

[Die entdeckte Stadtbahn.] Die Wiener haben sich mit ihr nie recht befreunden können. Vom Tage ihrer Geburt ist an der Stadtbahn immer nur genörgelt worden. Dr. Lueger nannte sie geringschätzig einen Haufen Eisen und Ziegel, von Lokalthumoristen und Couplettdichtern wurde sie als Um-die-Stadtbahn verspottet, und auch die Wohlmeinendsten wußten zu ihrem Lobe nicht viel mehr zu sagen, als daß sie im Kriegsfall von großer strategischer Bedeutung sei. Mit dem wirklichen Verkehrsleben Wiens war die Stadtbahn jedenfalls nie verwachsen, und sie verkehrte sozusagen außerhalb des Bewußtseins und Bedürfnisses der großen Stadt. Sie war eine gute schnelle Verbindung für einzelne Vororte und die beliebte Fahrgelegenheit der Ausflügler, und vor allem der Liebespaare. In gewissen harmlosen Jahrgängen der Liebe ist es eine Hauptbeschäftigung, um die Dämmerstunde vom Karlsplatz nach Hütteldorf zu fahren und von dort über die Gürtellinie wieder zurück, ohne es zu merken, daß man eigentlich trotz einer einstündigen Fahrt gar nicht weitergekommen ist... was ja sehr hübsch ist, aber für eine Stadtbahn, streng genommen, doch nicht der richtige Daseinszweck. Die nüchtern und ernsthaft geschäftigen Leute, die es eilig hatten, fuhren seltener mit ihr. Bloß an Sonntagen und auf einzelnen Ausflugsstrecken waren die Wagen überfüllt, sonst war die dritte Klasse meistens halbleer, und wer sich der Einsamkeit der zweiten Klasse ergab, war bald allein. Und seit Kriegsausbruch, wo die Stadtbahn zunächst völlig gestoppt und später nur sporadisch betrieben wurde, daß man nie recht wußte, ob, wann und wie oft sie verkehrt, wurde sie von den Wienern noch

mehr gemieden und vernachlässigt. Manchmal, wenn die Straßenbahn ganz besonders, gleichsam überlebensgefährlich überfüllt war, sagte man sich zwar: man könnte dorthin auch mit der Stadtbahn fahren, um sich aber dann doch auf den Schaffnerinnenruf „kein Platz mehr“ munter in die nächste Straßenbahn hineinzuzwängen. Der Wiener ist schon so: er schimpft über die Uebelstände, aber er läßt ungern von ihnen. Nun soll die aufs höchste gestiegene Not des Wiener Verkehrslebens uns lehren, die verkannten Tugenden der Stadtbahn zu entdecken und zu schätzen. Sie wird als bester Straßenbahnerersatz der Gegenwart amtlich angepriesen, Betriebsverlängerung und Zugvermehrung verlocken zu ihrer eifrigen Frequentierung. Vorläufig scheint die Bevölkerung davon noch keine Kenntnis genommen zu haben, oder sie macht von der Einladung nur sehr zögernden Gebrauch. In den Stadtbahnstationen sieht es noch immer unverändert idyllisch aus: die Kassierin strickt in den Pausen von einer Fahrkarte zur nächsten, das Portierfräulein übt sich in Stenographie und die Bahnwärterin bessert Wäsche aus. Auf dem Perron bummeln einige wenige Fahrgäste, andere sitzen träumerisch auf den reichlich vorhandenen Bänken. Ueberhaupt ist es sehr nett und angenehm, keine Hast, kein Gedränge, keine Lebensgefahr, die Züge treffen pünktlich ein, fahren pünktlich weiter, und auch der ärgste Nörgler muß zugeben, daß die Stadtbahn, die einmal als unmögliches rückständiges Vehikel galt, heute unser einziges großstädtisch geliebtes Verkehrsmittel ist — so ändern sich die Zeiten und Begriffe. Vorläufig wartet die Stadtbahn noch auf den Massenverkehr, der sich wahrscheinlich erst in der schlechten Jahreszeit einstellen wird, wenn das Straßenbahnelend ganz unerträglich geworden sein wird. Dann wird sich auch der konservative Wiener bald an die verkannte Stadtbahn gewöhnen und sie eifrig benutzen, ausgenommen in der Zeit von Samstag nachmittag bis Sonntag mittag. Da wird sie nämlich sinnreicherweise vollständig eingestellt, zur Vornahme von Reparaturarbeiten. Aber nur nicht einwenden, daß diese Reparaturen vielleicht auch an einem anderen Tage vorgenommen werden könnten, als gerade an dem verkehrstarken Samstag abend. Denn das gehört zu jenen geheimnisvollen Dingen, die man mit dem gewöhnlichen Untertanen- und Fahrgastverstand nicht begreift, zu jenen Verfügungen, die man erst dann versteht, wenn sie als unzweckmäßig aufgehoben werden. . . .