

# Budapester Bahnhofsmisere.

B u d a p e s t, 27. Juli.

Wir eingeborene Bewohner der ungarischen Hauptstadt entbehren nicht der Eitelkeit. Es tut uns unendlich wohl, wenn der Fremde, dem wir die Herrlichkeiten an beiden Ufern der Donau zeigen, uns ein anerkennendes schönes Wort sagt. Hat einer diese Schwäche erkannt, ist er besonders liebenswürdig veranlagt und auf der Wanderung von Amüsement zu Amüsement in etwas gehobener Stimmung, so versteigt er sich vielleicht gar zu der Bemerkung: Aber Ihr Budapest ist ja eine wahre Weltstadt! Er meint das etwa so, wie der höfliche Pariser, der unsere in leidlichem Französisch gegebene Auskunft mit dem Compliment quittiert: Ah! Monsieur est français? Ihr kostet es nichts und uns macht es Freude. Aber einböiden sollten wir uns freilich nichts darauf, wenn ein wohlherzogener Ausländer in überschwenglichen Momenten unserem lieben Budapest den Titel einer Weltstadt verleiht, mit oder auch ohne Rücksicht der Taxen. Auch wenn er es aufrichtig meint, kommt der distinguirte Fremde dazu, seine Ansicht zu corrigieren, wenn nicht früher, so bei seiner Abreise. Er wird dann merken, worauf er bei der Ankunft nicht geachtet, daß unsere Bahnhöfe nichts weniger als weltstädtisch sind. Sie sind nicht einmal rechtshaffen großstädtisch, obschon Budapest in absehbarer kurzer Zeit zur Millionenstadt vorrücken wird. Der Fremde wird sich dann über so manches mokieren, was ihm daheim in Köln oder Zürich undenkbar erscheint und woran wir uns, wie an so manche andere Unannehmlichkeit, im Laufe der Zeiten derart gewöhnt haben, daß es uns gar nicht mehr auffällt. Wir haben uns daran gewöhnt, daß manche Personenzüge außerhalb der Bahnhofshalle die Passagiere aufnehmen oder abgeben; wir betrachten es als selbstverständlich, daß drei- bis fünfmal so viel Reisende den Zug stürmen, als in den Coupés Platz finden können; wir wundern uns nicht mehr, wenn die Züge mit größeren Verspätungen abgehen und ein Teil der Reisenden zurückbleiben muß. Sind wir optimistisch veranlagt, so freuen wir uns nur über das riesige Anwachsen des Verkehrs, zu welchem die Ausgestaltung der Verkehrs-

mittel leider in umgekehrtem Verhältnisse bleibt. Wir finden uns gleichmütiger als wir sollten mit den tristen Verhältnissen ab, weil wir sehen, wie die Dinge sich langsam ausgestalteten, obwohl der Verkehr von Jahr zu Jahr zugenommen hat. Und wenn wir jetzt, in den Tagen des allgemeinen Keisefiebers, gewisse Uebelstände noch stärker als sonst empfinden, trösten wir uns damit, daß unsere Einrichtungen von Haus aus etwas primitiv gewesen und unsere Väter es auch nicht besser hatten.

Wir nahmen uns Gelegenheit, über diese jetzt im Sommer besonders aktuellen Misere mit einer hochgestellten kompetenten Persönlichkeit zu sprechen und wir erfuhren, daß die Pläne zur Behebung der Uebelstände schon lange bereit liegen. Sie sind ausgearbeitet bis in die geringste Einzelheit und würden in ihrer Masse große Säle füllen. Man könnte eine Ausstellung mit denselben veranstalten. Alles ist fein ausgerechnet, jede Eventualität der Bedürfnisse, jedes Anwachsen der Anforderungen eines sich stetig steigenden Verkehrs erscheint in Betracht gezogen — auf dem Papier. Was nützt aber die ganze Herrlichkeit, wenn man mit der Ausführung zögert, wenn die Zeit noch nicht absehbar ist, in der der Bau der zahlreichen neuen Bahnhöfe wenigstens in Angriff genommen werden soll. Bis alles eingerichtet sein, bis das ganze System der Schienenauslaufspunkte fertig dastehen kann, wird ja doch mindestens ein Jahrzehnt vergehen müssen, da bekanntermaßen gut Ding auch Weile braucht.

Wie wir den Informationen der oben erwähnten kompetenten Persönlichkeit entnehmen konnten, gedenkt man den Personenverkehr nach Möglichkeit zu dezentralisieren. Keinen Zentralbahnhof, wo alles zusammen strömt, jede Verkehrssteigerung sich also potenziert fühlbar macht. Für jede Wegrichtung soll ein besonderer Bahnhof errichtet werden. Selbstverständlich würde man die Bahnhöfe recht geräumig bauen, um wenigstens auf fünfzig Jahre hinaus Ruhe zu haben. Man hat üble Erfahrung genug mit dem Ostbahnhof gemacht, der als Zentralbahnhof geplant, sich schon als zu klein erwies, als er eben fertig geworden. Also Bahnhöfe, die mindestens fünf Jahrzehnte lang den Bedürfnissen entsprechen sollen. Das nächste halbe Jahrhundert kann in der Personen- und Güterbeförderung vielleicht Umwälzungen bringen, von denen wir uns heute nicht einmal träumen lassen. Mögen die kommenden Generationen sich damit abfinden. Wir können zufrieden sein, wenn der Gegenwart und der näheren Zukunft billigermaßen Rechnung getragen wird.

Ob es sich nicht doch empfehlen würde, zur Abwicklung des Personenverkehrs einen mächtigen Zentralbahnhof — etwa auf dem Plage des jetzigen Westbahnhofes — zu errichten, möchten wir dahingestellt sein lassen. Es gibt da so manches für und wider, worüber sich Tage lang diskutieren ließe. Der Einwendung, daß auch dieser Bahnhof sich nicht im Herzen der Stadt befände, daß er den Bewohnern der Leopoldstadt, sowie der Theresienstadt bequem zugänglich, den anderen Stadtteilen aber zu entfernt läge, um noch als „Zentral“ zu gelten, läßt sich wohl damit begegnen, daß die zahlreichen Bahnhöfe, von denen die verschiedenen Strecken ihren Ausgangspunkt nehmen, naturgemäß immer nur einem Bezirk bequem liegen, allen anderen aber schwerer zugänglich sein würden. Und welche Unbequemlichkeiten, wieviel Zeitverlust hat dieses System der Zersplitterung, wenn auch eine Gürtelbahn Verbindungen herstellen würde, zur Folge für denjenigen, der die Hauptstadt nur berühren, hier nicht Aufenthalt nehmen, sondern sofort weiterreisen will. Andererseits wäre freilich zu besorgen, daß ein Zentralbahnhof an chronischer Ueberfüllung leiden würde, obwohl auch diesem Uebelstande in gewisser Beziehung durch eine strenge Scheidung des Fernverkehrs vom Lokalverkehr vorgebeugt werden könnte. Gegenwärtig ist dafür, daß die dem Fernverkehr dienenden Züge nicht auch von Reisenden überflutet werden, die nur in die Umgebung der Hauptstadt fahren, kaum irgendeine Vorkehrung getroffen worden. An die einzig wirksamen Mittel zur wünschenswerten Freihaltung der Fernzüge: an das Ablassen zahlreicher Lokalzüge in geringen Zwischenzeiten, sowie an die Einstellung von Lokalschnellzügen scheint man in den maßgebenden Kreisen gar nicht zu denken.

Allerdings fallen die Misere, unter denen der Personenverkehr von und nach der Hauptstadt leidet, so unbequem sie empfunden werden, so viele Plackerei und so vielen Aerger sie auch verursachen, doch kaum in Betracht neben den großen Kalamitäten, mit denen die Bewältigung des Frachtenverkehrs zu kämpfen hat. Was bedeutet das persönliche Mißbehagen des einzelnen Reisenden, der sich schließlich doch ein Plätzchen erobert, und wenn auch in einem überfüllten Abteil eingepfercht, oder stehend, schließlich dennoch an den Ort seiner Bestimmung gelangt; was bedeutet die persönliche Unbequemlichkeit gegenüber dem großen Schaden, den die Unzulänglichkeiten in der Abwicklung des Frachtenverkehrs der Gesamtheit zufügen, nicht nur hier in der Hauptstadt, sondern im ganzen Lande. Macht sich doch jede Güterstauung, die hier in der Hauptstadt vorkommt, auch an den Peripherien unangenehm bemerkbar. Die Güterstauungen sind aber sozusagen auf der Tagesordnung; es dauert meist eine, wenn nicht mehrere Wochen, bis die Ausladung erfolgen kann, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil die Waggon nicht in die Nähe der Magazine gebracht werden können. Haben solcher Art der Aufgeber und der Adressat Geduldproben zu bestehen, oft auch materielle Verluste zu erleiden, so bleiben diese Misere bei der Abwicklung des Frachtenverkehrs nicht ohne Rückwirkung auf den internationalen Güterverkehr. Auch der Durchzug erleidet unliebsame Verzögerungen, ungebührlichen Aufenthalt, was geeignet ist, die Leistungsfähigkeit unseres Transportwesens auch vor dem Auslande stark zu kompromittieren. Man fühlt das und fürchtet in den interessierten Kreisen ebenso eine Katastrophe, wie die verantwortlichen Beamten unserer jetzigen viel zu engen Bahnhöfe stets davor zittern müssen, daß in dem gewaltigen Trubel des Personenverkehrs sich irgend ein Unglück ereignet. Aber man vertraut auf den lieben Gott und „stettet“ sich fort, statt energisch auf Abhilfe zu dringen, ehe es zu spät ist. Im schlimmsten Fall kann man zur Entschuldigung anführen, daß man daran gedacht, auch die Pläne zur Abhilfe fertig gestellt habe und nur die Mittel entbehrte, sie auch ausführen zu können.

Wenn übrigens von seiten der Staatsbahnen die Sanierung der längst erkannten Uebelstände nicht mit der wünschenswerten Raschheit erfolgt, so läßt sich dafür immerhin eine Erklärung finden: die Schwerefälligkeit eines Apparats, in welchem so viele Räder ineinander greifen. Doch schwerer zu entschuldigen ist die Indolenz, mit der die Bürgerschaft der Hauptstadt alles aus den erwähnten Misere erwachsende Ungemach hinnimmt, ohne eine Abhilfe zu urgieren. Das große Publikum murren und duldet; die Väter der Stadt rühren sich nicht und murren nicht einmal. Man will als Weltstadt gelten, duldet aber wortlos, daß die Entwicklung zu einer solchen gerade an einem der wichtigsten Punkte unterbunden wird. Dem Naturgesetze folgend, muß die Hauptstadt sich vornehmlich gegen Norden entwickeln, stromaufwärts, auf jener Seite, woher die heftigsten Winde kommen. Nun hat man allerdings schon den Fehler begangen, die meisten Fabriken statt im Süden, im Norden der Hauptstadt zu errichten. An Voraussicht, an Berück-

sichtigung des zu erwartenden Wachstums: hat es bei uns von jeher gefehlt. Trotzdem hat die Hauptstadt, dem Naturgesetze folgend, in dieser Richtung die meisten Glieder angelegt und man muß nicht Prophet sein, um die Zeit vorauszu sehen, in der das Stadtwaldchen eine Art Zentralpark bilden wird, den auch im Norden stolze Häuserreihen umsäumen. Auch die Leopoldstadt streckt ihre Füßler immer weiter gegen Norden aus. Zwischen dieses neue Quartier und die Theresienstadt aber teilt sich die nach dem Westbahnhof führende Bahnlinie ein mit dem ganzen riesigen Komplex, auf dem sich die Baulichkeiten der ehemaligen Staatsbahnwerkstätten, sowie die Kohlenmagazine befinden: ein Grundstück von immensem Wert und von bedeutender Ausdehnung, das für die Behebung der allgemeinen Wohnungsnot von wohlthuendster Bedeutung sein könnte. Die Werkstätten, die auf diesem Platz bestanden, haben bereits eine andere, zweckdienlichere Unterkunft gefunden; die Kohlenlager könnten ebenfalls anderwärts, auf weniger kostspieligem Terrain untergebracht werden; die freiverdenden Komplexe aber ließen sich glänzend verwerten, sei es, daß man sie an Private abgibt, sei es, daß der Staat, so wie er für einige tausend Arbeiterfamilien billige Unterkunft zu schaffen im Begriffe ist, auch für den von der Wohnungsnot nicht minder hart betroffenen Mittelstand etwas tun und durch Errichtung von **B e a m t e n h ä u s e r n** eine Verbilligung der Mietzinse herbeizuführen trachten würde.

In jedem Falle aber hätte das Gemeinwesen der Hauptstadt nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, darauf zu dringen, daß die Bahn das Hindernis beseitige, das sich dem freien Verkehr zwischen zwei angrenzenden Stadtteilen entgegenstellt. Ein Dutzend der Donau zustrebende Gassen der Theresienstadt müssen sich als Sackgassen an der Umfriedung der Staatsbahn brechen; man muß eine Rundreise machen, wenn man von der äußeren Leopoldstadt in das Stadtwaldchen gelangen will. In den meisten Ländern und in allen Städten des Auslandes besteht für die Bahnen die Pflicht, die Freiheit des Verkehrs nicht zu behindern; sie müssen ihre Geleise entweder oberhalb oder unterhalb der gewöhnlichen Straßenwege führen, dürfen die Sicherheit von Wagen und Passanten nicht gefährden, auch nicht, wie das hierzulande geschieht, durch zeitweilige Absperrung die Flut der Bewegung hemmen. Die Züge, die in den Westbahnhof einzufahren haben, ließen sich ganz wohl unterirdisch zuführen, vielleicht sogar mit elektrischer Kraft, so daß die Rauchentwicklung vermieden werden könnte. Würden die weisen Väter unserer Stadt sich ein wenig rühren, so dürfte schon ein gelinder Druck die Freigebung eines Terrains erzielen, das heute sich als toter Punkt zwischen zwei belebte Stadtteile einkeilt und dessen Erschließung für alle Teile im höchsten Grade wünschenswert ist, in erster Reihe aber jedoch für die Staatsbahnen selbst, die aus dem schlecht verwerteten Boden Millionen hervorzaubern könnten. Die Entwicklung der Hauptstadt zur Weltstadt aber wäre um ein Nächstiges gefördert.