



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

351.81

Szerző: *Déri, Franz dt.*Cim: *Kommunale Rundschau*Forrás: *Pester Lloyd**Bp.*
(Hely)*1921. 8. 7*
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Hely

Idő

Személy

Helyszám

Székesfővárosi háziyomda 1920

Kommunale Rundschau.

Von Dr. Franz Déri,
Vizebürgermeister a. D.

Die Angelegenheit der Straßenbahnen.

Wollte jemand ein Monument der Verkörperung des Zustandesz größter Verwirrentheit modellieren, er könnte kein besseres Vorbild als die Straßenbahnen finden.

Oder ist es nicht die verworrenste Lage, daß es Bahngesellschaften gibt, denen das Eigentumsrecht zusteht, ohne daß sie im Besitze ihrer Bahnen wären; daß es eine staatsrechtliche Körperschaft, die Hauptstadt, gibt, der das Recht auf die Unwarterschaft zusteht, das sie aber nicht unbehindert geltend zu machen vermag; schließlich, daß es auf Grund staatlicher Verfügung eine Organisation gibt, die die Bahnen de facto verwaltet?

Au dieser Stelle interessieren zunächst die Rechtslage und die Aenden der Hauptstadt. Die Hauptstadt hätte wohl vertragmäßig stipulierte, klar umschriebene Rechte, wären diese nicht vermengt und verwirrt worden: teils durch die während der Umwälzung begangenen Gewalttätigkeiten, die durch die revolutionäre Regierung nachträglich bis zu einem gewissen Grade sanktioniert wurden; teils durch die Verfügungen der neuen Regierungen, die den tatsächlichen Zustand im Grunde und dem Wesen nach aufrechterhielten und erst neuresten Wege zu einer Regelung suchen; und teils auch durch das Vorgehen der Hauptstadt selber.

Am 1. November 1918 machten drei Privatpersonen dem Magistrat der Hauptstadt die Mitteilung, sie hätten die Leitung der Elektrischen Straßenbahnen übernommen und die Geschäftsführung untereinander geteilt. Sie selbst beriefen sich auf eine Weisung des Nationalrates, — mit welcher Berechtigung, kann man nicht wissen. Dieselben Personen machten auch dem Eisenbahn- und Schifffahrtsberinspektorat die „mündliche“ Verfügung der Regierung kund, und dieses Amt machte hievon feinerseits der Hauptstadt Mitteilung. Laut

dieser mündlichen Verordnung soll die Regierung die Gestionen der Betreffenden bestätigt haben, doch gelangt darin auch schon zum Ausdruck, daß die Straßenbahnen in die Verwaltung der Haupt- und Residenzstadt Budapest übergeben zu werden haben. Noch mehr gelangt dies durch zwei andere Reskripte des Eisenbahn- und Schifffahrtsberinspektorats zum Ausdruck: laut des einen Reskripts hat die Hauptstadt im Einvernehmen mit den Bevollmächtigten der Regierung alle Angelegenheiten der vereinigten Unternehmen zu leiten; im Sinne des anderen Reskripts war sogar schon ein Termin für die Uebergabe der Bahnen an die Hauptstadt festgesetzt. Am 5. und 6. November 1918 übernahmen die Ministerialbevollmächtigten die Bahnen von den Gesellschaften und erklärten zugleich, daß sie sie der Verwaltung der Hauptstadt übergeben. Die Exekutivkomitee der Hauptstadt erklärte, das Municipium der Haupt- und Residenzstadt Budapest übernehme die Bahnen so, wie die Bahnen laut Inventar übergeben werden. Dann ersuchte der Magistrat die Regierung, „die Rechtsverhältnisse der der Hauptstadt übergebenen Bahnen dringlich zu regeln“.

Hierauf gab die Regierung eine Verordnung heraus, die später in ein sogenanntes Volksgesetz aufgenommen wurde und die sich auf die „Übernahme in öffentlichen Besitz“ der Straßenbahnen bezog. In dieser Verordnung wird die Verfügung zur Kenntnis genommen, daß die Straßenbahnen „in öffentlichen Besitz übergegangen seien“, und die Bahnen wurden in Besitz und Eigentum des Municipiums der Haupt- und Residenzstadt gegeben. Die Verordnung hebt die Wirksamkeit der ausgegebenen Konzessionsurkunden und der Pachtverträge auf und bekleidet damit das Municipium der Haupt- und Residenzstadt Budapest. Auch wird darin in Aussicht gestellt, daß der den Bahngesellschaften zu leistende Ersatz besonders würde festgestellt werden. Die Verordnung verfügt über die Firmazeichnung unter Hervorhebung dessen, daß das Municipium der Haupt- und Residenzstadt Budapest Eigentümer sei.

Ferner wird über die provisorische Leitung der Bahnen disponiert, sowie über die zu diesem Ende zu schaffende Direktion, in der auch die Vertreter der Hauptstadt Sitz und Stimme haben.

Die revolutionäre Regierung wollte auch die den Bahngesellschaften zu leistende Entschädigung regeln und ordnete zu diesem Behufe für den 8. Januar 1919 eine mündliche Verhandlung an. Namens des Magistrats nahmen dieselben Personen wie bei der Uebergabe teil und erklärten, die Hauptstadt „stehe auf der von den privatrechtlichen Verträgen und für den Abloösungsfall festgesetzten Rechtsnormen unabhängigen prinzipiellen Grundlage der Entschädigung“. Ferner, die Hauptstadt wünsche einen konkreten Vorschlag zu machen und bitte bis zu dessen Fertigstellung um Aufschub, den die Interessenten denn auch gewährten.

Die Hauptstadt entsandte ihre Vertreter auch in die Direktion. Im Interesse der geschichtlichen Wahrheit muß bemerkt werden, daß in bezug hierauf und überhaupt in bezug auf die Teilnahme an den Geschäften im Schoße des Magistrats divergierende Ansichten herrschten. Es mag vielleicht zum großen Teile ein Gefühl der Abneigung gegen jegliche revolutionäre Tätigkeit gewesen sein, vielleicht aber war es die Voraussicht der zu schützenden kommunalen Interessen, daß ich selber die Teilnahme nicht billigte und die Konsequenzen hieraus für meine Person zog, indem ich an den Verhandlungen nicht teilzunehmen und in der Direktion nicht zu figurieren wünschte, wiewohl ich hiezu als Vizebürgermeister der Verkehrsabteilung einen Rechtsratrat der Verkehrssektion geführten Gespräches sagte mir der Herr Magistratsrat, es sei ja großartig, daß die Revolution innerhalb eines Tages eine Frau, erledigt

habe, deren Verwirklichung Jahre oder vielleicht gar Jahrzehnte beansprucht hätte, nämlich die Vereinigung der Straßenbahngesellschaften. Ich denke, heute ist er sowohl über die Revolution als auch über die Erledigung anderer Meinung.

Um wieviel klarer wäre die Rechtslage der Hauptstadt, wenn auch der Magistrat meinen Standpunkt eingenommen hätte! So aber wurde die Lage verwirrt und verworren, zum Teil infolge der Haltung der Hauptstadt selber, hauptsächlich jedoch infolge von drei Umständen. Der eine ist, daß die Hauptstadt in ihrer an die Regierung gerichteten Repräsentation von den Rechtsverhältnissen „der der Hauptstadt übergebenen Bahnen“ spricht. Der zweite ist die in bezug auf die Schadenersatzleistung an die Eisenbahngesellschaften getane Äußerung, und der dritte ist die Teilnahme an der Direktion. Die Rechtslage der Hauptstadt ist derart überhaupt nicht klar, hauptsächlich in bezug auf die materielle Verantwortlichkeit. Sie hat die Bahnen übernommen und auch nicht übernommen, sie hat auf deren Verwaltung Einfluß geübt und auch nicht. Um wieviel besser wäre die Hauptstadt gefahren, wenn sie einen anderen Standpunkt eingenommen hätte. So aber scheint es, daß angesichts der verworrenen Lage der Straßenbahnen jeder nur übel gefahren ist: der Staat, die Hauptstadt, die Gesellschaften und auch das Publikum. Keiner von diesen hat irgendwelchen Vorteil errungen, jeder zahlt nur drauf.

Nicht minder interessant und wichtig als die Rechtslage der Hauptstadt ist das Problem, was die Hauptstadt fortan in Angelegenheit der Straßenbahnen zu tun habe. Ablösung oder keine, und, im Falle der Ablösung, ein Übereinkommen oder ein richterlicher Schiedsspruch: dies sind die großen Fragen.

In der Frage der Ablösung hat wohl die Generalversammlung schon einen Beschluß erbracht, die Entscheidung der Ablösungsabsicht aber erleidet einigen Abbruch durch den Umstand, daß nach Erbringung des Beschlusses jene Kom-

mission entsendet wurde, die die Angelegenheit der Straßenbahnen gründlich studiert, was vor Erbringung des Beschlusses hätte geschehen sollen. Es mußte jedoch rasch ein Entschluß gefaßt werden, die Zeit drängte, und so: es scheint, erwies sich die Erbringung des Beschlusses als zum Schutze der Interessen der Hauptstadt am geeignetsten. Die Verhandlungen aber gehen ihren Gang weiter, und ihnen wird die endgültige Stellungnahme folgen.

Die Ablösung der Straßenbahnen war übrigens schon ein alter Programmpunkt der Hauptstadt. Die dem Kostenvoranschlag pro 1907 beigegebene Unterbreitung der Finanzsektion hat die Ablösung bereits ausgesprochen und in das finanzielle Programm aufgenommen. Im Jahre 1918 tauchte dies schon — man könnte sagen in konkreter Form — als aktuelles Problem auf. Ja, es entspann sich eine förmliche Zeitungs polemik zwischen dem damaligen Bürgermeister und der Leitung der Straßenbahngesellschaft. Es mutet wie eine Ironie des Schicksals an, daß der Mann, der der eifrigste Anhänger des Programms der Ablösung im Stadthause war, jetzt berufen ist, den Standpunkt und die Interessen der Bahngesellschaft zu vertreten.

Allerdings, die Frage der Ablösung ist heute viel schwieriger, als sie es seinerzeit war. Die Schwierigkeiten, mit denen die Aufrechterhaltung des Betriebes verbunden sind und von denen die behördliche Verwaltung noch nicht beweisen konnte, daß sie ihnen gewachsen sei, sind jetzt viel größer. Dann sind noch die Erfahrungen da, die das Publikum in jüngster Zeit gemacht hat, daß nämlich die im Wege behördlicher Betriebe gewährten Leistungen nicht besser und hauptsächlich nicht wohlfeiler sind als die Privatbetriebe. Vielleicht wird die Stellungnahme auch dadurch beeinflusst, daß die heutige Leitung der Hauptstadt den Proleten nur nach Konfessionen gewährt, richtiger gesprochen: ihn nimmt, was bei einem so großen Betriebe die Quelle vieler Ungerechtigkeiten

sein kann.

Die Frage der Ablösung der Straßenbahnen wird besonders durch den Umstand kompliziert, daß niemand das Defizit tragen will, das aus der Verwaltung der Bahnen seit November 1918 herrührt, sowie auch nicht die Verantwortlichkeit für andere Schäden. Der Staat weigert sich, weil er nicht gesonnen ist, so weit in der Sanktionierung der geschehenen Dinge zu gehen. Die Hauptstadt weigert sich, weil sie die Leitung der Betriebe de facto und mit voller Ausschließlichkeit nicht übernommen hat. Es weigern sich auch die Bahngesellschaften, weil nicht sie die Bahnen in der verfloffenen Zeit verwaltet haben, weil die Einnahmen nicht ihnen zugesprochen sind und weil sie auch in bezug auf die Ausgaben nichts dreinzureden hatten.

All dies aber berührt die grundsätzliche Frage nicht. Zu entscheiden, wer und in welchem Maße die aus der Vergangenheit herrührenden Schäden zu tragen habe, ferner im allgemeinen die Rechtslage und die mit dieser zusammenhängenden Verbindlichkeiten zu aller Beruhigung zu schlichten, dazu ist nur ein Forum berufen: der Gerichtshof. Einem etwaigen außergerichtlichen Ausgleich ist das Publikum mit Recht abhold, weil dergleichen Abkommen in der Regel so zu geschehen pflegen, daß möglichst alle Parteien auf ihre Rechnung kommen, ausgenommen das Publikum, das gewöhnlich die Kosten derartiger Ausgleichs zu tragen hat. Wie dies zum Beispiel auch der Fall der Lokalbahnen beweist, wo sofort auf den Ausgleich eine Erhöhung der Fahrpreise folgte. Was Wunder also, wenn sich das Publikum schon auf das Gerücht derartiger Ausgleichs hin erschrocken an die Tasche greift.

Die strittigen Fragen müssen vor Gericht gebracht werden. Dort haben sie geschlichtet zu werden, damit im Publikum nicht der Glaube oder die Empfindung zurüchleibe, eine Partei sei besser gefahren, als die andere, und als dies von Rechts wegen statthaft wäre.

Bis dahin aber müssen diese Streifzugen ausgehalten werden, und man muß sich mit aller Kraft an die Sanierung des Verkehrs machen. Heute ist der Verkehr auf den Straßenbahnen Dual und Pein für jene, die gezwungen sind, ständig die Elektrische zu benutzen. Die Kosten der Instandsetzung der Bahnen möge der Staat vorschießen, eventuell auch die Stadt und die Bahnen selber, oder alle drei miteinander, und nach der gerichtlichen Entscheidung kann dann die Abrechnung erfolgen.

Die schmutzigen Wagen, die heute das Straßenbild so sehr verunzieren und die zu benutzen wahrhaftig kein Genuß ist, müßten gereinigt werden. Hier und da ist wohl schon ein reiner Waggon zu sehen, dies dient aber nur noch zur Erhöhung des Kontrastes. Und wenn das Anstreichen so langsam vorstatten geht, so könnte man vielleicht die Waggon bis dahin abwachen. Dies würde gar nicht so enorme Kosten verursachen. Die verdorbenen Konstruktionen müßten repariert werden, damit sie nicht auf Schritt und Tritt versagen, noch dazu während der Fahrt, zum großen Aerger und Schaden des Publikums.

Heute indes ist die Hauptfrage der mit der Verwaltung betrauten Organisation sicherlich die Abwägung, und die kommunaler Behörden werden durch die Lösung der großen Frage vollständig in Anspruch genommen. Mittlerweile wird dem Interesse des Publikums durchaus nicht gehörig Rechnung getragen. Oder hat etwa jemand bisher sich darum gekümmert — jetzt, nach den vier Wochen währenden Hundstagen denkt man freilich schon daran —, daß in diesen Tagen, da man gewissermaßen nur in der kühleren Abendtemperatur zu leben vermag und alle Welt ins Freie strömt, dem Publikum, das nach getaner Arbeit oder weil es früher nicht konnte, aus der Hauptstadt abflutet, um sich im Freien zu erholen: daß man, wie gesagt, diesem Publikum die Begünstigung gewähre, die Abfahrzeit des letzten elektrischen Waggons auf einen späteren Zeitpunkt hinauszuschieben, damit die Leute das Rühle Tal, den Auwinkel usw. nicht schon um zehn Uhr abends

verlassen und heimkehren müssen zwischen die Hitze ausströmenden Häuserreihen und in die glutheißen Wohnungen.

Die fürchterliche Ueberfüllung der Waggon ist übrigens jetzt noch unerträglicher, als sie es bisher gewesen. Und dennoch könnte auch hier wenigstens teilweise Abhilfe geschafft werden, wenn von den Endstationen auch leere Waggon abgingen, die in den Zwischenstationen Passagiere aufnahmen. Bei der Untergrundbahn geschieht wohl etwas Ähnliches, jedoch unvollkommen, weil der Waggon schon bei der Kopfstation halb gefüllt ist und weil unterwegs sehr viel Leute einsteigen wollen. Jene Verordnung wird da eingehalten, daß der Waggon so lange nicht abgeht, als „Passagiere auf den Treppenstufen stehen“, aber die auf die Zahl der Passagiere bezügliche nicht. Infolgedessen wird das Publikum so fürchterlich in die Waggon eingeteilt, daß die Zahl der Passagiere in der Regel das Dreifache des gestatteten Maximums ausmacht.

Auch muß noch ein Wort darüber fallen, daß die Ausbildung und Erziehung des Bahnpersonals in hohem Maße vernachlässigt wird. Für das Begleitpersonal der Waggon ist Höflichkeit sozusagen ein unbekannter Begriff. Ja nicht nur Unhöflichkeit kann man feststellen, sondern, was früher nie der Fall war, auch Roheiten. Einst war Höflichkeit für das Zugpersonal obligatorisch, es wurde in diesem Sinne erzogen und ausgebildet, und die Kontrolle erstreckte sich auch hierauf. Die Leute sind ja auch zur Höflichkeit zu erziehen, an sie zu gewöhnen; dies ist jedoch nicht Sache des Publikums, sondern der Leitung.

Man könnte noch über so manche Mängel sprechen, vorderhand aber ist vielleicht auch dies genug. Für andere erscheint dies gewiß als Uebel von geringer Bedeutung, als großer Uebelstand wird es aber von dem Publikum empfunden. Die kleinen Probleme sind leichter zu lösen als die großen: so löse man denn diese raschestens im Sinne der Interessen des Publikums. Dann freilich kommt die Reihe auch an das große Problem im Sinne der Interessen der Allgemeinheit.