



Budapestre vonatkozó újságcikk

Osztályozás

910.2

Szerző:

Hely

Cím: *Moderne Kunst und städtische Mistwagen*

"19343"

Forrás: *Nemes Budapesti Abendblatt*

Személy

Bp

Helyszám

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Moderne Kunst und städtische Mistwagen.

Moderne Kunst und städtische Mistwagen — wie reimt sich das zusammen? Ganz einfach: die Beiden widerspiegeln von zwei Seiten dieselbe Sache, die schreckliche Maschine, die man „hauptstädtische Verwaltung“ nennt. Stylgemäß beginnen wir bei den Mistwagen. Nicht mehr und nicht weniger: die Hauptstadt hat in Oesterreich, in Wien, also im Auslande zweiundzwanzig Kehrichtwagen angekauft. Um diese Thatfache zu würdigen, bedarf es gar nicht der Illusion auf die mächtige nationale und patriotische Bewegung, die heimische Industrie zu schützen und zu fördern und den Ankauf ausländischer Erzeugnisse nach Möglichkeit zu meiden. Es genügt vollständig der Hinweis auf die bestehenden ministeriellen und hauptstädtischen Erlasse und Verordnungen, welche der Hauptstadt unzweideutig, mit der größten Strenge verbieten, Artikel, die im Inlande erzeugt werden, im Auslande zu kaufen, selbst wenn der ausländische Preis günstiger wäre. Nun bedarf es wohl keines Beweises, daß Ungarn befähigt und im Stande sei, Kehrichtwagen zu erzeugen. Der ungarische Wagenbau ist altberühmt und weitberühmt. Die Erzeugnisse der Budapester Wagenindustrie, wahre Wunderwerke von Geschmack und ausserordentlicher Eleganz, wandern bis nach Paris und London, den Zentren der internationalen Wagenbaukunst. Wie wird denn Ungarn nicht in der Lage sein, ganz kommune — in

jedem Sinne des Wortes — Kehrichtwagen zu erzeugen?

Da ist es denn doch interessant, die Ausreden anzuschauen, mit denen der verehrte Magistrat den Kauf ausländischer Mistfuhrwerke zu beschönigen sucht. Er hat sie billig, unter der Hand erhalten, sagt er, abgelegt von hohen Herrschaften, aus der Konkursmasse der Wiener Omnibusgesellschaft. Und Ausrede Nummer zwei: Gar nicht die Hauptstadt kaufte die Mistwagen, sagt er, der Magistrat, sondern die hauptstädtische Fuhrwerksunternehmung, die ein selbstständiges Gebilde ist.

Es ist wirklich der Mühe werth, diese Ausflüchte zu analysiren, denn diese, an und für sich nicht belangreiche Angelegenheit ist ein wahres Schulbeispiel für die städtische Wirtschaft und wie die Mistwagenache, werden unergleichlich wichtigere Angelegenheiten erledigt. Also billig, aus einer Wiener Konkursmasse. Ist dies ein Grund? Wien braucht ja auch Fuhrwerke und Bürgermeister Lueger, der ja das Brauchbare aus der Konkursmasse der Vienna General Omnibus Company ablöste, hätte sicherlich die berühmten 22 Wagen angekauft, wenn er sie für brauchbar befunden hätte. Was aber für Wien viel zu schlecht ist, ist für Budapest immer lange gut genug, dachten die ehrenwerthen Vertreter unserer Stadtbehörde, welche das famose Geschäft abschlossen. Bei dem jetzigen flauen Geschäftsgange unserer Industrie hätte man zwar in Budapest die zweiundzwanzig Wagen neu und zu sehr wohlfeilen Preisen anschaffen können, aber die Versuchung, einmal in Wien etwas

kaufen zu können, war gar zu groß.

Große Aufmerksamkeit verdient Ausrede Nummer zwei, da sie wie der Strahl eines elektrischen Scheinwerfers, große, bisher in tiefe Dunkelheit gehüllte Strecken der Stadtverwaltung in grelles Licht rückt. Die städtische Fuhrwerksunternehmung, sagt der Magistrat, ist eine selbstständige Unternehmung, also gelten für sie nicht die staatlichen und hauptstädtischen Verordnungen, welche den Ankauf von Industrieerzeugnissen im Auslande verbieten. Ei, ei, wer hätte das gedacht! Zu was Allen die Form der „selbstständigen Unternehmung“ gut ist! In aller Kürze wollen wir das Wesen dieser Form darlegen. Aus den feinerzeitigen städtischen Verhandlungen ist ersichtlich, daß der städtischen Fuhrwerksunternehmung ausschließlich aus dem Grunde eine gewisse, rein formale Selbstständigkeit gegeben wurde, damit ihre Verwaltung von den lähmenden Einflüssen des amtlichen Geschäftsganges befreit, sich freier und rascher bewegen könne, daß z. B. nicht wegen jeder neuen Fuhr die Erlaubniß der Verkehrssektion, die Zustimmung der Verkehrskommission, die Genehmigung des Magistrats eingeholt werden müsse, was etwa bei einem großen Schneefalle seine bedenklichen Seiten gehabt hätte. Denn zwei Monate nach dem Schneefalle hätten diese hohen Behörden sich noch nicht geäußert und mittlerweile wäre aus dem Schnee Morast, aus dem Morast Wüstenland geworden — wie es übrigens leider, trotz der „Selbstständigkeit“ der städtischen Fuhrwerksunternehmung, nur zu oft der Fall ist. Aber

Székessvárosi háziyomda 1922

mung sind städtische Organe und die Unternehmung ist eben so ein Zweig der Kommunalverwaltung, wie etwa die Steuereintreibung. Man sieht, wie böß, wie verwerflich die Ausrede ist, daß die „Selbstständigkeit“ der Fuhrwerksunternehmung den Ankauf der Wagen im Auslande gestatte. Ja, wenn die städtischen „selbstständigen“ Unternehmungen so wirtschafteten! Etwa eine städtische Gasanstalt! Welcher Segen für die österreichische Industrie! Uebrigens hielt der Verband der Wagenhändler in dieser Angelegenheit gestern Abends eine Direktions Sitzung, in welcher lebhaft gegen diese Hintanzetzung der ungarischen Industrie protestirt wurde. Es wurde einstimmig beschlossen, bei der Regierung und beim Landes-Industrieverein Beschwerde gegen das Vorgehen der Hauptstadt zu erheben.

Sprechen wir von etwas Anderem. Unsererwegen von der „Modernen Kunst“, welche vom Magistrat jüngst eine städtische Subvention erhielt, um Budapest Nestlame zu machen und hiedurch auf den Budapester Fremdenverkehr fördernd einzuwirken. Wer ist „Moderne Kunst“? Ein reichsdeutsches illustriertes Wochenblatt, in den Budapester Kaffeehäusern besser bekannt, als im Auslande, wo es sich der größten Unbekanntheit und bei den wenigen Leuten, die sie kennen, einer intensiven Mißachtung erfreut. Dieselbe ist sehr motivirt. Denn bis auf den Titel ist in dem ganzen Nachwerke nichts, aber auch rein nichts von Kunst zu entdecken. Die Geschmacklosigkeit und die Seichtheit des Textes wird nur von der Miserabilität der Illustrationen übertroffen. Der Frem-

denverkehr Budapests — wirklich *lucrus a non lucendo* — bedarf der Förderung und eine Reklame ist nicht nur statthaft, sondern auch nothwendig und geboten. Reich illustrierte, flug konzipierte Reklamen in der „Leipziger Illustrierten Zeitung“, in der „Pariser Illustration“, dem Londoner „Graphic“ oder „Illustrated London News“ würden sich auszahlen, vielleicht selbst einen oder den andern wirklich Fremden nach Budapest locken. Aber das Bilderblättchen „Moderne Kunst“ zur „selbständigen Unternehmung“ zu weihen und ihm Tausende an den Kopf zu werfen — das ist doch ein nur schwer zu kennzeichnendes Vorgehen. Eine Blamage sans phrase. So macht man keinen Fremdenverkehr. Hätte man das für die „Moderne Kunst“ herausgeworfene Geld zu dem Betrage gelegt, welchen die Hauptstadt für die Wiener zweiundzwanzig Konkurswagen, blickte, so hätte man der Budapestter Wagenindustrie einen stattlichen Auftrag zukommen lassen können und die Kommune hätte neue, gute, ungarische Wagen erhalten.

Nach alledem sind wir nicht unneugierig, was Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy auf die Interpellation antworten wird, welche der Direktor des Landesindustrievereins, Moriz Geléri in der Konkurswagengeschichte für die nächste Generalversammlung der Repräsentanz angemeldet hat.
