



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.85

Hely

Idő

"1925"

Személy

Szerző:

Cím: „Verbesserung“ des Straßenbahnverkehrs

Forrás:

Neues Pester Journal

3n

1925. 3. 3.

(Köt. v. fiz.) (C

„Verbesserung“ des Straßenbahnverkehrs

Was die Einschaltung der Beiwagen wert ist

Die Direktion der Budapester hauptstädtischen Verkehrs-Aktiengesellschaft benimmt in den Communiqués, die sie über eine Veränderung im Verkehr herausgibt, diese Anündigung stets „Verbesserung des Straßenbahnverkehrs“. Ein und wieder hat diese Bezeichnung auch ihre Berechtigung, denn es soll unbestritten bleiben, daß der Verkehr, was Wagen und Unterbau betrifft, in letzterer Zeit tatsächlich eine Wandlung zum Besseren durchgemacht hat. Die intensive Arbeit an der Erneuerung des Unterbaues macht sich zweifellos bemerkbar und nicht in letzter Reihe hat der Uebergang von der unterirdischen zur oberen Leitung die Verkehrsverhältnisse wesentlich günstig beeinflusst. Wenn all dies zugestanden wird, bedenket dies jedoch keinesfalls, daß der Verkehr auch im allgemeinen ein guter genannt werden kann.

Nach wie vor stößt man in gewissen Tagesstunden auf überfüllte Wagen, was sich insbesondere bei jenem Publikum, welches in den frühen Morgenstunden zur Arbeit oder in die Bureau's strebt, schwer fühlbar macht. Kürzlich erst hat die Gesellschaft eine Zählung der Frequentanten der Straßenbahn angestellt, die zugestandenmaßen den Zweck hatte, ein Bild darüber zu

gewinnen, wann und wo der Wagenverkehr verdichtet werden muß oder wo er reduziert werden kann. Ueber das Ergebnis verlautbart die Direktion nichts, aber es wurden auch keine Maßnahmen getroffen, die als Ergebnis der stattgehabten Zählung bemerkbar wären. Vielleicht hat die Direktion die gute Absicht, wirklich Gutes zu schaffen, wenn ihr dies jedoch nicht gelingt, muß in der Verwaltung der Straßenbahn doch irgendwo ein Fehler vorhanden sein, der statt des Guten immer Böses zeitigt.

In neuerer Zeit wurden in mehreren Relationen nach Herstellung von Schleifengleisen Beiwagen eingeführt, zweifellos in der Absicht, dem Publikum das Reisen bequemer zu machen. So wurde beispielsweise eine Gleisverbindung vom Calvin-tér nach der Keckemeti-utca hergestellt, wodurch es möglich wurde, die Relation 8 mit Beiwagen zu versehen, was bei dieser stark frequentierten Relation nach dem Stadtwaldchen schon längst ein dringendes Bedürfnis war. Es war klar, daß jener Teil des Publikums, der diese Linie ständig benützt, diese Neuerrichtung freudig begrüßte, war doch nun die Möglichkeit geschaffen, zumindest bequemer reisen zu können als bisher. Die Freude sollte

aber nur von kurzer Dauer sein. Bald stellte es sich heraus, daß die Neuerrichtung ein Danaergeschenk ist, wenn bei den hohen Fahrpreisen von einem Geschenk überhaupt die Rede sein kann. Als einschichtige Achterwagen verkehrten diese nämlich in Zeitintervallen von drei Minuten, so daß, wenn ein überfüllter Wagen kam, das wartende Publikum wußte, daß es nur drei Minuten zu warten hat, um mit dem nächsten Wagen fahren zu können. Seitdem nun die Achterwagen mit Beiwagen verkehren, wurde deren Fahrplan dahin abgeändert, daß die Doppelwagen in Zwischenzeiten von sieben Minuten verkehren, die aber in den seltensten Fällen eingehalten werden.

Zumeist muß das Publikum, wenn es eben einen Zug verpaßt hat, zehn, zwölf Minuten und oft auch längere Zeit warten, ehe ein anderer Zug kommt, der es weiter befördert. Der Zustand hat sich für das Publikum also wesentlich verschlechtert. Statt der bisherigen drei Minuten muß es also, auch fahrplanmäßig, sieben Minuten warten, was, solange der Achterwagen einschichtig verkehrte, nur dann vorant, wenn ein größeres Hindernis entstanden war.

Der Gesellschaft freilich bietet diese Neueinführung große Vorteile. Sie betrachtet nämlich den Zug scheinbar als zwei separate Wagen und hat die Zeitintervallen des Verkehrs derselben demgemäß mehr als verdoppelt, freilich auf Kosten der Zeit der Fahrgäste, die das Vergnügen, eventuell vom Beiwagen durchgeschüttelt zu werden, mit ihrer verkürzten teuren Zeit bezahlen müssen, von der Unannehmlichkeit des Wartens in Wind und Wetter gar nicht zu sprechen. Die Gesellschaft erspart überdies aber auch einen Motowagen, dessen Instandhaltungskosten weit höher sind als die eines Beiwagens und schließlich darf auch das Stromersparnis nicht außer acht gelassen werden. Vom privatgeschäftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet, macht die Kalkulation der Gesellschaft alle Ehre, aber die Straßenbahn ist eine öffentliche Institution, die nebst ihren Geschäftsrücksichten auch auf das Publikum Rücksicht nehmen muß. In Budapest, das sei neuerdings festgestellt, sind die Fahrpreise höher als in jeder anderen europäischen Stadt. Wenn die Frequentanten der Bahn also diese Lasten zu tragen gezwungen sind, haben sie auch ein Recht, zu beanspruchen, daß sie dem Preise gemäß auch bedient werden.