

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztály

385.859

CIVITATIS

Was in Wien nicht möglich ist, wird in Budapest geschaffen

248 Eine Untergrundbahn für 800.000 Fahrgäste

DE ERVIN SZABÓ
NOMINATA

Forrás:

Der Abend, Wien

1952. X. 15.

Személy:

Helyszám:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Aus Budapest kam die Nachricht, daß die erste Linie der neuen Untergrundbahn, an der in der ungarischen Hauptstadt gegenwärtig gearbeitet wird, schon im Jahre 1954 dem Verkehr übergeben werden wird. Dieses erste Stück eines weitverzweigten Metro-netzes ist acht Kilometer lang. Er wird den Westteil von Budapest mit dem Osten der Stadt verbinden. Da im Osten der ungarischen Hauptstadt das neue Volksstadion entsteht, wird die Metrolinie eine wichtige Verbindung zum Stadion darstellen, die Stadt unter dem Zentrum in gerader Linie durchqueren, den Südbahnhof an das Netz der Untergrundbahn anschließen und zum Teil auch unter dem Strombett der Donau verlaufen.

Diese eine Linie ist die sogenannte West-Ost-Hauptlinie und wird eine tägliche Frequenz von 300.000 Personen aufweisen. Bei Stadionveranstaltungen, Feierlichkeiten oder großen Demonstrationen wird der Verkehr auf dieser Linie entsprechend dichter sein, und auch die Tagesfrequenz wird sich dann noch bedeutend erhöhen. Die zweite Hauptlinie führt von Nord nach Süd. Mit Beendigung der Arbeiten am ersten Streckenstück wird sofort an die Trassierung der zweiten Hauptstrecke geschritten. Dann folgen zwei Ringlinien, die die beiden Hauptlinien in Form eines Kreises verbinden.

Budapest hat sich in den letzten Jahren ungemein schnell vergrößert. Aus der mittelgroßen Stadt mit 800.000 Einwohnern ist eine moderne Großstadt geworden, in der anderthalb Millionen Menschen wohnen und arbeiten. Neue Stadtrand-siedlungen sind aus dem Boden geschossen, neue Fabriken entstanden, das Volksstadion faßt 100.000 Zuschauer, und dort, wo noch vor zwei oder drei Jahren nichts war als Wiese und Schutthalde, stehen heute ganze Stadtviertel mit neuen Wohnbauten.

Diese gewaltige Entwicklung hat es mit sich gebracht, daß der Budapester Gemeinderat sich immer öfter mit dem Verkehrsproblem beschäftigen mußte. Es war nicht einfach, den Verkehr in normalen Grenzen zu halten. Neue Autobuslinien mußten geschaffen werden, Obuslinien zu den großen Betrieben entstanden in Budapest, und selbst neue Straßenbahnlinien wurden gelegt, um des wachsenden Verkehrs Herr zu werden.

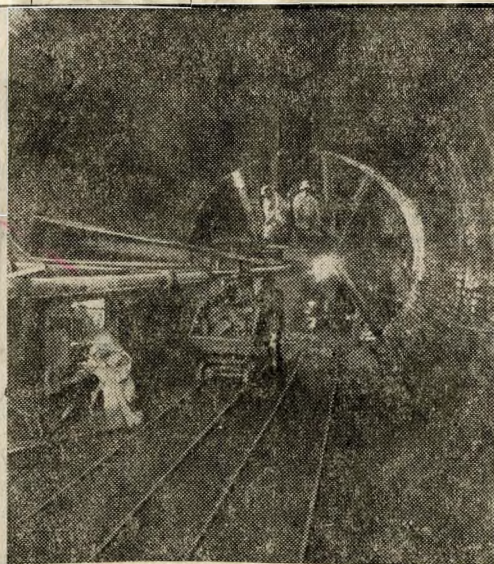
Diese Maßnahmen hätten genügt, um das Verkehrsproblem auf einige Jahre zurückzustellen. Budapest kommt mit seinen gegenwärtigen Verkehrsmitteln aus. Aber der ungarische Ministerrat dachte weiter als nur an die Jahre 1952 oder 1953. Budapest wird sich weiterentwickeln, wird sich am Stadtrand vergrößern. Noch immer entstehen neue Betriebe und neue Wohnviertel. Und dann

würde man in einigen Jahren wieder vor einem schier unlösbaren Verkehrsproblem stehen. Dem soll durch den Bau der neuen Untergrundbahn entgegengetreten werden.

Insgesamt werden die Linien der Budapester Metro nach ihrer Fertigstellung 800.000 Fahrgäste befördern können, ohne den Zugverkehr erheblich zu verstärken. Nötigenfalls kann auch eine Million Menschen pro Tag in der Untergrundbahn

Die Arbeiten an der West-Ost-Hauptlinie der Budapester U-Bahn schreiten rasch weiter

von einem Ende Budapests zum anderen geschleust werden. Um dem Wiener Leser einen Vergleich zwischen der Stadtbahn in Wien und der neuen Budapester Schnellbahn zu ermöglichen: Die tägliche Frequenz der Wiener Stadtbahn liegt momentan bei zirka 230.000 Personen.



Fünf Jahrzehnte mußten vergehen,

bis der Plan einer Untergrundbahn in Budapest in die Tat umgesetzt werden konnte. Schon Ende des vorigen Jahrhunderts wurde im damaligen Gemeinderat von Budapest der Plan besprochen, eine Reihe von Linien zu schaffen. Von diesem Plan wurde nur wenig erfüllt. Eine einzige, zwei Kilometer lange Strecke wurde gebaut und ging als Sensation — es war die erste elektrische Untergrundbahn — in die Geschichte ein. Diese eine Linie verband die Luxusvillen in der Umgebung des Stadtwäldchens mit dem Bankenviertel der Innenstadt und diente der Bequemlichkeit einer kleinen privilegierten Schicht, ohne die Verkehrsprobleme Budapests zu lösen. Nach

Nach mehr als fünf Jahrzehnten wird nun darangegangen, den alten Plan in die Tat umzusetzen.

Trotzdem ist der alte Plan nicht der ursprüngliche alte Plan geblieben. Budapest hat sich verändert, die Technik ist fortgeschritten, und vor allem können sich die ungarischen Ingenieure auf ein bestehendes russisches Metronetz stützen: auf die Moskauer Metro. Mit ihren Marmorpalästen und Rolltreppen, mit ihrer Ausstattung, den Skulpturen und Springbrunnen, den Lichtreflexen und der indirekten Deckenbeleuchtung wird die Moskauer Metro ein Vorbild für die Erbauer der Budapester Untergrundbahn sein. Ungarische Techniker haben sich lange Wochen in Moskau aufgehalten, um dort den Bau der Metro zu studieren, um Erfahrungen zu sammeln und sie dann in Budapest anzuwenden.

Mit 70 Kilometer Geschwindigkeit

Die Züge der Budapester Untergrundbahn sollen aus vier bis sechs Wagen in freundlicher, blauer Farbe bestehen. Innen werden die Wagen nach den modernsten Grundsätzen der Architektur eingerichtet; sämtliche Signalanlagen der Strecken werden automatisiert sein und in der Zentrale der Untergrundbahn wird der Fahrdienstleiter Gelegenheit haben, die Fortbewegung der einzelnen auf der Strecke befindlichen Züge auf einer Lichttafel zu kontrollieren.

Die Geschwindigkeit der Züge wird siebzig Stundenkilometer betragen, die Sicherung des Abstandes zwischen den Zügen erfolgt automatisch. Die Stromabnahme wird voraussichtlich durch einen an der linken Seite des Triebwagens angebrachten Bügel erfolgen, der den Strom aus der Stromschiene abzapft.

Für uns Wiener ist eine Untergrundbahn nach dem Urteil führender Verkehrsfachleute zwar sehr notwendig, aber viel zu teuer. Die Stadtrand-siedlungen rund um Wien, ja selbst so große Bezirke wie Floridsdorf, sind von der Stadtmittte so gut wie abgeschlossen. Dabei wäre es in Wien nicht einmal unbedingt notwendig, neue Trassen zu finden. Vom Hauptzollamt könnte über die bestehende Trasse der Verbindungsbahn der Stadtbahnverkehr über die zu reparierende Nordbahnbrücke nach Floridsdorf geleitet werden, gleichfalls vom Hauptzollamt ist auch der Stadtbahnverkehr nach dem Süden möglich. Nicht einmal das sind die Wiener ihrer Gemeindeverwaltung wert.

In Budapest gibt man die Antwort, worauf man in Wien wartet: man baut. Viele tausende Arbeiter trassieren die neue Strecke, Dampfhämmer dröhnen und drei Stock hohe Krane machen das Stadtgebiet von Budapest zu einem gewaltigen Bauplatz. — fd —