



## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

*Budapest ohne Postkartenromantik*

Forrás:

*Grenzbote*

*Possony*  
(Hely)

*1943. M.*  
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

*308*

Hely

Idő

*"1943"*

Személy

Helysr

# Budapest ohne Postkartenromantik

## Die drei wichtigsten Probleme: Verkehr, Versorgung, Wohnen

Budapest, März, 1943.

Eigenbericht des „Grenzboten“

### Massenzuwanderung in die Hauptstadt

Dem flüchtigen Blick des ausländischen Reisenden mag es so vorkommen, als ob in der ungarischen Hauptstadt die vorkriegsmässige Lebenshaltung nicht eben weit herabgesetzt sei. Er erliegt dabei einem Irrtum, der im Bannkreis der engumgrenzten Hotelsphäre und beim Anblick der den Hotelzeilen benachbarten City-Geschäfte wohl entstehen kann. Während des Krieges nahm der Zustrom von Reisenden nach Budapest in erstaunlichem Masse weiter zu, vor allem aus der Provinz infolge der steigenden Bedeutung der Hauptstadt als Wirtschafts- und Verwaltungszentrum des vergrösserten Staatsgebiets. Und Budapests Lage als Knotenpunkt der aus allen Richtungen hier zusammenlaufenden Eisenbahnlinien zwingt noch immer eine verhältnismässig grosse Zahl von Ausländern, hier Station zu machen. Dem Gast nach Möglichkeit gerecht zu werden, gehört noch immer zum guten Ton bei Leitern und Angestellten des Budapester Hotel- und Gaststättengewerbes, das aus diesem Grunde mit Leistungen aufzuwarten sich anstrengt, die für die Volksernährung belanglos sind.

Budapest befindet sich als Kräftezentrum der mit ihren Kriegsaufgaben sich dehnenden Staatsverwaltung und einer auf Höchsttoure laufenden, dem Kriegsbedarf dienenden Wirtschaft in einem raschen und umfassenden Wachstumsprozess, während andererseits für Budapest als städtisches Gemeinwesen und für den Budapester als Bürger sich die Folgen dieses Prozesses zunächst durchaus nicht nur vorteilhaft auswirken. Es handelt sich, wie man an den drei wichtigsten Problembereichen: Verkehr, Versorgung und Wohnen, feststellen kann, im Grunde um Veränderungen, denen auch andere europäische Haupt- und Grossstädte ausgesetzt sind.

So hat die ungarische Industrie, die in Budapest und der nächsten Umgebung mit etwa 60 v. H. ihres Arbeits- und Leistungsvolumens massiert ist, in den letzten 3 Jahren rund 150.000 Menschen neu in ihren Arbeitsprozess eingegliedert, überwiegend nach Gross-Budapest Zugewanderte. Diese Massenzuwanderung

steigerte die schon lang bestehende krasse Wohnungsnot — über 50 v. H. aller Budapester Wohnungen bestehen aus einem Zimmer — ins Beängstigende. Was die Stadtverwaltung an Millionenaufwendungen für Sozialbauten beschliessen lässt, und erst recht was davon mit den beschränkten Baustoffvorräten ausgeführt werden kann, gleicht dem Tropfen auf dem heissen Stein. Ein grosser Teil der zugewanderten Neubeschäftigten fand Unterkunft irgendwo in den Vorstädten, ohne dass damit der Weg zur Arbeitsstätte in den Fabrik-Aussenbezirken immer verkürzt worden wäre. Im Gegenteil!

#### Die Verkehrssorgen

Nun bedeutet das tägliche Mehr Hunderttausender von Fahrten Werktätiger auf der Strassenbahn, die ohnehin nach der Stilllegung des grössten Teils des Autobusverkehrs jährlich gegen hundert Millionen Fahrgäste zusätzlich zu befördern hat, unvorstellbare und bedrohliche Ueberfüllung. Zu gewissen Tagesstun-

den Quellen menschenrauben aus den Zugängen zur Elektrischen heraus und es ist unbegreiflich, wie sie auf Stufen und an Stangen Halt finden. Budapest zählt rund 1,2, mit den Vororten rund 1,8 Millionen Einwohner auf einer riesig ausgedehnten Siedlungsfläche. Eine Lösung der Verkehrsprobleme der Millionenstadt — darüber sind sich die Fachleute einig — kann nur noch der Ausbau des Untergrundbahnnetzes bringen. Die 3,7 Kilometer der bestehenden Untergrundbahn, die übrigens an einem Ende in eine verkehrsarme Gegend ausmündet, waren im Baujahr 1896 ein vielversprechender Anfang bei dem es aber bis heute verblieb.

Schliesslich die Versorgung. Die Rationen der Hauptnahrungsmittel sind im Agrarland Ungarn zum Teil niedriger bemessen als anderwärts in Europa. Weniger bekannt aber ist, dass die Rationen nicht immer zugeteilt werden konnten. Die landwirtschaftlichen Gebiete, die seit jeher die Versorgung der Hauptstadt bestritten und verkehrsmässig entsprechend ausgestattet waren — vorwiegend das sogenannte transdanubische Hügel-land westlich der Landeshauptstadt — vermochten die Mehrlieferungen für die anwachsende Bevölkerung nach den letzten Missernten nicht anzubringen, und die Umstellung auf andere Versorgungsgebiete ist, im Kriege schon verkehrsmässig, eine schwierige Aufgabe. Es