

A kezdetek

- A világ első földalatti vasútja Londonban nyílt meg 1863-ban.
- 125 éve, 1896. május 2-án adták át a világ második földalatti vasútját Budapesten.
- Míg a londoni földalatti gőzzel működött, a budapestit már eleve villamos üzeműre tervezték. Tehát a budapesti volt a világ első villamos üzemű földalatti vasútja.
- A főváros az 1867-es kiegyezést, illetve az 1873-as városegyesítést követően robbanásszerű fejlődésnek indult. A világvárossá növő fővárosban elkerülhetetlenné vált a közlekedés fejlesztése, a korszerű közlekedési hálózat megteremtése.
- A földalatti vasút megépítésnek terveivel szerencsés időszakban jelentkeztek, ugyanis 1896-ban a magyar honfoglalás 1000. évfordulóját ünnepelte az ország, egész éven át tartó millenniumi ünnepségsorozat indult, óriási építkezések, fejlesztések kezdődtek. A központi eseményeknek a Városliget adott otthont. A városligeti ezredévi kiállítást az uralkodó, Ferenc József nyitotta meg.

Az elképzelés

- A város fejlődése, a növekvő igények és a millenniumi eseménysorozat miatt a Sugárút felszíni közlekedése nem volt elegendő, a hatóságok viszont a környék nyugalma és az utcakép megóvása érdekében nem engedélyezték felszíni vasút építését.
- Balázs Mór, fiatal mérnök, a Budapesti Villamos Városi Vasút elnöke egyedülálló javaslatral állt elő. A korábban, londoni tanulmányútja során közelebbről megismert londoni földalattihoz hasonló megoldást terjesztett elő.
- Balázs Mór a konkurens közlekedési társasággal, a Budapesti Közúti Vaspálya Társasággal (BKVT) összefogva kért engedélyt a földalatti vasút megépítésére. Az engedélyt végül ahhoz a feltételhez kötötték, hogy a vasút a millenniumi ünnepségekre használható lesz.
- A terveket a Siemens és Halske céggel együttműködve készítették elő, és a kivitelezési munkákat is rájuk bízta. Cél volt, hogy az építkezésekbe minél több hazai vállalkozót vonjanak be, pl. a föld- és betonmunkákat Wunsch Róbert hazai vállalkozó végezte.

Az építés

- Az építkezés 1894 augusztusában kezdődött el, és mindössze 19 hónap alatt, 1896 áprilisára készült el, egy hónappal később pedig már az utazóközönség is birtokba vehette a budapesti földalattit.
- Az építkezéseknél az akkor legkorszerűbb technikát, munkagépeket (pl. elektromos betonkeverők, szivattyúk) használták.
- Építése a mai metrók építésétől eltért, nem fúrták, hanem kiásták a közvetlenül a felszín alatt elhelyezkedő alagutat.
- A földalatti vasút ún. kéregvasút, közvetlenül az útburkolat alatt helyezkedik el. Az alagút kiépítését és rendkívül alacsony, mindössze 2,85 méteres belmagasságát a körüli fagyújtócsatorna befolyásolta.

Paraméterek, adatok

- Az elkészült vonal teljes hossza kb. 3,7 km lett, ebből az alagút 3,2 km, a többi a felszínen volt.
- Tizenegy állomásából kilenc felszín alatti (Gizella tér – a mai Vörösmarty tér, Deák tér, Váci körút – a mai Bajcsy-Zsilinszky út, Opera, Oktogon, Vörösmarty utca, Körönd – a mai Kodály körönd, Bajza utca, Aréna út – a mai Hősök tere)
- és két felszíni megálló (Állatkert és Artézi fürdő – a mai Széchenyi fürdő) volt.
- A Hősök tere mögött érkeztek a felszínre a járművek. A vonal két végállomása a Gizella tér és az Artézi fürdő volt.
- A földalatti vasút felszíni szakaszán épült gyalogátjáró Magyarország egyik első vasbeton hídja volt. A felüljáró vasbeton szerkezetét Wunsch Róbert, megjelenését Brüggemann György tervezte.
- Az Állatkert oldalán egykarú, a városligeti tó oldalán kétkarú lépcsőfeljáró vezet a hídra.
- A később funkció nélkül maradt műszaki örökségként számontartott építmény napjainkban is megtekinthető a Városligetben.
- Az állomások lejárói fölé díszes lejárócsarnokokat emeltek, amelyeket neves építészek terveztek (Brüggemann György, Schickedanz Albert). (Schickedanz nevéhez egyébként olyan alkotások kötődnek, mint például a Szépművészeti Múzeum, a Múcsarnok vagy a Millenniumi emlékmű.)
- A legnagyobb és leglátványosabb a Deák téri lejárócsarnok volt, amely mindkét irány lépcsőjét magában foglalta, a középső részt pedig üzleteknek adták bérbe. (A később túl díszesnek ítélt, s a felszíni forgalmat is akadályozó csarnokokat az 1920-as években elbontották.)

Forgalom

- A millenniumi földalatti vasút forgalmának lebonyolítására húsz motorkocsit szereztek be.
- A kocsikat a Schlick gyár építette, villamos berendezésüket a Siemens cég szállította.
- A földalatti vasút megépítésére összefogó két közlekedési társaság, a Budapesti Villamos Városi Vasút (BVVV) és a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság (BKVT) megállapodott, hogy a húsz kocsiból tíz az egyik, tíz a másik cég színeit kapja.
- Előbbi társaság sárga villamosokat közlekedtetett, így az első tíz földalatti kocsi sárga fényezést kapott, a BKVT barna villamosai után a másik tíz motorkocsi barna lett.
- A megnyitáskor üzembe helyezett első tíz kocsi fémburkolatú volt, míg az azokat követőek faburkolattal készültek.
- A földalatti alagútjának alacsony belmagasságához alkalmazkodó, úgynevezett hattyúnyak formájú alvázal ellátott járművek igényesen kialakított belső terét faborítással, fából készült U alakú padokkal és dekoratív lámpákkal látták el.
- A motorkocsik 1896-tól egészen 1973-ig voltak forgalomban.
- A BKV Földalatti Vasúti Múzeumában kiállított két motorkocsin kívül három maradt fenn. A 11-es pályaszámút a BKV Zrt. nosztalgia-kocsiként üzemelteti, a 12-es pályaszámú a hannoveri villamosmúzeumba (Hannoversches Strassenbahn Museum), a 18-as pedig Bostonba került.
- Az uralkodó, Ferenc József számára külön földalatti motorkocsit készítettek. A 20-as pályaszámú királyi kocsi a többinél díszesebb kivitelben készült, a – csak a megnyitót követően üzembe helyezett – barna BKVT motorkocsikhoz hasonlóan amerikai fenyőléccel borítást kapott.

A megnyitó

- A földalatti vasút ünnepélyes megnyitására 1896. május 2-án került sor.
- A millenniumi ünnepekre Budapestre látogató Ferenc József és kísérete 1896. május 8-án próbálta ki a járművet, illetve a világszenzációnak számító földalatti vasutat, ami után az uralkodó a „legkegyelmesebben megengedte”, hogy a vasút felvegye a nevét.
- Ettől fogva egészen a második világháború végéig a kisértől hivatalos neve Ferencz József Földalatti Vasút lett. Ferenc József 1897-ben ismét utazott a királyi kocsin vendége, II. Vilmos német császár társaságában.

Közlekedés

- Az indulás időszakában reggel 6 és este 23 óra között közlekedtek a járművek. 4 perces időközönként jártak. A maximális sebesség 40 km/h volt.
- A megnyitás utáni első években csak egy menetre érvényes (20 filléres) vonaljegyet lehetett váltani, majd bevezették a szakaszjegyet is, 1900-tól pedig már bérletjegyet is lehetett kapni.
- A kisértől biztonságos közlekedésére már a kezdetektől nagy gondot fordítottak. A földalatti biztosítóberendezése korának legkorszerűbb jelzőrendszere volt.
- Az automatikus fényjelzőkkel működő berendezés biztosította, hogy a kocsik csak állomástávolságban követhessék egymást, azaz az állomások között egyszerre csak egy kocsi tartózkodhasson kizárva így az összeütközés lehetőségét.

Nemzetközi érdeklődés

- A budapesti földalatti, a világ első földalatti villamos vasútja nemcsak a hazai érdeklődőket vonzotta, külföldről is sokan voltak rá kíváncsiak.
- Az utazóközönség és a szakma köreiből egyaránt nagy feltűnést keltett, megépülését követően rangos nemzetközi elismerésben is részesült.
- Műszaki, technikai újításait 1900-ban bemutatták a párizsi világkiállításon, ahol a vonal műszaki megoldásai elnyerték a világkiállítás aranyérmét is.
- A budapesti földalattit német szakemberek is tanulmányozták, az 1902-ben átadásra kerülő berlini földalattihoz is mintaként szolgált.

A 20-as évektől a 70-es évekig

- A földalatti vasút 1923-tól a BSzKRt kezelésébe került, a következő évtizedek során számos átalakításon ment keresztül.
- Az 1920-30-as években felújították a pályát, korszerűsítették a biztosítóberendezést és a járműveket, a felszíni forgalmat akadályozó lejárókat elbontották.
- Budapest második világháborús ostroma alatt, majd az 1956-os események során a földalatti is megsérült, de mindkettő után rövid helyreállítási munkálatokat követően újraindulhatott a forgalom.

- 1947-ben Ferenc József nevét törölték a vasút nevéből, 1949-ben pedig az újonnan létrejövő Fővárosi Villamosvasút Községi Vállalat szervezetébe integrálták, amelynek neve 1951-től Fővárosi Villamosvasútra (FVV) változott.
- Az 1950-es évek közepén a kelet-nyugati metróvonal építése során Deák téri állomását áthelyezték, és módosították a pálya nyomvonalát is.
- Az utasférőhelyek bővítése érdekében az FVV 1960-tól 16 darab saját gyártású – a társaság kelenföldi Füzesi Főműhelyében készült – vezérlő pótkocsit helyezett forgalomba, a régi motorkocsik az 1973-as felújításig ezekkel kiegészítve közlekedtek.

A BKV kötelékében

- 1968-ban a BKV szervezetének része lett a földalatti vasút is, amely néhány évvel később, 1973-ban – Budapest centenáriuma alkalmából – jelentős fejlesztésen esett át.
- Ekkor került a vonal teljes hosszában a föld alá, valamint ekkor hosszabbították meg a Mexikói útig. Ezzel a 11 megállóval rendelkező vonal 4,4 kilométer hosszúra bővült.
- Az új végállomás mellett új járműtelepet is építettek. A földalattinál csak ekkor tértek át – az országosan már 1941-ben általánossá vált – jobboldali közlekedésre.
- A járműállományt is lecserélték, a korábbi pótkocsis rendszert a Ganz háromrészes, csuklós szerelvényei váltották fel.
- A kisérdalatti a metróvonalak kiépülésével a metróhálózat rendszerébe tagolódott, amelyben az M1 megjelölést kapta.
- 1995-ben, a millicentenáriumra a meglehetősen leromlott állapotú földalatti vasúton teljes körű rekonstrukciót végeztek.
- A vonal látványában is megújult, illetve eredeti arculatát nyerte vissza. A nyolc műemléki állomás belső felújítását az 1896-os megjelenés szerint, a később épült állomásokat modern formában alakították ki.
- 2002-ben az Andrássy út és műemléki környezetének részeként a millenniumi földalatti is felkerült az UNESCO világörökségi listájára.

A kisérdalatti járműpark megújítása

- A BKV-nál zajlik az 1973 óta közlekedő járművek cseréjének előkészítése.
- Az üzemeltetői igény szerencsésen illeszkedett az Innovációs és Technológiai Minisztérium (ITM) iparpolitikai célkitűzéseivel, így a Minisztérium a magyar vasúti járműgyártás újjáélesztésének céljával – minél nagyobb hazai hozzáadott értékre számítva – támogatja a tervezendő járműtípus megszületését.
- A műszaki és közbeszerzési dokumentumok 2021 nyarára elkészülnek. Ezek alapján a konkrét járműtervezés - ha meglesz rá a forrás - idén elindulhat.
- A megvalósítási szakaszban kiírható lesz a tender a konkrét járműtervezésre, a prototípus- és sorozatgyártásra.
- A tervezést és a 22 db jármű gyártását egyetlen közbeszerzési eljárásban szeretnék elindítani.
- A járművek gyártásának a forrása még nem áll rendelkezésre, az egyeztetések zajlanak.
- Az új jármű műszakilag korszerű, csendesebb, egyterű, teljes hosszában átjárható, bekamerázott, megnövelt belmagasságú lesz, a légkondicionálással pedig az utas és a vezető térben is emeljük a komfortérzetet.
- Amennyiben a forrás rendelkezésre áll, és a járműgyártásra vonatkozó szerződések megkötésre kerülnek a 22 db földalatti járműről, úgy leghamarabb 2024-ben láthatjuk a prototípusokat.
- A 22 db járműre eddig 25 Mrd Ft-ot becsültünk, amit a koronavírus-járvány befolyásolhat.

A vonal meghosszabbítása:

- Össze kell hangolni a jármű és az infrastruktúra fejlesztését is.
- Vannak kész és folyamatban lévő tervezések is a pályarekonstrukció és a vonalmeghosszabbítások érdekében. A leendő járműveknek tudniuk kell közlekedni a majd megújuló és meghosszabbított vonalon is, azonban az infrastruktúra projektek tartalma, ütemezése és forrása is még bizonytalan.
- A kisérdalatti vonal rekonstrukciója és mindkét irányú meghosszabbítása is tervben van.
- A Főváros megbízásából ezt a BKK vizsgálja.
- Egy tanulmány már elkészült, de nem végleges. E szerint:
- A vonal belvárosi meghosszabbításával átszállási kapcsolatot teremtenének a Vigadó téren a 2-es villamossal (ebben egyetértés van a BKK és a BFK között).

- A másik irányú meghosszabbítás még nem végleges/biztos, a BKK és a BFK még vizsgálja a lehetséges végállomásokat.
- Egy átszállási kapcsolatot viszont kialakítanak a Hungária körúton az 1-es villamossal.

Plusz érdekességek:

- Az építkezésről hiteles forrásként fennmaradt Vojtek Ödön építésvezető naplója, ami pontosan beszámol az építkezésen résztvevők számáról vagy például az időjárásról is.
- 1894 augusztusában az építkezés első „kapavágásai” mindössze 13 fővel indultak, később 1000-1200 fő dolgozott rajta egyszerre.
- Az áramellátást biztosító áramfejlesztő a BVVV Akácfa utcai áramfejlesztője mellett, azzal összekötésben, azaz a mai BKV székházhoz tartozó területen épült.
- Már a földalatti vasút megnyitásakor jegyárúsító automaták üzemeltetésével kísérleteztek. A készülékek szállítására – a szintén az állomásokra szánt cukorkaárúsító automatákkal – együtt a Stollwerck testvérek bécsi központú Osztrák-Magyar Automata Társaságával kötöttek szerződést. A korabeli feljegyzések tanúsága szerint végül a megnyitásra csak próbakészüléket helyeztek üzembe, amely 20 filléres érmével működött.
- A megnyitás időszakában olyan népszerűségnek örvendett, akkora volt az érdeklődés, hogy a korabeli lapok tanúsága szerint öt-hat kocsit is várni kellett, mire fel tudtak szállni, pedig a megengedett 42 fő helyett jóval többen is utaztak a kocsikban.
- A BKV 1975 óta fennálló Földalatti Vasúti Múzeumában autentikus helyszínen – az 1950-es évek közepén a kelet-nyugati metróvonal építése során kiiktatott alagútszakaszban – mutatja be a földalatti történetét.