

## Einschränkung des Abendverkehrs der Budapester Straßenbahnen.

Budapest, 16. Februar.

Magistratsrat Desider Kényi, Leiter der hauptstädtischen Verkehrssektion, hat gestern die Mitglieder der Verkehrskommission telegraphisch für heute zu einer Sitzung einberufen. Auf der Tagesordnung standen die Eingaben, in denen die Budapester Straßenbahnunternehmungen mit Rücksicht darauf, daß infolge der neuen Regelung der Sperrstunde nach 11 Uhr abends der Verkehr sich auf ein Minimum reduziert hat, um die Bewilligung zu einer entsprechenden Einschränkung des Abendverkehrs der elektrischen Bahnen ersuchen.

Bisher haben die elektrischen Bahnunternehmungen, besonders die Straßenbahn, trotz aller in der letzten Zeit aufgetauchten Schwierigkeiten in anerkannter Weise den Verkehr bis zu den Nachtstunden uneingeschränkt aufrecht erhalten. Doch da seit gestern infolge der neuen Sperrstunde nach 11 Uhr nachts nur mehr schwaches Leben auf den Straßen von Budapest pulsiert, hätte es keinen Zweck, den Straßenbahnverkehr in dem bisherigen Umfange aufrecht zu erhalten, und die Unternehmungen mußten schon aus dem Grunde die infolge der Regelung der Sperrstunde gebotene Einschränkung des Abendverkehrs vorschlagen, weil diese ihnen die Möglichkeit bietet, Kohle zu ersparen, was angesichts des Kohlenmangels von höchster Bedeutung für sie ist.

Die Sitzung der Verkehrskommission nahm folgenden Verlauf:

Nachdem Vorsitzender Desider Kényi kurz den Gegenstand der Beratung erörtert hatte, referierte technischer Rat Josef Baktin über die erwähnten Eingaben der Straßenbahnunternehmungen. In der Eingabe der Budapester Straßenbahngesellschaft machte sich der leitende Grundbesitzer geltend, daß der Verkehr auf allen Linien dieser Bahn um 12 Uhr aufhöre und daher die letzten Wagen spätestens um 11 Uhr von der Abfahrtsstation abgehen.

Stadthauptmann Dr. Emil Schreiber, der Vertreter der Polizeibehörde, spricht sich dagegen aus, daß der Verkehr der Straßenbahn um 12 Uhr nachts aufhöre. Man dürfe da keinen fixen Termin festsetzen. Auch wenn es sich um das Sparen von Kohle handelt, sei es nicht notwendig, schon um 12 Uhr mit dem Sparen zu beginnen. Man müsse dem Publikum, das nach 11 Uhr aus den geschlossenen Kaffeehäusern auf die Straße hinausströme, Gelegenheit bieten, nach Hause fahren zu können. Ferner müßten auch jene Reisenden berücksichtigt werden, die mit einem Nachtzuge in Budapest eintreffen; zur Beförderung dieser Reisenden sollten zur Zeit der Ankunft der Nachtzüge stets einige Waggons vor den Bahnhöfen halten. Warten wir, schloß Dr. Schreiber seine Rede, mit den radikalsten Maßnahmen, bis uns gewichtige Gründe dazu zwingen.

Adolf Wilhelm fragt, ob man die Einschränkung des Abendverkehrs auch in dem Falle, wenn die Regierung die frühere Sperrstunde wieder einführen sollte, aufrechterhalten, oder den normalen Verkehr wieder herstellen werde.

Der Generaldirektor der Budapester Straßenbahn Paul Sándor bemerkt, er befinde sich in einer sonderbaren Lage. Die Interessen seiner Unternehmung fordern die Erhaltung eines möglichst intensiven Verkehrs, dennoch aber müsse er aus gewichtigen Gründen eine Einschränkung vorschlagen. Der wichtigste dieser Gründe sei der Mangel an Kohle. Früher hatte die Straßenbahn noch für drei, vier Wochen ausreichende Vorräte, jetzt aber könne sie nur von heute auf morgen ihren Verkehr aufrechterhalten, obwohl sie stets alles aufgeboten habe, um die nötige Kohle zu erhalten. Wenn die Ansprüche des Unternehmens auf Kohle nicht befriedigt würden, müsse man sich auf eine noch stärkere Einschränkung des Verkehrs gefaßt machen. Der Bedarf der Straßenbahn sei täglich 53 Waggons; durch die geplante Einschränkung werde die Straßenbahn fünf Waggons Kohle pro Tag ersparen. Außer der Kohlenfrage begründe auch der Mangel an Personal die Einschränkung des Verkehrs; nicht weniger als 640 Mitglieder des Personals seien infolge der bitteren Kälte in den letzten Tagen erkrankt. Es sei ein wahres Wunder, daß die Straßenbahn trotz allem in diesem Zustande war, ihren Verkehr in dem bisherigen Maße abzuwickeln.

Redner wundert sich, daß Dr. Schreiber sich gegen die Einschränkung des Abendverkehrs ausgesprochen habe. Wenn es der Polizei nicht genehm sei, daß der Verkehr um 12 Uhr nachts aufhöre, könne die Schlussstunde wohl nähergerückt, doch nicht noch mehr hinausgeschoben werden. Was die

Interessen der Passagiere der Nachtzüge betrifft, könnte man wohl ein bis zwei Waggons zu den Bahnhöfen dirigieren, doch auch dies wäre zu vermeiden, wenn die Reisenden frühere Züge benützten. Auf diejenigen, die sich am Abend zerstreuen und unterhalten wollen, könne man keine Rücksicht nehmen; jetzt müsse sich jeder einschränken. In Wien verkehren die Straßenbahnen nur bis 9 Uhr abends, in Budapest werden sie bis 11 Uhr nachts verkehren; die Verhältnisse werden also in dieser Hinsicht viel günstiger bei uns sein als in Wien. Er ist gern bereit, den Verkehr in dem bisherigen Umfange zu erhalten, man solle aber dafür, daß er die nötige Kohle erhalte. Er wiederholt, daß auf diejenigen, die sich am Abend unterhalten wollen, und auf die Nachtschwärmer keine Rücksicht genommen werden könne. Die ersten Morgenzüge gehen bereits um 4 Uhr 20 Minuten früh ab, die Nachtschwärmer mögen also die Unterhaltung bis 4 Uhr früh ausdehnen, dann könnten sie die ersten Züge der Elektrischen benützen. (Lebhafte Heiterkeit.)

Stadthauptmann Dr. Emil Schreiber erklärte, die Polizei habe von dem Kohlenmangel der Verkehrsunternehmungen keine Kenntnis gehabt. Er habe geglaubt, daß man den Straßenbahnverkehr nur wegen der neuen Sperrstunde einschränken wolle. Wenn der Mangel an Kohle eine Einschränkung des Abendverkehrs forderte, habe die Polizei selbstverständlich nichts dagegen einzuwenden. Um die Bequemlichkeit der Nachtschwärmer kümmere sich auch die Polizei nicht, doch auf die mit den Nachtzügen, z. B. mit dem nach 11 Uhr fälligen Wiener Schnellzuge eintreffenden Reisenden müsse man unbedingt Rücksicht nehmen.

Generaldirektor Paul Sándor: Es können ja auch Omnibusse zu den Bahnhöfen geschickt werden.

Die Eingabe der Stadtbahngesellschaft begründete der technische Direktor Koloman Sztrófan in ähnlicher Weise wie der Generaldirektor der Straßenbahngesellschaft, und bemerkte, daß die Stadtbahn infolge der geplanten Einschränkung täglich zwei Waggons Kohle ersparen würde.

Anton Székács nimmt mit Befriedigung die Vorschläge auf Einschränkung des Abendverkehrs der elektrischen Bahnen zur Kenntnis. Er könne nicht umhin, den Unternehmungen seine Anerkennung dafür auszusprechen, daß sie trotz aller Schwierigkeiten den Verkehr nur in so geringem Maße einschränken wollen. Auch dies geschehe nur aus Voraussicht. Die beiden Unternehmungen würden insgesamt sieben Waggons Kohle täglich ersparen; diese Ersparnis allein begründe die geplante Einschränkung. Sieben Waggons Kohle decken den Bedarf Tausender von Familien, so daß er schon aus sozialen Rücksichten die Einschränkung billigen müsse. Redner nimmt die Vorschläge der Unternehmungen an, wünscht aber ebenfalls, daß vor den Bahnhöfen einige Waggons zur Verfügung der Passagiere stehen.

Dr. Karl Ziperer billigt ebenfalls die vorgeschlagene Verkehrseinschränkung, denn dadurch werde die Erhaltung des Tagesverkehrs gesichert. Wichtig sei aber nur der Tagesverkehr. Auf die Ersparnis von sieben Waggons täglich können die Unternehmungen nicht verzichten.

Nachdem noch Josef Girardi gesprochen hatte, wurden die Unterbreitungen der Verkehrsunternehmungen einstimmig angenommen.

Von morgen an werden die letzten Wagen der Elektrischen zu folgenden Zeiten von den Endstationen abfahren:

### Auf den Linien der Straßenbahn:

- Relation Nummer 1 (Ujpest—Keleti pályaudvar Elektaer Lokalbahn), Abfahrt von Ujpest 9 Uhr 30 Minuten, Abfahrt vom Keleti pályaudvar—Elektaer Lokalbahn 10 Uhr 35 Minuten.
- Relation Nummer 5 (Óbuda—Suboicium—Állatkert), Abfahrt von Óbuda 9 Uhr 40 Minuten, vom Suboicium 10 Uhr 40 Minuten, vom Állatkert 8 Uhr.
- Relation Nummer 7 (Óbuda—Margitid—Nyugati pályaudvar), Abfahrt von Óbuda 10 Uhr 30 Minuten, vom Nyugati pályaudvar 11 Uhr.
- Relation 9 (Óbuda—Répliget), Abfahrt von Óbuda 9 Uhr 30 Minuten, vom Répliget 10 Uhr 30 Minuten.
- Relation 11 (Óbuda—Közvágóhid—Sertésvágóhid), Abfahrt vom Közvágóhid um 9 Uhr 30 Minuten, von Óbuda 10 Uhr 30 Minuten, vom Sertésvágóhid 9 Uhr. (Vom Közvágóhid werden nach 9 Uhr 30 Minuten drei Anschlusszüge nach dem Kálváltó in Intervallen von 20 Minuten abgehen.)
- Relation 15 (Rundverkehr Bárosliget und zurüd), Abfahrt vom Bárosliget 10 Uhr.
- Relation 17 (Rundverkehr vom Állatkert und zurüd), Abfahrt 10 Uhr.
- Relation 19 (Zugló—Kelenföld), Abfahrt vom Zugló um 9 Uhr 30 Minuten, von Kelenföld um 10 Uhr 30 Minuten.
- Relation 25 (Bárosliget—Közvágóhid), Abfahrt vom Bárosliget 9 Uhr 30 Minuten, vom Közvágóhid 10 Uhr.
- Relation 27 (Állatkert—Közvágóhid), Abfahrt vom Állatkert 9 Uhr 45 Minuten, vom Közvágóhid 10 Uhr 30 Minuten.
- Relation 29 und 31 (Répliget—Állatkert—Szabadság-tér—Dipó-tórt—Répliget und in verkehrter Richtung), Abfahrt vom Répliget nach dem Szabadság-tér 10 Uhr, nach der Vilmos-esház ut 10 Uhr 10 Minuten.
- Relation 37 (Kőbánya MÁV. Kreuzung—Baross-tér), Abfahrt von Kőbánya 10 Uhr 40 Minuten, vom Baross-tér 11 Uhr.
- Relation 53 (Kőbánya—Erzsébetid—Óbuda—Kőbánya), Abfahrt von Kőbánya 8 Uhr, von Óbuda 9 Uhr 10 Minuten (die späteren Züge nach Kőbánya siehe Relation 37).
- Relation 55 (Rátospalota—Nyugati pályaudvar) Abfahrt von Rátospalota um 10 Uhr, vom Nyugati pályaudvar um 10 Uhr 40 Minuten.
- Relation 57 (Kelenföld—Ujpest), Abfahrt von Kelenföld um 9 Uhr 30 Minuten, von Ujpest um 10 Uhr 30 Minuten.
- Relation 59 (Krisztinavár—Farkasrét), Abfahrt vom Krisztinavár um 10 Uhr 30 Minuten, vom Farkasrét um 10 Uhr 50 Minuten.