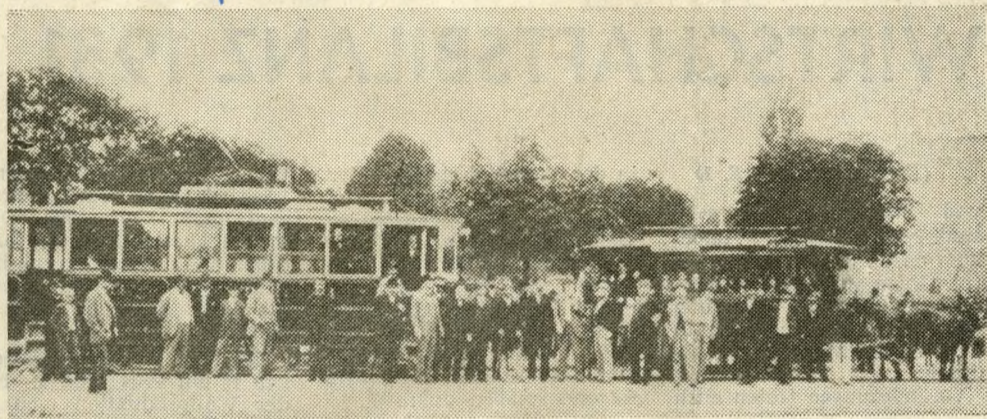


BUDAPESTER RUNDSCHAU

1982 FEB 1 5

RAMA

BUDAPESTER RUNDSCHAU 7



Budapest, 1898: Auch die letzte Pferdebahn wird von der Straßenbahn abgelöst

Budapester Verkehrsgeschichte**„Nachts auf dem Omnibusdach,
weisst du noch, Liebste...“**

Eins der Verkehrsmittel unserer Urgroßväter war der Mietwagen, auch Fiaker oder Droschke genannt. Vor rund 120 Jahren rumpelten über die Budaer Straßen 70, über die Pester 112 dieser Gefährte. Ihre Zahl stieg von da an sprunghaft. Im Jahre der Vereinigung der beiden Stadtteile, anno 1873, ließen bereits 800 Kutscher ihre Peitschen auf den Budapester Straßen knallen. Im Milleniums-Jahr gab es bereits 505 zweispännige Fiaker und 866 einspännige Droschken. Obwohl eine Kutschenfahrt vom Vörösmarty tér bis zum Stadtwäldchen ein recht teurer Spaß war, konnten sich die Kutscher nicht über flauen Verkehr beklagen. So kam es, daß es zur Zeit des I. Weltkrieges bereits 172 Mietwagenstände in Budapest gab.

Konkurrenten

Konkurrent von Fiaker und Droschke wurde bald der wesentlich billigere Omnibus, später die Pferdebahn. Allerdings existierten sie jahrzehntelang recht friedlich nebeneinander.

Nach Paris und London konnte man nun auch in Budapest den von Pferden gezogenen Omnibus bestaunen und — besteigen! Omnibusfahren kam groß in Mode. In der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts verkehrten etwa 100 Busse auf den festgelegten Linien. Die Gespanne waren Eigentum verschiedener Gesellschaften.

Der Omnibusverkehr hatte 1913 sein Rekordjahr als 160 Gefährte 14 Millionen Fahrgäste beförderten. Der letzte Omnibus war 1929 auf den Straßen von Buda zu sehen.

Pferdebahn

Als erster Konkurrent des Omnibusses gilt die Pferdebahn, sozusagen der Pionier der städtischen Nahverkehrskultur. Als Vorbild diente die von Pferden gezogene Bahn in New York-Harlem (1832) und von Paris (1854).

Nach hitzigen Diskussionen hatte der Ungarische Königliche Statthalterrat schließlich am 22. April 1865 die Genehmigung für die Strecke Széna tér—Újpest erteilt.

Die Eröffnung am 1. August 1866 war ein großes Ereignis. Man freute sich über das schnelle, bequeme Fahrzeug, das auf den holprigen Straßen weniger rumpelte als die Droschken. Die Beliebtheit der Pferdebahn wurde noch dadurch erhöht, daß Minderbemittelte auf dem Dach des Busses, sozusagen III. Klasse, reisen konnten. Besonders Liebespaare fuhrten nächtlich gern auf dem „Omnibusdach“, das darüber entstandene Lied wird in Budapest heute noch gesungen. Wer das Geld dafür besaß, konnte es sich in der gepolsterten I. Klasse bequem machen.

Nach der Eröffnung brach das Pferdebahn-Fieber aus. Die 130 000 Einwohner des aufblühenden Pest-Buda wollten befördert werden, die Unternehmer Geld verdienen. Eine unternehmungslustige

Gesellschaft wollte eine Pferdebahn-Strecke vom Rathaus (Városháza), vorbei am Hotel Zrínyi (heute Astoria) über die Rákóczi út bis ins Stadtwäldchen bauen, eine andere wieder hatte vor, die Sugár út (heute Népköztársaság útja) mit dem Vörösmarty tér zu verknüpfen. Streitigkeiten gab es vor allem nach Eröffnung der Margaretenbrücke anno 1876, da auf beiden Seiten der Donau verschiedene Gesellschaften Inhaber der Pferdebahnlilien waren. Das Problem wurde durch Fusion und Gründung der Budapester Straßenschienen-Gesellschaft (BKVT) gelöst. Es gab nun preisvergünstigte Umsteigekarten, und die Bahnen fuhrten viertelstündlich. Das „Brückengeld“ war im Fahrpreis einkalkuliert.

**18 Millionen
Fahrgäste**

Obwohl die auf Schienen rollenden Pferdebahnen auf ihrer 47 Kilometer langen Strecke jährlich 18 Millionen Budapester beförderten, konnten sie mit der 1887 auftauchenden Straßenbahn und der 1896 eröffneten Untergrundbahn nicht konkurrieren. Der letzte „Mohikaner“ der romantischen Pferdebahn verkehrte am 7. Juni 1898 zwischen dem Südbahnhof und dem Széna tér zum letzten Mal, doch als Alt-Budapester Sehenswürdigkeit war ein einziges Exemplar bis 1928 noch auf der Margareteninsel zu sehen.

József Gergely