

Zahlentafel I.

Laufende Nr.	Benennung der einzelnen Bahngesellschaften	Im Jahre 1913				Im Jahre 1913				Im Jahre 1917						
		Diese Daten haben sich bis 1917 wesentlich nicht geändert				Wagenkilometerleistung	Anzahl der Fahrgäste	Investiertes Kapital K	Dividende K	VH des Aktienkapitals	Wagenkilometerleistung	Anzahl der Fahrgäste	Investiertes Kapital K	Dividende K	VH des Aktienkapitals	
		Gleislänge	Anzahl der Fahrzeuge	Leistungs-fähigkeit der Strom-erzeugungsanlagen	Art der Stromversorgung	Aktienkapital K										
1.	Budapester Straßenbahngesellschaft	172,8	871	19 500	Gleichstrom 450 V	56 583 800	38 787 201	130 364 566	87 410 020	4 529 893	7,53	34 129 256	194 948 204	94 607 249	3 449 688	6,10
2.	Budapester elektr. Stadtbahn-Akt.-Ges.	125,2	500	13 310	Gleichstrom 300—550 V	27 250 000	20 336 265	67 974 267	44 887 268	1 850 040	6,80	17 663 841	114 458 985	47 813 303	866 200	3,17
3.	Budapest Ujpest-Rakospalotaer elektr. Bahn-Akt.-Ges.	37,5	72	4 000	Gleichstrom 450 V	12 206 200	3 281 751	10 144 560	11 049 318	469 315	3,84	2 443 465	16 813 812	12 277 545	432 600	3,54
4.	Budapest-Szt.-Lőrinczer Lokalbahn-Akt.-Ges.	27,6	76	450	Gleichstrom 550 V	4 496 400	3 122 733	10 380 815	5 127 400	244 930	4,78	2 733 012	18 874 660	5 127 400	293 833	5,91
5.	Franz Josef elektr. Untergrundbahn-Akt.-Ges.	8,5	20	1 000	Gleichstrom 300 V	7 200 000	1 066 419	5 381 545	7 200 000	354 660	4,98	977 220	11 179 581	7 200 000	496 540	6,90
	1—5 zusammen	371,6	1539	38 260	—	107 736 400	66 594 369	224 245 753	155 674 006	7 448 838	6,91	57 946 794	356 275 182	167 025 497	5 538 861	5 14
6.	Budapester Vicinalbahn-A.-G.	238,9	489	6 170	Gleichstr. 500—1000 V	73 963 900	11 309 357	16 558 920	65 684 660	2 597 076	3,36	9 091 246	25 717 702	75 779 531	2 935 364	3,97
7.	Budapest-Vác-Gödöllőer Vicinalbahn-Akt.-Ges.	59,2	35	16 000	Einphasen-Wechselstrom 1000 V	3 150 000	772 260	602 843	10 650 000	—	—	—	—	10 650 000	—	—
	1—7 zusammen	669,7	2063	60 430	—	184 850 300	78 675 986	241 407 516	232 008 666	10 045 914	5,41	68 438 040	383 192 884	253 455 028	8 474 225	4,58

Damals betrug die Einwohnerzahl des Einflußgebietes der Bahnen ca. 1 100 000 Seelen, es entfielen daher jährlich 220 Fahrten pro Kopf. Diese große Inanspruchnahme konnten die Bahnen schon vor dem Kriege kaum bewältigen, was natürlich ist, wenn wir bedenken, daß infolge der großen Ausdehnung des Einflußgebietes (etwa 464 km²) die Lage des 669 7 km langen Bahnnetzes wenig konzentriert ist, und daß zwecks Abwicklung des im Stadttinneren sich immer in großem Maße konzentrierenden Verkehrs eine Sondereinrichtung, wie z. B. eine Schnellbahn, fehlt.

Der Krieg überraschte die Bahnen in einem Zeitpunkt, als deren Entwicklung bei weitem noch nicht den Ruhepunkt erreichte, infolgedessen unterblieb die Durchführung zahlreicher sehr wichtiger und unvermeidlicher technischer Neuerungen. Bei Kriegsbeginn hätten freilich noch ungehindert sehr viele beabsichtigte Ergänzungen verwirklicht werden können, aber da auch in Budapest niemand voraussah, daß der Krieg solange dauern würde, wurde die Durchführung der Arbeiten auf bessere Zeiten verschoben; später konnte man das Versäumte nicht mehr nachholen und dies ist auch heute kaum möglich.

Abgesehen vom Bau neuerer, eventueller Schnellbahnlinsen, hätten schon damals folgende wichtigere Arbeiten beim bestehenden Netz und dessen Einrichtungen durchgeführt werden sollen:

1. Beendigung der bereits begonnenen Verstärkung des Oberbaues und bei dieser Gelegenheit der stufenweise Umbau der Unterleitung auf Oberleitung.

2. An Stelle der unmittelbar Gleichstrom erzeugenden und nicht entsprechend wirtschaftlich arbeitenden Stromerzeugungsanlagen die Vermehrung der Unterwerke der neuen Hochspannungsdrehstromkraftwerke und im Anschluß daran die Einführung des Dreileitersystems bei den Oberleitungsstrecken, zwecks endgültiger Lösung der Stromrückleitungsfrage.

3. Die Umgestaltung der Triebwagen in folgenden zwei Richtungen, damit dieselben einerseits für die im Zusammenhange mit dem Bau der neuen Kraftwerke erhöhte Spannung (statt 300 V auf 450 bis 550 V), andererseits zum Ziehen von Beiwagen, teils zweier Beiwagen geeignet seien.

4. Vermehrung der Beiwagen und Bau von Gleischleifen auf den Endhaltestellen, zwecks je größerer Ausbreitung des Betriebes mit Beiwagen.

Während der Dauer des Krieges, und zwar von Jahr zu Jahr in immer größerem Umfange, verursachte die nicht rechtzeitige Durchführung dieser Arbeiten die größten Schwierigkeiten. Von diesen Schwierigkeiten seien folgende erwähnt:

Der allgemeine Materialmangel, welcher am meisten in Kupfer, Baumwolle, Gummi und in anderen Isoliermaterialien fühlbar war, dann die Lähmung der Fabriksindustrie und des Kohlenbergbaues hatten eine beinahe katastrophale Wirkung auf die Wagenmotoren, weil von den im überanstrengten Betriebe arbeitenden und mit immer kriegsmäßigeren Ersatzisoliermaterialien bewickelten Motoren ständig mehr und mehr betriebsunfähig wurden. Außerdem betrachteten es die Bahngesellschaften als ihre patriotische Pflicht, etwa 30 Waggon Kupfer aus dem Netz für die Zwecke der Armee auszubauen, infolgedessen war zum Übergang auf die Oberleitung und auf das Dreileitersystem kein Kupfer vorhanden, wir mußten sogar bei den bestehenden Oberleitungslinien zur Vermeidung der Abnutzung der Kupferarbeitsleitung unter dieselbe einen Ersatzdraht aus Eisen spannen. Es war kaum möglich, die Leitungseisen der Unterleitung im Verhältnis der Abnutzung zu ersetzen, und es kam auch ein solcher Zeitpunkt, wo infolge des Gummimangels in der ständigen Erzeugung der immerfort in großer Anzahl zugrunde gehenden Unterleitungsstromabnehmer eine Stockung eintrat, und es drohte damals die Gefahr, daß auf den im Weichbild der Stadt

liegenden, also am meisten in Anspruch genommenen Unterleitungslinien der Betrieb vollständig eingestellt werden mußte. Die Kohlenversorgung der Stromerzeugungsanlagen war immer mit den größten Schwierigkeiten verbunden, teils weil sich die Kohlenerzeugung verminderte, teils weil die Hauptbahnen in erster Linie im Dienste anderer wichtigerer Ziele standen. Obwohl bei Kriegsausbruch auf kurze Zeit die Anzahl der Fahrgäste abnahm, so stieg dieselbe schon im nächsten Jahre und dann von Jahr zu Jahr in steigendem Maße derart, daß sie z. B. im Jahre 1917 das 1,6 fache der Fahrgastanzahl von 1913 erreichte, trotzdem die Wagenkilometerleistung viel geringer war, als im Jahre 1913 (s. Zahlentafel 1 und Abb. 2). Das ergab natürlich eine derartige Überfüllung der Wagen, die vor dem Kriege, obwohl das Publikum bereits damals über die nicht befriedigende Bedienung Klage führte, niemand geahnt hätte.

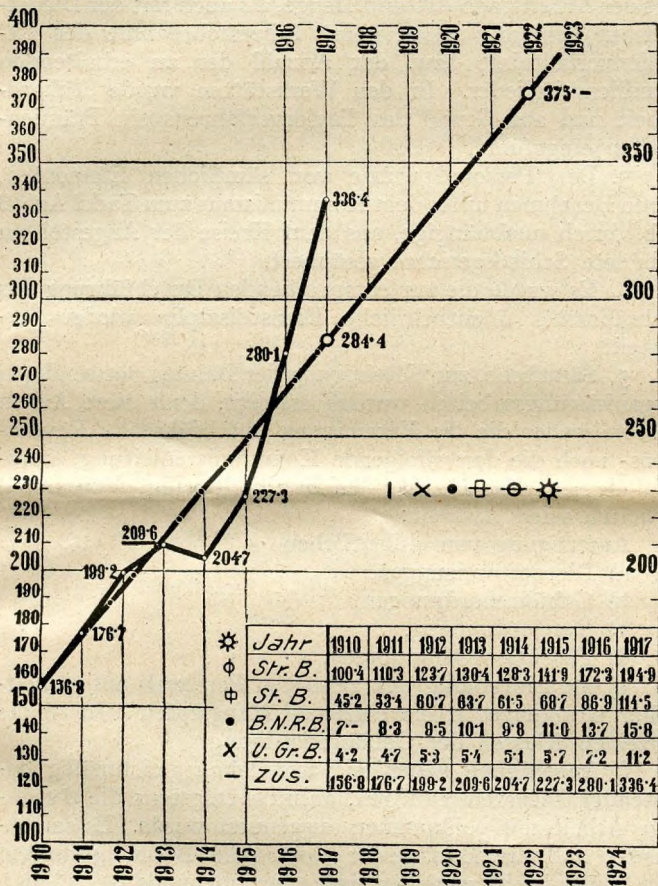


Abb. 1. Anzahl der Fahrgäste.

Unter solchen Verhältnissen konnte der Verkehr natürlicherweise nur mit den größten Anstrengungen und sozusagen nur von Tag zu Tag aufrechterhalten werden. Hierzu gesellten sich auch die verschiedenen finanziellen Schwierigkeiten. Die Betriebskosten nahmen zu, die Lebensverhältnisse des Personals verteuerten sich und doch konnten nicht die Lohnansprüche in vollem Maße befriedigt werden, weil die Behörden aus verschiedenen Gründen, in deren Einzelheiten wir hier nicht eingehen wollen, eine Tarifierhöhung nicht bewilligten. Das Ergebnis war in den ersten 10 Monaten des Jahres 1918 beim Betrieb der Straßenbahn-Gesellschaft ein Verlust von etwa K 1 300 000, bei der Straßenbahn-Aktiengesellschaft ein Verlust von etwa K 3 200 000, wogegen im vorangehenden Jahre noch ein Gewinn von K 3 449 688 bzw. K 866 200 erzielt wurde.

Zu dieser Zeit endete der Krieg und die Herbstrevolution vom Jahre 1918 brach aus.

Einige Hochstapler nutzten damals die revolutionären Verhältnisse, die Unzufriedenheit des Personals und die Stim-

mung des Publikums aus, entrißen die Bahnen den Aktiengesellschaften — unter nachträglicher Genehmigung der revolutionären Regierung — vereinigten dieselben, erhöhten die Löhne und den Tarif auf das Doppelte und behaupteten freilich, daß infolge dieser Verfügungen alle oben angeführten Schwierigkeiten, hauptsächlich die Überfüllung, mit einem Schlage beseitigt werden könnten. So entstanden aus den Bahnen der in Zahlentafel 1 angeführten ersten sechs Aktiengesellschaften die »Budapester Vereinigte Stadtbahnen«, deren Leitung später, im Frühjahr 1919, als die Revolution in den Kommunismus umschlug, ganz in die Hände der Arbeiter geriet, die sich immer mehr vom Einflusse der sachverständigen Ingenieure befreiten. Da erwies

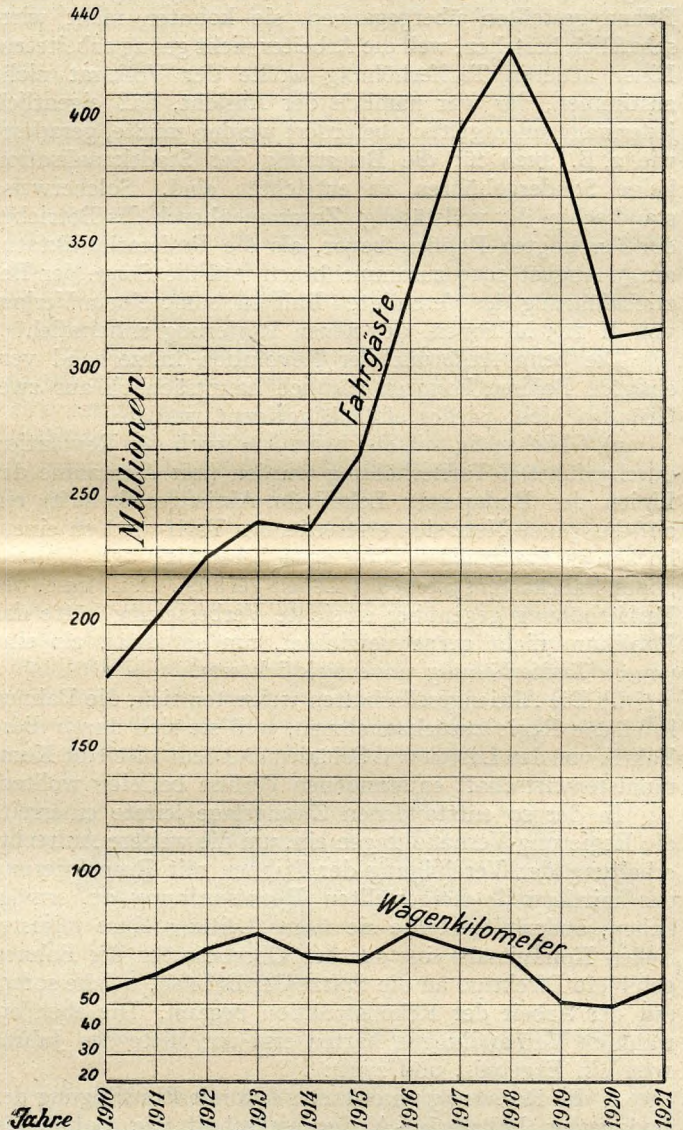


Abb. 2. Fahrgäste und Wagenkilometerleistung der Vereinigten Stadtbahnen (1—5 der Zahlentafel I auf S. 2, linke Spalte) in den Jahren 1910—1921.

es sich, daß eine solche Wirtschaft bei weitem nicht erfolgreich sein kann, hauptsächlich dann nicht, wenn die Bildung der Arbeiter nicht einmal jene Stufe erreicht, welche in den westlichen Staaten von Europa vorherrschend ist. Ich möchte nur ein die damals hier herrschende Anarchie charakterisierendes Beispiel anführen.

Bei der zur Vermeidung der Überanstrengung der Arbeiter eingeführten 8 stündigen Arbeitszeit brachten sie es fertig, wöchentlich in einer Tour einen $6 \times 8 = 48$ stündigen Verkehrsdienst zu leisten, in welche Dienstzeit natürlich eine $2 \times 8 = 16$ stündige Verkehrspause fiel. Die Arbeiter

arbeiteten also nur 32 h in einer Woche, aber auch hiervon 16 h ohne Rast! Solcherweise mußte freilich die zwecks Einführung der täglichen 8 stündigen Arbeitszeit um 20 vH erhöhte Arbeiterzahl durch etwa weitere 20 vH überflüssigerweise vermehrt werden, trotzdem, auch trotz der wiederholten Lohnerhöhungen, waren die Arbeiter unzufrieden; der Verkehrsdienst wurde sehr mangelhaft versehen, auf dem Gebiet der Bahn- und Wagenerhaltung schrumpfte die Leistung beinahe auf Null zusammen.

Bei alledem waren die Kommunisten nicht imstande, eine Deckung für die größeren Lohnausgaben und für die wegen der mittlerweile in die Höhe gegangenen Materialpreise erhöhten sonstigen Betriebsauslagen zu schaffen. Vergebens waren die Bahnen in das alleinige Eigentum der Bahnangestellten übergegangen, sie konnten nicht wirtschaftlich bestehen, weil die Arbeiter nicht genug arbeiteten. Einer neueren Tarifierhöhung wollte der Volksrat nicht zustimmen, der war nämlich der Ansicht, daß eigentlich jedermann unentgeltlich befördert werden mußte, geradeso, wie z. B. auch für die Benutzung der Stadtkanalisation keine Sondergebühren zu entrichten sind. Solcherweise stand schon der vollständige Zusammenbruch des Betriebes der Vereinigten Bahnen bevor, als die Proletariatsdiktatur am 5. August 1919 zusammenbrach und die Sorge der Betriebsführung der Vereinigten Bahnen, samt einem Verlust von K 124 Millionen, der neuen Regierung anheimfiel.

Die beim Ausbruch der Revolution kurzerhand vereinigten Bahnen konnten nämlich hauptsächlich aus zwei Gründen nicht wieder einfach getrennt werden.

a) Gleichzeitig mit der beim Ausbruch der Revolution durchgeführten Tarifierhöhung wurden (mit Ausnahme der Linien der Budapester Lokalbahn-Aktiengesellschaft) ein auf das ganze Netz sich erstreckendes Tarif- und zu einem höchstens zweimaligen Umsteigen berechtigendes, einheitliches Fahrkartensystem ins Leben gerufen. Auf diese, der Tarifierhöhung gegenüber erreichte Verbesserung hätte das Publikum nicht gerne verzichtet, um so mehr, als eine neuere Tarifierhöhung unvermeidlich war.

b) Die Aktiengesellschaften weigerten sich, die Bahnen in eigene Regie zurückzunehmen, weil sie sich durch diese Taktik von den Lasten und Schäden und dem durch die Kommunistenwirtschaft entstandenen Verlust befreien wollten.

In der so entstandenen Zwangslage leitete einerseits die Regierung Verhandlungen ein, um die weitere Aufrechterhaltung der Vereinigung der Bahnen mit Respektierung der mittlerweile hergestellten Rechtsordnung zu ermöglichen, andererseits stellte sie unter Leitung eines ministeriellen Kommissars eine aus den Oberbeamten der Bahnen gebildete Direktion an die Spitze der Bahnen, welche sofort mit der Arbeit der Rekonstruktion begann. Die eben erwähnten Verhandlungen hatten erst um Mitte des Jahres 1921 ein Ergebnis, und zwar:

a) die Regierung verordnete, daß mit Einwilligung der Budapester Lokalbahn-Aktiengesellschaft die Bahnlinien der Aktiengesellschaft derselben zurückgegeben werden,

b) die Rechtsverhältnisse der übrigen, auch weiterhin vereinigt bleibenden fünf Bahnen wurden endgültig geregelt und die Regierung ernannte zur Leitung derselben eine definitive Direktion.

Mittlerweile kündigte die Behörde der Hauptstadt Budapest den in Zahlentafel 1 angeführten ersten drei Bahnen für den 1. Jänner 1923, um ihr auf den Terrainbenutzungsvertrag gegründetes Recht bezüglich der Einlösung der Bahnen geltend zu machen und begann Verhandlungen betreffs der Anschaffung der übrigen zwei Bahnen, und zwar der Szentlörinczer Lokalbahn und der Untergrundbahn. Hierdurch ist die Möglichkeit gegeben, daß ab 1. Jänner 1923 diese fünf Bahnen endgültig vereinigt in das Eigentum der Hauptstadt übergehen, so daß weder im Interesse des

Publikums, noch im Interesse der wirtschaftlichen Lage auf die verschiedenen Vorteile der Vereinigung nicht verzichtet zu werden braucht.

Währenddessen setzte sowohl die provisorische, als auch die definitive Direktion der Vereinigten Bahnen die Rekonstruktionsarbeiten fort und führte bis zum heutigen Tage folgendes durch:

1. Die Angestelltenanzahl wurde auf das Notwendige herabgesetzt und wird seither immer auf einer der Leistung entsprechenden Höhe gehalten.

2. Die Gebühren der Angestellten wurden zum ersten Male, also unmittelbar nach dem Sturz des Kommunismus, durch Beseitigung der Mißverhältnisse geregelt, teilweise herabgesetzt, seither aber wiederholt wesentlich derart erhöht, daß der Lohn womöglich den geänderten Lebensverhältnissen entspreche, dabei auch bei jeder einzelnen Person mit der Arbeit nach Art und Menge, als auch mit der Dienstzeit im Einklang stehe, nebst Inbetrachtung der Familienverhältnisse bzw. der Anzahl der zu erhaltenden Familienmitglieder. In den Werkstätten wurde Akkordarbeit und auf Grund des Taylorverfahrens ein Prämien-system eingeführt.

3. Das Personal wurde von sämtlichen Elementen, deren Benehmen unter dem Kommunismus zum Tadel Anlaß gab, durch unabhängige, aus dem Kreise der Angestellten gebildete Schiedsgerichte geäußert.

4. Es wurde die zur entsprechenden Durchführung des Bahndienstes unentbehrliche Dienstdisziplin wieder hergestellt.

5. Sämtliche, zur Vereinigung der Bahnen notwendigen Organisationsarbeiten wurden erledigt, denn diese Arbeit leistete weder die die Vereinigung durchführende Revolutions- noch die darauffolgende Kommunistenleitung, trotzdem sie neun Monate lang den Betrieb leiteten. Von diesen Arbeiten seien erwähnt:

Anfertigung von einheitlichen

a) Dienstanweisungen,

b) Gebührenordnungen,

c) Rangordnungen,

d) Pensionsbestimmungen,

e) die Einreihung des gesamten Personals auf einheitlicher Grundlage in die einzelnen Rangstufen und in die einzelnen Klassen der Gebührenordnung,

f) Anfertigung neuer und womöglich gleichmäßig belastender Diensterteilungen, damit wenigstens die 8 stündige Arbeitszeit vollkommen ausgenutzt werde. Es sei bemerkt, daß die Budapester elektrische Bahnangestellten sich bisher im allgemeinen weigerten, mehr als 8 h täglich zu arbeiten. Diese Weigerung ist aber sicherlich ein Ergebnis äußerer Einflüsse, denn andererseits laufen ständig schriftliche Bitten einzelner Angestellten ein, in welchen sie Überstundenarbeit und für den wöchentlich auch ohnehin entlohten freien Tag um Einteilung bitten. Wir bemerken hierbei, daß die Bahnunternehmung natürlicherweise alle diese Mehrarbeiten mit besonderen, und zwar erhöhten Stundenlöhnen entlohnt.

6. Die neue Leitung hielt die während des Krieges systematisierten Wohlfahrtseinrichtungen auch weiterhin aufrecht. Sie sorgt dafür, daß das Personal nach Möglichkeit mit

a) Lebensmitteln,

b) Heizmaterial,

c) Kleidung,

d) Wohnung, oder wenigstens in Kasernen mit Lagerstätten versehen sei und hält für die Unverheirateten sogenannte Kriegsküchen im Betrieb.

7. Es soll noch eine ganz besondere und neuartige Wohlfahrtseinrichtung erwähnt werden, nämlich daß für eine allgemeine und auch eine fachgemäße Weiterbildung

Zahlentafel II.

Zeichen der einzelnen Linien	Benennung der einzelnen Linien	Untergrundbahn			Tunnel unter der Donau	Tunnel unter den Rosenhügel und Blocksberg	Donaubrücke, vorhanden	Donaubrücke, geplant mit gemeinschaftlicher Benützung	Donaubrücke, geplant nur für Schnellbahn	Übergangsrampe zwischen Hochbahn und Untergrundbahn	Niveau, Damm- und Einschnitt-Strecken	Hochbahn [Viaduct:]	Arbeitsgeleise im Straßenpflaster	Baulänge insgesamt	Betriebslänge insgesamt
		Vorhandene zweigleisig	Neue eingleisig	Neue zweigleisig											
I.	Neupest-Erzsébetfalva	—	—	8,00	—	—	—	—	—	0,50	3,00	10,13	0,75	22,38	21,63
	Verbindung der Linie I mit Linie IV auf der Hungária-út	—	0,27	—	—	—	—	—	—	0,20	0,09	—	—	0,56	—
II.	Erzsébet-Andrássy út-Pestújhely	2,38	0,43	2,00	—	—	—	—	—	0,25	1,16	1,90	2,00	10,12	7,69
III.	Althofen-Kelenfeld-Szénatér	—	0,75	8,42	—	1,40	0,45	—	0,45	0,25	3,40	8,42	0,10	23,64	23,39
IV.	Althofen-Hungária út-Köbánya-Csepel	—	—	1,60	—	—	—	0,85	0,15	0,50	8,30	6,60	—	18,00	18,00
V.	Kelenföld-Rákóczy út Rákosszentmibály	—	—	4,50	0,60	1,20	—	—	—	0,25	0,25	3,00	1,50	11,30	9,80
Va	Zweiglinie Wettrennplatz-Köbánya	—	—	0,38	—	—	—	—	—	0,25	2,12	1,38	—	4,13	4,13
	Zusammen	2,38	1,45	24,90	0,60	2,60	0,45	0,85	0,60	2,20	18,32	31,43	4,35	90,13	84,64

der Arbeiter und Angestellten vorgesorgt wird. Die Vorträge werden möglichst durch die eigenen Ingenieure gehalten, um hierdurch auch einen einheitlichen Geist und ein Verstehen zwischen Beamten und Angestellten hervorzurufen.

8. Infolge dieser Tätigkeit versieht derzeit das Personal den Dienst im allgemeinen tadellos, trotzdem hauptsächlich

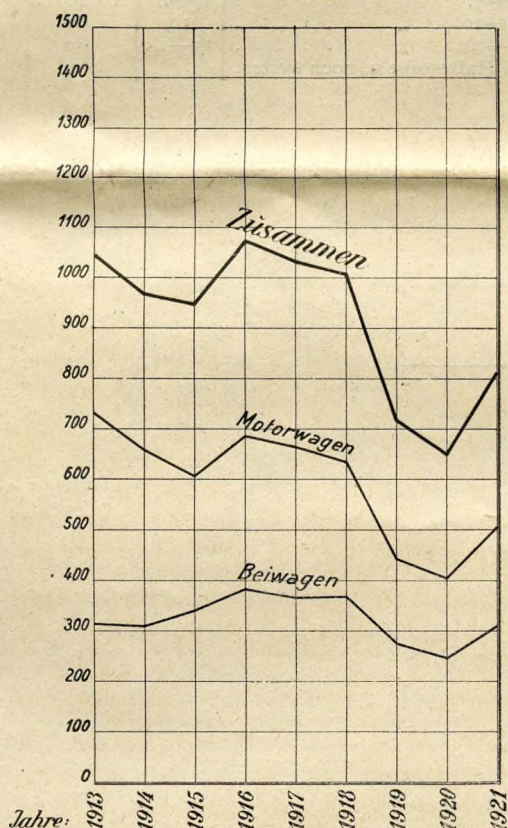


Abb. 3. Durchschnittliche Anzahl der Betriebswagen der Vereinigten Stadtbahnen (1-5 der Zahlentafel) in den Jahren 1913-1921.

der Verkehrsdienst infolge der großen Überfüllung heutzutage noch immer sehr schwer ist. Zur Kennzeichnung erwähnen wir z. B., daß ein Budapester Schaffner im Durchschnitt stündlich 278 Fahrkarten erledigt bzw. ausgibt, daß die Leistung der Wagenerhaltungswerkstätten mit täglicher 8 stündiger Arbeitszeit die täglich 10 stündige Arbeitsleistung der Friedenszeiten erreichte, was als ein hervorragendes Ergebnis anzusehen ist.

9. Die Wiederherstellung des unter der Kommunistenwirtschaft vollständig herabgekommenen Wagenparks schreitet gut vorwärts, was aus der die Veränderung der Anzahl der im Betrieb stehenden Wagen darstellenden Abb. 3 ersichtlich ist.

10. Die Bahnerhaltungsarbeiten können wieder entsprechend verrichtet werden, insoweit daß, wenn auch der Zustand der Gleise noch nicht tadellos ist, die sichere Abwicklung des Betriebes doch nirgends gefährdet ist.

11. Auf dem Gebiete der Stromerzeugungsanlagen erreichten wir folgende Ergebnisse:

Die in Zahlentafel 1 angeführten sieben Bahnen wurden ursprünglich von zehn Stromerzeugungsanlagen mit Strom versorgt. Wie schon erwähnt, ist die Außerbetriebsetzung der mit schlechtestem Wirkungsgrad arbeitenden Anlagen schon seit Jahren im Gange. Heute sind von den zehn Stromerzeugungsanlagen nur noch vier im Betrieb, und zwar zwei für die in der Zahlentafel unter 1 bis 5 erwähnten Bahnen, welche heute die vereinigten Bahnen bilden, außerdem je eine für die unter 6 und 7 erwähnten Lokalbahnen.

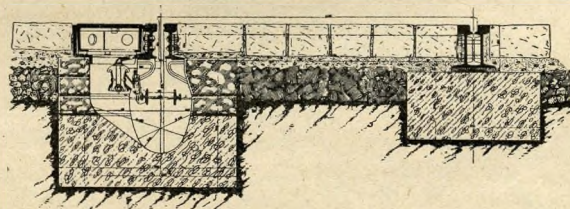


Abb. 4. Querschnitt der Budapester Unterleitung.

Der Kohlenverbrauch verminderte sich seit dem Sturz des Kommunismus um jährlich 2000 Waggonen, d. h. rd. 14 vH.

12. Der Umbau auf Oberleitungsbetrieb erfolgte nur mit Unterbrechungen, so daß nur einige Linien auf Oberleitung umgebaut werden konnten. Infolgedessen verringerte sich die Länge der heute in Budapest mit Unterleitung betriebenen Gleise von 89 auf 65 km¹).

Die Vereinigten Bahnen hatten während ihrer oben geschilderten Tätigkeit immer mehr und mehr mit Schwierigkeiten der mittlerweile ganz herabgekommenen wirtschaftlichen Lage zu kämpfen. Durch die Verstümmelung Ungarns sind wir heute in viel größerem Maße auf die Ein-

¹) Über die Budapester Unterleitung, deren Querschnitt aus Abb. 4 ersichtlich ist, kann Näheres in den Heften 1891 Nr. 1; 1897 Nr. 33 und 1901 Nr. 42 und 43 der Zeitschrift des österreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereines Wien gefunden werden.

fuhr verschiedener Artikel vom Auslande angewiesen, als früher. Und wenn es sich um Import und nicht um Export handelt, ist der Verfall der Valuta mit sehr schweren Folgen verbunden, infolgedessen erhöhten sich die Betriebskosten der Bahnen riesenhaft. Während vor dem Kriege die Einnahmen pro Fahrgast bei den in der Zahlentafel unter 1 bis 5 angeführten Bahnen 15 Heller betrug, waren wir in den letzten Jahren wiederholt gezwungen, den Tarif zu erhöhen. Infolgedessen kostet heute eine Reise, mit für das ganze Netz innerhalb 1 h gültigem zweimaligen Umsteigen, K 8. Demgegenüber müssen wir den öffentlichen Angestellten, sowie den Schülern wesentliche Vergünstigungen bieten, nachdem die Regierungsbehörde nur unter dieser Bedingung den 8 K-Tarif bewilligte. Unter Berücksichtigung dieser Forderung beläuft sich bei dem 8 K-Tarif die Durchschnittseinnahme pro Fahrgast auf 651 Heller, d. h. auf das 43,4-fache der 15 Heller Friedenseinnahme. Trotzdem bei den wiederholt durchgeführten Tarifierhöhungen die elektrische Fahrt sich niemals in dem Maße verteuerte, als die sonstigen Verbrauchsartikel, so hatte doch jede einzelne Tarifierhöhung eine sehr beträchtliche Verminderung in der Anzahl der Fahrgäste zur Folge, wie dies aus Abb. 2 ersichtlich ist. Heute beträgt z. B. die Indexziffer der Teuerung gegenüber den Friedensverhältnissen 8623.

Nachdem aber die wiederholt erhöhten Löhne und Materialpreise das viel Mehrfache der Friedenspreise erreichten, als der Tarif, ist es vollkommen erklärlich, wenn bei der sparsamsten Verwaltung der Bahnen nur das zu erreichen war, daß im Jahre 1920 der Betrieb keinen Verlust hatte; aber daß das unter dem Kommunismus entstandene Defizit von K 124 000 000 bisher nicht zu verringern war,

und daß keine Dividenden gezahlt werden konnten, glaube ich, wird jedermann für ganz natürlich finden.

Ich erachtete es für notwendig, all dies hier vorzutragen, damit die Straßenbahn- und Kleinbahnfachleute Mitteleuropas, wenn sie im Jahre 1923 in Budapest erscheinen, bei der Beurteilung der hiesigen Zustände, die beschriebenen historischen Daten berücksichtigen mögen. Nur bei deren Kenntnis wird es genügend begrifflich, warum die Budapester Bahnen auch heute noch nicht auf gleicher Höhe stehen, als die anderen derartigen Bahnen Mitteleuropas. In einem Lande, wo der Kommunismus nicht in dem Maße wütete, als bei uns, weiß es niemand, welch riesenhafte Schäden derselbe anrichten konnte, deshalb kann ein Ausländer auch schwer beurteilen, welch riesige Schwierigkeiten bewältigt werden mußten, bis es gelang, die unter der Einwirkung des Kommunismus herabgekommenen Bahnen auf den heutigen, wenn auch bei weitem nicht vorbildlichen Zustand zu heben. Wir hoffen aber, daß es möglich sein wird, das Jahr, welches bis zum Zeitpunkt des Kongresses vom Jahre 1923 noch verbleibt, so ausnutzen zu können, daß die zum Kongreß erscheinenden Fachmitglieder über unsere Bahnen und deren Einrichtungen nicht viel zu tadeln Gelegenheit haben werden.

	km	Fahrpreis in Hellern in der III. in der II. Wagenklasse	
Für die 1—4. Haltestelle	3—4	20	30
„ „ 5—7. „	7—8	40	60
„ „ 8—10. „	10	60	90
„ „ 11—14. „	13—14	80	120
„ „ 15. Haltestelle u. noch weiter.		100	150