

1982 MAR 8

Erste U-Bahn des europäischen Kontinents

DIE BUDAPESTER „KLEINE METRO“

Addiert man die Länge aller Metrolinien der Welt, so kommt man gegenwärtig auf die stattliche Zahl von rund 3600 km — eine Tunnelstrecke, die etwa sechsmal so lang wäre wie die Entfernung — zwischen Budapest und Berlin. Die Zahl der Stationen beläuft sich summa summarum auf rund 3500, die der jährlichen Fahrgäste auf mehr als 15 Milliarden — fast viermal soviel wie Menschen auf der Erde leben!

Die Metro von Budapest ist — neben 40 Weltstädten von Moskau bis Honolulu — an dieser Weltstatistik seit dem Stichtag vom 30. Dezember 1981 mit nunmehr 25,6 km, 31 Stationen und rund 274 Millionen Fahrgästen im Jahr beteiligt. Bis zur zweiten Jahrtausendwende sollen sich diese Daten mindestens verdreifachen. Ich möchte hier jedoch weniger ein Zukunfts- als vielmehr ein Bild von der Vergangenheit der Budapester U-Bahn, der *Földalatti*, zeichnen, die anno 1893 — sozusagen als ein Produkt angewandten Umweltschutzes — in Angriff genommen wurde.

Bauzeit — 20 Monate

Und das, obwohl die Stadtväter der damals noch recht jungen ungarischen Metropole Budapest — erst 1873 durch die Vereinigung von Buda, Pest und Óbuda entstanden — den heute soviel benutzten Begriff des Umweltschutzes noch gar nicht kannten. Ihnen ging es vielmehr darum, daß die damals imposanteste Straße, die 2,3 km lange mit Holzwürfeln gepflasterte, von Bäumen gesäumte und Prachtbauten im Jugendstil begrenzte Sugár út (heute Népköztársaság útja) nicht durch die Schienen einer Pferde- bzw. einer elektrischen Bahn „verunstaltet“ werde. Fast zwanzig Jahre währte der „Kampf“ vom ersten Antrag anno 1875 bis zum letzten Vorschlag im Jahre 1893, der jedesmal mit einer Ablehnung endete. Andererseits wurde es jedoch immer dringender, das Problem des Massenverkehrs auf der Allee zu lösen, zumal die Millenniumsfeierlichkeiten zum tausendjährigen Bestehen des ungarischen Staates (1896) immer näherrückten, deren

bedeutete das Für das Anlegen eines 3226 m langen Tunnels (lichte Höhe 2,85 m) sowie einer Oberflächenstrecke von 463 m (im Stadtwaldchen), den Bau von insgesamt neun Stationen, den entsprechenden technischen Anlagen und Triebwagen blieben alles in allem 20 Monate Zeit.

Der „Königswagen“

Also setzte man die zur damaligen Zeit modernste Technik ein: elektrische Betonmischer, Pumpen, und neuartige Baggermaschinen; die Zahl der Arbeitskräfte betrug rund 2000 Mann; die Kosten beliefen sich auf 3,6 Millionen Kronen, und obwohl es zwischenzeitlich unüberwindlich scheinende Hindernisse gab — z. B. die „Kreuzung“ des Hauptabwasserkanals in der Nähe des Oktogon-Platzes (heute „November 7. tér“) —, erfolgte dennoch am 11. April 1896 die behördliche Probefahrt, wurde die „erste U-Bahn des europäischen Kontinents“ drei Wochen später, am 2. März 1896 feierlich ihrer Bestimmung übergeben.

(Ich bitte um besondere Beachtung der stolzen und wie es scheint etwas umständlichen Formulierung „erste U-Bahn des europäischen Kontinents“, wodurch die um 35 Jahre ältere Londoner Metropolitan — daher übrigens der Name Metro —, die erste U-Bahn Europas, schlicht doch elegant entthront wurde.)

Und da wir gerade bei „Thron“ sind: Am 8. Mai 1896 besichtigte auch Franz Joseph II. im Rahmen der Millenniumsfeierlichkeiten den neuen Stolz seiner Budapester Untertanen, wobei er „gnädigst erlaubte“ (wie noch heute auf einer Marmortafel im U-Bahn-Museum am Deák tér zu lesen), daß die Bahn seinen Namen führen dürfe.

Anlässlich des königlichen Besuches hatte die Firma Schlick übrigens extra einen „Königswagen“ mit prunkvoller Einrichtung und Fenstern aus geschliffenem belgischem Glas angefertigt, der sich somit wesentlich von den übrigen zehn blech- bzw. neun holzverkleideten Wagen unterschied. Allerdings bot sich zu seinem Gebrauch recht selten Gelegenheit, und

eingeführt. Ab 1900 konnte man auch Zeit-, ab 1905 dann Umsteigekarten lösen.

Der Dienst der Wagenführer, Schaffner (ab Mitte des Ersten Weltkrieges auch Frauen), Kontrolleure und Bahnsteigwärter war nicht leicht; die Arbeitszeit betrug bei nicht gerade hohem Verdienst täglich zwischen 12 und 17 Stunden, jedoch war „attraktiv“, daß jeder Angestellte der Dienstordnung entsprechend eine Uniform erhielt.

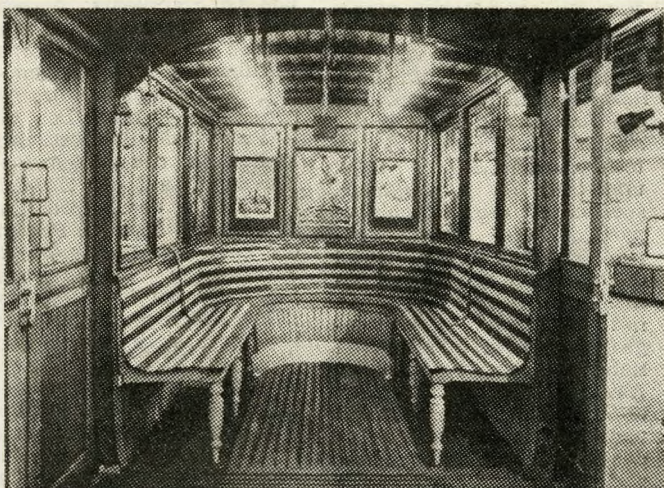
Treffpunkt Deák tér

An dieser Stelle wird es nun höchste Zeit, auch etwas über die Stationen der Föld-

ehrwürdige Földalatti (Linie 1), die Metro-Ost-West-Strecke (Linie 2, Ors vezér tér bis Südbahnhof) sowie seit 1976 die Metro-Nord-Süd-Strecke (Linie 3, Kispest—Kőbánya bis Elmunkás tér).

Parallel mit der Entwicklung Budapests zu einer Metropole waren auch der Massenverkehr bzw. die durch ihn verursachten Probleme ständig gewachsen und drängten schon seit langen Jahren auf eine, wenn möglich „untergründige“ Lösung. Pläne dazu gab es bereits Ende des vorigen Jahrhunderts wie auch in den Tagen der Räterepublik und noch einmal in den vierziger Jahren, doch erst Mitte der 60er Jahre konnte mit dem Bau einer Metro, der heutigen Linie 2, begonnen und diese 1970 bzw. 1972 übergeben werden.

Das brachte auch für die nunmehr als „kleine Metro“ bezeichnete Földalatti Veränderungen, Verjüngungen mit sich: Ihre Station am



Das Innere des umgebauten „Königswagens“

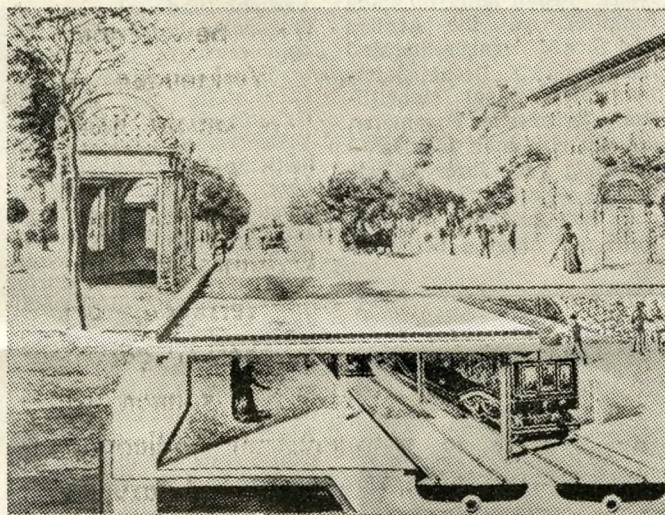
alatti zu sagen, die auf der Strecke von der heutigen Bajcsy-Zsilinszky út bis zum Heldenplatz in der alten — man kann wohl ohne Übertreibung sagen — Schönheit, ihrer braun-weißen Kachelung erhalten geblieben sind. Der Zeit oder vielmehr dem Zeitgeschmack fielen dagegen die mit reicher Zinkornamentik verzierten Treppenhäuschen zum Opfer — als letztes der mit einer Kuppel geschmückte sog. Kiosk am heutigen Deák tér. (Während rechts und links die Treppen zur damaligen Giszella-tér-Station führten, waren im Kuppelteil Geschäfte untergebracht.)

Der Deák tér ist heute übrigens jener Punkt, wo sich sozusagen Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der U-Bahn treffen denn hier kreuzen sich — in drei Ebenen übereinander — die

Deák tér wurde verlegt, ihre Linie im Osten um eine (bis Vörösmarty tér) im Westen um zwei Stationen (Széchenyi-fürdő und Mexikói út) erweitert. Ihre neuen Gelenkzüge befördern den unaufhörlichen Strom der Fahrgäste nun mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50 km/h.

Im Perspektivplan des Schnellbahnnetzes von Budapest sind bis zur Jahrtausendwende insgesamt fünf Metrolinien vorgesehen (z. B. eine Ringlinie, die von Norden nach Südwesten verläuft und zweimal die Donau „unterfährt“), die die ungarische Metropole dann in allen Himmelsrichtungen durchschneiden, die erste aber, die kleine Földalatti, wird wohl auch dann — schon über 100 Jahre alt — nicht weniger beliebt sein ..

P. Végh



Zeitgenössische Bauskizze der U-Bahn

zentrale Veranstaltungen im Stadtwaldchen stattfinden sollten — wohin einzig diese Allee führte. In solcher Bedrängnis stieß daher 1894 die Idee des Budapester Straßenbahndirektors Balázs Mór, eine U-Bahn zu bauen, nicht nur auf offene Ohren, sondern auch auf tatkräftige bzw. finanzielle Unterstützung — geknüpft an die Bedingung, daß die U-Bahn bis zur Millenniumsfeier fertiggestellt werden müsse. Anders ausgedrückt

so wurde er 1937 eigentlich bereits „ausgemustert“, 1942 jedoch baute man ihn um, und der einstige „Hofwagen“ — wie er auch hieß — beförderte noch 13 Jahre lang tagtäglich das „einfache Volk“... Die „Földalatti“ wurde bald zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel der Budapest. Während es anfangs nur Linienkarten für 20 Filler gab, die einen Erwachsenen oder zwei Kinder zu einer Fahrt berechtigten, wurde 1899 das Streckensystem