



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: .....

Cím: *Erste Unterpflasterbahn  
der Welt*

Forrás: *Deutsche Allg. Zeitung*

*Berlin 1936 W. 30.*  
(Hely) (Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy *385.859*

Hely

Idő

*"1936"*

Személy

Helyszám

## Die erste Unterpflasterbahn der Welt

### Was an ihrer Wiege gelungen wurde

Am 2. Mai 1896 wurde die erste elektrische Untergrundbahn des europäischen Festlandes und erste Unterpflasterbahn der Welt in Budapest eröffnet. Sie hat für den Bau vieler anderer Untergrundbahnen als Vorbild gedient, beispielsweise für das ganze Unterpflasterbahnenetz von Berlin. Die Aufgabe bei der Budapester Bahn bestand darin, die Innenstadt mit dem an ihrem Rande gelegenen Stadtwaldchen, dem Lieblingsplatz der Bevölkerung, zu verbinden, und zwar im Zuge der Andrássy-

straße, ohne diese schöne Prachtstraße zu einer gewöhnlichen Verkehrsstraße herabzubringen. Eine besondere Schwierigkeit lag noch darin, daß die zur Verfügung stehende Bauhöhe auf das äußerste beschränkt wurde durch ein die Andrássystraße querendes Hauptkanalisationsrohr, über das die Bahn hinweggeführt werden mußte. Daher auch die gedrungene Form des Wagens, die unser Bild zeigt. Beim Bau der Bahn mußte alles ganz neu erdacht werden, da kein Vorbild vorhanden war. Es gab zwar schon Untergrundbahnen in London und New York, diese waren aber tiefliegende Tunnelbahnen, die bergmännisch ausgehachtet waren. Da eine solche Bahn schon wegen ihrer hohen Kosten hier nicht in Frage kam, entschloß man sich zu einer Unterpflasterbahn mit flacher, unmittelbar unter dem Straßenpflaster liegender Decke.

Der Bau der Bahn durch eine deutsche Firma war dem damals stark chauvinistischen Ungarn ein Dorn im Auge, und jede wenn auch noch so geringfügige Schwierigkeit wurde von der damaligen Presse ausgenutzt, um das Unternehmen in Mißkredit zu bringen. Als die Eröffnung infolge einer Störung des Kraftwerks um 14 Tage verschoben werden mußte, brachte die Zeitschrift "Das Vaterland" eine Notiz mit der Ueberschrift "Eine mißglückte Untergrundbahn". Diese Notiz ist uns leider nicht erhalten, dagegen die Richtigstellung, die die Firma Siemens & Halske verlangt hat. Sie lautet:

"Als Projektanten und Erbauer der Budapester Untergrundbahn ersuchen wir Sie, unter Berufung auf § 19 des Pressegesetzes, an geeigneter Stelle der nächsten Nummer Ihres geschätzten Blattes bekanntzugeben, daß Ihre Mitteilung, sich als gänzlich unrichtig erwiesen hat und daß die Untergrundbahn in Pest am Samstag, dem 2ten Mai, dem ordnungsmäßigen Betrieb übergeben wurde und trotz des riesigen Verkehrs, welchen sie, von der Betriebsöffnung anfangen, fortgesetzt zu bewältigen hatte, ohne irgend welchen Anstand und zur allgemeinen Zufriedenheit funktioniert."

Das Blatt konnte es nicht unterlassen, seinerseits hinzuzufügen:

"Es ist wirklich der Betrieb eröffnet worden, aber nicht an dem in Aussicht genommenen Tage, und nachdem man in der Weise, welche in unserer Notiz zuerst angegeben worden, die Störungen behoben hat. Dieselben sind vorgefallen und können nicht bestritten werden."

Die Gehässigkeit der Presse zeigte sich in besonders starker Weise, als sich einige Wochen nach der Eröffnung ein an sich harmloser Unfall ereignete. Der Polizeibericht schildert diesen folgendermaßen:

"Gestern mittag entzündete sich die Leitung des vom Giselaplatz dem Stadtwaldchen zu fahrenden Waggons Nr. 15 und begann am Oktogonplatz zu rauchen. Der Kondukteur forderte hier die Passagiere aus Vorsicht auf, den Wagen zu verlassen, welcher Aufforderung sie auch sofort nachkamen. Der leere Wagen wartete dann auf den folgenden Waggon Nr. 10, welcher den ersten Wagen auf die offene Haltestelle im Stadtwaldchen hinauschieben sollte. Bei der Station Bördösmarthy-Gasse schlugen jedoch aus dem ersten Wagen Flammen hervor, worauf auch die Passagiere des Wagens Nr. 10 ausstiegen. Die Flammen wurden gelöscht, und die beiden leeren Wagen fuhren mit gesteigerter Schnelligkeit weiter. . . .

Obwohl der Verfasser dieses Berichtes sich bemühte,

fachlich zu bleiben, erging sich die Presse in den tollsten Greuelnachrichten über diesen Vorfall, setzte aber auch in skrupelloser Weise Lügennachrichten in die Welt, die jeder Grundlage entbehren, wie folgender Vorfall beweist:

Am 8ten Jan. 1897 schrieb das Associated News Büro in New York an den amerikanischen Konsul in Budapest folgendes:

Wir lesen mit großem Interesse Berichte aus Europa über die berühmte Budapester Untergrundbahn. Es scheint, daß in dem Tunnel keine Ventilationsöffnung vorhanden ist und daß die durch den Tunnel fahrenden Züge die Luft darin so zusammendrücken wie in dem Rohr eines Luftdruckgeschützes. In einigen Fällen sind die Wagen vom Geleise abgehoben worden, und die Fahrgäste sind fast erstickt usw."

Der Konsul antwortete am 30. Jan.:

"Aus Ihrem geehrten Schreiben vom 8. entnehme ich zu meinem Erstaunen, daß die jeder Begründung entbehrenden Nachrichten über Unfälle auf der Budapester Untergrundbahn, welche angeblich durch den Luftdruck im Tunnel hervorgerufen wurden und von gewissen Budapester Journalen vor der Eröffnung der Untergrundbahn erfinden worden sind, bis nach Amerika Verbreitung gefunden haben. Zur gefl. Information sende ich anbei ergebnis ein Album der Franz-Joseph-Untergrundbahn, aus welchem hervorgeht, daß sowohl die Dimensionen des Tunnels, als auch der Stationen derart reich bemessen sind, daß ein gefährlicher Luftdruck ausgeschlossen ist. Tatsächlich ist der Luftdruck, welcher bei zwei sich begegnenden Wagen im Tunnel entsteht, nicht größer, als der Druck eines mäßigen Windes in den Straßen von Budapest."

Im Gegensatz zu den gehässigen Zeitungsnachrichten stehen die Urteile der Sachverständigen. So brachte ein ungarisches Fachblatt nach dem Pester Lloyd vom 6. Aug. 1896 eine Betrachtung über den oben erwähnten Unfall, in dem es zum Schluß hieß,

"daß dies ein Fall sei, wie er im Maschinenbetriebe, allen menschlichen Berechnungen entgegen, vorkommen kann, ohne daß hierbei auf ein Verhängnis oder gar auf eine sträfliche Nachlässigkeit gefolgert werden dürfe. Wer nur einiges technische Gefühl besitzt, weiß, daß bei einer solchen in allen Teilen gänzlich neuen technischen Schöpfung nicht alles sofort vollkommen sein kann. Zur Beruhigung darf es indes reichen, daß gleichwohl die Techniker der ganzen Welt sich voll Anerkennung über diese Bahn geäußert haben."

Gelegentlich der im Juli 1896 in Budapest tagenden internationalen Telegraphenkonferenz schrieb Hr. Andrews, Direktor der Indo Europäischen Telegraphen-Company, damals eine der größten Persönlichkeiten auf dem Gebiete der elektrischen Angelegenheiten an die Firma Siemens & Halske:

„Ich bin im Leben niemals mehr überrascht gewesen, als wie heute, wo ich mit der Budapester Untergrundbahn fuhr. Sie ist der vollständige Gegensatz zu unserer schmutzigen South London Line bezüglich Helligkeit, Ventilation, Reinlichkeit und Annehmlichkeit. Die Eleganz der Perrons und Wagen übertrifft bei weitem die vollkommenste elektrische Eisenbahn oder irgendeine andere, soweit mir bekannt ist. Ich erging mich in Bewunderung über den Bau. Die Perrons sind im Innern Vorbilder, auch die Eingänge von den Straßen sind stilgerecht ausgeführt, und die Harmonie aller Einzelheiten macht einen tiefen Eindruck.“

Um 12ten Mai 1896 konnte der Leiter des Budapester Baubüros von Siemens & Halske melden:

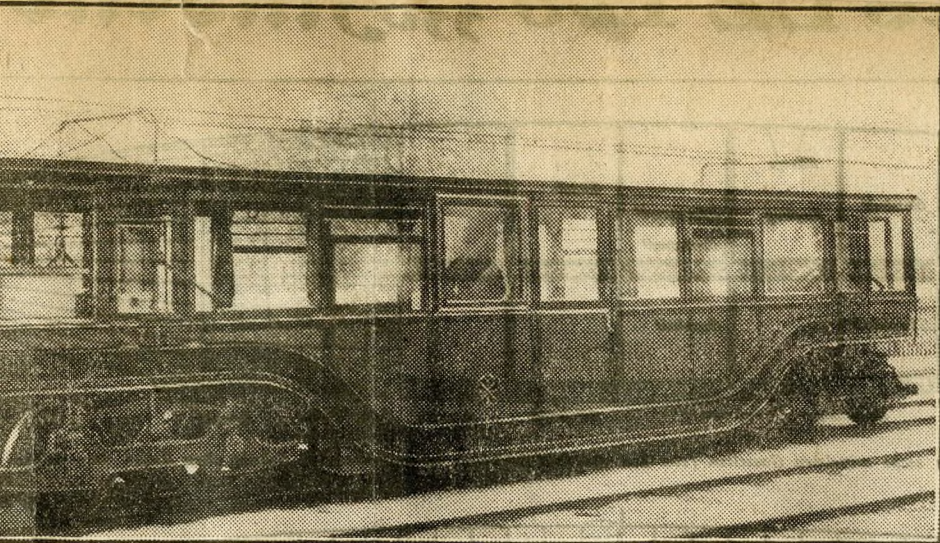
„Seine Majestät Kaiser und König Franz Joseph haben allergnädigst geruht, am 8ten Mai eine Fahrt auf der U-Bahn zum Gisellaplatz in das Stadtwaldchen zu machen und zu gestatten, daß die U-Bahn künftig den Namen Seiner Majestät „Franz-Joseph-Elektrische-Untergrundbahn“ führe.“

Am 11. Aug. meldete er ferner,

„daß Herr Bürgermeister Kirschner aus Berlin in Budapest angekommen sei und sich die Zeichnungen und Photographien von der Untergrundbahn vorlegen ließ. Herr Kirschner interessiert sich speziell dafür, ob eine Untergrundbahn nach dem Budapester System in dem Berliner Grundwasser und Schwimmsand möglich sei. Baurat Hoprecht habe ihm gesagt, die Berliner Verhältnisse seien ganz andere als die Budapester, und in Berlin könne eine Untergrundbahn nach dem Budapester System wegen des Schwimmsandes und des hohen Grundwasserstandes nur mit den größten Schwierigkeiten ausgeführt werden. Herr Kirschner fand großes Gefallen an der raschen Wagenfolge und an dem Verkehr an den Umsteigestellen und sprach sich sehr anerkennend über das Gesehene aus.“

Die Budapester Untergrundbahn ist in mancher Beziehung für den Verdegang des Untergrundbahnbaues und Betriebes mustergültig gewesen, einiges bildete den Grundstock für die weitere Entwicklung, vieles wurde in späteren Jahren bei anderen Schnellbahnen unmittelbar nachgebildet. Die Pionierarbeiten von Werner Siemens haben reiche Früchte getragen, und der elektrische Betrieb hat die Erwartungen des großen Forschers vollauf bestätigt.





Wagen der Budapester U-Bahn

Berkaufnahme