

Preßburger Hamsterfahrten.

Der „Diebszug“.

Ein Angestellter der Tabakfabrik in Hamburg schreibt uns:

In der „Reichspost“ vom 4. d. wurden die unheimlichen Verhältnisse an der Grenze zwischen Oesterreich und Ungarn geschildert. Ich muß wöchentlich mindestens einmal nach Preßburg und will über die dortigen Zustände einiges berichten, damit die armen Wiener nicht umsonst ihr Geld nach Preßburg unter allerlei Bahnstrapazen verfahren. Seit 1. August ist es für einen Fremden nicht mehr möglich, in der Preßburger Halle irgend eine Menge Fleisch, das ohne Zuzwage in der letzten Zeit ohnehin schon auf 80 Kronen per Kilogramm zu stehen kam, ohne Bezugsschein zu bekommen. Als die slowakischen Händlerinnen in den letzten Tagen sahen, daß die Wiener doch nicht ganz umsonst nach Preßburg gefahren sein wollten, gingen sie sofort mit den Preisen für Gähner, Gänse und Gemüse in die Höhe, obwohl sie wissen, daß dafür ein Ausfuhrverbot besteht. Das Schönste ist, daß man von niemand — ich meine da in erster Linie die ungarischen Zivilwachorgane auf den Bahnhöfen, auf den Märkten und die Angestellten des Marktamtes — eine bestimmte Auskunft darüber erhalten kann, was und wie viel man kaufen und über die Grenze mitnehmen kann. Oft hört man: „Nur für den eigenen Bedarf“, steigt man aber mit einem 10 Kilogramm schweren Kucksack, der Kraut, Möhren, Gurken und Marillen enthält, in die Bahn, so wird alles unbarmherzig ohne jede Entschädigung weggenommen. Man findet es nicht der Mühe wert, z. B. auf den Stationen und Märkten in magyarischer und deutscher Sprache anzuschlagen, wie viel jedermann unbehellig mitnehmen darf; das „Durchkommen“ hängt einzig und allein vom Einsehen der untersuchenden Wächterschaft ab. Zuckern freilich kann man aber mitnehmen, so viel man tragen kann und daher kommt es, daß bei jedem Zug in jedem Waggon mindestens zwei bis drei Zuckerschächerer das lebensgefährliche Gedränge mit ihren vielen Zuckerschachteln, die sie fast nie als Reisegepäck aufgeben, vermehren. Das Kilogramm Zuckern — ohnehin größtenteils österreichischer Herkunft — kostet in Preßburg mindestens 28 Kronen und da muß man sich fragen, wie in Wien die

Zuckerkhöchstpreise eingehalten werden sollen. Das Geschäft muß aber sehr einträglich sein, denn es fahren „gewisse“ Leute tagtäglich um Zuckern nach Ungarn. Daß da die Landesbahn, die dem Verkehr im Kriege ohnehin nicht gewachsen ist, bei jedem Zug selbst bis in den Gepäckraum gänzlich überfüllt ist, ist selbstverständlich.

Jeder Wiener, der nicht mit irgend etwas schwachert, wird kaum ein zweitesmal einen „Ausflug“ nach Preßburg mit dieser Bahn unternehmen und es werden ihm die Namen der Umsteigstationen „Köpcsény“ und „Schwechat“ ewig in Erinnerung bleiben. In Köpcsény geht es noch an — nur muß man acht haben, daß man nicht mit der nur mit einer Goldverschaltung bedeckten elektrischen Starkstromleitung in Berührung kommt — aber die Szenen in Schwecat, wenn die Passagiere von drei mit Saß und Pad vollgepfropften großen Wagen in zwei bereitstehende, oft nicht einmal vollkommen leere, Wagen umsteigen müssen, sind einfach gräßlich. Die Einteilung des Fahrplanes und das ewige Umsteigen (wenn möglich auch noch in Regelsbrunn und Petronell) ist wohl allen ein Rätsel.

Ganz unbegreiflich ist auch, warum seit 20. Juni tausenden Jahres Nachtzüge auf dieser Bahn verkehren müssen; die Betriebsleitungen scheinen damit nur den Kucksackverkehr mit gestohlenen Sachen begünstigen zu wollen, denn die auf der ganzen Strecke übliche Bezeichnung „Diebszüge“ ist wahrlich das einzig richtige. In Wien wollen die städtischen Straßenbahnen den Verkehr bis 9 Uhr abends einschränken, die niederösterreichischen Landesbahnen dehnen aber den Verkehr so aus, daß der letzte Zug fahrplanmäßig um 1 Uhr 25 Minuten nachts, wo man heute schon keine Verbindung nach keiner Richtung mehr hat, in der Station Großmarkthalle eintreffen soll. Würde dies nicht zweckmäßig im nächsten Fahrplan der niederösterreichischen Landesbahn geändert werden?