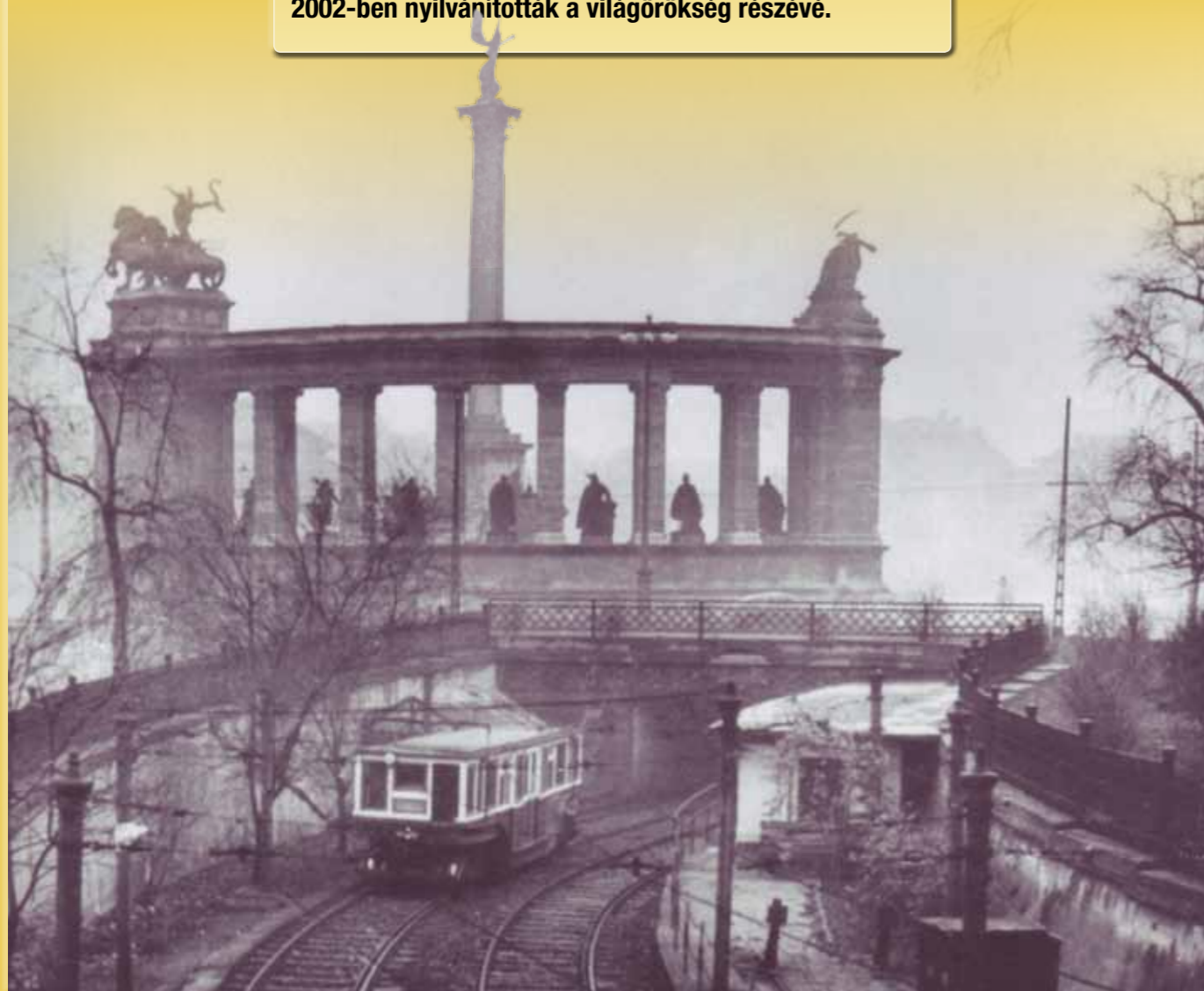




AZ ELSŐ MAGYAR METRÓVONAL HISTÓRIÁJA

Kis földalatti történet

A budapesti „kisföldalattiról” minden túlzás nélkül állítható, hogy a világ egyik legszebb és legkülönlegesebb tömegközlekedési eszköze, egy igazi hungaricum. A több mint 115 éve működő kéregvasút az európai kontinens legrégebbi földalatti tömegközlekedési eszköze, amelynek eredetiségét minden felújításakor igyekeztek a lehetőségekhez mérten megőrizni, illetve korhűen rekonstruálni. A most M1-esnek nevezett Millenniumi Földalatti Vasutat 2002-ben nyilvánították a világörökség részévé.



A „kisföldalatti” az államalapítás 1000. évfordulója tiszteletére készült el, és épp a Millennium évében, 1896-ban adták át Budapest polgárainak.

Létezését alapvetően két dolognak köszönheti: egyrészt hatalmas építkezésekkel, beruházásokkal készülődött a magyar főváros az államalapítás ezredik évfordulójára. Már megépült a Városligetet a belvárossal összekötő Sugár út – mai nevén az Andrásy út –, s a millenniumi ünnepek közeledtével égetően fontossá vált a várhatóan nagy számban érkező látogatók számára egy gyors és sok utast szállítani képes, menetrendszerűen közlekedő jármű a Liget és a városközpont között.

Másrészt, aminek létezését köszönheti a földalatti, az a felszíni vasutak következetes elutasítása. A Sugár úton akkor csak omnibuszok jártak, amelyek már akkor túlsúlyosak voltak, s egyértelmű volt, hogy új megoldást kell találni a városrész tömegközlekedésének megoldására. A hatóságok azonban az utcakép védelmében elleneztek mindenféle kötőpályás járművet. A budapesti vasúttársaságok hiába álltak elő lóvasút- és villamosvasút-építési tervekkel, a helyi vezetők ezeket szépészeti szempontokra és a városrész előkelő mivoltára hivatkozva rendre elutasította. Az akkori belügyminiszter ezzel egyetértve még határozatban is kimondta, hogy „az Andrásy úti közúti vasút eszméjét, mindenkorra el kell ejteni”.



Ekkor jött az ötlet a villamos vasúttársaság vezérigazgatójától, Balázs Mórtól, hogy londoni mintára Budapesten is a föld alatt építsenek vasutat. A földalatti bemutatott tervét és műleírását a Siemens és Halske cég – a villamos vasúttársaság mérnökeinek bevonásával – készítette el 1893-ban.

A terv megvalósítására a Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) szövetkezett fő konkurensével, a Budapesti Közúti Vaspályatársasággal (BKVT), s közösen nyújtottak be pályázatot a Sugár út alatti kéregvasút megépítésére. A kereskedelemügyi miniszter 1894. augusztus 9-én adta ki számukra a 90 évre szóló engedélykírtat, és augusztus 10-én már meg is alakult a Budapesti Földalatti Közúti Villamos Vasút Rt.

AZ EREDETI ÁLLOMÁSOK

- Gizella tér (ma Vörösmarty tér) •
- Deák Ferenc tér • Váci körút (ma Bajcsy-Zsilizky út) • Opera • Oktogon • Vörösmarty utca • Körönd (ma Kodály körönd) • Bajza utca • Aréna út (ma Hősök tere) • Állatkert (felszíni állomás, megszünt) • Artézi fürdő (felszíni állomás, ma Széchenyi fürdő)



ÉPÍTÉZÉS FESZÍTETT TEMPÓBAN

Az engedélyezéskor kikötötték azonban, hogy a vasútnak el kell készülnie a millenniumi kiállításra. A vasút megépítésére, felszerelésére mindössze 20 hónap állt rendelkezésre.

A vasút kivitelezését a tervező Siemens és Halske cégre bízták, a föld-, beton- és szerelési munkákat pedig az akkor már közismert Wunsch Róbert budapesti vállalkozó kapta. A vezető főmérnök, Vojtek Ödön folyamatosan naplót vezetett az építkezés hétköznapijairól és az alkalmazott megoldásokról. Krónikájából kiderül, hogy a munkát jelentősen nehezítette a talajvíz a Bajza utca és a Városliget közötti szakaszon, ahol emiatt szádfalat és víznyelő kutakat építettek, és az alagút oldalfalát is szigetelték. Az építésnél a legkorszerűbb gépeket használták: villamos üzemű betonkeverő gépet, elektromos szivattyút, a földmunkáknál kotrógépeket. Nem volt lehetőség a főgyűjtő vízcsontra áthelyezésére, ezért a vasutat fölötte vezették el. Ez a keresztmetszet szabta meg az egész alagút belmagasságát, ami 2,65 méter lett.

Az állomásokat burkoló barna és fehér csempéket a Zsolnay gyár készítette, a lejárók fölé díszes csarnokokat emeltek. Az alagút végén, ahol a kocsik a felszínre jöttek, megépült egy híd, amelyen a gyalogosok átmehettek a sínek egyik oldaláról a másikra. Ez a híd volt Magyarország első vasbetonhídja, még ma is ott áll – igaz, már funkcióját veszítve – a Városligeti-tó mellett.

Egyszerre több ezer férfi dolgozott a vasút építésén, míg több száz asszony főleg a munkások ételmezését biztosította.



A „kisföldalatti” vonalait az akkori közlekedési szabályok szerinti „balra tartás” elrendezéssel építették ki, ezért voltak a lejáratok sokáig „fordítva”. A jobboldali közlekedésre csak az 1970-es években tértek át.

Végül a vasút a meghatározott időre, vagyis húsz hónap alatt, a megengedett 3,6 millió forintnyi költségvetést nem túllépve készült el. A 3,68 km hosszú vonalból 3,22 km volt a földalatti szakasz (9 megálló), és körülbelül 460 m a felszíni szakasz (2 megálló: Állatkert, Széchenyi Gyógyfürdő) hossza.

A NYITÁS

1896. május 2-án, szombaton elindult Európa – rekordidő alatt épült – első motorkocsis üzemű földalatti vasútja. Aznap mindenki ingyen utazhatott a földalattin. Reggel 6 és este 11 között 4 percenként követték egymást a szerelvények.

Az ünnepélyes átadásnál nagyobb sajtóvisszhangja volt viszont annak, amikor a millenniumi ünnepekre Budapestre látogató Ferenc József osztrák császár és magyar király 1896. május 8-án kíséretével együtt végigutazott a földalatti vasút teljes vonalán, és az uralkodó „legkegyelmesebben megengedte”, hogy a vasút felvegye a nevét. Így lett az új neve: Ferencz József Földalatti Villamos Vasút Rt. (FJFVV).

DEKORATÍV KOCSIK ÉS A LEGENDÁS 20-AS

Az első járműpark 10 darab fém- és 10 fáborkolatú motorkocsiból állt. A kocsik belső tere a középső utastérből és az attól fallal elválasztott két vezetőfülkéből állt. A kocsiszekrény közepén helyezték el az egyirányú tolóajtókat. A kétféle fából készült belső borítás, az U alakban kiképzett ülések, a szép lámpák dekoratív hatást keltenek. A megnyi-

tás korában a fémburkolatú kocsik szekrényre sárga, a hossztartó borsózöld színű volt. A kocsiknál, amelyeket a Schlick gyár készített, a tetsző külső mellett korszerű műszaki megoldásokat alkalmaztak. A villamos berendezéseket a Siemens cég szállította. A királyi és az udvari jelzővel is felruházott 20-as pályaszámú kocsik berendezésében és műszaki megoldásaiban, de még külső megjelenésével is teljesen elütött a többi-től. A különleges kocsik a vasút előkelő vendégei számára, Ferenc József látogatására készültek. Csiszolt belgaüveg ablakai, utasterének díszes berendezése előkelőséget sugárzott. Az udvari kocsit ritkán használták, csak királyi-császári méltóságok és a Habsburg-család tagjainak utaztatására. A korabeli sajtó beszámolt arról, hogy egy ízben, 1897 szeptemberében II. Vilmos német császárral együtt a magyar király újra utazott rajta.

A különleges 20-as kocsit néha még forgalomba állították, majd 1937-ben „nyugdíjazták”. A második világháború után – átalakítva – pár évig ismét közlekedett, majd az 1950-es években végleg kivonták a forgalomból, és sajnos szétvágták.

ÁTALAKÍTÁSOK, BŐVÍTÉSEK ÉS FELÚJÍTÁSOK

A megnyitási év végéig a hátralevő nyolc hónap alatt több mint hárommillió utas utazott a földalattin. 1917-re az éves utasszám elérte a 11 milliót. A kocsik egyszárnyú tolóajtóit a gyorsabb utascseré érdekében 1931–32-ben kétszárnyúra alakították át, 1934–35-ben pedig a kocsikon forgóvázcsereit hajtottak végre. Az 1936–37-es években a kocsikat visszatápláló villamos féküzemre alakították át, így a felhasznált villamos



energia egy részét visszanyerték, amitől csökkent az alagút felmelegedése is.

Síncserét először 1924 és 1930 között végeztek, s ekkor állt át a földalatti 350-ról 550 V-os üzemi feszültségre. A szerelvényeket sárga színűre festették, ami azóta sem változott.

1970-ben jóváhagyták a vonal-hosszabbítást, illetve a felszíni szakasz föld alá helyezését. A munkálatokkal Budapest egyesítésének centenáriuma készültek el. 1973. december 30-án adták át a meghosszabbított vonalat a Mexikói útig, így a teljes 4,4 km-es vonal föld alá került. Új járműtelep is készült az új végállomáson.

1955-ben a kelet-nyugati metróvonal építése miatt a Deák Ferenc téri állomást áthelyezték a szomszédos Engels térre (a mai Erzsébet térre). Az így feleslegessé vált alagútszakaszban létesült 1975-ben a Földalatti Vasúti Múzeum.

Az 1990-es évekre a sínek olyannyira elhasználódtak, hogy már sebességkorlátozással sem közlekedhettek biztonságosan a szerelvények.

A vasút nagyszabású rekonstrukcióját 1995 márciusában kezdték el. Felújították a pályát – a Széchenyi fürdő és a Mexikói út közötti új építésű szakasz kivételével –, a zúzottkő ágyazatos, talpfás síneket korszerű hegesztett, hézagnélküli betonágyazatos sínekkel váltották fel. Ezután már



nem lehetett érezni a földalatti különleges illatát, amelyet a régi motorokhoz alkalmazott gépolajjal átvodott talpfák adtak. A nagykörúti fűgyűjtő vezetékéből is hasítottak egy



Balázs Mór a földalatti vasút érdekében kifejtett munkájáért nemesi címet kapott. Nemesi címere heraldikai kuriózum: a földalatti vasút stilizált motívuma szerepel rajta.

1863-ban átadott angol földalatti három évig épült, s csupán egy föld alá kényszerített, közönséges gőzüzemű vonat volt. Rövid életében, ami mindössze 6 hónapig tartott, két alkalommal is többszörös füstmérgezéses, fulladásos halállal járó tömegszerencsétlenség történt benne. Ezek után a londoni metró közel 30 évet pihenéssel töltött, s csak azután indulhatott el újra.

Az 1990-es évekre a sínek olyannyira elhasználódtak, hogy már sebességkorlátozással sem közlekedhettek biztonságosan a szerelvények.

Ekkor egy kitérőt is megépítettek az Oktogon

megállónál. Azelőtt ugyanis üzemzavar esetén a teljes vonalon leállt a forgalom, ennek köszönhetően viszont az érintetlen szakaszon továbbra is járhat a „kisföldalatti”. A földmészigetelés is folytatódott a Kodály körönd és a Bajcsy-Zsilinszky út között, amellyel párhuzamosan az Andrássy út is megújult. Az állomásokat és a járműveket is felújították, így 1995 novemberére gyakorlatilag egy új, korszerű földalatti vasút indulhatott útjára, megőrizve ugyanakkor a műemléki állomások és a szerelvények millenniumkorabeli stílusát.

Kovács Andrea

Források: bkv.hu/hu/muzeumok/foldalatti_vasuti_muzeum_budapest; metros.freeweb.hu/sztorifoldalatti_sztori.html (Bata István írása); ke.hul-szema/FJFVdigitus.itk.ppV_von.html (Szeberényi Márton írása); old-ikarus.hulfav.htm; Budapest Blog: fovarosunkbudapest.network.hu/blog/fovarosunk-budapest-blogjafilter/tag/f%C3%B6ldalatti