

1244 Megnő a „kicsi” földalatti



Ma keresztül-kasul feldúlt terep, de hamarosan a régi földalatti meghosszabbított vonala húzódik itt a kéreg alatt

KEVÉS híján már hetvenöt tavaszt ért meg, amikor a pestiek ráragasztották a kicsinyítő jelzőt — anélkül, hogy ezzel érdemeit kicsinyítették volna. Valamiképp meg kellett különböztetni a Vörösmarty tér és a Városliget között, az úttest alatt végigdübörgő villamost az új, a „nagy” metróról.

A kis földalatti, amely az 1896-os millenniumi ünnepek technikai szenzációja, világfeltűnést keltő idegenforgalmi látványossága volt — egyúttal a modern kor földalatti gyorsvasútjainak előfutára a kontinensen —, most reneszánszára készül.

HAMAROSAN száz esztendeje lesz annak, hogy a lázasan fejlődő Budapesten — az európai metropolisok példájára — megnyitották az első városi sztrádat, a reprezentatív sugárut, a mai Népköztársaság útjának elődjét. A széles, nyílegyenes út mindkét oldalát néhány év múlva már pompás palotasor szegélyezte. A kormány azonban féltve óvta a sétakocsikázó uraságok zavartalan szórakozását és a paloták tömbjét, ezért a lóvasút, a felszíni villamosvasút, az oszlopokra építendő magasvasút terveire egyaránt kérlelhetetlenül rányomta az „Elutasítva” pecsétet. Ellenezték a városatyák is a géperejű közlekedést a sugáruton, egyikük éppenséggel azzal az érveléssel hozakodott elő, hogy „a magyaroknak már semmi egyebük sem maradt a jó lovakon kívül, legalább legyen alkalmas hely, ahol azokat be lehet mutatni...”

Így hát csaknem húsz évig tartott az elkeseredett vita, amelynek Balázs Mór, a fővárosi villamosvasutak akko-

ri vezérigazgatója vetett véget; minden előzetes beharangozás nélkül nyújtotta át az illetékeseknek két mérnöke teljesen kész terveit egy föld alatt közlekedő villamosvasút létesítésére. Balásznak akkoriban már nagy tekintélye volt Budapesten, hiszen az ő nevéhez fűződött a Nyugati pályaudvar és a Királyi utca (a mai Majakovszkij utca) között 1887 novemberében megindított első villamosjárat. A tervhez és saját tekintélyéhez egy nyomós érvelést is hozott: az akkor előkészületek alatt álló millenniumi kiállítás iránt alaposan megnövelné a nemzetközi érdeklődést a budapesti földalatti, amelyhez hasonlóval — de gőzvontatásával — Európában egyedül London dicsekedhetett.

A **KORABELI** statisztikák beszámoltak arról, hogy húsz hónap alatt, 141 ezer köbméter föld kézi kitermelésével épült meg a 3695 méter hosszú pálya. A századvégi magyar mérnökök műszaki tudását és szárnyaló fantáziáját mindenestre jól érzékelteti, hogy már 1898-ban elkészítették a terveket a földalatti vonalának meghosszabbítására, a Duna alatt, Budára.

A kis földalatti teljesítmé-

nyének, befogadóképességének, pályájának növelését már a II. világháború alatt is az aktuális közlekedési feladatok között tartották nyilván. Néhány esztendővel ezelőtt, az öreg motorkocsikhoz kapcsolt pótkocsikkal ugyan sikerült a kétszeresére növelni kapacitását, de a zuglói, Kacsóh Pongrác úti lakótelep felépítése után nyilvánvaló lett, hogy csak teljes rekonstrukció után tölthet be érdemleges szerepet Budapest közlekedésében a millenniumi földalatti. Ennek az elvnek a jegyében láttak hozzá a tervek megvalósításához, a kilencszáz méterrel meghosszabbított, s teljesen a föld alatt vezető pálya építéséhez, a járműpark, a biztosítóberendezések korszerűsítéséhez.

KAPCSOLÓDVA a meglévő alagút kijáratához — megszüntetve az Állatkert előtti felszíni pályát —, az új vonal a városligeti tó alatt halad majd, s a Széchenyi-fürdőnél tervezett megállóhelytől kanyarodik tovább. A szerelvények ezután átszelve a Május 1. utat, a Hungária körutat, a Kacsóh Pongrác úti felüljáró és a MÁV ceglédi vonala alatt haladnak, s a Mexikói útnál fejezik be fordulóikat. Akadt olyan elgon-

dolás is, hogy a kis földalattit a Körvasút sorig hosszabbítsák meg az újpalotai lakótelep tömegközlekedésének lebonyolítására. E terv megvalósítása azonban oly sok kocsit és oly rövid követési időket igényelt volna, amelyre a Vörösmarty téri végállomás nem tudna megbirkózni. E végállomás átépítését viszont a Belváros mai forgalmi viszonyai teszik lehetetlenné.

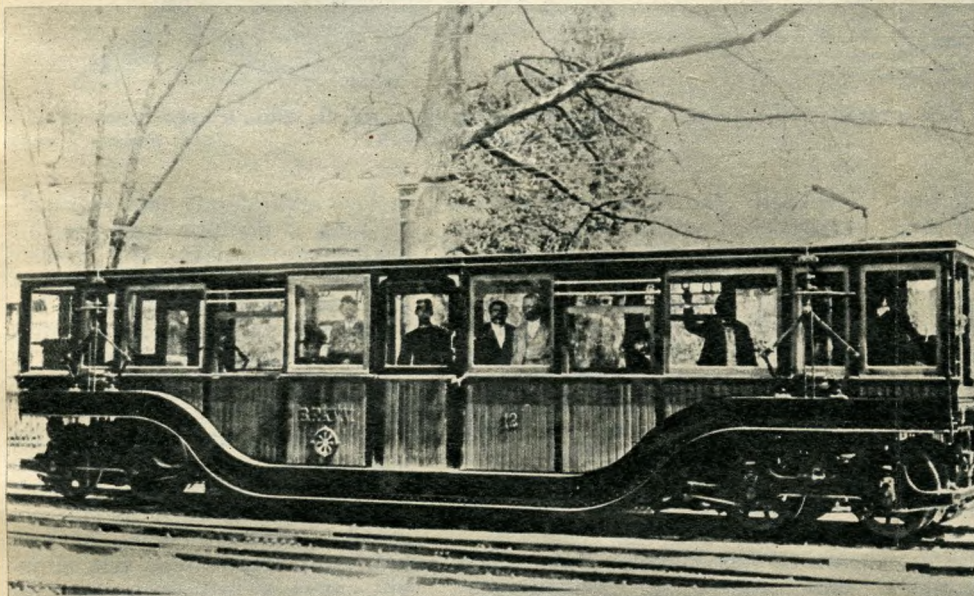
Az I. világháború évei óta közlekedő, szűk, rosszul szellőztetett, zörgő, elavult kocsik helyébe a Ganz Villamosági Művek huszonegy új szerelvényt gyárt; közülük kettő immár háromnegyed éve rója a próbatutakat, a többi egy éven belül teljesen felváltja a régi kocsikat. A harminc méter hosszú csuklós járművek három önálló kocsiból állnak, 59 ülőhelyet és 200 állóhelyet kínálnak az utasoknak; egy-egy szerelvény száz személlyel többet fogad be, mint a jelenlegi kocsik. A gyors fel- és leszállást mindkét oldalon hat dupla ajtó biztosítja. Az acélvázaz kerékek abroncsa és kerékváza köré gumituskókat szereltek, ezáltal „dübörgésmentesítik” a földalattit, de a pálya s a kocsik élettartamát is megnövelik. A tervek szerint csúcsidőben 1,7 percnként indulnak majd a szerelvé-

nyek, óránként 18 ezer utast szállítva, csaknem kétszer annyit, mint most. A Mexikói úti végállomástól a Vörösmarty térig és vissza, 30 perc lesz a menetidő, a jelenlegi 15 kilométeres helyett óránként 19 kilométeres sebességgel haladhatnak az új szerelvények.

AZ ÚJ kocsik magasztása nem volt lehetséges, az „elődök” ugyanis a körüli főgyűjtőcsatorna miatt alacsonyra építették az alagutat; ugyanígy nincs mód hosszabb kocsik gyártására sem — a kanyarok miatt. Másfél, két éven belül az új, meghosszabbított vonal átadásával egy időben a kis földalattinál is megszűnik a baloldali közlekedés, amelynek a legkevésbé sem valamiféle hagyománytisztelet volt az oka, hanem a régi jelzőberendezések elhelyezése. A legmodernebb automatikus vonatmegállító berendezés örökdió majd a megújuló millenniumi villamos utasainak biztonságán. Javítóműhely, fedett tároló, energiaszolgáltató telep és a Mexikói úti végállomásnál építendő üzlethálózat egészíti ki a beruházást, amelynek révén továbbra is szerényen, a világ zajától elvonulva, de megfiatalodva folytathatja útját metrónk őse.

FEKETE GÁBOR

A millenniumi kocsik egyike (korabeli felvétel)



Az új, három részes, csuklós szerelvények



Fotó: Kékesdy Károly