

# Ma hajnaltól közlekedik a földalatti vasút

Tegnap — 1970. április 2-án — pontosan 14 óra 14 perckor adta át a forgalomnak a budapesti földalattit *Fock Jenő*, a forradalmi munkás-paraszt kormány elnöke.

Hosszú volt az út idáig. Az első kapavágás dátuma 1950... És 1963-ban kezdődött el a Fehér út—Deák tér közötti szakasz építése. Ez az útvonalszakasz ma hajnaltól már a főváros lakóinak és vendégeinek rendelkezésére áll.

Az ünnepi köntösbe öltöztetett Népstadion megállónál zajlott le a földalatti *avatóünnepsége*, amelyen részt vett *Fock Jenő*, a forradalmi munkás-paraszt kormány elnöke, *Gáspár Sándor*, a SZOT főtitkára, *Kállai Gyula*, az országgyűlés elnöke, *Nyers Rezső*, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, az MSZMP Politikai Bizottságának tagjai, *Ilku Pál* művelődésügyi miniszter és *Németh Károly*, a

budapesti pártbizottság első titkára, az MSZMP Politikai Bizottságának póttagjai, *Kisházi Ödön*, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának helyettes elnöke, *Timár Mátyás*, a kormány elnökhelyettese, *Cseterki Lajos*, a Népköztársaság Elnöki Tanácsának titkára, *Borbándi János* és *Óvári Miklós*, az MSZMP Központi Bizottságának osztályvezetői, *Bondor József* építésügyi és városfejlesztési miniszter, *dr. Csanádi György* közlekedés- és postaügyi miniszter, *dr. Korom Mihály* igazságügy-miniszter, *Nagy Józsefné* könnyűipari miniszter, *dr. Szabó Zoltán* egészségügyi miniszter és *Kiss Árpád* miniszter, az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság elnöke. Ott voltak a társadalmi és tömegszervezetek vezetői, közéletünk ismert személyiségei, a földalatti építésében részt vett vállalatok képviselői.

(Folytatása a 3. oldalon)

# Szép ünnepi ajándék: a budapesti földalatti

Fock Jenő adta át rendeltetésének az új létesítményt

(Folytatás az 1. oldalról)

Az ünnepség résztvevőit **Sarlós István**, a fővárosi tanács végrehajtó bizottságának elnöke üdvözölte, majd **Hidvégi Károlynak**, a Földalatti Vasút Vállalat igazgatójának a földalatti elkészültéről szóló jelentése után *avatóbeszédet* mondott.

— Önmagában is jelentős, ha egy város közlekedése ilyen új létesítménnyel gazdagodik — mondotta. — Külön növeli az új földalattiban megtestesült munka jelentőségét, hogy az építők a kormány határozatát nemcsak teljesítették, hanem túl is teljesítették. Ismeretes, hogy pártunk VII. kongresszusának irányelvei alapján hozott határozat szerint 1970. december 31-ig kellett volna befejezni ennek a szakasznak a munkálatait. Az építők jó munkáját dicséri, hogy kilenc hónappal a határidő előtt kerülhetett sor az átadásra.

Elismerő szavakkal emlékezett meg **Sarlós István** az építésben részt vevő szakemberekről, majd így folytatta:

— Azzal, hogy elindítjuk útjára az új földalatti szerelvényeit, lehetőséget teremtünk Budapest meglehetősen súlyos

résztevői elfoglalták helyüket a szerelvényen, amely szabad jelzésre — **Palla Rudolf** főinstrukturorral a vezetőfülkében — kigördült az állomásról. A kocsikban elhelyezett utastájékoztató hangszórók ezúttal nem a közlő állomásokat jelezték, hanem a földalatti építésének történetéről adtak tájékoztatást.

A Fehér út és a Deák tér közötti hat és fél kilométer hosszú szakasz építése mintegy 3 milliárd 900 millió forintba került. A felhasznált tübingek súlya meghaladja a 46 ezer tonnát, az *alagutak hossza* 13 258 méter. Az állomások átlag 1082 méterre vannak egymástól, a *legnagyobb távot* — a több mint 1700 métert — a Blaha Lujza tér és a Baross tér között, a *legrövidebbet* — 640 métert — az Astoria és a Blaha Lujza tér között teszi meg a szerelvény.

## Gyakorlat teszi az utast

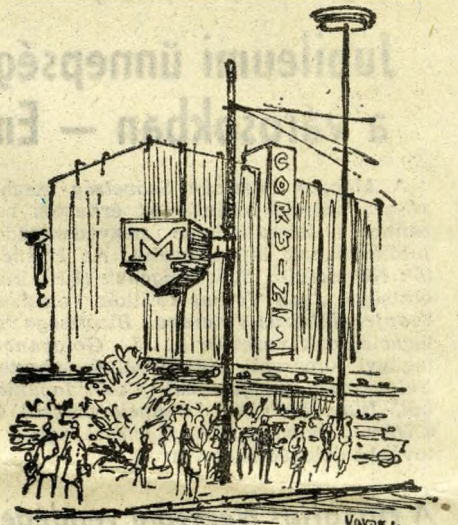
Alig két perccel az indulás után az avatószerelvény 28 méterrel a föld színe alatt befutott a Baross téri megállóba. A szovjet gyártmányú kocsik — a vizsgáztatások során — több mint ötvézezer-

A Blaha Lujza tér alatti megálló kiképzésében *mozaikszítést* alkalmaztak és ez az egyetlen állomás, amelynek falába kirkatsort illesztettek. Itt is kipróbálták a mozgólépcsőt, amelyet a leningrádi Kotjakov-gépgyár készített. Az Astoria állomáson sokan szemügyre vették a korszerű *vasútbiztosító berendezéseket*. A földalatti most átadott szakaszát három — részben — is működhet — biztosítóberendezés vigyázza, a menetrendszerű forgalomnál a három szakaszt a Deák térről központilag működtetik majd. Az állomások ügyeletesi *ipari tv-kamerával* figyelik majd a forgalmat, és így a legkisebb üzemzavar esetén is azonnal közbe tudnak lépni. A hat és fél kilométeres szakasz egyébként csupán villanyáramból annyit fogyaszt naponta, mint egy 40 ezer lakosú város. Az irányító automatika arra is képes, hogy áramzavar esetén kiválassza a működő távhálózati vonalat és biztosítsa a zavartalan üzemet. Az egész földalattit egyébként a hálózattól független akkumulátorokból 80 percen át tudják ellátni tartalékenergiával.

A tervezőknek, építőknek jutott jócskán a gratulációkból. Mikor **Mészáros Károly** közlekedés- és postaügyi miniszter-helyettes **Ábrahám Kálmánnak**, az UVATERV vezető főmérnökének tolmácsolta elismerését, az így köszönte meg:

— Remélem, a földalattinkat kevesebbet szidják majd, mint a villamost...

**Bognár József** akadémikus **Bondor József** építésügyi miniszterrel arról beszélgetett, hogy a huszadik század utolsó harmadában rohamtempóval gyorsul a városi



A Blaha Lujza téri állomás

közlekedés. Mi adottságainkhoz és anyagi erőnkhez mérten igyekszünk is lépést tartani a kor követelményeivel. **Dr. Sárkány Jenő** és **dr. Bakáts Tibor** professzorok elismerő szavakkal emlékeztek meg a földalatti építőiről, de nem feledkeztek meg arról sem, hogy leszögezzék: a magyar orvosoknak is szerepük volt a földalatti építésénél, mert kellő „kondícióban” tudták tartani a nehéz körülmények között dolgozókat.

A Deák téren a szerelvény utasai különösen a *friss levegőt* dicsérték, majd az első hivatalos utazás résztvevői a Deák téren kialakított állomásépületnél hagyták el a földalattit.

## Nyers Rezső nyilatkozata a Magyar Hírlapnak

Mikor a földalatti megnyitó járata a Deák téri végállomásra ért, **Nyers Rezső**, az MSZMP Központi Bizottságának titkára, a Politikai Bizottság tagja a következőket mondotta a Magyar Hírlap munkatársának:

— Minden új létesítménynek örülünk. Ez különösen vonatkozik a földalattira, amelynek megnyitását a budapestiek velem együtt nagyon várják. Tudomásul kell venni, hogy a földalatti vasút létrejötte gazdasági életünknek is jelentős sikere. A metró üzembe helyezése számottevően segíti a főváros közlekedési gondjainak enyhítését. Természetesen, nem old meg minden problémát, ám a budapesti közlekedés megjavításának első olyan állomása, amelynek remélhetően komoly és érezhető sikere lesz.

Némi szünet után így folytatta:

— A földalatti mai megnyitása azt is bizonyítja, hogy *ami húsz évvel ezelőtt irreális volt, ma reális valóság*. Korán — még megfelelő gazdasági alap és háttér nélkül — kezdtek el építeni, és ezért nem tudták a munkát folyamatosan végezni. Ma viszont befejezik és minden adottságunk biztosítva van ahhoz, hogy folytatni is tudjuk építését. Ez azonban arra is figyelmeztet bennünket, hogy a nagy munkákat megfelelő időben kell elkezdni, és néha jobb később hozzálátni a munkához, ha már minden anyagi eszköz biztosítva van — mint megfontolatlanul elkezdni. A mai nap fontos dátum Budapest életében: *indulásnak tekinthető a korszerű közlekedés útján*. Ezt folytatni kell és folytatni fogjuk.

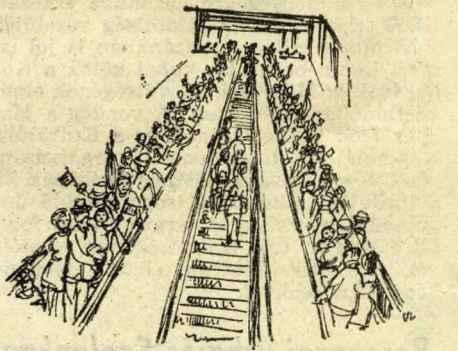
Arra a kérdésünkre, hogy miben látja a földalatti legnagyobb jelentőségét, **Nyers Rezső** a következőket mondotta:

— A metró óriási jelentősége abban van, hogy nagyon megrövidíti az utazási időt, és ez azért nagyon fontos, mert nap-

jainkban az idő az egyik legnagyobb hiánytényező. — Végezetül még a következőket mondta: — Nem teljes az örömmöm azért, mert a metró működése még *ráfizetéses*, állami dotációt igényel. A dotációt a nép jövedelméből kell elvonni és minden olyan vállalatnak, amely állami támogatással működik, arra kell törekednie, hogy azt megszüntesse, illetve csökkentse. Ez vonatkozik a mi földalattinkra is, amely remélhetőleg a gazdálkodásnak ezen az útján halad majd.

Fahidy József

**Sarlós István**, a fővárosi tanács végrehajtó bizottságának elnöke a metró építői közül tizennyolc olyan dolgozót köszön-

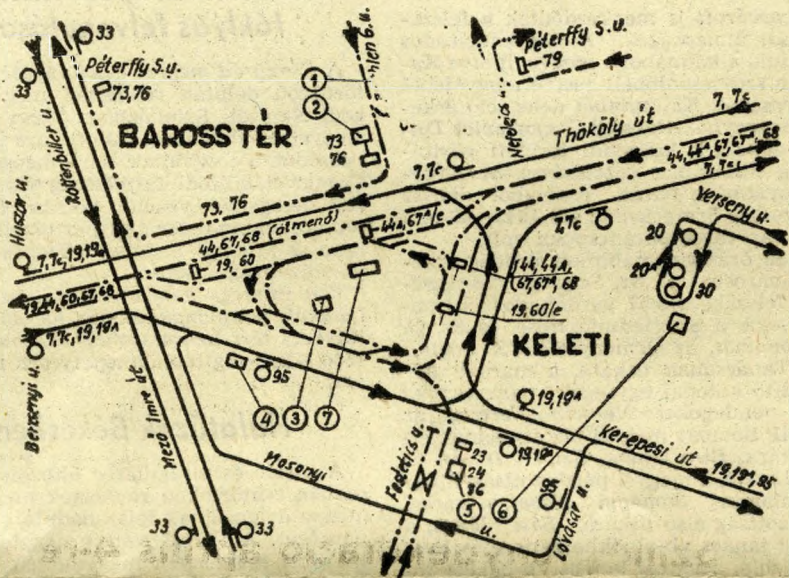


Indul a mozgólépcső

(Vincze Lajos rajzai)

tött, aki az új földalatti építésében végzett munkájával kiérdemelte a *Kiváló dolgozó* kitüntetést. **Dr. Csanádi György** közlekedés- és postaügyi miniszter, **dr. Horgos Gyula** kohó- és gépipari miniszter, **Padányi Mihály**, az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium csoportfőnöke pedig pénztalimat nyújtott át a kiváló dolgozóknak.

**Sarlós István** csütörtökön este fogadást adott a földalatti vasút tervezőinek, építőinek tiszteletére.



A Baross tér új közlekedési rendje

közlekedési gondjainak enyhítésére. Az első lépéseket továbbiaknak kell követniük. Terveink szerint 1973-ban fogjuk felavatni a *Deák tér és a Déli pályaudvar* közötti vonalat. Ebben az évben megkezdődik az *észak-déli vonal* építése, ennek első szakaszát — elgondolásaink szerint — az ötödik ötéves terv első éveiben fogjuk átadni, és azután folyamatosan helyezük üzembe a további szakaszokat. Természetesen Budapest közlekedési problémáit egyedül a földalatti építéssel nem lehet megoldani, a közlekedés jobbátételéhez *megalapozott programra* van szükség. Már van ilyen programunk, és abban feladatként szerepel a többiek között néhány *felül- és aluljáró-rendszer megépítése*, a Budapestre bevezető *fő-közlekedési utak korszerűsítése* és a *járműpark bővítése*.

**Sarlós István** ezután köszönetet mondott az építkezésben részt vevő magyar vállalatoknak, intézményeknek. Hangoztatta, hogy a földalatti megépítéséhez igen nagy segítséget nyújtottak *szovjet barátaink*, gépeket, tübingeket küldtek, és rendre határidő előtt szállították a szerelvényeket, a *mozgólépcsőket*. A magyar külkereskedelmi szervek egész sor európai ország szakembereivel és vállalataival folytattak tárgyalásokat, s kötöttek szerződést dán, svájci, holland, olasz és osztrák technikai berendezések és felszerelések szállítására.

## Az első utasok:

a párt és a kormány vezetői

Beszédét így fejezte be a fővárosi tanács vb-elnöke:

— Az új földalatti azért készülhetett el, mert voltak szorgos munkások, akik mindig akadtak lelkes szakemberek, akik nem kímélték erőiket, áldozatosan dolgoztak azért, hogy legyen Budapestnek korszerű földalattija. Büszkék is lehetünk rá, nemcsak a mai, hanem a következő generációk előtt is, hiszen ez a *közlekedési létesítmény a szocializmusért harcoló első nemzedék életkörülményeiről, alkotóerejéről is meggyőző példát ad*.

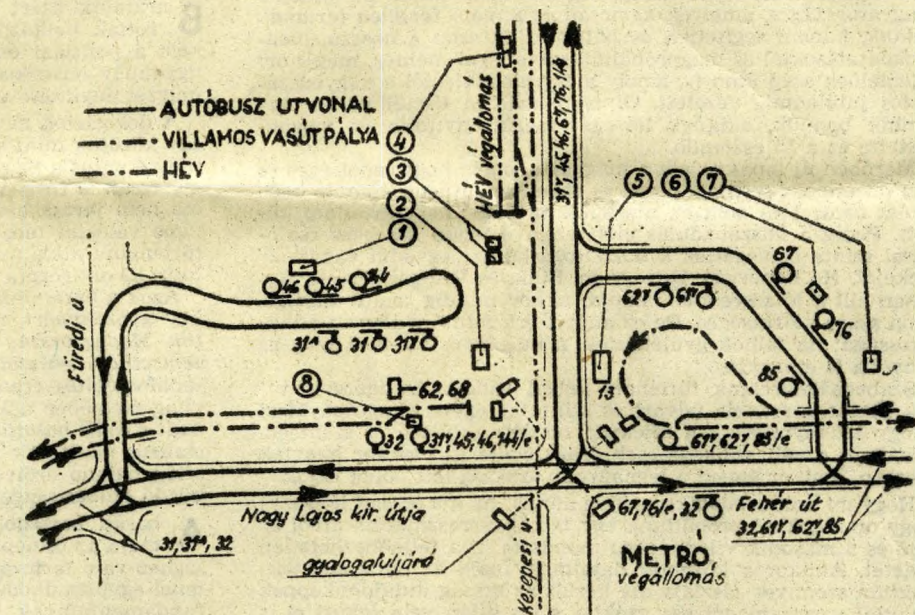
Amikor **Fock Jenő**, a Minisztertanács elnöke elvágta a hagyományos avatószalagot, jelképezve, hogy a számtalan próbafutam után most már a hivatalos forgalom is megindulhat, az ünnepség

szer tették meg a Fehér út és a Népstadion közötti nem egészen két kilométeres utat. A műszaki konstrukcióra jellemző, hogy *15 másodperc alatt felgyorsulva érik el a 60 kilométeres sebességet*.

**Csorba János**, Bajcsy-Zsilinszky Endre harcostársa, Budapest 25 év előtti polgármestere is ott volt az ünneplők sorában. Meghatódva, szinte könnyezve mondta:

— Pontos ember vagyok. Megnéztem a huszonöt évvel ezelőtti feljegyzéseim. 1945. április 2-án a legnagyobb gondom az volt, hogy a legifjabb budapestieknek hogyan lehetne segíteni, hogyan lehet nekik tejet adni. Ma pedig...

A mozgólépcső oszthatatlan sikert aratott. No meg egy kis meglepetést is. A Baross téri állomás megsemmisítése után a szerelvénybe visszatérők egy része a fotocellás pénzbedobásra működő helyen akart áthaladni. Az első „fennakadó”, akit a bejárók karjai nem engedtek tovább, **László Andor** államtitkár, a Magyar Nemzeti Bank elnöke volt. *Nem dobott pénzt az automatába*. Ilku Pál művelődésügyi miniszter már elővigyázatosabb volt. Pénztárcájából új 1 forintot vett elő...



Az Órs vezér tér új közlekedési rendje