

Endstation Mauer.

Von Regierungsrat Ritter v. Höffen.

Bekanntlich liegt in nächster Nähe Wiens der annähernde Ort Mauer, den man mit der Elektrischen 60 erreichen kann. Das heißt, so ganz einfach ist die Sache nicht. Aus zwei Gründen: 1. haben wir leider für Fernzüge keine gesonderten Geleise oder Straßen, so daß selbst der imposante Badner Expres, kaum stolz abgedampft, sofort die Mäuren der gewöhnlichsten Straßenbahn annimmt und an jeder Ecke stehen bleibt; 2. kennt das goldene Wiener Herz in puncto Elektrischer keinen Spaß. Der Wiener sitzt zwar drei Stunden im Kaffeehause herum, plötzlich aber hat er wahnsinnige Eile und pferopft sich just noch in den zehnmal überfüllten Fernzug Mauer, wenn er auch nur bis in die Mariahilferstraße will. Als Gegenmittel schlagen wir da der Direktion ein kräftiges Verbot der Benützung äußerlich zu kennzeichnender Fernzüge für Fahrten innerhalb der alten Linien Wiens vor. Genau genommen kommt man also für sein Fahrgehalt zerstoßen, beschimpft und todmüde an. Alle hievon Erlösten machen in der Endstation Mauer ein seelenbergnühtes Gesicht. Blühartig jedoch verdüstern sich die frohen Mienen durch den Anblick des höhnlich grüßenden Rauches der soeben davon-gefahrenen Dampfbahn. Ich bitte um den werten Namen, geneigter Leser, falls Sie jemals den Anschluß nach Mödling erreichten! Während man sich nun in das Unabänderliche fügt und eine geschlagene halbe Stunde auf den nächsten Zug warten muß, vermag man Betrachtungen über die städtische Dampf- und Straßenbahn und deren vortreffliche Einrichtungen anzustellen. Neulinge stürmen sogar auf den Stationsvorstand ein, ihren Gefühlen Ausdruck zu geben. Trotz der Antwort dieses Würdenträgers müssen sie dennoch warten; es bleibt ihnen also auch noch Zeit, die Endstation Mauer näher zu besichtigen. Dieselbe bildet sozusagen einen Knotenpunkt im Weltverkehr.

Die bedeutende Erhöhung der Fahrpreise der Südbahn sowie ihr Fahrplan zwingen jetzt einen großen Teil der Bewohner von Mauer, Kalksburg, Mödau, Berchtoldsdorf, Brunn, Enzersdorf, Mödling und der Umgebung dieser Orte, die städtischen Bahnen zu benützen. Eine ansehnliche Menge von Fahrgästen also, die von Mai bis Oktober durch die Sommerfrischer, an Sonn- und Feiertagen obendrein durch Ausflügler zur Unmenge anwächst. So ergibt sich, daß oft Hunderte von Wartenden allen Wetterumständen, dem Sturm, Regen, Staub buchstäblich völlig schutzlos preisgegeben sind. Da bei dem üblichen Pendelverkehr keine Bänke bereitstehen, in welche man sofort flüchten könnte, sollte man nun an das Vorhandensein wohl nicht eines Wartesaales, so doch einer Warthalle glauben. Es gibt aber keine. Auch all die Jahre vor dem Krieg bestand keine! Freilich, in dem Stationsgebäude schließt sich an das Dienstzimmer des Chefs auch ein „Wartezimmer“; er ist 1 Meter breit und 4 Meter lang. Hier haben etwa zehn Personen Platz. Die übrigen können sich außer Wutanfällen auch den Reim zu allen möglichen Krankheiten holen.

Der Fahrplan sieht vor, daß die Wagen der „Sechziger“ noch knapp vor Abgang der Dampfbahn in Mauer eintreffen. Verspätungen sind indes oft nicht zu vermeiden. Schuld daran sind die lieben sogenannten „Störungen“ und das Publikum selbst. Dieses steigt meist zu spät aus und hält dadurch ärgerlich auf. Wäre es nun zu viel verlangt, wenn der Leiter der Vorstation von Mauer, Rennise-Hermesgasse, die Pflicht hätte, seinem Kollegen in Mauer jede Verspätung sofort telephonisch zu melden? Handelt es sich dabei nur um wenige Minuten, könnte die Dampfbahn warten und so großes Vergernis vermeiden. Es ist durchaus nicht nebenächlich, in Mauer, gar des Abends, eine halbe Stunde in Schmutz und

Masse herumzustehen und um so viel später heimzukommen. Da erscheint eine ausgiebige Rücksichtnahme geboten!