



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

725.092.1

Hely

Idő

1914

Személy

Szerző *Bödy Theodor*  
Cím *Strasse u. Trottoir*Forrás: *Neues Pester Journal*

Bp.

(Hely)

1914 11/12

(Idő)

(Köt. v. füz.)

**Lokal-Anzeiger.**  
**Strasse und Trottoir.**

Vom Vizebürgermeister Dr. Theodor Bödy.

Wenn der Budapestler sich ins Ausland be-  
gibt und die großen Metropolen mit ihrem Glanz,  
ihren fast vollkommenen Einrichtungen gesehen hat  
und wieder nach Budapest zurückkehrt, betrachtet er  
Alles, was er zuhause findet, mit kritischem Auge  
und sieht in der Regel nur das, was hier schlech-  
ter ist, niemals aber, was besser ist als im Aus-  
land. Es beschleicht ihn der Neid; er findet, daß  
der Verkehr hier kleiner und unregelmäßiger, daß  
unsere Beleuchtung weniger glänzend, daß das  
Pflaster und alles Andere viel schlechter ist als  
im Ausland. Daß der Verkehr in den ausländi-  
schen Städten größer ist als hier, soll unbestritten  
bleiben, was aber die Beleuchtung und die Rein-  
lichkeit der Straßen betrifft, kann sich Budapest  
wohl kühn an die Seite der ausländischen Metro-  
polen stellen. Ja, die Beleuchtung, die bei uns  
eine geradezu verschwenderische ist, übertrifft die  
der meisten ausländischen Städte. Anders freilich  
sieht es mit unserem Pflaster, welches in seiner  
Primitivität, gepaart mit jenen Schäden und Hin-  
dernissen, die eine richtige Abwicklung des öffent-  
lichen Verkehrs hindern, eine tiefbedauerliche Man-  
gelhaftigkeit des hauptstädtischen Lebens bildet.

Wer das Pflaster in Berlin, Paris, London,  
Dresden oder München gesehen hat, denkt mit  
Neid an diese Städte, und er empfindet das tiefste  
Bedauern, daß wir auf diesem Gebiete weit zurück-  
stehen, ~~obgleich wir uns sonst bemühen, in allen~~

Stücken den Städten des Westens gleichzukommen.  
Wir verwenden jährlich Millionen auf die Straßen-  
pflasterung, beschäftigen die besten Fachmänner,  
aber Alles vergebens. Unser Pflaster bleibt schlecht,  
weil wir leider im Lande keine Unternehmer finden,  
die trotz der großen Geldopfern, trotz aller fach-  
männischen Weisungen ein richtiges Pflaster her-  
zustellen vermöchten. Im Auslande ist man überall  
auf das nach einem Dafürhalten beste Pflaster,  
den Asphalt, übergegangen, weil es dem immer  
mehr zunehmenden Verkehr der Kraftwagen am  
besten entspricht. Aber man betrachte einmal die  
Berliner, respektive Charlottenburger große Heer-  
straße und vergleiche sie mit unseren asphaltierten  
Straßen, oder das Asphalt in München, welches  
glänzt, als ob es täglich gebürstet würde, und  
welches entlang den Schienen der Elektrischen nicht  
bröckelt, sondern dieselbe Stabilität aufweist wie  
in der Mitte der Straße. Wer dies gesehen hat  
und Budapest wirklich liebt, wird sicher die beküm-  
merte Frage aufwerfen müssen, warum ein der-  
artiger Grad der Vollkommenheit bei uns unmög-  
lich ist. Diesem Uebelstande abzuweichen, gibt es  
nur ein Mittel: das Pflastermonopol  
in Budapest abzuschaffen und die  
Pflasterung in eigene Regie der Haupt-  
stadt zu nehmen.

Aber nicht nur das primitive Pflaster trägt  
an unseren Verkehrsmängeln schuld, sondern auch  
die auf diesem Gebiete bestehende Systemlosigkeit  
und Unordnung. Bei uns gibt es kaum eine Gasse  
von nur einigem Verkehr, in der man nicht auf  
Schritt und Tritt zankenden und fluchenden Kutschern  
begegnete, denen der postirende Polizist, dessen

Aufgabe es wäre, Ordnung zu halten, nicht als  
Dritter mit stoischer Ruhe und beneidenswerther  
Unbekümmertheit assistieren möchte. Im Auslande  
gibt es zahlreiche Straßen, in denen auf demselben  
Straßenkörper drei Wagenreihen ohne die kleinste  
Störung nebeneinander verkehren, ohne daß der  
Polizist zum Einschreiten Anlaß fände. Als ob die  
Wagen sich in Geleisen bewegten, in so gerader  
Linie fährt ein Wagen hinter dem anderen. Wer  
hat es schon einmal gesehen, daß die hiesigen  
Kutscher selbst bei Hochzeiten oder Leichenbegäng-  
nissen die Reihe einhielten? Wenn 10 oder 20  
Wagen zusammenkommen, entsteht eine Unordnung,  
der in der Regel einige grade Glieder der Passan-  
ten zum Opfer fallen, währenddessen der Polizist  
darauf achtet, ob auf dem Trottoir nicht etwa  
ein Büblein einen Reifen treibt, oder ob eine  
Debitlerin, ermüdet, nicht ihren Korb niederstellt,  
um für einige Augenblicke Athem schöpfen zu  
können. Hier bringt der Polizist seine ganze Auto-  
rität zur Geltung, der Kutscher aber mag nach  
rechts oder nach links fahren und wenn es ihm  
gerade einfällt, sich quer über die Straße stellen  
und nach Belieben Menschen überfahren. Bei uns  
sind selbst die im Wagen fahrenden Leute ihres  
Lebens nicht sicher, weil sie nie wissen können,  
wann ein aufgelauchter Kutscher sich den Spaß  
machen will, den Passagier eines anderen Wagens  
auf seine Deichsel zu speien.

Des Abends, wenn die Autos auf den  
Straßen förmliche Wettrennen veranstalten, dreht  
der Polizist dem Straßendamm den Rücken und  
achtet darauf, daß die Passanten auf dem Trottoir  
nicht zu laut sprechen. Er schützt die Nachtruhe  
vor lautem Gespräch, das Jammern und Weh-  
klagen der unterdeß auf dem Straßendamm von  
den Automobilen Ueberfahrenen aber hört er nicht.

Unserem Lastwagenverkehr müßte ein separates  
Kapitel gewidmet werden, ich will mich jedoch nur  
auf die Registrierung der krasssten Mißstände be-  
schränken. Unsere Lastwagen sind siebartig gestaltet.  
Ihre Ladung läßt, sofern sie nicht emballirt ist,  
auf dem ganzen Wege Spuren zurück, und führt  
ein solcher Wagen zufälligerweise Mörkel, so bleibt,  
bis er zum Abladeplatz gelangt, nichts mehr zum  
Abladen übrig. Er hat den Inhalt auf die Straße  
gestreut, dieselbe beschmutzt, verunstaltet und ihr ein  
Aussehen gegeben, als ob sie seit Monaten nicht  
gekehrt worden wäre. Dabei muß bemerkt werden,  
daß die Kutscher der Lastenfuhrwerke immer jene  
Fahrstraßen wählen, deren Pflaster nicht für Lasten-  
fuhrwerke geschaffen wurde. Der Polizist aber

sieht weder dies noch die Veranreinigung der Straße.

Die Autos, Fiaker und sonstigen Personenzfahrzeuge werden das Jahr über oft dreimal polizeilich kontrollirt. Als ob es sich um wer weiß welche wichtige Dinge handelte. Das Auto ist doch nur dann gefährlich, wenn es im guten Zustande ist; beim kleinsten Fehler bleibt es stehen und kann keinen Schaden mehr anrichten. Auch der Fiaker pflegt seine Passagiere nicht zu verlieren. Wozu also diese überflüssige Kontrolle, die doch besser den Lastenfuhrwerken gewidmet wäre. Der systemlose und unordentliche Verkehr der Lastenfuhrwerke wird bald dahin führen, daß der Verkehr in einzelnen Straßen überhaupt nicht mehr abgewickelt werden kann.

Was den Fußverkehr auf den Trottoirs anbelangt, so steht derselbe unter jeder Kritik. Wohl trägt hieran die Undisziplinirtheit des Publikums, welches sich der Ordnung um keinen Preis unterwerfen will, zu einem Theil die Schuld. Hier erzieherisch zu wirken, wäre wieder ein dankbares Feld für die Polizei, die wohl jede Gelegenheit ergreift, um zu nörgeln, die aber das Publikum nur mit Strafmandaten erziehen will. Bei uns bildet das Trottoir ein Privatgut der Behörden, Hausherrn, Kaffeehäuser und Gasthäuser, während das Publikum, wenn es ihm nicht paßt, durch die Luft spazieren kann. Bei den ersten Strahlen der Frühlingssonne beginnen die Kaffeehäuser und Gasthäuser ihre „Terrassen“ zu bauen, womit sie zwei Drittel des Trottoirs okkupiren; Kaufleute und Ladeninhaber belegen einen anderen Theil des Trottoirs mit Kisten und etabliren dort eine regelrechte Verpackungsanstalt, wodurch der freibleibende Theil des Fußweges mit Stroh, Papier und oft mit weniger appetitlichen Dingen bestreut wird. Sollte noch ein Streifen des Trottoirs frei bleiben, kann Tausend gegen Eins gewettet werden, daß dieser irgend einem Bau zum Opfer fällt. Wohl bestimmt das Baustatut, daß beim Bau eines Hauses das Trottoir frei zu lassen ist. Was aber kümmert sich der Bauherr um das Statut? Er fühlt sich berechtigt, nicht nur das Trottoir, sondern auch einen Theil des Straßenkörpers zu okkupiren, auf dem in der Regel Tischler-, Zimmermanns- und Schlosserwerkstätten eingerichtet werden, wo Theer gesotten, Eisen geschmiedet, die ganze Umgebung verpestet wird und die Anwohner weder bei Tag noch bei Nacht Ruhe finden können. Sofern noch etwa freie Trottoirstellen bleiben, nehmen die Behörden von ihnen Besitz. Plakaturungssäulen, Briefkasten, Gasandelaber, Bäume 2c. 2c., in den letzten Jahren auch Verkaufsbuden sorgen dafür, daß das Publikum nicht übermüthig

werde. Man sollte nach dem Rest des Trottoirs doch dem Publikum gehört. Weit gefehlt. Jetzt erst treten die größten Plagegeister ihre Herrschaft an. Telephon- und Telegraphen-Kabelleger, Wasser- und Gasleitungsmänner, elektrische Beleuchtungs-Kabelleger und weiß der Himmel, wie sie alle heißen, die unter der Erde arbeiten, die aber die größten Feinde der Eintracht sind. Der natürliche Menschenverstand nimmt an, daß, wenn das Trottoir einmal aufgerissen ist, diese Maulwürfe alle mit einemmale erscheinen und ihre Arbeiten, soweit dies angeht, gleichzeitig oder zumindest nacheinander verrichten, ehe das Trottoir wieder hergestellt ist. Weil von Maulwürfen jedoch soviel Logik nicht vorausgesetzt werden kann, geschieht dies eben anders. Einer dieser verschiedenen „Beger“ reißt das Trottoir auf, verrichtet seine Arbeit und stellt das Trottoir wieder her. Kaum ist dies geschehen, kommt der zweite, der es genau so macht, damit der dritte, vierte und fünfte wieder dort beginnt, wo der Vorgänger aufgehört hat. Jeder einzelne verdirbt selbstverständlich ein Stück des Trottoirs, und wenn der letzte fertig ist, bleiben vom Trottoir nur noch Gruben, Risse und Asphaltfugen, und dann ist das Trottoir selbstverständlich — schlecht.

Ich habe mich viel im Auslande bewegt, habe die Dinge unbefangen mit kritischem Auge geschaut, aber Anomalien, wie bei uns, die die Regel bilden, habe ich an keinem Orte gefunden. In Wien wird jetzt beispielsweise an der Ecke des Ringes und der Kärntnerstraße ein Riesenbau aufgeführt. Stünden keine Gerüste dort, Niemand wüßte, daß dort gebaut wird. Straße und Trottoir stehen wie vorher vollständig für die Passage frei. Ja, in Wien bildet die Straße ein Gemeingut und nicht das Privatgut Einzelner. Dort gibt es auch eine vernünftige Polizei, die es zu verhindern vermag, daß die Allgemeinheit unter der unberechtigten Gewinnsucht der Einzelnen leide. In Hamburg habe ich ein ganzes Stadtviertel auf einmal bauen gesehen. Die Straßen waren während der ganzen Bauhätigkeit von musterhafter Reinlichkeit und keine Spur von Verkehrsstörungen war zu merken.

Leider kann man dies nur im Auslande beobachten. An unseren Zuständen etwas zu ändern, scheint unmöglich zu sein, weil es am ernstesten Willen des Publikums, der Behörden und der Polizei fehlt, die in erster Reihe berufen wäre, auf diesem Gebiete Wandlung zu schaffen. Der Bände füllende Zuschriftenwechsel zwischen den Behörden, die Unzahl von Verordnungen haben die gerühten Uebelstände nicht um ein Detail zu be-

heben vermocht. Es bleibt Alles beim Alten: die täglichen Ueberfahrungen, das Gezänke der Kutscher, die Zusammenstöße von Fuhrwerken, wobei die Kutscher oft von ihren eigenen Wagen gerädert werden, die Indolenz der Polizei und — das Geschimpfe auf die hiesigen Zustände, wenn wir aus dem Auslande heimkehren.

Meiner Ansicht nach könnte an diesen Zuständen nur dann Wandel geschaffen werden, wenn die Hauptstadt die Pflasterung der Straßen in eigener Regie besorgen würde, und wenn die Polizei sich endlich energisch aufraffen würde, jene Zustände, die eine ordnungsmäßige Abwicklung des Straßen- und Fußgängerverkehrs verhindern, radikal zu saniren. Die Hauptstadt als solche hat zur Abhilfe dieser Zustände bisher keine Opfer gescheut und ist auch zu noch größeren Opfern bereit. Ihre Opferwilligkeit und ihr guter Wille aber reichen nicht aus, wenn sie sich nicht der Unterstützung des Publikums, der übrigen Behörden, in erster Reihe aber der Unterstützung der Polizei vergewissern kann.