

Verkehrsstrom geht unter die Erde

Auf dem automatischen Leitstand der neuerrichteten Budapester Metro glühten bereits seit Wochen die kleinen Lichter auf, die anzeigten, wo sich im betreffenden Augenblick ein Zug befand.

Die Probezüge verkehrten regelmäßig und hatten auch immer reichlich Fahrgäste. Mit den verschiedensten Tricks gelangten die Budapester unter die Erde und verschafften sich ein Plätzchen in den Zügen. Das kommt davon, daß der Budapester leidenschaftlich in seine Stadt verliebt ist. Als vor einigen Jahren die neue Elisabeth-Brücke erbaut wurde, pilgerten noch vor der Eröffnung Tausende hin, um sie zu bewundern, und als sie für den Verkehr freigegeben wurde, konnte man sie der dichten Menge wegen wochenlang kaum betreten.

Die Metro konnte man bisher nicht bestaunen, denn auf der Oberfläche standen nur hie und da einige Bohrtürme, dann verschwanden auch die, und nur in den Unterführungen blieben die verschlossenen Eingänge. Sobald aber die Probezüge verkehrten, ließen sich die Budapester nicht mehr zurückhalten — sie waren gänzlich ungeneigt, bis zur feierlichen Eröffnung am 2. April oder bis zur Inbetriebsetzung am 3. zu warten. Da wurden Delegationen zusammengestellt, oder man schloß sich einer offiziellen Besuchergrup-

staunte er stundenlang die farbigen Luxaflexplafonds, die blau und grünlich-blau gestrichenen Züge, die fast geräuschlos mit einer Stundengeschwindigkeit von 75 km verkehrten, liebte mit seinen Augen die Mosaikverzierungen der Wände, die elektrischen Uhren, die die genaue Zeit und die Abfahrtszeiten der Züge angeben, die Rolltreppen und die Fotozellenautomaten der Bahnsteigsperrre. Und er war maßlos stolz.

Zum Stolz hat er auch allen Grund. Die Metrostationen sind von imponierender Schönheit, dekorativ und modern, ohne prahlerisch zu sein. Ich kenne die Untergrundbahnen der europäischen Großstädte, aber mir gefiel die Budapester am besten. (Ich bin halt auch ein waschechter Budapester...)

Selbstverständlich wurde die Metro nicht des ästhetischen Genusses zuliebe erbaut, sondern um den viel gescholtenen Budapester Verkehr zu verbessern. Einstweilen steht nur eine 6,5 km-Strecke der sog. Ost-Westlinie, aber schon dies bedeutet eine Erleichterung, denn die Metro nimmt 60% des gesamten Personenverkehrs auf. Ausgangspunkt der Linie ist die Fehér út am Ost- rand der Stadt. Von hier fahren die Züge über eine Strecke von 2,3 km bis zur Station Volksstadion und gehen dann bis zum Ostbahnhof. Hier

Steigt man aus dem Zug, sieht man auch vor sich einen beleuchteten Tunnel. Die Metro wird nämlich in Richtung Kossuth-Platz und Moskau-Platz bis zum Südbahnhof führen. Diese Strecke wird in 2—2,5 Jahren fertig, die Gesamtlänge der Ost-Westlinie wird dann 10,1 km betragen.

Die 6,5 km-Strecke Fehér út — Deák tér legen die Züge in 13 Minuten zurück. Auf der Oberfläche würde dieser Weg mindestens eine halbe Stunde in Anspruch nehmen. In einem Metrowagen gibt es 42 Sitz- und 190 Stehplätze, im Spitzenverkehr können sie selbst 300 Fahrgäste aufnehmen. Einstweilen werden unter der Erde alle 2,5—5 Minuten Züge mit drei Wagen verkehren. Im Bedarfsfall kann die Metro — bei Abfahrten pro 1,5 Minuten — stündlich 28 800 Personen befördern, um 11 000 mehr, als sämtliche Autobusse und Straßenbahnen der Rákóczi-Straße.

Die Metrowagen und die Rolltreppen wurden aus der Sowjetunion importiert. Die höchst ansehnliche Geschwindigkeit der Rolltreppen (0,9 m/Sek.) ist durchaus notwendig, denn die Fahrgäste müssen ja in eine Tiefe von 30—35 m befördert werden. (Ein 10—12 stöckiges Haus wäre kaum sichtbar, stünde es auf dem Bahnsteig.)

An der provisorischen Endstation Deák-Platz sind zwei



Ein Wunschtraum geht in Erfüllung: Metrostation in Budapest

pe an, oder man verschaffte sich Eingang mit Berufung auf längst nicht gesehene Bekannte, die mit den Bauarbeiten der Metro irgendetwas zu tun hatten. Ein Bezirksausschuß des Kommunistischen Jugendverbandes erwarb sich sogar die Genehmigung, seine Plenarsitzung im Kuppelsaal der Metro-Station am Deák-Platz abzuhalten.

Wenn dann der Budapester Bürger endlich das Ziel seiner Wünsche erreicht hatte, be-

wurde unter dem Baross-Platz ein ganzes unterirdisches Labyrinth erbaut. Die Fahrgäste können vom Bahnhof unmittelbar die Rolltreppen der Metro erreichen, ohne nach oben auf die Straße gehen zu müssen. Nach dem Ostbahnhof folgt die Kreuzung Rákóczi Straße—Kleiner Ring, und schließlich laufen die Züge in die Endstation am Deák-Platz ein.

Die Endstation ist nur vorübergehend hier eingerichtet.

Rolltreppen in Betrieb. Die kleinere und langsamere (0,8 m/Sek.) bringt die Fahrgäste zur alten Untergrundbahn, die als erste auf dem Kontinent vor 74 Jahren erbaut wurde und das Stadtwäldchen mit dem Vörösmarty-Platz verbindet. Von hier führen drei Treppen weiter, die eine bringt die Fahrgäste aufwärts, die andere abwärts, die dritte kann im Bedarfsfall in einer der beiden Richtungen eingeschaltet werden.

Im Vergleich zum Londoner, Pariser und Moskauer Metro-netz mag die Budapester Untergrundbahn als Spielzeug erscheinen, vielleicht ist auch die freudige Begeisterung über die Eröffnung einigermaßen übertrieben. All dies ist aber durchaus verständlich. Die Errichtung der Metro begann vor zwanzig Jahren, doch wurde die Arbeit zwischendurch für fast zehn Jahre unterbrochen, denn es stellte sich heraus, daß die Größe der Aufgabe seinerzeit unsere wirtschaftlichen Möglichkeiten überforderte. Jetzt steht die erste Metrostrecke dennoch fertig und wurde schöner und praktischer, als je geplant.

Die Arbeit geht weiter. Nach Fertigstellung der ganzen Ost-Westlinie beginnt die Errichtung der 15 km-Strecke in Nord-Südrichtung zwischen Újpest und Kispest, der die sog. Strecke Süd-Buda folgt. In Zwanzig Jahren dürfte ein Drittel des Budapester Massenverkehrs von der Metro bewältigt werden.

Róbert Zsolt



**ist seit
68 Jahren
treuer
Reisegefährte
Ihrer
Ungarnreisen**

**Budapest V,
Felszabadulás
tér 5**