



Neujahrsgeschenk für die Hauptstadt

## Wiederum eine Met

Die Budapester begrüßten am 1. Januar 1977 nicht nur das neue Jahr, sondern auch die neue, dritte Metrolinie. Ein schönes, gewaltiges, modernes Geschenk aus Beton, Eisen, Stahl, Kupfer, Glas, Marmor, Stein und Kunststoff. Wert: 5 Milliarden Forint.

Während in Budapest die dritte Metrolinie eingeweiht wurde, dachte man mit einigem Stolz auch daran, daß hier im Jahre 1896 als erste unter den Ländern Europas nach der Londoner U-Bahn

— von hier stammt auch die Bezeichnung der Metro — die erste unterirdische Eisenbahnlinie eröffnet wurde, d. h. die ungarische Hauptstadt hatte bereits vor der Jahrhundertwende ein Verkehrssystem aufgebaut, das in seiner Art äußerst modern war, seiner Zeit weit voraus. Völlig einzigartig war dagegen die Tatsache, daß auch die Lokomotiven über einen Raum für Fahrgäste verfügten.

Die Zahl der Fahrgäste, die heute in Budapest ein Mas-



## rolinie übergeben

senverkehrsmittel benutzen, beläuft sich täglich auf vier-einhalb Millionen. Den Verkehr dieses Menschenstroms kann nur die Metro reibungslos bewältigen.

### Viereinhalb Millionen Passagiere

Schon lange arbeiten die Budapester Stadtväter, die Fachleute für Verkehr und die Architekten mit sorgfältigen Planungen, Investitionen und Vorbereitungen am Bau der Metro. Die sog. Ost-

West-Linie, d. h. die fast 11 km lange Strecke, die unter dem Territorium der Hauptstadt von Ost nach West und sogar unter der Donau verläuft, wurde den Budapestern in zwei Etappen, 1970 und 1972, übergeben.

Noch vor dieser Eröffnung liefen bereits pausenlos die Vorbereitungen zum Bau einer anderen großen Diagonal-Linie, der Süd-Nord-Linie, die elf Stadtbezirke direkt verbindet.

(Fortsetzung S. 4)

1977 JAN 1 0  
385. 859 0

Budapester Rundschau

## Erste Strecke Nord-Süd-Metro eröffnet

(Fortsetzung von S. 1)

Die Nord-Süd-Linie ist auf 21 km geplant. Davon wurde am letzten Tag des Jahres 1976 die erste Strecke von 3,7 km zwischen dem Nagyváradi tér und dem Deák tér im Stadtzentrum eingeweiht. Hier am Deák tér treffen sich Vergangenheit und Gegenwart: der Metrozug der Nord-Süd-Linie lief auf den Schienen der 1896 errichteten Untergrundbahn und über

### Fünf Stockwerke unter der Erde

den Schienen der 1970 eröffneten Ost-West-Metrolinie ein. Unter dem Deák tér entstand in wahrem unterirdisches Labyrinth in fünf Stockwerk Tiefe, ein modernes Verkehrssystem, das sich wiederum in seiner Art einen vorrangigen Platz in Europa erkämpfte — hier kreuzen sich drei U-Bahn-Linien, aufwärts führende Rolltreppen, Korridore, Bahnsteige, Perrons und Fußgängerunterführungen, ein gewaltiger Betrieb, der nur ein einziges Ziel kennt, die Sicherheit und den schnellen Verkehr der Reisenden zu sichern.

Der erste 3,7 km lange Abschnitt der Nord-Süd-Linie steht den Budapestern also seit dem ersten Januar zur Verfügung und am ersten Tag des Jahres erfolgte ein wahrer Ansturm von Zehntausenden Neugierigen auf die einzelnen Stationen. Dies nicht nur, weil die Budape-

ster Stadtväter der Bevölkerung unentgeltliche Fahrten bescherten, sondern weil sich ein jeder überzeugen wollte, ob die neueste Metrolinie ebenfalls gelungen sei. Selbst ohne Erforschung der öffentlichen Meinung per Computer kann einstimmig festgestellt werden, daß die Metro noch schöner und noch moderner ist, als alle ihre Vorgänger.

Die Fahrgäste müssen jetzt lernen, zwischen gelber, roter und blauer Metrolinie zu unterscheiden. Gelb ist die erste Linie (1896), rot die zweite, die Ost-West-Linie (1970) und blau die letzte und neueste, die Nord-Süd-Linie.

Auf dem Budapester Stadtplan erstreckt sich die blaue

Linie vorläufig über 3,7 km zwischen der Innenstadt und dem frequentierten äußeren Ring, doch wie ein Quecksilbersäule wird die blaue Farbe in den nächsten Jahren von beiden Stationen zu den absoluten Endpunkten steigen. Doch schon jetzt werden auf dieser relativ kurzen Strecke täglich bis zu 340 000 Fahrgäste befördert, und wenn die Gesamtstrecke von 21 km zwischen Kispest und Újpest fertiggestellt ist, rechnet man mit mehr als einer Million Passagieren täglich.

### 77 km Metronetz geplant

Die Budapester Perspektivpläne sehen bis zur Jahrtausendwende den Ausbau eines

77 km langen Metronetzes vor. Zur Zeit machen die Untergrundlinien bereits 20 km aus, und alle drei bis vier Jahre soll ein neuer Metroabschnitt fertiggestellt werden. Als nächstes werden 1980 neue Stationen der Nord-Süd-Linie dem Verkehr übergeben.

Während sich die blaue Metrolinie nach Norden und Süden weiterschlingelt, hat bereits — ein neuer Farbfleck auf der Palette der Metro — der Bau der vierten Metrolinie begonnen, die das südliche Buda mit einem der neuesten und größten Stadtteile Budapests verbindet, mit Rákospalota. Der Kostenvoranschlag beträgt 34 Milliarden Forint, und auf der 19,24 km langen Strecke werden vermutlich einmal 812 000 Menschen reisen. Auch diese Linie wird unter der Donau entlang führen.

Geplant ist auch der Bau einer fünften Metrolinie von 15 km Länge zwischen dem südlichen und dem nördlichen Buda. Sie verläuft wie ein riesiger Bogen zweimal unter der Donau und unter den Pester Innenbezirken. Diese Linie berührt sämtliche früher errichteten Metroabschnitte und bildet sogar Umsteigemöglichkeiten zu den Vorortbahnen.

Wenn man die Strecken der Vorortzüge hinzurechnet, wird das Metronetz im Jahre 2000 bereits 120 km umfassen. Diese Strecke werden dann 80% aller Verkehrsteilnehmer Budapests benutzen.

