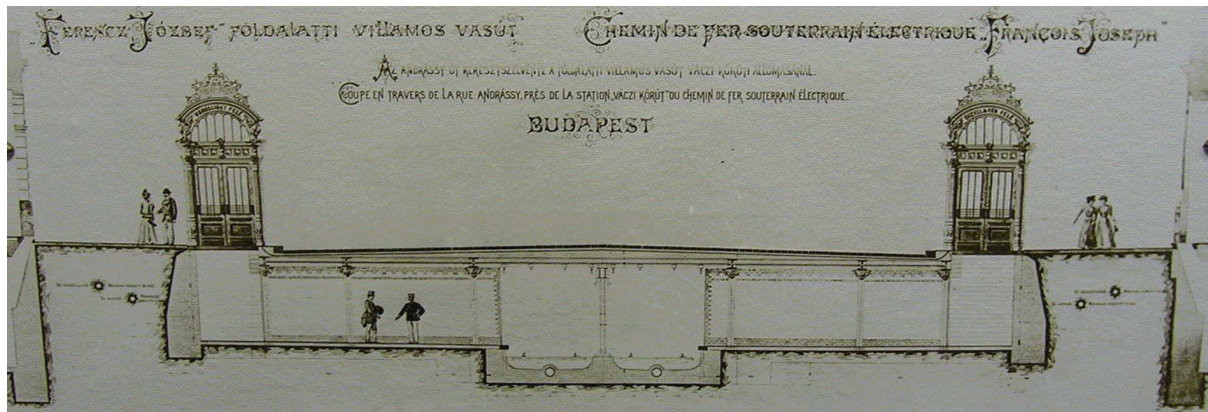
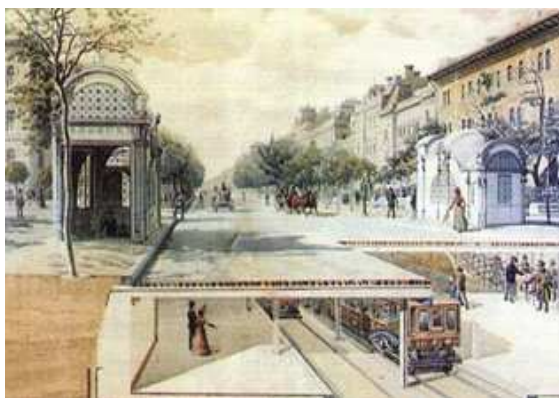


## AZ ELSŐ VÁROSI FÖLDALATTI VONAL



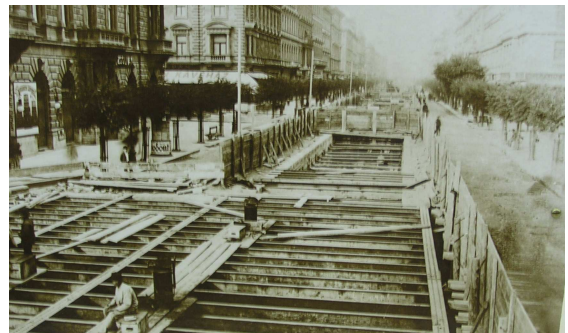
Sokan csak érintőlegesen ismerik, mert nem utaznak minden nap vele, de a városi földalatti vasút rendszer bemutatásához hozzátartozik, hogy az első létesített vonalat kevéssel jobban megismerjük.

Amikor a főváros a millenniumi kiállításra készült, a XIX. század végén, a városvezetés az újonnan kiépített Sugár úton megfelelő tömegközlekedést akart létesíteni hozzá. A város polgármestere elutasított minden olyan lehetőséget, amely a felszínen a közeli épületek gazdag tulajdonosainak a zavarásával járt volna. Így részesült előnyben az a pályázat, amely a föld alatt oldotta meg a személyszállítási problémát. 1994-1996 között épült meg a földalatti vonal az állomásaival együtt.



Az építés többnyire kézi erővel, nyitott munkagödörben folyt, de már az akkor igen korszerűnek tekinthető elektromos építő géplánc használatával is.

A lejáratokra ún. "Kioszkokat" építettek.

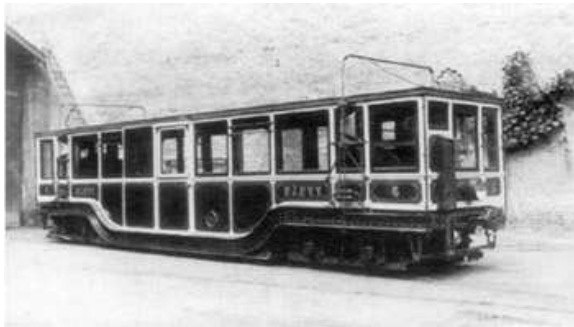


A vonal kis mélységben épült, a talajvíz okozta problémák miatt, és a kis belmagassághoz kellett a kocsikat is tervezni.

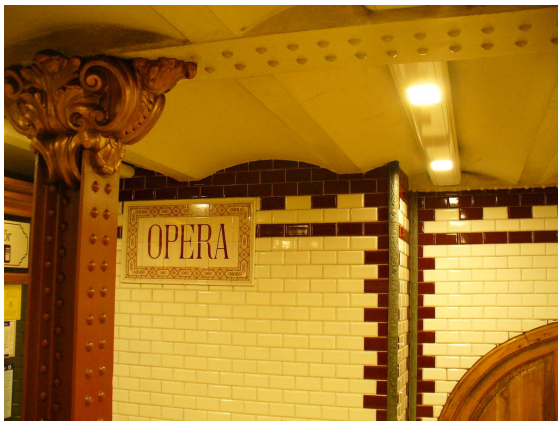




Ez a sajátos kialakítású íves hossztartó szerkezettel épült egyik kocsi még a ami napig is látható a közlekedési múzeumban.



A kocsik belül tetszetős kialakításúak voltak, sőt a millenniumi ünnepeken Budapesten tartózkodó Ferenc József a „királyi kocsiban“ végigutazott a vonalon. Az állomások ízléses Zsolnay majolika burkolatot kaptak, a részletekre is figyelve, mint az állomásnevek feliratai.



A Millenniumi Földalatti Vasút az 1896-os századvégi tömegszállítás legkorszerűbb villamosvontatású létesítménye lett. Ez volt az európai kontinens első városi

földalatti vasútja. A Városligetben a felszínen volt a végállomása az Állatkert



előtt, felette egy gyalogos kishíddal.

Az 1920-as 30-as években a forgalom növekedése miatt felújításokat végeztek rajta, teherbíróbb síneket és új pótkocsikat kapott. A forgalom növekedésével 1960-tól elkezdték átépíteni és bővíteni a kocsiparkot.

Az 1973-ig teljes rekonstrukciót hajtottak végre a vonalon, áttértek a jobboldali közlekedésre meghosszabbították a rövidebb állomásokat a három kocsis szerelvény miatt, és meghosszabbították a vonalat is mintegy 1230 méterrel, amihez két új állomás épült, (Széchenyi, Mexikói)

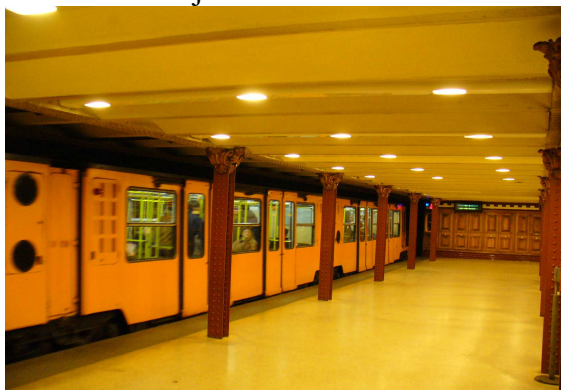


Sok nehezítő körülmény volt, mint pl. a városligeti tó és a MÁV főpályák alatti átvezetés, ahol a forgalmat nem volt

szabad korlátozni. Az állomások hossza 35 méter, amelyben elférnek a háromkocsis szerelvények



A felújított metróvonalat 1973 végén adták át a forgalomnak, Pest-Buda egyesítésének 100. évfordulóján.



A meghosszabbított vonal végén, a Mexikói útnál épült az új járműtelep. Itt kaptak helyet bizonyos elektromos berendezések és egy javítóbázis is.

A 2. metróvonal megépítésével, amit 1972-ben helyeztek üzembe, a Deák tér átszállóhely lett.

A „kisföldalatti”, ahogy általában hívták, az M1-es metrószámozást kapta. Az M1 vonal teljes hossza 4,4 km.

1976-ban itt, a Deák térem csatlakozott a 3. metróvonal átszálló állomása is.

A felszíni forgalom növekedésével és a földalatti 100-éves szerkezetének elhasználódása miatt is a 80-as években a vizsgálatok a felújítás szükségességét jelezték. A pálya a mélyebb pontjain talajvízben állt, az oldalfalon és a födémen is meghibásodások keletkeztek.

A szerkezeti- és a pálya-megerősítéses rekonstrukciót 1995-re el kellett készíteni, a biztosítóberendezés felújításával együtt.

A szerkezeti megerősítés a szükséges helyeken a födémenre, az oldalfalra és a közbenső oszlopokra vonatkozott. A födém 20 cm vastag monolit vasbetonszerkezetet kapott, az acélgerendák igénybevételének a csökkentésére. A közbenső oszlopsort besűrítették minden támaszközből, az oldalfalon és a szükséges helyeken szerkezetjavító és vízzáró injektálást végeztek, majd mindent leszigeteltek.

Természetesen a felszínen az érintett közműveket és a teljes útpályát is felújították 1996-ra.

A vasúti forgalom szünetelt, de a felszínen úgy kellett megoldani az építést, hogy a forgalmat csak részben zavarhatta, ami nem kis feladatot jelentett.

Építésszerűleg is szép munkát végeztek, mert az állomások belső tereit az eredeti burkolattal látták el, külön erre a célra legyártott anyagokkal. A fenti szövegben bemutatott képek illusztrálják a mostani állapotot is, amely szerint a részletekre is figyeltek az új csempék legyártásakor.



|                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| A vonal hossza                    | 4,4 km  |
| Az állomások száma                | 11      |
| Átlagos állomástávolság           | 420 m   |
| Szerelvény hossza                 | 30,4 m  |
| Legmélyebb állomás a vonalon      | -       |
| Legkisebb lehetséges követési idő | 110 sec |

A cikket összeállította: Kocsonya Pál

Forrás: BKV Zrt, Deák téri Közlekedési Múzeum