

# Anomalia electrica.

Die städtische Verkehrs-gesellschaft, d. h. die Verwaltung sämtlicher oberirdischen Straßenbahnen Budapests hat dieser Tage im eigenen Bereich eine Volkszählung veranstaltet, um festzustellen, wie viel Personen die eine Straßenbahnlinie benützten, wie viel die andere, wann und wo die Flut im Verkehr eintrat, wann er abebbte, vielleicht auch, ob die „direkten“ Linien beliebter sind, die bekanntlich selten direkt sind, oder die Umsteigefarten, die den kürzesten Weg ermöglichen. Zweifellos werden die Stöße rosafarbener Zählzettel nunmehr einem eingehenden Studium unterzogen und geübte Verkehrsstatistiker werden daraus alles herauslesen, was die — Kondukteure bisher ohnehin wußten: daß die Börsen-Relationen seit neuerer Zeit leer laufen, daß die Rákóczistraße jederzeit überlastet ist, daß bei Geschäftsbeginn und -schluß der Andrang am größten usw. Wer wird aber die Statistik derjenigen aufnehmen, die solche Linien benützen wollten, welche bisher nicht existieren, wer wird die teure Zeit messen, die durch unnützes Warten oder durch langweiliges „mit der Kirche ums Kreuzfahren“ vergeudet wird, besonders aber, wer den schweren, materiellen Schaden, den die Bevölkerung durch die ungerichten, unsozialen, unklugen Vorschriften der jetzigen Tarifierung und Fahrordnung erleidet?

Da wäre vor allem die ganz willkürliche, ungleichmäßige und dabei verhältnismäßig teure Einteilung der Streckenfahrten zu bemängeln. Auf der Linie 17 fahre ich mit einer Streckenkarte von B. asz-tér bis zur Endstation in der Arenastrasse, auf der 19er mindestens 6—7 Stationen weiter bis ins Zugló; in der Gegenrichtung reicht die Strecke der 10er bis zum Ring, die der 17er, wie erwähnt, bloß bis in die Höhe des Ostbahnhofes. Für 2000 Kronen fährt man im allgemeinen höchstens 8—10 Minuten, für 3000 Kronen kann ich stundenlange direkte Linien besahren, von Kelenföld z. B. bis ins Népliget, von Szuda zur Schlachtbrücke, für 3500 Kronen aber löse ich die Erlaubnis, wenn ich Lust und Zeit dazu habe, zweimal durch ganz Budapest zu radeln. Welches Mißverhältnis! Und das Gesetz des einmahligen Umsteigens nur an den Kreuzungs-

stellen! Warum genießt das Café Entke den Vorzug, daß ich sozusagen von jedem Stadtende hierher eilen kann, hier mit Mühe meine Pause oder meine geschäftliche Zusammenkunft erledigen kann, um dann vor der Nase einen Wagen zu haben, der mich ans entgegengesetzte Ende der Stadt bringt. Nur der Josefstädter darf hier nicht Halt machen, wenn er nachher seinen Bruder in der Theresienstadt besuchen will. Die 6er Linie duldet keine Unterbrechung! Daß die Andrássy-ut in ihrer Länge dem Straßenbahnverkehr entzogen ist und seitdem die Unterirdische sich „selbstständig“ gemacht hat, auch des direkten Umsteigeverkehrs entbehrt, ist wohl eine Frage der höheren Politik, in die ich mich nicht einmengen möchte. Aber Tatsache ist, daß falls ich im Café Obajia, beim „Neuen Pester Journal“ oder beim Stefaniehospital statt im Entke mein Rendezvous abhalten will, ich keinesfalls mit einer Umsteigekarte auskomme, es sei denn, ich begeben mich zu Fuß zu einer Kreuzungsstelle, die nicht immer in der Nähe ist.

Ueberhaupt wird der Budapest, wenn er zufälligerweise die in seligen Zeiten einmal rivalisierenden Linien der „Közuti“ und „Városi“ benutzen und dabei kein Geld hinauswerfen will, ziemlich viel arts Laufen gewöhnt. Der vielleicht meistbefahrene und meistbegangene Platz der Hauptstadt dürfte heute wohl der Verlinter vor dem Westbahnhof sein. Da eilen täglich sicherlich Zehntausende von Kindern und Erwachsenen, nervös und aufgeregte, besorgt und zu Hause Besorgnis hinterlassend, über diesen Platz, um von der 6er oder 4er eine Ofner Relation zu erhaschen oder von den Ujpester Linien zur 6er, um nicht den „direkten“ Umweg über die Vilmos esáhar-ut—Kálczi-ut oder Uellöi-ut zu den äußeren Stadtteilen machen zu müssen. Anstatt daß nach Muster der Linie 4 diese Vielen durch Verbindungslinien über diese „Todesecke“ befördert würden, wodurch auch der „große Ring“ seine derzeit isolierte Lage verlöre.

Verbindungsgeleise zwischen dem Nagykörut und seinen Kreuzungsstraßen zu legen, um auf denselben direkte Wagen verkehren zu lassen, würde heute bedeutende Kosten, Schwierigkeiten und Störungen verursachen. Dagegen bleibt es als eine der größten Anomalien des elektrischen Verkehrs fast unverständlich, wie die langgedehnte Aréna-ut an der Spitze des Stadtwaldchens behandelt wird. Noch seit dem Millenniumsjahr freudigen Angebens münden hier zirka sieben bis acht Linien beider Gesellschaften, aber einen laufenden Schienenstrang die ganze Straße entlang gibt es nicht. Wer von der Thököly-ut, sagen wir, zum jüdischen Spital fahren will, muß mindestens zweimal umsteigen, also zweimal Karten lösen, zweimal auf Wagen warten. Und das ganze Uebel wegen zirka 25 Meter nichtgelegten Geleises vor dem Königsgasse-Rondeau. Seit Monaten werden hier fortwährend Geleise, Straßenkörper umgebaut, repariert und eben für diese jämlichen paar Millionen langt es nicht mehr? Für eine Relation, die, parallel mit der Ringstraße laufend, hier an der Grenze des Intravillan wenigstens die Schmelzerbezirke Theresien- und Elisabethstadt miteinander verbinden würde, wenn schon deren Fortsetzung wegen des Eisenbahndiaduktes der Szabolcs-utca und in entgegengesetzter Richtung wegen des riesigen Ostbahnhofkomplexes auf unüberwindliche Hindernisse stößt. Auch der Ausbau des sogenannten Hungaria-Körut bleibt ja vorläufig Zukunftsmusik.

Die ganze Anlage des Budapestes Straßenbahnnetzes mit den fächerartig sich ausdehnenden Radialstraßen und den wenigen Querverbindungen, die sich eigentlich bloß in der Nähe des Fächerhandgriffes befinden, führen zu einer unnatürlichen und insfolgedessen verkehrstörenden Ueberlastung der Hauptlinien. Größere Baupläne, wie zum Beispiel neue Linien durch die Besselenti- oder Dohánygasse zu bauen, die finitere Josef- und Franzstadt zu durchqueren, scheitern heute am — Sanierungsplan, aber kleine Verbesserungen, Verschönerungen könnten und müßten auch jetzt durchgeführt werden, wenn nicht bloß die Interessen der Direktion, sondern auch die des Publikums geschützt werden sollen. Daß diese beiden eigentlich zusammenfallen, müßte freilich jedem Verkehrspolitiker klar sein. Der Budapestler zahlt im Verhältnis ziemlich viel, er zahlt es aber gern, wenn er dafür gut bedient wird. Ein reibungsloser, bequemer, guter Verkehr ist auch für die Elektrische ein gutes Geschäft.

Im großen und ganzen ist ja der Budapestes Straßenbahnverkehr nicht besser und nicht schlechter als der in anderen Großstädten, wenigleich die Diszipliniertheit des Publikums und die Zuverlässigkeit des Begleitpersonals — das im Ausland an jeder Haltestelle aussteigen muß, um den Auf- und Absteigenden behilflich zu sein — noch manches zu wünschen übrig läßt. Aber die Verkehrsleitung denkt, meiner Ansicht nach, mehr an die Bedürfnisse der Peripherien, die zu gewissen Tageszeiten große Massen ins Zentrum oder zu den Arbeitsplätzen befördert wissen wollen, als an das viel regere und ständige Ein- und Hervoggen der Menge im inneren Reichbild der Stadt. Diesem Gros der „Tageshunden“ hat die seinerzeitige plötzliche Einstellung des zweimaligen Umsteigens den größten Schaden verursacht, denn sie benutzten, um zwei, drei Kommissionen zu erledigen, bloß kleinere Strecken, konnten aber mit demselben Fahrschein noch nach Hause fahren.

Hier müßten nun im Verkehrsnormativ die gründlichsten Neuerungen Platz greifen. Entweder Wieder-

einführung des zweimaligen Umsteigens an beliebiger Stelle, so daß jedermann den Weg „in die Stadt“ und zurück mit einer Karte zurücklegen könnte, oder aber weiterer Ausbau des Zeitkartensystems, das ja durch die Wochen- und Abonnementsscheine im Prinzip immer populärer wird. Warum können nicht Ein- oder Zweistundenkarten, Tages- oder Halbtageabonnements ausgegeben werden, die für Fahrten auf allen Linien berechneten, auch hin und retour. Die Hausfrau könnte in die Markthalle und zurück, der Lehrling Waren austragen und heimkommen, der Beamte, der Lehrer irgendwo eine Stunde geben und noch mit selbem Billett nach Hause fahren. Er würde für eine solche Fahrkarte auch einen größeren Preis bezahlen, als für die einfache Umsteigekarte, er käme dennoch besser daraus und auch die Gesellschaft würde infolge gesteigerten Verkehrs gut dabei fahren. Eventuelle Mißbräuche zu entdecken und zu fahnden, gibt es ja der Kontrolleure genug.

Letzten Endes darf nicht vergessen werden, daß die Straßenbahn, eine der notwendigsten und für die Entwicklung der Stadt wichtigsten öffentlichen Unternehmungen, doch nur für das Publikum da ist. Von dessen Wünschen und Beschwerden sollte hier eine kleine Auswahl zusammengestellt und der löblichen Direktion behufs Konsideration vorgelegt werden.

Dr. A. Fürst.