegenheit hat, die Verhältnisse kennen zu lernen, sagen, daß nicht nur nichts, rein gar nichts geschieht, sondern, daß eher alles getan wird, um die Reisenden abzusprechen, sie vom fahren zurückzuhalten. Für die grenzenlose Rücksichtslosigkeit nur ein Beispiel: Viele Reisende, das heißt solche, die es werden wollen, geben die Absicht, eine Fahrkarte 3. Klasse zu erhalten, angesichts des ungeheuren Andranges bald auf und stellen sich bei dem Schalter für die zweite Klasse an. Dort stehen ständig mindestens zwei- bis dreihundert Menschen n. Endlich, eine Stunde vor Abgang des Zuges wird nun der Schalter geöffnet und nun kommt das Unerhörte: es werden wohlgezählte fünf bis acht Karten verkauft. Dann heißt es: Schluß — alles — ausverkauft! Daß es da noch nicht zu größeren Ausschreitungen gekommen ist, ist ein Wunder. Nicht deswegen etwa, weil nur acht Karten verkauft werden, sondern weil es eine Rücksichtslosigkeit sondergleichen ist, tagtäglich amtlich anzusehen, wie sich hunderte Menschen stundenlang auf den kalten Steinböden hinstellen und den Leuten nicht gleich zu sagen, daß ihr Warten vergeblich ist. Wieso es kommt, daß nur jeweils so wenig Karten ausgegeben werden, davon später. Von diesem Skandal der Wiener Kartenausgabe kann man in jedem Dorfe an der Nordbahn reden und schimpfen hören. Man stelle wenigstens derzeit den ganzen Humbug mit der 1., 2. und 3. Klasse ein, da ein Unterschied im Äußern und in der Innenausstattung dieser Klassen ohnehin nicht mehr wahrzunehmen ist. Dann benütze man nicht zwei Schalter zur Kartenausgabe, sondern alle vorhandenen. Damit sich aber die Leute nicht stundenlang umsonst anstellen müssen, mache man auf einer Tafel oberhalb des Schalters jeweils ersichtlich, wieviel Karten verfügbar sind.

Bei der Nordbahn wurde aber auch sonst noch der alte, schwarzgelbe Amtsschimmel aus den Trümmern hervorgezogen und bloß rotweihrot angestrichen. Wer mit einem Amt dort zu tun hat, kann mit dem oben erwähnten „Nebenalten Freund“ ein Wiedersehen feiern, so oft er will. Wer es nicht glaubt, versuche es einmal, eine Anweisung auf eine Fahrkarte zu holen. Dies sei auch dem Herrn Staatssekretär für das Eisenbahnwesen angelegentlich empfohlen. Er wird sich ebenso an den Kopf greifen, wie viele andere und vielleicht auch den übrigen Einrichtungen bei der Nordbahn etwas näher treten. Die Nordbahnverwaltung, deren Wirkungskreis sich ohnehin nur mehr auf lumpige 68 Kilometer erstreckt, scheint noch immer zu glauben, daß das Volk wegen der Bahn da sei und nicht umgekehrt. Wer also einmal eine Fahrkartenweisung haben will, der nehme sich unbedingt einen eingeweihten Führer auf. (Nebenbei bemerkt, wird er die Anweisung ohnehin nicht erhalten.) Da muß er vor allem über die Straße in das Haus Nordbahnstraße 50, allwo die „Direktion“ ihren Sitz hat, gehen. Dort muß er über einen endlosen, finsternen Gang gehen, der sich zwei Häuser weit erstreckt, dann über eine Stiege, wo er endlich eine mit Blauvliss geschriebene Tafel findet, laut welcher er sich zur Tür 6 begeben muß. Diese Tür 6 ist aber schwer zu finden. Hat man sie gefunden, so wird dort durch einen Pfeil auf Tür 14 gewiesen. Also heißt es den langen Gang, den man unten hinauf gegangen ist, oben wieder zurück

marshieren. Auf Tür 14 geht es sehr feierlich zu. Jeder wird auf Herz und Nieren geprüft und — abgewiesen. „Ja, zum Teufel hinein“, wird sich mancher fragen, „wieso kommt das?“ „Unten werden nur acht Karten verkauft, hier bekommt man auch keine, wer fährt denn da eigentlich?“ Wer das wissen will, lese, was auf der Türe steht: „Nur dienstliche Reisen oder Kranke mit amtärztlichem Zeugnis bekommen die Anweisung.“ Wenn man dann eine Reise macht, bemerkt man aber nur selten, sehr selten die „Kranken“. Dafür aber desto mehr andere Leute, die überhaupt nichts oder nur wenig zahlen. Allerdings gibt es auch Ausnahmen. So war zum Beispiel am 11. d. früh ein Goldrupee für neun Personen reserviert. Davon war einer ein Kranker und die anderen acht Begleitung. Als Kenner der Verhältnisse habe ich ehrfurchtsvoll den Inhaber des Separatrupees der Republik betrachtet. Aber auch schmerzlich, denn ich stand daneben, mit einem Telegramm in der Hand, das mich zu meinem todfranken Kinde rief und mußte um ein bescheidenes Plätzchen bangen. Als Mann konnte ich die Tränen nicht zurückhalten. Aber, wie gesagt, der rotweihrote Amtsschimmel macht viel gefährlichere Stückerln. Ein großes Unternehmen sollte wegen Abschluß einer größeren Arbeit zwei Ingenieure nach Bundenburg senden. Daran war übrigens auch die Nordbahn interessiert, zumindest aber die Arbeiterschaft des Unternehmens, das derzeit wegen Mangel an Aufträgen nahezu still steht und dringend für die Leute Beschäftigung braucht. Fahrkarten auf gewöhnlichem Wege zu erhalten, war drei Tage hindurch, trotzdem mehrere Diener viele Stunden mit dem Anstellen vergabenden, unmöglich. Wiederholte, schriftlich belegte Eingaben der Firma bei der Tür Nr. 14 blieben aber ohne Erfolg. Eine erbetene schriftliche Begründung der Ablehnung wurde einfach verweigert. So wird jetzt durch den bürokratischen Pöpel in unserer neuen Republik das Erwerbsleben gefördert! Dafür müssen so viele Steuern für so viele Ämter gezahlt werden! Die Firma verliert das Geschäft, weil es inzwischen ein Unternehmen im tschechoslowakischen Staat abgeschlossen hat und die hiesige Arbeitslosigkeit wird immer größer. Das Ganze nennt sich dann moderne Verwaltung! Der Philosoph würde vielleicht sagen „Lücke des Objekts“, aber der Praktiker nennt das altösterreichische Bürokratenwirtschaft. Heraus mit der Einschränkung des Nachweises für die Notwendigkeit der Vorzahlung nicht der „Dienststreifen“, sondern der Geschäftsfahrten (ausgenommen die beruflichen Homsterer)! Heraus mit einer besseren Organisation und Leitung der Nordbahn!

In weiteren Artikeln sollen noch andere Dinge geschildert werden, und zwar solange, bis diese Wiener Verkehrsstände besichtigt ist.

K. S.