

Erinnerungen aus der Zukunft

Autor(en): **Knobel, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Nebenspalter : das Humor- und Satire-Magazin**

Band (Jahr): **110 (1984)**

Heft 23

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-609607>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Erinnerungen aus der Zukunft

«Alle Billette gefälligst!»

Im Zusammenhang mit dem Waldsterben ist man in einigen Städten daran, das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zu fördern mit stark verbilligten Abonnements für die kommunalen Verkehrsbetriebe (was andere Städte allerdings nicht hinderte, die Fahrpreise kräftig zu erhöhen!). Immer häufiger fragt man sich sogar, ob es nicht angezeigt wäre, im städtischen öffentlichen Verkehr auf Gratisbetrieb umzustellen, denn was der Kommune dabei an Einnahmen entginge, könnte sie sich ersparen durch verminderte Kosten bei der Bewältigung des Individualverkehrs und der Behebung seiner Schäden.

Man kann diese Situation einmal auch in einer Rückblende aus dem Jahr 2084 betrachten. Etwa so:

Ja, vor rund 100 Jahren, vor der Jahrtausendwende – das muss damals ein anderes Leben gewesen sein! Friedlicher, irgendwie menschlicher, gewissermassen persönlicher. Man denke nur an den öffentlichen Verkehr in den grossen Ortschaften. Da liess sich noch nicht die grosse Masse stumm, anonym und kostenlos, sozusagen franko Domizil, transportieren wie heute, sondern da war stets ein gar fröhlich Getue im Gang.

Wer denkt je daran, dass man damals eine Fahrkarte – ein sogenanntes «Billett» – brauchte oder ein «Abonnement», wenn man Tram oder Bus benützte. Billette – das waren kleine Papierchen als Quittung für entrichteten Fahrpreis. Da war also ein eigentliches Kaufgeschäft vonnöten. Solche Quittungen erhielt man aus Automaten, in die man vorher das entsprechende «Fahrgeld» eingeworfen hatte, und dieser Fahrpreis war sogar unterschiedlich, je nach Länge der gewünschten Fahrstrecke. Da musste man den Kopf ganz schön bei der Sache haben, aber man hatte damals ja noch Kopf.

Da kam es noch vor, dass gerannt wurde zum Automaten, weil Tram oder Bus nahte, und wem es nicht mehr gelang, ein Billett zu lösen, der liess eben das Gefährt ziehen und wartete auf das nächste. Man hatte eben damals auch noch Zeit!

Denn – lachen sie nicht! es war wirklich so – das Fahren ohne Billette war bei Strafe verboten. Wer beim sogenannten «Schwarzfahren» ertappt wurde, erhielt eine Busse, ich glaube um die zwanzig Franken, und das war damals nicht wenig. Es gab sogar eigentliche Grossaktionen gegen dieses Schwarzfahren. Man appellierte an das Ehrgefühl der Passagiere, die damals noch häufig *Fahrgäste* genannt wurden.

Es gab sogar besondere Kontrolleure, welche überraschend – ja sogar uniformiert! – auftraten, sich durch die Passagiere drängten und sich die Fahrscheine vorzeigen liessen: «Alle Billette vorweisen, bitte!» hiess das Kommando, und die Vorstellung von derartigen Vorgängen ist ja wirklich ungemein erheitend aus heutiger Sicht.

In jener fernen Zeit soll es auch häufig defekte Billettautomaten gegeben haben, was zu lustigen Situationen geführt haben muss. Etwa wenn ein rechtschaffener und ordnungsliebender Bürger fahren *musste*, aber nicht fahren *konnte*, weil gerade ein Automat spukte und er dann zu einem intakten näch-

sten Automaten pilgern musste. Das kam – es ist verbürgt! – vor, und das muss man sich heute einmal vorstellen: Bezahlen, um innerorts fahren zu dürfen!

Das war in der Tat noch lupenreine gute alte Zeit, nicht wahr?

Der grundlegende Fehler

Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, also auch auf die Eisenbahn – das ist heute das Gebot der Stunde. Und damit soll etwas korrigiert werden, das man einst falsch machte:

Man schuf zuerst die Eisenbahn als Verkehrsmittel, und als dies zur alltäglichen und jedermanns Gewohnheit geworden war, kreierte man das Auto – als Statussymbol, von dem sich nun niemand mehr trennen will, weil er glaubt, er verleihe damit auch an Ansehen.

Die Reihenfolge im Erscheinen dieser beiden Verkehrsträger war, wie sich heute herausstellt, grundfalsch. Es hätte wie im folgenden beschrieben kommen müssen:

Das allererste Auto diente – 1804 – auf der Strecke Merthyr-Tidvil (Südwalles) dem Gütertransport, und damit begann der Siegeszug des Autos als gebräuchlichstes Verkehrsmittel auf einem rasch dichter werdenden Strassennetz. Das Leben war bald nicht mehr denkbar ohne Auto. Der Besitz eines Autos oder mehrerer davon wurde zur absoluten Selbstverständlichkeit in allen Gesellschaftsklassen.

Das ging gut bis ins erste Viertel des 20. Jahrhunderts. Da nämlich wurde die Eisenbahn erfunden. Der Betrieb eines Zuges war natürlich wesentlich teurer als der Betrieb eines Autos. Den relativ hohen Preis einer

Fahrkarte konnten sich nur Angehörige der begüterten Schichten leisten. Eisenbahnfahren wurde deshalb zu einem Statussymbol. Wer sich das Eisenbahnfahren leisten konnte, wurde beneidet: Der konnte einfach in einen Zug steigen, und ohne einen Finger zu rühren, gelange er ans Ziel. Er konnte auf der Fahrt sogar schlafen und natürlich lesen oder die Gegend ungestört bewundern. Er wurde sogar vom Schaffner bedient, von einem uniformierten Notabene. Kurz, das Eisenbahnfahren war ein erlesener Genuss, den man sogar abstufen und damit den Statussymbolgehalt variieren, also auch noch erhöhen konnte, denn es gab im Zug unterschiedliche Klassen mit unterschiedlichem Bequemlichkeitsangebot. Es gab sogar Schlaf- und Speisewagen ... geradezu traumhaft!

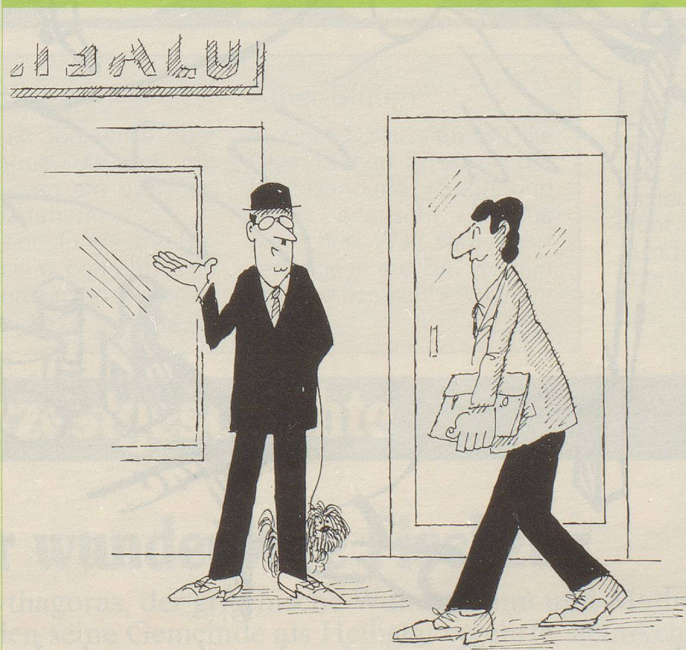
Der gewöhnliche, sozusagen kommune Autofahrer schielte begehrlig auf dieses Luxusangebot und beneidete die Eisenbahn-Fahrgäste, und es wurde zum Lebenswunschtraum eines jeden Bürgers auch der einfacheren Stände (des «Mannes von der Strasse»), es einmal so weit zu bringen, dass er sein Auto stehenlassen und auf die Eisenbahn umsteigen könnte.

Das gelang dank des allgemeinen Wirtschaftsaufschwunges nach der Mitte des 20. Jahrhunderts: Alles fuhr Eisenbahn, und niemand liess sich mehr davon abbringen, auch nicht durch die noch so vehemente Werbung von Autoindustrie und -gewerbe.

Denn wer etwas auf sich gab, fuhr Eisenbahn, fortan und immerdar.

Auto? Pah, man ist doch nicht unbemittelt und auch nicht provinziell, nicht wahr?

Herr Schüüch



Zeichnung: Hans Moser

Herr Schüüch ist mit seiner Tochter in der Stadt beim Einkaufen. Während sie in einem Ladengeschäft weilt, hütet er ihren Hund. Da es sich bei diesem um ein kleines «Frauenhündchen» handelt, versucht Herr Schüüch, es so gut wie möglich hinter seinen Beinen zu verstecken. Dennoch fühlt er sich gedrängt, jedem Vorübergehenden eifrig zu erklären, dass das nicht etwa sein eigener Hund sei, sondern dass er seiner Tochter gehöre, die eben gerade nur im Laden einkaufe.