



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Embe*
Cím: *Die Elektrische*

Forrás: *Pester Lloyd*

Bsp. (Hely) *1920* \times *11* / *24* (Idő)

(Köt. v. füz.) (Olc)

Osztályozás

Tárgy *385,85*

Hely

Idő *"1920"*

Személy

Die Elektrische.

„Wenn jemand eine Reise tut, dann kann er was erzählen!“ Das hatte früher und anderswo in dem Sinne Geltung, daß, wenn man sich ein Stück Welt ansah, man nebst den vielen Unähnlichkeiten und Vergleichen, die in früheren Zeiten eine Rolle bot, manches Interessante und Behrreiche erlebte, wovon man nachher seinen Angehörigen und Bekannten viel erzählen konnte. Um in diese Lage zu kommen, braucht man sich jetzt bei *der* einmal der Mühe zu unterziehen, einen Eisenbahnzug zu besteigen, es genügt schon voll auf, die — Elektrische. Alle die Hunderttausende, die bei uns täglich die Tramway zu benutzen beim *ist* sind, denen ohne zwingende Gründe dürfte sie heutzutage niemand freuentzieren, könnten aus eigener Erfahrung ähnliches erzählen wie ich; wenn ich es dennoch nicht als überflüssig erachte, dies vor der großen Deffinitivität zu tun, so geschieht es, weil ich sicher bin, daß ich dabei Tausenden und aber Tausenden aus der Seele sprache, und „geteiltes Leid ist halbes Leid“. Die Glücklichen aber, denen die Elektrische eine terra incognita ist, werden sich dessen noch mehr bewußt werden, welche Mißheligkeiten sie sich erwarren.

Es soll gar nicht von zerbrochenen oder ganz ausgefallenen Tür- und Fensterscheiben, von wackeligen Bänken, zerissenen oder überhaupt fehlenden Handschlingen und von Türen, die sich weder öffnen noch schließen lassen, gesprochen werden, deren Existenzberechtigung durch die desolaten wirtschaftlichen Verhältnisse noch einigermaßen begründet werden könnte, die aber gewiß nicht dazu beitragen, das Fahren bequemer und angenehmer zu gestalten. Immerhin könnte trodene Zweckmäßigkeit und puritanisch einfache Bescheidenheit diese Dinge in gewisser Beziehung noch als Luxus bezeichnen, der zum Fahren eigentlich nicht unbedingt notwendig ist. Aber klar und unwiderlegbar richtig ist es, daß das Vorhandensein gebrauchsfähiger technischer Betriebsbestandteile ein unumgänglich notwendiges Erfordernis ist. Das ist aber in Budapest bloß ein frommer Wunsch und keine beruhigende Wirklichkeit. Man kann ohne Uebertreibung sagen, daß es unmöglich ist, eine elektrische Fahrt zu absolvieren, ohne daß der Wagen stehen bleibt: mißlich, weil Kurzschluß eingetreten, kein Strom vorhanden, er Trolley niedergekippt oder gebrochen ist, und, was r *aus* der Fall, das „Schiff“ sich ungebärdig benimmt. Ich glaube, es gibt auf allen Klüssen mit

Was das Reisen auf der Elektrischen aber am meisten verleidet, ja oft unmöglich macht, das ist das Publikum selbst, das offensichtlich dem gewiß nicht selbsthüchtigen Grundsatz halbigt: „warum sollen wir es uns leicht machen, wenn es auch auf schwierige Weise geht“? Selbst der oberflächliche Beobachter wird gewiß schon die Bemerkung gemacht haben, daß nicht nur die Plattform, sondern auch die Austritte der Wagen stets zum Brechen vollgepfropft sind, so an dichtgeratene Traubenbengel erinnernd, hingegen aber im Innern des Wagens kein gar so lebensgefährliches Gedränge herrscht. Bei uns halten nämlich die meisten die Ungelegenheit für sich als erledigt, wenn sie glücklich aufgestiegen sind: sie bleiben einfach sofort stehen, und die bezügliche Aufforderung des Kondukteurs oder die in Lebensgefahr hervorgepreßte Bitte eines Treppenfahrgastes, doch weiter nach innen zu gehen, begegnet höchstens einem mitleidigen oder höhnischen „Gehen Sie hinein“, was ein in Saltomortalen geübter Akrobat vielleicht befolgen könnte; in den meisten Fällen aber wird eine noch größere Antwort verfehlt. Gegen diese Lösung der Frage der gleichmäßigen Verteilung des Publikums auf den Wagen haben die Schaffner meistens nichts einzuwenden, da ihnen hiedurch die Bewegungsmöglichkeit beim Verkauf der Fahrtscheine einigermaßen erleichtert wird, obwohl sie auf diese Weise die Pflicht ihrer Bequemlichkeit opfern.

Auch die Unduldsamkeit und Unhöflichkeit der Menschen lassen nichts zu wünschen übrig und tragen nicht wenig dazu bei, das Tramwayfahren zu einem förmlichen Kalbarienweg zu machen. Beispiele sprechen! Wenn man einen ungestüm Drängenden noch so höflich ersucht, doch einen nicht die Schuhe abzutreten, oder die Knöpfe nicht herunterzureißen, erhält man mit tödlicher Sicherheit die Antwort: „Wenn es Ihnen hier zu unbequem ist, fahren Sie im Auto!“ Das können sich gewissermaßen leisten. Eine Dame will an einer Haltestelle aufsteigen, dieses kühne Unterfangen gedeiht nicht ohne Mühe bis zur Treppe des Perrons, eine dort stehende, gar nicht schlecht angezogene Frau wird von ihr gebeten, doch auf einen Moment abzustiegen, da sie sie sonst beim Durchzwängen leicht abstreifen könnte, worauf die prompte Antwort erfolgt: „Das wird Ihnen nicht gelingen, da stoße viel eher ich Sie hinunter, daß Sie nur so fliegen!“ Und mir sagte neulich ein halb bauerlich, halb städtisch gekleideter Mann, als ich das Per-

weeren zusammen nicht so viele Schiffe, als bei unserer Elektrischen täglich den Dienst versagen. Das ist auch eine Verkehrtheit der auf den Kopf gestellten Welt, daß Schiffe auf dem Festlande so viel Unbehilflichkeits errichten können. Das einzig Tröstliche hierbei ist nur, daß in ebem Gemeingeist und zusammenhängender Einigkeit sich immer hilfsbereite Besitzer einer „Treppenfahrrate“, wie die Schaffner sagen, finden, die dem Hilferuf des Wagenlenkers: „Lökje már meg valaki azt a ronda hajót“, Folge leisten und so die Fahrt für einige Zeit wieder ermöglichen.

Die Verkehrsordnung zeitigt mitunter höchst räthelhafte Erscheinungen, die eher einer Unordnung gleichkommen und, statt den Verkehr zu beschleunigen, ihn verlangsamen und nicht gerade angenehm machen. So ist es unverständlich, warum die vier Wagen am Kalvin-ter bis zu zehn Minuten lang rasten, so daß ungeduldige Passagiere — und das werden mit der Zeit die meisten — sich in später ankommende, dafür aber früher weiterfahrende Tramwayzüge hinüberreiten, was natürlich nicht ohne Stoßen und Drängen abgeht.

Ich mußte unlängst vom Westbahnhof zur Zahnradbahn fahren und war sicher, daß dies rasch vor sich gehen wird, da die auf dieser Straße verkehrenden 77er und 79er Wagen ziemlich häufig sind. Doch der Mensch denkt und die „Verkehrsordnung“ lenkt! Während geschlagener sechzehn Minuten kamen nicht weniger als neun 7er Wagen hintereinander zu ihrer Endhaltestelle beim Westbahnhof stolz herangebraust, um ebenso stolz — obwohl nur die ersten drei einigermaßen besetzt waren — wieder abzufahren. Erst der zehnte Wagen war der heißersehnte 79er, der dann aber nicht weniger als volle vierzig Minuten benötigte, um vom Westbahnhof bis zur Diner Rampe der Margaretenbrücke zu gelangen, da die Verkehrsordnung sich ins Mittel gelegt hatte, um die neun 7er Wagen nicht unmittelbar hintereinander über die Brücke nach Mitosen fahren zu lassen. Zu Fuß hätte man den Weg bequem in einem Drittel der Zeit zurücklegen können, was aber gewiß nicht so unterhaltend gewesen wäre wie die sogenannte Fahrt im Wagen, die durch das laute Weinen eines lungenkräftigen Säuglings sich sehr kurzweilig gestaltete, dann offenbar auch schon der Geduldssaden gerissen wor-

brechen beging, mit dem Fuß leicht an ein Ristchen zu stoßen, das neben ihm am Boden stand und das ich natürlich nicht bemerkt hatte: „No fetrengjon itt az úr mint a majom a ketrecben!“ So gern ich auch etwas erwidern hätte, ich vermochte es nicht, ich war einfach sprachlos. Ich glaube, das hätte einem auch noch viel Wetterfesteren die Rede verschlagen. Daß junge Männer den Damen, selbst älteren und gebrechlichen, nicht mehr wie früher in der guten alten Friedenszeit, ihren Sitzplatz überlassen, sind wir schon seit dem Kriege und den Revolutionen gewöhnt; der höfliche status quo ante könnte aber vielleicht wieder hergestellt werden, wenn sich auch die jungen und jüngsten Damen dazu entschließen könnten, wenigstens den ganz alten Männern und den leider so zahlreichen Invaliden ihre Sitzplätze abzutreten.

Wie alles Schlichte, hat auch das elektrische Fahren seine guten Seiten, und diese sind ausschließliches Verdienst der Schaffner, die mit einer demokratischen Intimität nicht nur die bereits erwähnten „Treppenkarten“, sondern auch „Personalkarten“ und „Anhängerbillette“ anbieten, und optimistischen Fahrgästen, die fragen, ob im Innern des Waggons nicht noch ein Sitzplatz wäre, höflich antworten: „O ja, gewiß, auch mehrere, nur sind momentan leider alle schon besetzt!“

Ob die jetzt ins Leben getretene *Carriereförderung* das richtige Mittel dazu war, diese halbamtlichen Wäse genutzreicher und das Fahren mit der Elektrischen erträglicher zu machen, mag dahingestellt bleiben.