4018 04.07.1929 Do

A1
V: Entwicklung im Eisenbahnverkehr: erster Schritt zur Einheitsklasse.

PEVR 30

Abreißkalender

Entwicklung und Umschichtung der Menschheit treten nirgends so deutlich zutag, wie im Eisenbahnverkehr.

Ganz zuerst war alles, was mit der Bahn zusammenhing, von Schalterlöwenpsyche beseelt. Die Kaserne war bürokratisiert, oder umgekehrt, der Drehstuhl militarisiert. Militärische Disziplin war ja nun etwas durchaus Selbstverständliches in einem Betrieb, der auf die Minute geregelt ist und mit tausend Gefahren für Leib und Leben des Personals und der Beförderten rechnen muß. Aber diese straffe Unerbittlichkeit schien zuerst jede Elastizität auszuschließen. Es war noch die Zeit der Eingleisigkeit, der Fahrplan duldete kein Ausweichen, und diese Einstellung aufs Unentwegte durchdrang den ganzen Organismus, vom Rottenarbeiter bis zum Eisenbahnminister.

Wer damals einen Zug ohne Fahrkarte bestieg, galt dem Schaffner als Verbrecher, den er am liebsten gleich der Lokomotive vor die Räder geworfen hätte. Auf den selbstverständlichen Ausweg des Nachlösens kam man nicht, Gesetz war Gesetz. Heute ist man davon schon so weit zurückgekommen, daß der Mann an der Bahnsteigschranke dem Eiligen einen roten Zettel verabfolgt, der ihm das Besteigen des Zugs erlaubt und gegen dessen Vorzeigen er an der Ankunftsstation seine Karte ohne Aufschlag nachlösen kann. Früher wurde das kartenlose Individuum wie ein auf frischer Tat ertappter Einbrecher zum Stationsvorsteher geschleppt und konnte sich Glück wünschen, mit dem doppelten Fahrpreis an der Gefängnispforte vorbeizukommen.

Der Bahnkörper! Kinder, der Bahnkörper! Geheiligter Boden. Wer ihn betritt, den trifft Knall und Fall der Schlag! Der Zug spaßt nicht. Der Zug ist kein Ding, das von Menschenhand geleitet wird. Der Zug ist das Schicksal. Er wird von einer höheren, blinden Macht getrieben, er ist das Elementare, die Naturkraft, die auf den Menschen keine Rücksicht nimmt, die in brutaler Heiterkeit und Lust am Fahren über ihn wegsaust wie über den Käfer, der auf einer Schiene krabbelt.

Aber auch diese Vorstellung kam ins Wanken in einer Zeit und Umgebung, deren Menschen der Technik näher stehen und sich wie rechtens als die Herren über die Maschine fühlen. In Amerika schenkt man sich die Bahnschranke und überläßt es jedem, sich beim Überqueren der Geleise vorzusehen. Sache der Gewohnheit. Auf der Straße haben wir es gelernt, uns mit dem Auto abzufinden, darum verliert der Bahnzug in unserer Vorstellung viel von seiner sakrosankten Alleinherrschaft. Ich bin neugierig, wie sich in hundert Jahren der Bahnverkehr mit Fußgängern und Wagen absinden wird.

Ein höherer Bahnbeamter erzählte mir kürzlich, daß er auf einer seiner Freifahrten durch Frankreich in erster Klasse nur mit Passagieren reiste, die ebenfalls Freikarten aus der Brusttasche zogen. Die erste Klasse könnte man von wegen des Publikums ruhig abschaffen, aber die sie abschaffen könnten, sind eben die, die darin umsonst fahren. Die zweite Klasse, sagte mein Gewährsmann, wird heute nur noch äußerst selten benutzt, ihre frühere Kundschaft ist zum Auto abgewandert. Und Hauptsache: Der gesellschaftliche Trennungsstrich zwischen der dritten und der zweiten Klasse verwischt sich immer mehr. Dem Begüterten ist schließlich die Genugtuung, auf der Reise sich von wirtschaftlich Schwächern abzusondern, das Geld nicht mehr wert, das die zweite Klasse mehr kostet. Und unter denen, die dazu das Geld hätten, gibt es heute sehr viele, die ethisch und intellektuell vor dem gewöhnlichen Drittklassepublikum nichts voraus haben. Der erste Schritt zur Einheitsklasse ist getan, wir benützen ja alle gemeinschaftlich dieselben Straßen, Kirchen, Wirtshäuser, die Politik vermengselt in der Volksvertretung alle Volksschichten, warum soll auf der Eisenbahn eine Trennung künstlich beibehalten werden, die das Leben langsam und sicher verwischt? Wo sie gerechtfertigt ist, wird sie sich dank der Macht der Persönlichkeiten sowieso durchsetzen. Und ist sie nicht gerechtfertigt, so wirkt sie irritierend und revolutionär. Also!

Jeudi 4.7.1929