



Fiaker, Omnibus, Pferdebahn

Wie verkehrten unsere Urgrossväter durch Pest-Buda

Heute befördern die Straßenbahnen jährlich 865 Millionen, die Autobusse 565 Millionen Fahrgäste. Im Februar dieses Jahres wurden bei der Metro 14 Millionen Passagiere gezählt. Ausserdem stehen der Bevölkerung in der Hauptstadt 101 118 Pkws und 1638 Taxen zur Verfügung. (In ganz Ungarn gibt es 340 000 Pkws.) Für zukünftige Verkehrsentwicklung sind weitere 12 Milliarden Forint veranschlagt.

Man kann sich kaum vorstellen, daß die Straßen Budapests, die heute auch nachts strahlend erhellt sind, vor 150 Jahren fast im Dunkeln lagen. Einer Statistik aus dem Jahre 1851 zufolge brannten auf den Pester Straßen 1489, in Buda und Óbuda (die beiden Städte waren damals noch nicht vereinigt) 596 einfache Laternen. Die Straßen waren noch ungepflastert... Den Verkehr bestritten Mietkutschen — auch Droschken oder Fiaker genannt —, von denen es in Pest 112 und in Buda insgesamt 70 gab. Da erschien auf den Pester Straßen das erste vielsitzige Fahrzeug, der Omnibus. Neben der Diligence, der Reise-Postkutsche, war er das erste Massentransportmittel. Nach Paris und London wurde es nun auch in Pest

modern und chic, den Omnibus zu benutzen. Alle halbe Stunde verkehrten die Wagen mit 15—20 Fahrgästen. Da die Omnibusfahrt relativ billig war, wurde das neue Fahrzeug bald allgemein beliebt.

Pest und Buda waren noch zwei verschiedene Welten. Bei gutem Wetter bildete die Schiffsbrücke die einzige Verbindung zwischen den beiden Städten. Im Winter konnte man nur über das Eis zum anderen Ufer. Die gemeinsame Arbeit von István Széchenyi und dem Engländer Adam Clark brachte der ungarischen Hauptstadt am 20. November 1849 die erste feste Brücke, die Lánchíd (Kettenbrücke) sowie das „Brückengeld“. Hier zerbrach das jahrhundertlange Privileg der Adligen, hier mußte jeder bezahlen.

Der Eisenbahnverkehr, der 1846 begann, und die entwickelte Dampfschiffahrt (17. September 1830) beeinflussten auch das Leben von Pest-Buda. Der Omnibusse wegen mußten die Straßen gepflastert werden. Da der Burgberg ein großes Hindernis darstellte, arbeitete man geschäftig am Bau eines Tunnels, der 1857 endlich fertiggestellt werden konnte. Pausenlos knallten die Omnibuskutscher mit ihren Peitschen, nur im Tunnel

war das Knallen verboten. Im Jahre 1913 vollbrachte der Omnibusverkehr seine Höchstleistung: 14 Millionen Fahrgäste, mit 160 Pferdewagen. Der letzte Omnibus zuckelte 1929 durch die Budaer Straßen.

Den Aufstieg zum Burgberg erleichterte die 1870 eingesetzte Bergbahn „Sikló“, die auf 100 m Strecke einen Höhenunterschied von 48 m bewältigte. Sie beförderte 1929 1 Million Passagiere, fiel aber dann dem zweiten Weltkrieg zum Opfer.

Als erster Konkurrent der Omnibusse erschien — 1866 — die im Fernverkehr bereits laufende Pferdebahn. Die über Schienen rollenden Wagen bewegten sich schneller vorwärts als die Omnibusse. Ein Wagen konnte bis zu 30 Personen fassen. Gegen Ende des Jahrhunderts wurden rund 18 Millionen Passagiere in 360 Wagen auf dem 47 km langen Verkehrsnetz befördert. Trotzdem hatte die Pferdebahn keine lange Lebensdauer. 1898 fuhr der letzte Wagen durch die Straßen der Stadt. Allein auf der Margareteninsel hielt sie noch ein paar Jahre „die Front“, bis 1928. Autobusse und Straßenbahnen verdrängten sie.

Eine weitere Besonderheit des Verkehrs in Buda war

die Zahnradbahn, die 1874 rund 100 000 Fahrgäste auf den Berg hinauf beförderte, aber mit 5 Millionen Passagieren im Jahre 1955 auf der Liste der Massenverkehrsmittel vorrückte.

Die erste Straßenbahn startete in Budapest am 20. November 1887. Zwei Wagen verkehrten zwischen dem Westbahnhof und der Király utca (heute Majakovszkij utca) auf einer Versuchsstrecke. Nach dem Tageslauf wurden die Wagen im Gebäude des Elektrizitätswerkes vor dem Bahnhof abgestellt. Sie waren ein großer Erfolg. Unmittelbar vor dem ersten Weltkrieg wurden in einem Jahr 350 Millionen Passagiere befördert. Zwischen den beiden Weltkriegen nahm der Verkehr jedoch wieder ab, da der von 24 Fillér (Stundenlohn eines Handwerkers) nicht so leicht zu entbehren war.

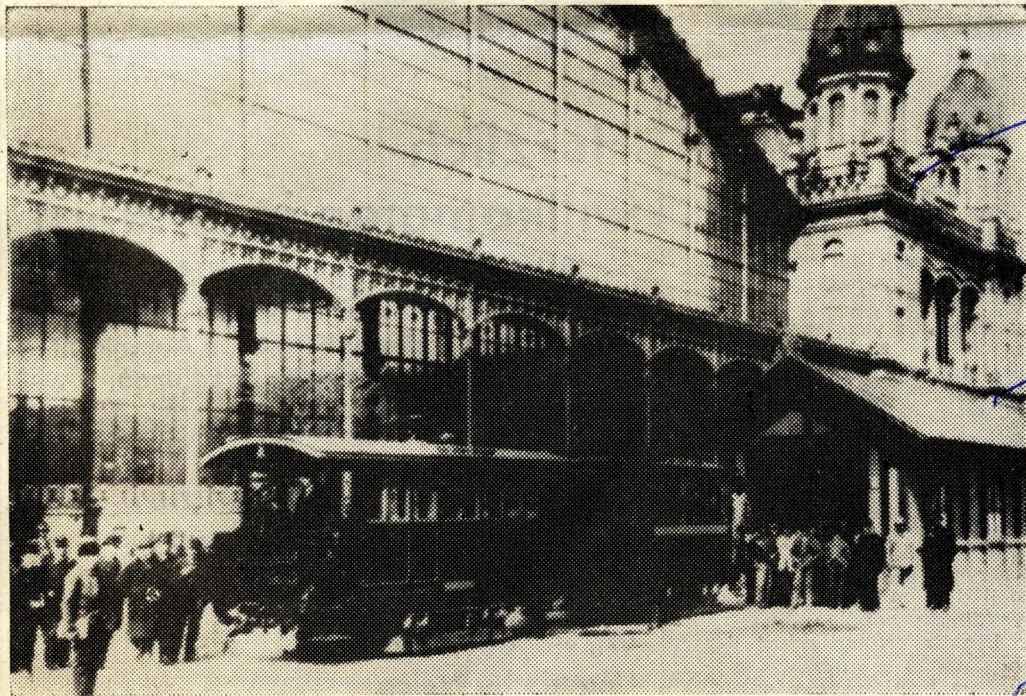
Eine neue Art Straßenbahn, die Untergrundbahn, wurde am 2. Mai 1896 dem Verkehr übergeben. Sie fuhr unter der Andrassy-Straße (heute Népköztársaság útja) von der Innenstadt zur Landesausstellung Tausend Jahre Ungarn.

Dank der nützlichen Unternehmungen von Daimler und Benz erschien auch auf den Pester Straßen das Automobil — im Jahre 1895. Es war ein gewisser Béla Hatschek, von Beruf Optiker, der mit seinem drei PS starken, fiakerförmigen Wagen das erste große Aufsehen erregte.

Dem ersten Taxi konnte man 1912 begegnen, und ein paar Jahre später, 1915 fungierte das erste Automobil als Autobus. 1920 gab es in Ungarn 1413 Personenkraftwagen, und 35 Jahre später, 1955 rollten bereits 12 447 Pkws über die Straßen des Landes. Innerhalb von 60 Jahren wurden wir also um 12 447 Wagen reicher, während der Autopark in den vergangenen 18 Jahren auf 340 000 Pkws anstieg. Das bedeutet mit anderen Worten, daß die Zahl der Pkws innerhalb dieser 18 Jahre fünfundzwanzigmal intensiver anstieg als in den vorhergegangenen 60 Jahren.

Das sind überzeugende Zahlen. Es lohnt sich über die Zukunft des Verkehrs nachzudenken.

József Gergely



Die erste Budapester Straßenbahn vor dem Westbahnhof

(1887)