

**Abonnements**

Für Budapest: mit täglich zweimaliger Zustellung und für das Inland Morgen- und Abendblatt:  
Vierteljährlich 18 P., monatlich 6.40 P.  
Für das Morgenblatt allein vierteljährlich 11 P., monatlich 4 P. Auch auf das Abendblatt allein kann unter den gleichen Bezugsbedingungen abonniert werden. Für die separate Zusendung des Abendblattes nach der Provinz sind vierteljährlich 1 Pengö zu entrichten.  
Für Wien auch durch Herrn. Goldschmidt.  
Für das Ausland mit direkter Kreuzbandsendung vierteljährlich: Für Oesterreich und Polen 20 Pengö, für alle übrigen Staaten 30 Pengö. Abonnements werden auch bei sämtlichen ausländischen Postämtern entgegengenommen.  
Manuskripte werden nicht zurückgestellt.  
Telephon der Redaktion: 848-20.

# PESTER LLOYD

## MORGENBLATT

**Inseratenaufnahme**

In Budapest, in der Administration des Pester Lloyd und in den Annoncen-Bureaus: Balogh Sándor, J. Blokkner, J. Blau, Boros, Braun, Györi & Nagy, Haasenstein & Vogler, Ludwig Hegyi, Simon Klein, Cornel Leopold, Julius Leopold, Nagy, Irdetó-Iroda, Rudolf Moose A.-G., Julius Tenzer, Uray. Generalvertretung des Pester Lloyd für Oesterreich: M. Dukas Nachf. A.-G., Wien, Wollzeile 16.  
Einzelnummer für Budapest und für die Provinz: Morgenblatt an Wochentagen 16 Heller, an Sonntagen 32 Heller, Abendblatt 16 Heller. — Für Oesterreich: Morgenblatt an Wochentagen 30 Gr., an Sonntagen 40 Gr. und Abendblatt 30 Gr.  
Redaktion u. Adm.: V., Mária Valéria-uoca 12.  
Telephon der Administration: 849-09

78. Jahrgang.

Budapest, Freitag, 8. Mai 1931.

Nr. 103

### Die Zukunft von Budapest.

Budapest, 7. Mai.

(Dr. E.) Die seit vielen Monaten schwebende Angelegenheit der beiden neuen Donaubrücken ist endlich in das Stadium der Verwirklichung getreten. Zwei Schwierigkeiten haben bisher den Beginn der Bauarbeiten verzögert. Die eine war die Frage des Kostenpunktes, die andere die des Verteilungsschlüssels zwischen Staat und Hauptstadt. Über die erste Schwierigkeit hat man sich durch die Erhöhung einer Gebühr hinweg, die einen verhältnismäßig nur kleinen Teil der hauptstädtischen Bevölkerung berührt. In der zweiten Frage ist nach harten Kämpfen eine Vereinbarung zwischen Regierung und Stadthaus zustande gekommen, wonach der Staat für ein Drittel, die Hauptstadt für zwei Drittel der Kosten aufzukommen hat.

Durch die Beseitigung dieser Hindernisse ist nun die Vollbringung einer monumentalen Aufgabe gesichert, die für die fernere Entwicklung der jungen Millionenstadt Budapest von unabsehbarer Bedeutung ist. Der gleichzeitige Bau von zwei Brücken stellt eine Leistung dar, wie sie sich selbst das glücklichere und an Hilfsquellen unendlich reichere Budapest vor dem Kriege nie geleistet hat. Als die Elisabethbrücke vor achtundzwanzig Jahren nach siebenjähriger emsiger Bautätigkeit beendet worden ist, wurde dieses Ereignis von der ganzen Hauptstadt einmütig als ein Hochtriumph ungarischen technischen Könnens und Betriebsgeistes gefeiert. Heute, inmitten einer allgemeinen wirtschaftlichen Verkümmern, wäre man fast zu fragen versucht, ob dieses Doppelunternehmen angesichts der spärlichen finanziellen Kräfte des Rumpflandes und seiner Hauptstadt nicht überdimensioniert ist, wenn man sich nicht zugleich vor Augen hielte, um welche belebenden Interessen es doch geht. Es handelt sich dabei nicht bloß um die ständige Beschäftigung von etwa zweitausend Arbeitslosen während eines Zeitraumes von zumindest sechs Jahren, der für die Bauarbeiten vorgesehen ist, obzwar auch dieser Umstand in dieser Zeit der mangelnden Arbeitsgelegenheiten gewiß nicht geringzuschätzen ist. Der Bau der zwei neuen Donaubrücken verspricht aber weiter ausgreifende, segensreiche Folgewirkungen für die Entwicklung unserer Metropole. Die beiden Brücken haben die Bestimmung, den Blutkreislauf dieser seit dem Weltkrieg in ihrem Pulsschlage stetig gehemmten Stadt wieder aufzufrischen, damit sie vitaler und leistungsfähiger werde, die Vorstädte, die bisher abgeschnürt waren, dem Stadtkern enger anzugliedern, den Massen der Arbeiter und kleinen Angestellten das Wohnen an der Peripherie unter gesünderen Lebensbedingungen zu erleichtern.

Wenn nach sechs Jahren die Brückenweihe am Boráros-tér und an dem oberen Ende der Margareteninsel stattfinden wird, werden sich der Budapester Bevölkerung neue gewaltige Perspektiven eröffnen. Die durch die beiden Brücken geschaffenen neuen Verkehrsmöglichkeiten dürften es mit sich bringen, daß sich das Gesamtbild der Hauptstadt innerhalb kurzer Frist wesentlich ändern wird. Durch die Brücke am Boráros-tér rückt der gewichtige Bahnknotenpunkt Kelenföld der Stadt näher. Es kann dann erwogen werden, dort den Hauptbahnhof für die nach Transdanubien abgehenden Züge zu errichten, wodurch der Ostbahnhof, der sich von einem Verkehrszentrum immer mehr zu einem Verkehrshindernis entwickelt, entlastet und das Problem seiner Verlegung der Lösung nähergebracht würde. Die südlichen Vorstädte: Kípest, Pesterzsébet und Pestszentlőrinc, deren gesamte Einwohnerzahl die hunderttausend bereits übersteigt, werden dann der Segnungen der Nachbarschaft mit Budapest in erhöhtem Maße teilhaftig werden. Die zweite Brücke am nördlichen Rande der Hauptstadt ist berufen, Altöfen, diesen landschaftlich so wunderbar gelegenen Stadtteil, in das großstädtische Leben des linken Danauufers fester einzugliedern.

Ein zweiter großzügiger Plan, mit dem sich die Hauptstadt Budapest seit geraumer Zeit beschäftigt, die Erschließung der Elisabeth-Radialstraße, befindet sich immer noch im Stadium der Vorerwägungen. Abgesehen von dem Kostenpunkt, gilt es hier, eine Reihe von schwerfälligen Verhandlungen mit den Hauseigentümern der Umgebung durchzuführen, bevor der eigentliche bautechnische Teil der Aufgabe in Angriff genommen werden kann. Doch immerhin zeigen sich auch hier bereits die Konturen einer fortschrittlichen Schöpfung, durch deren Vollendung einem veralteten Stadtteil Luft und Licht zugeführt, der heute bereits kaum zu bewältigende Verkehr von der Rákóczi-ut abgelenkt und eine beschleunigte Verbindung zwischen der Inneren Stadt und dem Stadtwaldchenrayon hergestellt werden soll.

Solche Pläne bringen nun, so fern auch noch der Zeitpunkt liegen mag, in dem sie realisiert sind, immerhin einen wohlthuenden Schwung in die Rhythmik dieser Stadt, der zur Ermunterung der Lebensgeister beiträgt. Wenn irgendwo, so ist in dem Leben einer Großstadt Stillstand mit Tod gleichbedeutend. Auch Budapest muß selbst in der heutigen mißlichen Wirtschaftslage ständig für neue Energiequellen sorgen, wenn es die alten Energien behalten will. Allerdings ist es aber mit den finanziellen Zuflußquellen, die diese Energien speisen, recht kärglich bestellt, und da ist es denn Sache der richtigen Übersicht und

klaren Voraussicht, den Hebel für die weitere Ausbreitung dort anzulegen, wo sich die Erschlaffung der jüngsten Zeitspanne am schädlichsten auszuwirken droht. Vor allem sind es zwei große Gesichtspunkte, die bei den Stadtregulierungsplänen der nächsten Zukunft berücksichtigt werden wollen. Der eine drängt zu einer engeren Verbindung zwischen Zentrum und Peripherien. Budapest wird in dieser Hinsicht nachzuholen haben, was sich in den westlichen Metropolen bereits vor Jahrzehnten vollzogen hat: es wird den in gesunde Luft und in bevorzugter landschaftlicher Umgebung gelegenen Vorstädten eine erhöhte Bedeutung im Dasein der ungarischen Hauptstadt beimessen müssen. Der in den letzten Jahren immer stärker in Erscheinung tretende Hang breiter Budapester Bevölkerungsschichten, sich in den verschiedensten Teilen Ofens anzusiedeln, bietet bereits einen beherzigenswerten Fingerzeig. Die Begünstigung eines massenhaften Auszuges aus dem überfüllten Stadtzentrum in helle, saubere, von Gärten umgürtete Kleinhäuser der Umgebung wäre die einzige Rettung für den kleinen Mann aus dem Elend der Massenquartiere, dieser Warmbeete der Tuberkulose und der Sittenfäulnis, und in denen eine körperlich und seelisch verwahrloste Jugend emporwächst. Natürlich bedarf es aber zur Schaffung der hierfür nötigen Anlagen einer zielbewußten Städtepolitik, die alle verfügbaren Kräfte diesem Zukunftsziele dienstbar macht, und die durch Baubegünstigungen aller Art das Entstehen von Gartenvorstädten erleichtert. Nun ist dies allerdings nicht nur ein bau-, sondern in erster Linie auch ein verkehrstechnisches Problem. Die Vorbedingung für die Errichtung großer Angestellten- und Arbeiterkolonien am Rande der Stadt ist die ehestbaldige Lösung der Schnellbahnfrage. Natürlich ist auch eine solche energische Verbesserung der Kommunikationen durch die akute Finanznot stark erschwert. Mit dem Bau eines Netzes von Hoch- und Untergrundbahnen hat es — wie die Dinge heute stehen — auf jeden Fall noch eine gute Weile. Die Entwicklung des Autobusverkehrs darf mittlerweile als eine Zwischentappe in der Budapester Verkehrspolitik begrüßt werden. Immerhin tut gerade auf diesem Gebiete — soweit nur irgendwie möglich — eine gewisse Großzügigkeit not, die sich nicht auf Schritt und Tritt durch Erwägungen der Rentabilität einschüchtern läßt. Man denkt unwillkürlich an das Beispiel Berlins, das sein Verkehrsnetz in den letzten Jahren trotz aller wirtschaftlichen Hemmungen mit geradezu kühner Regsamkeit fortentwickelt und durch die Schaffung eines Einheits-tarifs die Benutzung sämtlicher Verkehrsmittel für die großen Bevölkerungsmassen ermöglicht hat. Bei uns ist das große Publikum immer noch auf die elektrische Straßenbahn als auf das einzige Verkehrsmit-

# PESTER LLOYD

tel angewiesen, deren Nachteile bei der Abwicklung eines großzügigeren Distanzverkehrs in die Augen stechen.

Die zweite große Entwicklungslinie liegt in der Richtung des Projektes „Budapest-Bäderstadt“, das dazu anspornt, unsere Fremdenverkehrspropaganda zum Teil unter neuen Auspizien zu entfalten. War man bislang, zuvörderst darauf bedacht, den Fremden durch die landschaftlichen Schönheiten und das pulsierende Großstadtleben nach Budapest zu locken, so hat man neuestens den mächtigen werbenden Einfluß erkannt, den die wunderbaren Heilquellen in Ofen auf das Ausland ausüben könnten. Der Komplex „Budapest-Bäderstadt“ lenkt jedoch die allgemeine Aufmerksamkeit wie von selbst auf die herrliche Umgebung dieser Stadt, in der das natürliche Hinterland für die ausländischen Badegäste der Zukunft und die größte Anziehungskraft für den Fremden liegt. Die Touristen haben diese Umgebung bereits aufs gründlichste entdeckt. Wann werden ihnen endlich Regierung und Behörden mit ihrem Entdeckungseifer nachfolgen und vermittels verbesserter Verkehrsmöglichkeiten und Anfachung der Unternehmungslust auch in der weiteren Gebirgsumgebung der ungarischen Hauptstadt dafür sorgen, daß diese durch gepflegte Wege und bequemere Unterkunftsmöglichkeiten sich in die Großbudapester Kulturzone einfüge?

Gewiß, unsere Mittel sind heute äußerst beschränkt, manche Wege sind für lange Sicht hoffnungslos verrammelt. Aber das Bewußtsein, daß Budapest den Stürmen und Nöten der letzten Zeitläufte so sieghaft getrotzt hat und nach wie vor ein stolzes Emporium ungarischen Könnens und ungarischer Kultur geblieben ist, gewährt uns nicht nur ein Gefühl der Genugtuung, sondern auch eine Aufforderung für die Zukunft. Die Stadt, die einen so wunderbaren Lebenswillen zeigt, muß um den Preis aller erschwinglichen Opfer bei Form erhalten werden, um auch in Hinkunft der mächtigste Pfeiler unserer nationalen Kultur und das blühende Sinnbild unseres unerschütterlichen Lebenswillens bleiben zu können.