

Itt soha nincs pihenő

Estétől hajnalig buszok és villamosok ♦ Létszámbeli

REND. Így, csupa nagy betűvel írva. Talán ez a szó jellemzi legjobban a metró. A repülést leszámítva, nincs a tömegközlekedésnek még egy olyan ága, ahol a tisztaság és a fegyelem oly fontos szerephez jutna, mint éppen a metrónál. A kulturált körülményeket éppúgy jellemzi a szerelvények pontossága, mint az, hogy a peronokon nincsenek eldobott cigarettacsikkek. (Igaz: dohányozni sem szabad.)

Éjszakai villamos- és autóbuszjáratok

Villamos

Száma	Útvonala	Üzemidő első	Üzemidő utolsó	Köv. idő perc- ben	Menet- idő perc
6	Móricz Zs. körtér — Nagykörút — Moszkva tér	0,16	3,31	16,5	31
11	Margit-híd — Bécsi út	0,52	4,18	17	15
28	József krt. — Kőbányai út — Új Köztemető	0,10	4,31	40	35
31	Ferenc krt. — Mester u. — P. Pacsirta telep	0,30	4,10	20	28
43	Móricz Zs. körtér — Fehérvári út — Nagyistvány	0,45	3,15	30	43
49	Kelenföldi pu. Árka u. — Moszkva tér	0,50	3,50	20	26
50	Nagyvárad tér — Üllői út — Pl. Béke tér	0,00	4,20	20	40
55	Marx tér — Váci út — R. Kossuth u.	0,40	4,20	20	37
65	Czabán S. tér — Beller Imre u. — Pestújhely, MÁV-telep	0,30	3,30	30	12
69	Újpalota, Erdő- kerülő u. — Thököly út — Keleti pu.	0,25	4,10	25	36

Autóbusz

Száma	Útvonala	Üzemidő első	Üzemidő utolsó	Köv. idő perc- ben	Menet- idő perc
78	Örs vezér tere — Rákóczi út — Erzsébet-híd — Budai hídfő	23,00	4,30	15	26
144	Örs vezér tere — Kerepesi út — Békes Imre u.	1,00	3,00	60	20
182	Nagyvárad tér — Üllői út — Duna u.	23,40	4,20	20	9
C	Rajk László u. — Margitsziget — Nagyszálló	0,00	0,43	a felső- rész négy indulás	8 ill. 15

Háromezren szolgálatban

Örködünk a tisztaságon mi, utasok is, de még inkább a metrószolgák: a forgalmisták, a peronügyletesek, a vezetőket, az utaskísérőket. Nem könnyű a dolguk. S az új szakasz üzembe állítása újabb feladatokat ad. Természetesen ezzel már nem a régi-új birkóznak meg: az eddigi kétezres létszámot 1976-ban fokozatosan 3000-re emelték.

A speciális munkakörök-höz szakmai tanfolyamokat szerveztek. A legfontosabb szakág: az utazó személyzet már megvan, a pillanatnyi létszámbeli 250—300 fő. Elsősorban a különböző forgalmi területeken van még felvétel.

A harmadik műszak

Aki ide kerül, az általában csak a metró életének egyik — bár kétségtelenül fontosabb — részét ismeri. A nappalt, az üzemkezdéstől üzemzárásig tartó órák világát. De mi történik éjjel, amikor állnak a szerelvények, pihennek a mozgólépcsők?

Csőnd ilyenkor sincs a mélyben. Szerelők, karbantartók, takarítók hada lepi el az állomásokat, az alag-

utakat: az összlétszám húsz százaléka állandó éjszakai. Ennyi ember munkája szükséges ahhoz, hogy hajnalonként, 4.30-kor tisztán, tökéletesen, üzembiztosan megindulhasson az első kocsi.

Érdekes világ az éjszakai. Amikor 23.33-kor az utolsó szerelvény is befut, már mindenki a helyén van. A műszaki diszpécser a telefonhoz nyúl, az energiadiszpécser az óráját nézi, a központi forgalomirányító megadja az engedélyt: s a harmadik sín, az áram hordozója meghal. Nincs feszültség a pályán!

Mit visz a kisvonat?

Furcsa kisvonat imbolg a vágányon. Vázépítmények közé ékelve játékszerűen tűnő dízelmozdony, ez tolja az állványokat, nem éppen metrósebességgel. A masinán munkások: az alagút- és állomáskarbantartó csoportok, a pályafenntartási üzem brigádjai.

Mit visz a kishajó — mit visz a kisvonat? Mindent, ami kell. Szerszámokat, kulcsokat, csavarokat, cementet, festéket, drótokat, s persze, szakembereket: közművest, bádogost, lakatosot, villanyszerelőt.

Ahogy halad a vonat,

úgy fogy a terhe. Sorban szállnak ki az „utasok”, ki-ki munkája szerint. Aztán, ha végeztek, várják a vonatot, amelyik jön is, hisz nem késhe, szorít az idő. Közeledik a hajnal. Egy utolsó ellenőrzés: mindenki megvan, senki nem maradt a mélyben? Majd kapcsolás: s a harmadik sín újra él.

Réggel van. Indul az első szerelvény.

NÉVTELEN UTCÁBAN

Elektronikus agy

VONATOK AZ ASZTALON ♦ KÖLTÖZÉS:
JÖVŐRE ♦ SZÁMÍTÓGÉP IRÁNYÍT

Egyelőre Névtelennek nevezik azt az utcát, amelyet az Üllői út és a Baross utca között nyitottak. Kilenccemeletes ház, elektronikus központot építettek ide: ez a metró és a felszíni közlekedés új diszpécserközpontja. A hatalmas épület afféle elektronikus agy: millió idegszál, érpáron futnak majd ide a jelzések a város különböző pontjairól. Hármass feladat megoldására hozták létre. Itt lesz a metró vezérlőegysége, a felszíni tömegközlekedés járműveinek a diszpécserközpontja, s itt lesz a majdan megvalósuló közúti forgalomirányító berendezés is.

Legelőször a metró irányítórendszere „kel életre”, az észak—déli szakasz beindulásával. A vonal valamennyi elektromos alállomása innen kezelhető. A jelzések és a parancsok átvitelére nagy információsebességű távvezérlők szolgálnak. Innen ellenőrzik a közepes nagyságú város áramfogyasztását is elérő metróhálózat energiarendszerét.

A forgalmi vezérlőteremben a vonatok mozgását egyetlen asztalon látják. Az összes állomással közvetlen összeköttetésben van. Követni tudják a jelzőket, a váltók állását. A beszerelt URH-összeköttetésen a forgalmista bármilyen metrószerelvény vezetőjével beszélhet. Automatikus berendezések gondoskodnak arról, hogy a vonatok egymást nehegy veszélyesen megközelítsék. Ha a metró vezetője valamilyen oknál fogva nem venné észre a piros jelzést, a műszerek az akaratától függetlenül leállítják a szerelvényt.

A BKV felszíni járműveinek diszpécserközpontja



Még néhány nap hátravan az 1976-os esztendőből. Még néhány nap, s elindul első menetrendszerű útjára a metró. Véget értek a futópróbák, az állomások is lassan kitakarítva, kicsinosodva várják az utasokat, akik hamarosan birtokukba vehetik az új szakaszt.

Az építkezés, e hatalmas

a jövő évben költözik ide, hatalmas egységeit több ütemben adják át. A berendezések között sokféle újdonság szolgálja a meg-növekedett igények tökéletes kielégítését. URH-hálózat, közvetlen városi és házi telefonok tucatjai biztosítják az állandó kapcsolatot a diszpécser és az al-központok, a végállomások között. Valamennyi beszélgetést magnetofon rögzít.

A teljes felszíni közlekedés operatív irányítóközpontja lesz ez, az itt szolgálatot teljesítő ügyeltesek három ezer jármű forgalma felett őrökönek. Buszok, villamosok, a fogas szerelvényei, a földalatti és a metró kocsijai, hajók — valamennyi pontosan, menetrend szerint közlekedjen, ez lesz az itt dolgozók feladata.

Említettük: az épületben kap helyet a főváros közúti forgalomirányítása is. Most még kétszáz jelzőlámpás csomópont van a fővárosban, 2000-ig hatszáz lesz. Ez a hatalmas méretű növekedés megköveteli, hogy az eddiginél sokkal jobban, szervezettebben, egységesebben irányítsák a jelzéseket, őrököjenek összhangjuk felett.

A következő év második felében a húsz legfontosabb csomópont irányítása már innen történik. (A jelenlegi építkezések során a szükséges kábeleket lefektették.) Első lépésként egy olyan rendszert alakítanak ki, amelyik ellátja, felügyeli a jelzőlámpák üzemét, tájékoztat: a lehetséges hét program közül éppen melyik fut a csomóponton, információt ad a berendezés üzemállapotáról. A központból lehet majd irányítani, változtatni is a programot.

TARTOTT: 1970-TŐL 1976-IG

Építési krónika

MENNYIT ÉR EGY MEGÁLLÓ?
HEGYET VETTEK KI A FÖLDBŐL

munka története kész regény. Vannak dicső és kevésbé sikeres fejezetei, küzdelmekről, apróbb és nagyobb győzelmekről tudósító sorai.

ELINDUL

A FÚRÓPAJZS

A készülődés — igaz, kisebb ütemben, hiszen minden létező erő, ember és anyag az akkor átadott kelet—nyugati vonal első és második szakaszához kellett — már 1970-ben megkezdődik. Az első „kapavágás” színhelye a Deák téri üzemi alagút, illetve a nagykörúti aluljáró.

1971 még ugyancsak a készülődés: esztendője: ekkor vonulnak fel az akna-építők a mélyvezetési állomásokhoz. S ez az év hozza az észak—déli szakasz első „átadását”: a pestiek megkapják a nagykörúti gyalogos-aluljárót.

1972 — rohamtempóval megkezdődik a munka. A kelet—nyugati szakasz elkészültével, az itt dolgozók átírásával felgyorsul az ütem. A Kun Béla térenél a mélybe eresztik az első fúrópajzsot, amely hamarosan meg is indul. Ezzel együtt megkezdődik a Ferenc körúti, a Felszabadulás téri és a Deák téri állomás építése.

A TÚLNYOMÁS:

1,8 ATM.

1973: indul a Nagyvárad téri „csata”. Az itt felépülő, burkolat alatti megálló kifűrásához előbb az építést akadályozó közműveket kell „elterelni”. A város vérkeringését biztosító csőhálózatot: a víz- és a csatornavezeték, a postai és az elektromos kábelek tucatjait, sok száz méter csövet és vezetéket kell a földből kihúzni, s arrébb helyezni a Kálvin és a Deák téren is.

1974: elkezdődik a Kálvin és a Kálvin téri mélyállomás építése. A pajzsok a Deák tér felől a Kálvin tér felé haladva birkóznak a talajjal, centiméterről centiméterre fűrik magukat előre. Az év végére kész a Deák téri gyalogos-aluljáró, s megkezdik a Baross utca—Üllői út között megnyitott „Névtelen” utcában a kilenccemeletes forgalomirányító központ építését.

1975: A Felszabadulás tér eddig békés képe megváltozik. Megkezdődik a közúti aluljáró, az azóta „Y aluljárónak” elnevezett

kisalagút építése. A mélyállomásokon minden erőt a beépítési munkákra fordítanak, s megkezdődik — új technológiával — a vágányfektetés is. Szerelik az első mozgólépcsőt a Ferenc körúti állomáson.

1976: finis. Az előre hozott határidő teljesítéséért minden fronton dolgoznak. Rohamtempóban készülnek a mélyállomások. Megérkeznek az új metrószerelvények, megkezdődik az összeszerelés, a bejáratás. Egymás után készülnek el a mozgólépcsők. Néhány gyalogos-aluljárót, s az „Y” aluljárót átadják. Befejeződik a vágányfektetés, novemberben először halad végig a metró az észak—déli szakaszon. S a lélegzetelállító tempójú december eseményeinek legfontosabbika még csak most következik, amikor átadják a metróvonal első szakaszát.

Röviden ez tehát a történet. Mindez így, leírva korántsem tűnik olyan megvalósíthatatlannak, nehéznek, mint azt az építkezés egy-egy pillanatában érezni lehetett. Sok izgalmat okozott a Kálvin tér és a Nagykörút közötti szakasz: tudják-e tartani a határidőt? A folyós, homokos, iszapos talaj miatt ugyanis a gépek teljesítménye elmaradt a várttól. A vágatba beömlő áradat ellen a túlnyomást 1 atmoszféráról 1,8 atmoszférára kellett növelni, a talajt vegyi szilárdító anyagokkal kezelték.

A VONAL ÁRA ÖTMILLIÁRD

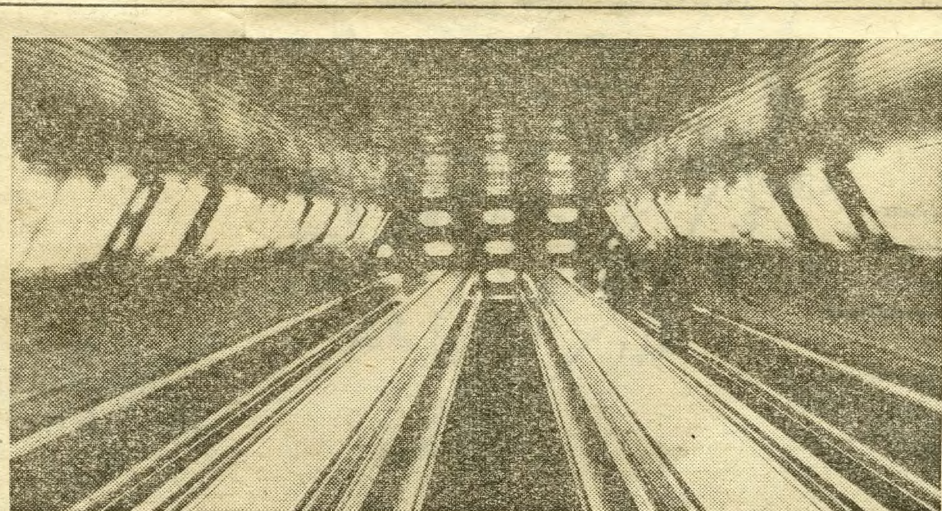
De most: véget ért az építkezés, az első szakasz elkészült. Íme néhány adat, amely talán jellemzi a munka nagyságát.

Összesen 600 000 köbméter földet — kisebb hegyet — kellett kitermelni. A kivájt üregekbe 190 000 köbméter betont, 13 000 tonna öntöttvas tübbíngyet és 40 000 köbméter vasbeton blokkot építettek be, összesen 28 millió munkaóra alatt.

S hogy mindezt mennyiért? Bizony, tetemes summa. Az észak—déli metró első szakasza több mint ötmilliárd forintba került. Az alagút egyetlen méterének vasszerkezete 100 ezer forintot ér. Az állomások darabonként 200—300 millióba kerültek, attól függően, hogy mekkorák, milyen mélyen vannak, mennyi mozgólépcsőt igényeltek. Az állomásokhoz csatlakozó vonalak beépítése, a különféle berendezések újabb 180—220 millióval drágították a megállókat.

Gyorsabb az autónál

Hét perc. Mindössze ennyi ideig tart, amíg a metróval az egyik végállomásról a másikig eljutunk. Gyorsabb ez, mint bármilyen közlekedési eszköz, beleértve a személyautót is. Az előzetes tervek, számítások szerint az új, 3,7 kilométeres metrószakasz sikere meghaladja majd a kelet—nyugati vonalét.



Mozgólépcső a Deák téren