



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: Die Budapester Untergrundbahn

Forrás: Deutsche Straßen- u. Kleinbahn Ztg

Berlin

1908. IV. 25

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely

Idő

"1908"

Személy

Helyszám

Közp. nyomt. XX. cs. 22. sz.

Die Budapester Untergrundbahn. In Wien soll eine Untergrundbahn errichtet werden. Eine Bahn „unten durch“, wie sie in London, Paris, Berlin und Budapest seit vielen Jahren besteht. Die kleinste, doch vielleicht vollkommenste und eleganteste unter diesen Bahnen ist die Franz-Josefs-Untergrundbahn in der ungarischen Metropole, die im Millenniumsjahre in Anwesenheit des Monarchen eröffnet worden ist und seither tadellos funktioniert. Die Budapester Untergrundbahn ist eine solch ausgezeichnete Verkehrsinstitution, daß sie mit Recht die Bewunderung des Fachmannes, wie des Laien verdient. Ein Umstand genügt zur Beweisführung. Seit dem zwölftjährigen Bestande der hiesigen Untergrundbahn hat sich niemals ein Unfall ereignet, abgesehen von einem kleinen, infolge Kurzschlusses entstandenen Brand, der aber rasch lokalisiert wurde und keine Opfer forderte. Dieser Erfolg allein verdient eine Lobpreisung der Bahn, welche das Wiener Publikum gegenwärtig in doppeltem Maße interessieren dürfte. Die Budapester Untergrundbahn verbindet die innere Stadt mit dem Stadtwaldchen unter der schönsten Avenue der Hauptstadt, der mit Holz gepflasterten Andrassystraße. Ursprünglich plante man, über die Andrassystraße eine elektrische Hochbahn zu errichten, welches Projekt jedoch aus ästhetischen Gründen verworfen wurde. Die zwei größten Budapester Verkehrsgesellschaften, die Straßenbahn und die Stadtbahngesellschaft, vereinigten sich im Jahre 1893 zum Bau der Untergrundbahn, welche binnen sechzehn Monaten vollständig fertiggestellt war. Die Hindernisse, welche man beim Bau überwäligen mußte, waren nicht geringe. Unzählige Kanäle, Gas- und Wasserleitungen, Kabel usw. mußten verlegt werden, abgesehen von den großen Schwierigkeiten, die der auf dem Oktogonplatz den Bahnkörper kreuzende Hauptsammelkanal und das Hauptwasserleitungsrohr bereiteten. Die Untergrundbahn ist eigentlich keine Untergrundbahn, da man sie nicht tunnelartig baute, sondern ihr eine 3,2 km lange, unter der Erde befindliche Trasse ausgegraben wurde. Die Grund- und Seitenmauern des Tunnels sind ausschließlich aus Beton, die Decke ist aus Eisen und Beton. Zum Schutz gegen das Grundwasser wurden doppelte Asphaltplatten verwendet, während zum Ableiten des etwa doch noch vorhandenen Wassers ein unter den Schienen angebrachtes Sammelrohr dient, welches mit den Straßenkanälen in Verbindung steht. Die

innere Höhe des Bahntunnels beträgt 2,75 m, die Breite 6 m. Die Stationen sind, ähnlich denen der Londoner und New Yorker Untergrundbahn, so angebracht, daß sich zu beiden Seiten des Gleises 3 bis 8 m breite und 24 bis 32 m lange Perrons befinden, zu denen man durch zierliche, aus Majolika und Eisen hergestellte Häuschen über Treppen hinuntergelangt. Interessant ist der Sicherheitsdienst. Der Verkehr wird nämlich durch eine von Block zu Block automatisch arbeitende elektrisch beleuchtete Signalvorrichtung gesichert, die zwischen zwei Wagen nur eine bestimmte Distanz gestattet. Durch das tadellose Funktionieren dieser Signalvorrichtung sind Zusammenstöße fast vollständig ausgeschlossen. Zum Betriebe dienen zwei Dampfmaschinen mit vier Dampfkesseln, welche in der Zentralanlage den Strom erzeugen. Die Waggons der Untergrundbahn sind sehr elegant und bequem, der Verkehr wickelt sich rasch und ruhig ab. Die Fahrgeschwindigkeit ist etwa zweimal so groß wie die der Wiener elektrischen Straßenbahn. Jeder Wagen ist mit einem elektrischen Ventilator versehen. Die Anlagekosten der Untergrundbahn betragen 7 Mill. Kr., sowohl der Bau als auch die andere. Einrichtungen dieser elektrischen Untergrundbahn können jedem derartigen Unternehmen zum Vorbild dienen. Sie bewährt sich so sehr, daß nun die Anlage in großem Maßstabe erweitert werden wird. Der einzige Nachteil der Bahn besteht darin, daß sie keine Rundbahn ist und eine zu kurze Strecke befährt. Dieser Nachteil ist jedoch bloß geschäftlicher Natur, denn diesem Umstande muß es zugeschrieben werden, daß die Bahn nur einen geringen Nutzen abwirft. Die Gesellschaft, welche mit einem Aktienkapital von 7 200 000 Kr. gegründet wurde, zahlte wohl im ersten Jahre des Bestandes eine Dividende von 5 %, im Vorjahre aber betrug der Gewinnanteil nach der auf 200 Kr. Nominale lautenden Aktie bloß 4,75 Kr. Dies ist wohl darauf zurückzuführen, daß die Untergrundbahn im ersten Jahre ihres Bestandes am meisten befahren wurde, da sie direkt zur Millenniumsausstellung führte, welche sich bekanntlich im Stadtwaldchen befunden hatte. Aber auch im Vorjahre wurde die Strecke von 3¼ Millionen Passagieren befahren. Der Fahrpreis ist ein verhältnismäßig billiger. Er beträgt für die ganze Strecke 20, für die halbe (Zonentaxe) 12 Heller, doch gibt es Abonnements-, Schüler- und Dutzendkarten, bei deren Abnahme sich die Fahrt entsprechend billiger stellt.

azinyomda 1920