Ablak
tijdschrift voor Centraal Europa

Földalatti, Boedapest

László Marácz

De stad Boedapest is trots op zijn metrolijnen. Ze maken een verplaatsing in de stad eenvoudig en snel. Boedapest heeft drie metrolijnen die in de kleuren geel, blauw en rood op de plattegrond van de stad worden aangeduid. De vierde metrolijn is in aanbouw maar nog lang niet klaar. De kleinste en oudste lijn is de gele lijn. Deze loopt onder de belangrijkste straalweg van Pest, de Andrássy-weg, via het Városliget-stadspark naar de wijk Zugló. Ze wordt de *Földalatti* (Ondergrondse) genoemd, die doet denken aan een tram- of spoorlijn, maar dan ondergronds.

De blauwe en de rode lijn zijn de belangrijkste metrolijnen van Boedapest omdat ze de verre buitenwijken met het centrum van de stad in Pest verbinden, en de laaggelegen pleinen net aan de andere kant van de Donau, in het heuvelachtige Boeda, met elkaar in contact brengen. Deze twee lijnen zijn na de Tweede Wereldoorlog gebouwd naar het voorbeeld van de metro in Moskou.

De gele lijn werd eind negentiende eeuw gebouwd naar Londens voorbeeld. De officiële benaming van de gele lijn is M1, maar deze wordt eigenlijk alleen door toeristen en andere bezoekers van de stad gebruikt. In de Boedapester volksmond wordt de M1 de Földalatti genoemd, omdat ze eerder een ondergrondse of ondergrondse spoorweg is dan een metro.

De Földalatti wijkt sterk af van de blauwe en de rode metrolijnen. Ze gaat niet zo diep onder de grond als de andere twee metrolijnen en de afstand tussen de haltes en de energievoorziening zijn meer karakteristiek voor een tramlijn dan voor een metrolijn.

Eigenlijk is de Földalatti een nostalgisch lijntje, een overblijfsel uit de Habsburgse tijd. Het idee om een Földalatti onder de belangrijkste

straat van Boedapest, de Andrássy-weg, aan te leggen, werd in 1875 geboren, tijdens de aanleg van de Sugárút (Straalweg). Later werd deze vernoemd naar de minister van Buitenlandse zaken van de Oostenrijks-Hongaarse dubbelmonarchie, Gyula Andrássy.

De Andrássy-weg verbindt het Vörösmarty-plein in het centrum van het Pest-gedeelte met het Városliget-stadspark, de groene zone in het noordoosten van de stad, waar de inwoners van Pest naar toe plegen te gaan om een luchtje te scheppen. De weg snijdt zodoende de binnenste en buitenste ringweg van Pest.

Tijdens de aanleg van de Andrássy-weg in 1875 werden er bij het stadsbestuur plannen ingediend voor de bouw van een paardentramlijn en een bovengrondse spoorlijn. Beide plannen werden echter door het ambitieuze stadsbestuur van Boedapest afgewezen. Met het oog op de viering van het 1000-jarige Hongarije in 1896, zocht het naar iets dat meer prestige zou brengen. Tevens moesten de bezoekers van het millenniumfeest snel vervoerd kunnen worden van het centrum van de stad naar het Városliget-stadspark, waar de millenniumfestiviteiten zouden plaatsvinden en waar ook een tentoonstelling als thema 1000 jaar Hongarije zou worden ingericht.

Het stadsbestuur en de Boedapester Tram- en Spoorwegmaatschappij (BVVV) bundelden hun krachten en kozen voor het voorstel van de directeur van de BVVV, Mór Balázs, die een ondergrondse spoorlijn onder de Andrássy-weg wilde laten aanleggen. Balázs had de inspiratie voor zijn plan opgedaan in Londen, waar hij de ondergrondse had bestudeerd. Hij wilde dat Boedapest als eerste stad op het Europese vasteland een ondergrondse zou introduceren.

Het stadsbestuur kende de vergunning voor de exploitatie van de lijn toe aan de BVVV en gaf het bedrijf een belastingvoordeel voor vijftien jaar. Er was één voorwaarde aan verbonden: de ondergrondse moest uiterlijk in het voorjaar van 1896, voor het begin van de millenniumfestiviteiten, klaar zijn.

De bouwplannen voor de ondergrondse werden gemaakt door de Duitse bedrijven Siemens en Halske. De ondergrondse koker kon niet al te diep liggen en mocht ook niet al te hoog zijn. Dit vanwege het riool dat onder de Andrássy-weg liep. De koker werd zes meter breed, 2,65 meter hoog en ruim drie kilometer lang. Het laatste stuk van de Földalatti, 463 meter, kwam bovengronds te liggen.

De afstanden tussen de haltes van de gele lijn zijn maar kort. De kortste afstand is die tussen de halte aan het Kodály-plein en die van de Bajza-straat en telt 190 meter. De langste afstand is 760 meter, tussen de halte op het Heldenplein en het Széchenyi-Bad (een thermaalbad).

De plaatselijke ondernemer Róbert Wünsch gebruikte voor de bouw van het fundament en de zijmuren een voor die tijd nieuw procédé van beton waar staal doorheen werd gemengd. De haltes werden betegeld met bruinwitte keramische tegels vervaardigd door de wereldberoemde porseleinfabriek van Zsolnay in Pécs.

De eerste treinen die door motoren werden aangedreven, hadden een deur die automatisch open en dicht kon. Het mechanisme werd bediend door de bestuurder van de trein. De wagons bestonden uit drie compartimenten, die elk een aparte afdeling voor vrouwen en rokers had. Reizen met de ondergrondse was in die tijd een tamelijk elitaire aangelegenheid.

De bouw van de Földalatti begon eind 1894 en na twintig maanden robuust graafwerk, waar duizenden mannen voor werden ingezet, was het zo ver. Op zaterdag 2 mei 1896 lukte het om de eerste ondergrondse spoorlijn op het Europese continent in gebruik te nemen. Tussen zes uur 's ochtends en elf uur 's avonds reden de treinen om de vier minuten af en aan.

Enkele dagen later reisde Frans Jozef, keizer van Oostenrijk en koning van Hongarije, vanuit Wenen naar Boedapest om hoogstpersoonlijk een ritje met de Földalatti te maken. Op 8 mei stapte hij met zijn hofhouding aan boord van een speciaal voor het Weense gezelschap ontworpen koninklijke wagon. Uit enthousiasme voor de Boedapester Földalatti stond Frans Jozef toe dat de exploitatiemaatschappij zijn naam droeg.

Oorspronkelijk telde de Földalatti elf haltes, gelegen bij unieke stedelijke plekjes en toeristische trekpleisters, al moesten de passagiers dan uiteraard wel naar boven om ze te zien. Uitgezonderd de laatste twee haltes, de Dierentuin en het Széchenyi-Bad, want die lagen al bovengronds, in het Városliget-stadspark.

Het beginpunt, de eerste halte vanuit het centrum gerekend, is het Vörösmarty-plein. De halte ligt net voor het beroemde chique

koffiehuis Gerbeaud, waar je voor of na de rit een heerlijk stuk walnotencrèmetaart met sterke koffie kunt nuttigen. De tweede halte is Deák-plein. Bij deze halte komen de drie metrolijnen bij elkaar en kun je dus overstappen. Je moet dan wel een nieuw kaartje kopen. Het is raadzaam dit te doen, want zwartrijders in de metro worden in Boedapest zwaar beboet.

De vierde halte is Opera, waar het prachtige gebouw in Jugendstil van de Nationale Opera staat, dat eveneens aan het eind van de negentiende eeuw werd gebouwd. De negende halte is het Heldenplein, dat het einde van de Andrássy-weg markeert. Op dit plein staan de imposante standbeelden van de Hongaarse koningen en vorsten die een belangrijke rol in de Hongaarse geschiedenis hebben gespeeld.

Oorspronkelijk kwam de ondergrondse na het Heldenplein bovengronds en reed dan als tram verder door het Városliget-stadspark, waar het nog stopte bij de halte Dierentuin en de eindhalte Széchenyi-Bad, waar je overigens nog steeds heerlijk kan liggen weken in een warm thermaalbassin. Tijdens de renovatiewerkzaamheden aan de Földalatti in 1973 werd de halte bij de Dierentuin opgeheven. De lijn werd met 460 meter doorgetrokken naar de halte aan de Mexikói-weg, een belangrijk openbaar vervoersknooppunt in de wijk Zugló.

Na de vernieuwingen van 1973 kwam het hele traject van de gele lijn, in totaal 4,4 kilometer, ondergronds te liggen. In 1973 werden ook de oude wagons vervangen door moderne wagons van het Hongaarse machinebedrijf Ganz. Deze gele wagons doen tegenwoordig nog dienst, al werden ze in 1996 ter gelegenheid van de viering van 1100 jaar Hongarije wel vernieuwd. Er werden bovendien nieuwe comfortabele stoeltjes geplaatst en er werd een nieuw systeem voor de noodrem geïnstalleerd. Met een snelheid 60 kilometer per uur komt de Földalatti bij een noodstop binnen 150 meter tot stilstand.

Omhoog
Terug naar artikelen