



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: Havas, Andreas

Cím: Eine Kahnfahrt unter Budapest

Forrás: Pester Lloyd

Osztályozás

Tárgy

628.2

Hely

Idő

"1924"

Személy

Helyszám

## Eine Kahnfahrt unter Budapest.

Im Frühling dieses Jahres, als die Hauptstadt wieder von einer Hochwasserkatastrophe bedroht war, sprach ich aus diesem Anlaß bei dem Leiter der Hochwasserschutzsektion vor. Bei dieser Gelegenheit bot mir der Technische Rat Ladislaus Szabó eine Wette an, daß wir in Frack und Lack in die musterhaft gebauten Hauptammelkanäle hinabsteigen und eine unterirdische Kahnpartie machen könnten, ohne unsere Abendanzüge auch nur im geringsten zu beschädigen oder gar zu besudeln. Der andauernd hohe Wasserstand des heurigen Frühjahr und Frühsommers hinderte uns jedoch in der Ausführung dieses Planes und so kam es, daß erst heute um halb neun Uhr morgens eine kleine Gesellschaft sich an der Ecke Kllői-ut—Ferenc-förut einfand, um in die Hauptammelkanäle hinabzusteigen.

Viktor Hugo gibt ergreifende Schilderungen des mystischen Lebens in den Pariser unterirdischen Kanälen in seinem Roman „Les misérables“ und die Nachfolger des berühmten Romanciers bemühten sich, dem großen Meister wenigstens in einer Hinsicht gleichzukommen, daß ihre Schundromane sich meistens unter Paris abspielen. Auch die Detektivfilme wimmeln von unterirdischen Szenen, die in den Kanälen vor sich gehen und so erwartete ich, wenn auch keine Räuber-geschichten, so doch Erlebnisse, die nicht alltäglich sind. In dieser Hinsicht wurde ich zwar etwas enttäuscht, indessen sah und hörte ich in den kurzen dreiviertel Stunden, die ich unter der Erde verbracht habe, manches von Interesse, das aufzeichnet zu werden verdient.

Den Ring entlang sieht man in gewissen Entfernungen etwa 3½ Meter hohe, viereckige Häuschen, die gewöhnlich mit Plafaten überklebt sind. Die Passanten schenken diesen lässig-säulenartig aussehenden Häuschen keinerlei Aufmerksamkeit. Vor solch einem kleinen Häuschen fand sich heute morgen unsere kleine Gesellschaft ein: der hauptstädtische Obergeringieur Eugen Szabó, ferner ein Ingenieur, der Verfasser dieser Zeilen, und vier Arbeiter, die die Aufgabe hatten, unseren Kahn in Bewegung zu setzen. Eine kleine Schnecken- und Treppen führt unter die Erde, nur wenige Augenblicke, und schon verschwindet die wärmende Sonne, verhallt der Straßenlärm, und wir sind etwa 10 Meter tief unter der Hauptverkehrsader Budapests. Wir haben Leinenkittel über unsere Kleider gezogen — somit scheiterte unsere Wette schon am Anfang des Weges. Es sei bemerkt, daß mir der Mut fehlte, meinen Frack eventuell aufzusperrn. Doch schon haben wir in dem Kahn Platz genommen, wo zu unseren Ehren Segeltuch über die Sitze gebreitet worden ist. Die Stille ist fast beängstigend, drei Karbidlampen

Bp

1924. 7. 20.

Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

können mit ihrem grellen Licht die mehr als nächtliche Dunkelheit kaum verschonen. Vor und hinter uns gähnt eine endlose schwarze Tiefe. Ein Luftzug weht durch die 3½ Meter hohen und ebenso breiten Gänge, es ist kühl wie in einem Keller zur Sommerzeit, aber die Luft ist doch schwer und unangenehm. Mit leisem Plätschern fließt das Schmutzwasser dahin. Giffige Gase steigen empor, die die Luft verpassen, und die Karbidlampen tragen auch reichlich dazu bei, den Aufenthalt unter Budapest nicht gerade angenehm zu gestalten. Unser Kahn ist aus Eisen, denen ähnlich, die die Pioniere zu Brückenbauten verwenden, etwa 3½ Meter lang und 140 Zentimeter breit. Die vier Arbeiter — sie haben bis über die Knie reichende Lederstiefel und lange Leinenkittel an — gehen an den beiden „Bürgersteigen“ entlang, die rechts und links neben der Grenzmauer des Kanals sich hinziehen.

Heute nacht hat es geregnet, das Wasser ist daher im Kanal ziemlich hoch, die „Trottoirs“ sind auch mit Wasser bedeckt, die Arbeiter waten im Schmutzwasser und ziehen mit langen Eisenstäben an. Das Schmutzwasser fließt zwar mit großer Schnelligkeit, hat aber doch nicht die Kraft, unseren Kahn genügend rasch vorwärtszubringen. Es ist einige Minuten lang nichts zu sehen. Die Karbidlampen flackern unruhig im Zugwinde, man gewöhnt sich allmählich wie an manche schlechte Dinge im Leben, an die überbeladene Luft. Nach einigen Minuten kriecht schwaches Tageslicht von oben herunter, wir haben eine von jener Dämmung erreicht, durch die im Winter der Schnee in die Kanäle geschüttet wird. Im Nu ist aber dieser schwache Schimmer verschwunden und wieder gähnt die endlos schwarze Tiefe. Von weitem wird ein Rauschen hörbar, erst ganz leise, dann immer stärker, und knapp über dem tief schwarzen Wasserpiegel erscheinen rechts und links die Mündungen der Nebelkanäle: rund, nicht viel größer im Umfang als der Rumpf eines Menschen.

Unser lebenswürdiger Führer, Obergeringieur Szabó, erzählt während der Fahrt manch Interessantes über das Leben der Kanalarbeiter. Es arbeiten ständig zwanzig Mann in den Kanälen, die untereinander in Gruppen aufgeteilt sind. Die Reinigung der Hauptkanäle macht am wenigsten Schwierigkeit. An unserem Kahn ist eine kleine Vorrichtung angebracht, eine Eisenplatte, die in das Wasser getaucht und durch den Kahn fortbewegt wird, wodurch sie den Schlamm vom Grunde mit-schleppt. Die Reinigung der Nebelkanäle dagegen gestaltet sich um so schwieriger. Die Arbeiter müssen dort auf dem Bauche kriechen und so den Schlamm fortschaufeln. Zur Beleuchtung würden sich die in den Bergwerken üblichen Lampen empfehlen, da die Zersetzungsgase ständig mit der Gefahr einer Explosion drohen. Die Arbeiter benötigen jedoch diese Sicherheitslampen nicht gern und bedienen sich meistens einer gewöhnlichen Kerze, die sie einfach während der Arbeit im Mund halten. Es ist selbstverständlich, daß auf solche Weise gar zu oft eine kleine — wenn auch nicht allzu gefährliche — Explosion der Zersetzungsgase erfolgt. Der gewandte Kanalarbeiter schützt sich in diesem Falle durch eine ebenso seltsame wie ekelerregende Methode: er steckt den Kopf tief in den Schlamm hinein und läßt die kleine Explosion über seinem Haupte verdonnern. Die Arbeiter machen sich überhaupt nichts daraus, mit dem Schmutzwasser in Berührung zu kommen; sie nennen es einfach: das Wasser.

Von „Mietern“ in den Kanälen wird oft gesprochen, aber es gibt keine. Sie würden auch nicht gebildet werden. Während des Krieges ereignete es sich allerdings, daß heruntergekommene Menschen, gewöhnlich Deserteure, sich in den Kanälen verkriechen wollten, aber es mußte ihnen wenig, da sie gewöhnlich innerhalb kurzer Zeit vertrieben wurden. Damals fand man tatsächlich Strohhäcke und einige Habseligkeiten, die diesen Leuten als Schlafstätte dienten. Seither jedoch kam ähnliches nicht mehr vor. Es verdient auch festgehalten zu werden, daß ein Kanalarbeiter, der den schlichten Namen Lóth führt, noch vor kurzem Fleischstücke, die aus den Schlachthöfen in die Kanäle gelangten, herausfischte, wusch, brat und seelenruhig aß, bis man ihm diese menschenunwürdige Gewohnheit unter-sagte. Es sei noch hinzugefügt, daß die Arbeiter einen Stundenlohn von 6150 Kronen erhalten.

Unterdessen kommen wir tüchtig vorwärts. Hin und wieder kriecht spärliches Tageslicht in unseren Schacht, dann wieder Finsternis und wieder ein blauer Fleck auf dem Wasser. Wir gelangen unter den Boráros-tér. Da bildet der Hauptsammellkanal eine sogenannte „Trompete“. Es treffen sich nämlich die zwei Hauptsammellkanäle des linken Ufers, der eine, der von der Margaretenbrücke entlang über dem Lipót-förút und Nagyförút seinen Weg nimmt, und der andere, der sich ebenfalls von der Margaretenbrücke dem Donauufer entlang hinzieht. Ich erfahre, daß wir auf sogenannten „trockenen Wasser“ schwimmen; so wird nämlich das Schmutzwasser genannt, wenn der Regen das Wasserniveau nicht erheblich erhöht hat. Nach einem tüchtigen Sommergewitter ist der Hauptkanal bis zur höchsten Spitze der Wölbung voll Wasser.

Wir sind noch immer unter dem Boráros-tér. Der Hauptsammellkanal ist jetzt breit und nimmt eine Form an wie eine Haltestelle der Untergrundbahn. Da werden die Röhre untergebracht, und auch mittels Flaschenzügen in die Höhe gezogen. Unmerklich haben wir die rechtwinklige Biegung genommen, wir schwimmen unter der Soroksári-ut, der Pumpanlage zu. Rechts verlassen wir einen „Rotauslaß“, eine Vorrichtung, die dazu dient, den überfüllten Kanal von seinem Inhalt in solcher Weise zu befreien, daß das Donauwasser nicht eindringen kann. Die Arbeiter haben einen tüchtigen Weg auf trockenem Korridor gemacht, jetzt tauchen ihre langschäftigen Stiefel wieder tief ins Wasser, Stiefel übrigens, die 2.700.000 Kronen das Paar kosten. Bei der Mündung der Gróf-Haller-utca donnert es mächtig über unseren Häuptern. Die Wölbung ist mit Eisenplatten gestützt, über uns fließt auch ein Kanal, der das Schmutzwasser der höherliegenden Peripherie zur Donau befördert. Wir verlassen den Schlachtwiechhof, dessen Kanalöffnung sich nicht von den übrigen unterscheidet, nähern uns der Franzstädter Gasfabrik, die sich durch immer stärker werdenden unangenehmen Gasgeruch kenntlich macht, und gelangen schließlich zu einer neuen „Trompete“. Da teilt sich der Hauptsammellkanal in zwei Teile: der eine führt direkt zur Donau, der andere nimmt seinen Weg durch die große Pumpanlage. Der direkte Kanal kann nur in dem Falle benützt werden, wenn die Donau niedriger steht als das Niveau des Kanals, sonst würde selbstverständlich das Donauwasser in die Kanäle eindringen und durch die Kanalöffnungen der Straßen in die Stadt selbst fließen. Wir gehen durch den anderen Teil der Pumpanlage zu. Jetzt wird die Wölbung mit einem Male niedriger und unser Weg scheint durch ein mächtiges Gitter begrenzt. Das ist die Endstation. Das Gitter dient dazu, größere Gegenstände von den Maschinen fernzuhalten. Wir steigen aus und stehen auf einer morschen Holzbrücke. Unter uns fließt der ganze Schmutz der Hauptstadt, tiefschwarz und übelriechend. Über uns ist eine kleine Glasdecke und schütterne Sonnenstrahlen zeigen sich auf den weißen Wänden. Vogelgezwitscher! Auf der Dache unterhalten sich lustige Spazierer. Die paar Treppen des Schneckenganges nehmen wir im Sturm. Nur an die frische Luft, an die Sonne! Es scheint mir, als wenn ich Gott weiß wie lange unter der Erde in einem rostigen Eisenfaß auf dem Schmutz herumgetrieben wäre. Wir schauen auf die Uhr, genau 45 Minuten waren wir in der Unterwelt von Budapest.

Wir sehen uns noch die Pumpanlage über der Erde an. Da riecht es nur nach Del und Dampf, aber das dünkt mir ein angenehmes Parfüm zu sein. Die Anlage ist schon 31 Jahre alt und wird soeben mit zwei Milliarden Kosten modernisiert. Vor 31 Jahren hatte Budapest eigentlich keine Kanalisation; an der Stelle, wo wir jetzt gehen, war süßgemäß der Schindanger. Es stand ein kleines Haus dort, wo jetzt 200 HP starke Dampfmaschinen weiße Wolken gegen den blauen Firmament schieden. Dort wohnte der Henker Rozarek. Die Zivilisation ist auch über ihn hinweggegangen, — eine Zivilisation allerdings, die nicht im besten Geruch steht.

Andreas Sabas.

Handwritten notes in brown ink, including the word "Buda" and some numbers.