

A kis földalatti

Azért róla is essék szó... A kis földalattiról. Mert már lassan a neve így megy át a szóhasználatba: a „kis földalatti”. Amióta a nagy épül, gyakori híradás jelenik meg a Budapestet átszelő „igazi” földalattiról, azóta biggyesztjük neve mellé a „kis” jelzőt.

Pedig nem volt ez olyan kicsi születésekor, sőt neve mellett a „leg”-et is oda-tehettük: kontinensünk legelső földalattija volt ez a budapesti.

Születését a villamosnak köszönheti. S két vállalat versengésének.

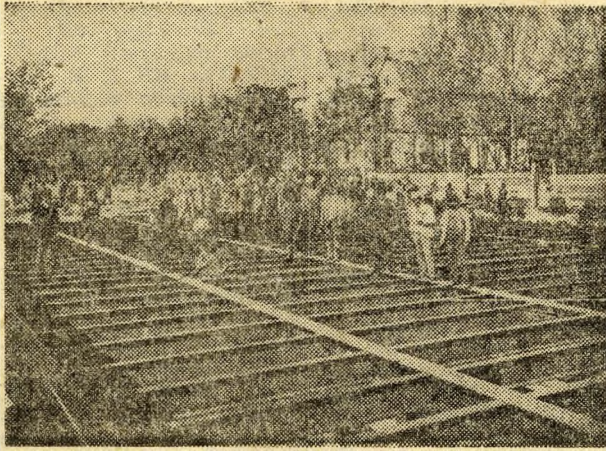
Az első villamos Budapesten 1887 november 29-én indult el, a Nyugati pályaudvartól, s zörögte végig rövidke útját a mai Majakovszkij utcáig. Megindult a harc a lóvasút és a villamos között. Egy ideig állta is a versenyt a lóvasút: leszállította a viteldíját. De mégsem bírt a villomossal. A BVVV (Budapesti Villamos Városi Vasút Rt.) utasforgalma 1889-ben ötmillió nyolcszáz ezer volt, 91-ben már 8,6 millió, a millennium esztendejében pedig már az utazások száma a 22,3 milliót is eléri. Ekkor lép egyet a lóvasút-társaság is, vagyis a BKVT — (a Budapesti Közúti Vasút Társaság) elhatározzák, hogy a lóvasutat villamosítják. Most a két társaság tovább versenyez; a BKVT ismét felveti a Sugárút (mai Népköztársaság útja) közlekedésének megoldását. „Ismét” mondom, mert már 1873-ban is kérte a Közmunka Tanácsot, hogy a Sugárúton lóvasutat építsen. A Közmunka Tanács ezt nem engedélyezte, de a főváros közgyűlésén sikerült a tervet elfogadtatni. Szerencsére mégsem lett a lóvasútból semmi: a belügyminiszter élt a vétó jogával.

Húsz évig pihent ez a terv, s most, hogy már két villamosvasút-társaság működött a városban, a 21-ik esztendőben közös ajánlatot tettek: a Gizella tértől (a mai Vörösmarty-tér) a Vá-

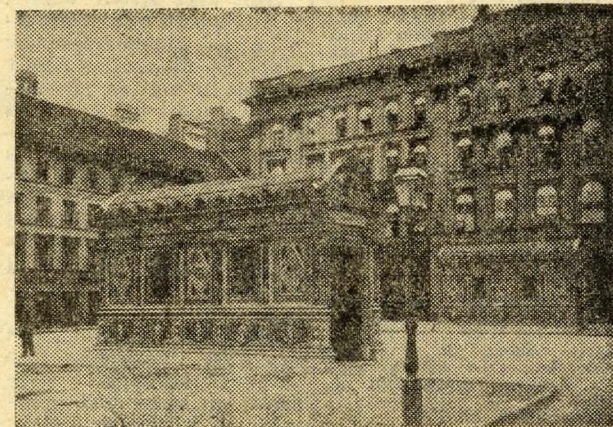
közgyűlése az engedélyt megadta, de a Közmunka Tanácsa ezt is elutasította. Mégpedig ilyen indokkal: „... A boltozatot tartó vasszerkezet rugalmas mozgásai folytán az utcaburkolat megromlik és így az út sétakocsikázásra alkalmatlanná válhat, továbbá az alagút pincyszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dübörögni, hogy a sétakocsikázást lehetetlenné teendő.”

Nagy csatározások után, 1894 májusától az engedélyezést kiadták. A 3,73 km vonal építésére 3 000 000 forintot irányoztak elő. A város vezetőinek a legfontosabb kikötése az volt: a millenniumi ünnepségek megnyitása évére el kell, hogy készüljön a földalatti.

1894. augusztus 13-án kezdtek a munkához és a kontinens első földalattiját 1896 május 2-án át is



Kontinensünk legelső földalatti villamosvasútjának építése Budapesten a Sugár út (a mai Népköztársaság útja) alatt 1895-ben.



A földalatti Vörösmarty téri végállomásának lejárata 1896-ban.

rosligetig villamosvasút vezet. Ezt is elutasították.

De nem városszépészeti szempontból! Idézek az elutasító végzésből: „... a sétakocsikázás céljára fenntartott úton vasútépítés egyáltalán nem engedhető meg.”

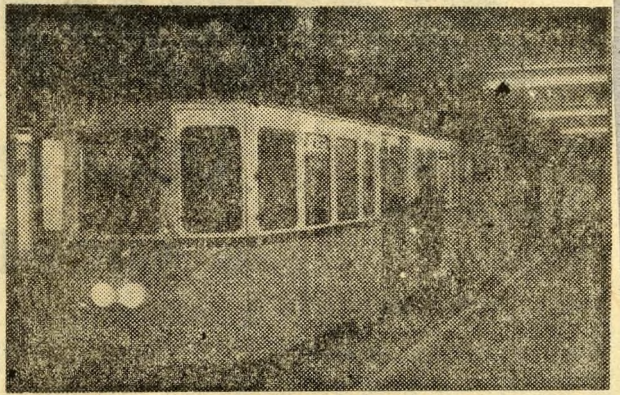
Ekkor utazik háromtagú bizottság Londonba, a város földalattijának a tubenak tanulmányozására. A londoni földalatti úgy épült, hogy minden szakaszra más és más társaság kapott engedélyt.

1894-ben újabb közös ajánlatot tesz a két társaság, de már: földalatti vasút építésére. A főváros

adták. A millenniumi ünnepségek megnyitásakor Ferenc József is végigutazott az akkor még egyáltalán nem kis földalattin, sőt, külön kocsit is építettek a királynak. Ebenfabe-rakásos kocsit, tükrökkel, két oldalt bejáróval. Ez a kocsit ma is forgalomban van, sokáig a 20-as számot viselte.

Emlékezés-e ez a kis

írás, az új születésekor a kicsi öregről? Nem az, mert a kis földalatti — ami ugyan pontosabban kéreg alatti vasút, pályáját felülről ásták ki — hamarosan új korszak elé néz. Meghosszabítják és korszerűsítik. Újjászülését két ok indokolja. Az egyik: a most felépülő új budapesti lakótelep, a Páskom-ligeti és a csaknem teljesen már elkészült Kacsóh Pongrácz telep összekapcsolása a városközponttal. Tehát meg kell hosszabítani az öreg földalattit. A másik: a kocsik is kiszolgáltak, megérették a cserére. Az új kocsik gondozása pedig a régi



A világvárosi forgalmat már nem győzte a földalatti villamos sem egyetlen kocsiból álló szerelvényekkel. Ezért néhány évvel ezelőtt pótkocsikat is üzembe állítottak, hogy kétszeresére növelhessék a szállítható utasok számát.

(MTI-fotók)

műhelyben lehetetlen, a remíz korszerűsítésére a Fővárosi Tanács nem adott engedélyt, hanem új kocsiszin építését rendelte el.

A munkákat már megkezdtek, hisz ezt szolgálja már három millennium korabeli megálló peronjának

meghosszabítása is. Nincs végleges döntés még arra vonatkozóan, hogy milyen úton folytatja majd tovább pályáját a Hősök terétől a kis földalatti. Az egyik terv: a jelenlegi végállomás előtt elágazik a vonal és a Széchenyi fürdő melletti új állomásra fut be. A másik terv szerint felesleges már a tó partján a rövidke felszíni szakasz, ezért a kis metró vonalát a Hősök téri megállótól egy kettős S-kanyarral lefelé lejtő alagúttal átvinnék a Városligeti tó alatt, onnan egyenes kéreg alatti szakasszal csatlakoztatná a Kacsóh Pongrácz út alatt most épülő vonalba. A beruházási program szerint ez az újjászülítés 300 millió forintba kerül. A munkákat legkésőbb 1972 közepére be kell fejezni, mert erre az időre elkészülnek a csuklósan összekapcsolt 33 méter hosszú metrószerelvények, s ezek már csak az új kocsiszinben tudnának éjszakázni.

K Gy.