

A SZÁZADIK ÉVFORDULÓRA ELKÉSZÜL A METRÓ

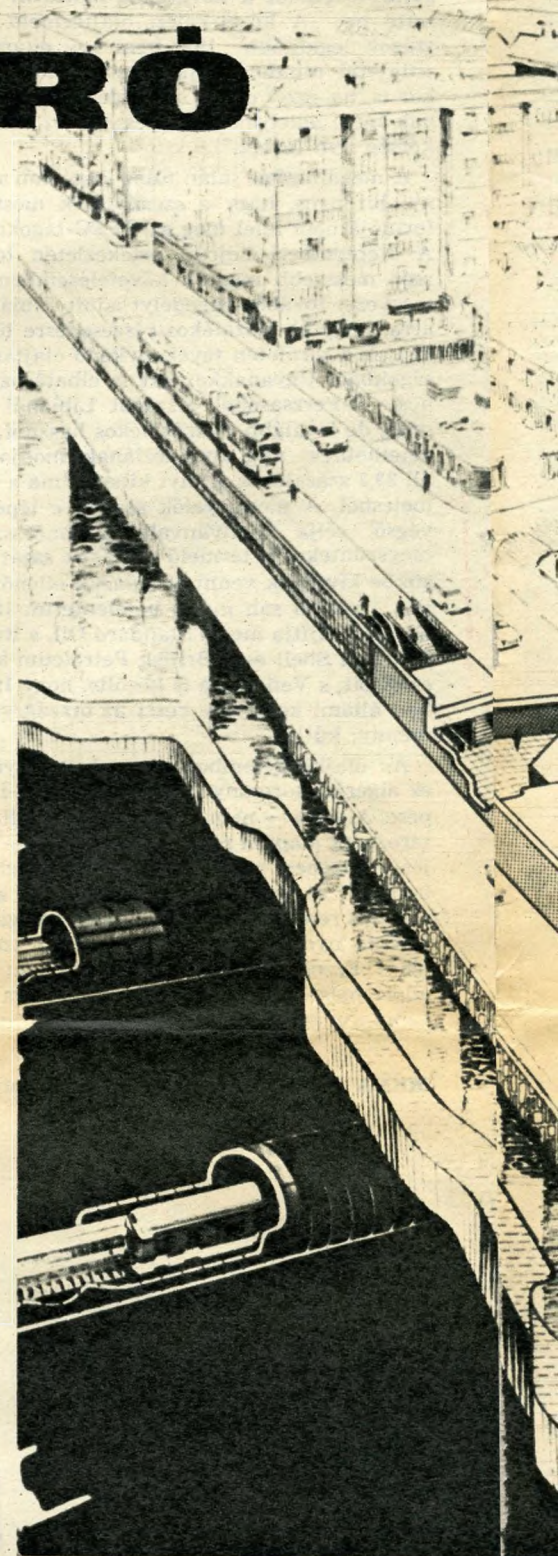
BUDAPEST, 1832. A Vörösmarty térről megindul az első omnibusz a Városligetbe. Félóránként jár. Csúcsteljesítményét az 1860-as évekre éri el. A 160 kocsiból álló omnibusz-parkkal egy év alatt 13 és fél millió embert szállítottak. Ennyit a múlt-ról. A jelenben már saját magunk vagyunk a krónikásai fővárosunk rohamos fejlődésének. Lakossága az elmúlt évszázad alatt megsokszorozódott. A világ nagyvárosaival együtt, egyre nehezebb Budapest közlekedése. A munkába siető milliókat gyorsan és korszerűen csak a föld alatt közlekedő metróval lehet végcéljukhoz szállítani. Korunk városatyái, Londontól, New Yorkon, Párizson és Moszkván át Tokióig már régen felismerték a kor szavát, és megépítették metróhálózatukat. A Magyar Népköztársaság kormánya 22 évvel ezelőtt hozott határozatot egy földalatti gyorsvasút építésére. A kelet–nyugati vonal munkálatait azonnal megkezdték, s mint ismeretes, a Fehér úttól a Deák térig terjedő első vonalszakaszt 1970. április 2-án átadták a forgalomnak. A Metró csatát nyert. Valamennyiünk kedvelt, gyors és korszerű közlekedési eszköze. Alig múlt kétéves, de a mai napig már több mint 164 millió utast szállítottak szerelvényei.

A budapesti metró kék kocsijait a Moszkva környéki Mityisinszki vagongyár készíti. A szovjet szerelvények eddig átlagosan 190–200 ezer kilométert futottak, különösebb meghibásodás nélkül. A próbafutások megkezdése óta, a magyar műszakiak állandóan együtt dolgoznak a gyár szakembereivel. Évenként találkoznak a kocsik konstruktőreivel is, és az üzemeltetés tapasztalatait folyamatosan hasznosítják. A Metró második vonalszakaszán dolgozó mintegy harminc vállalat dolgozó

szocialista szerződésben vállalták, hogy a Deák tér–Déli pályaudvar közötti szakaszt 1973 helyett 1972. december 22-én átadják a forgalomnak. Igen ám, de az első szakasz megnyitásához rendelt 50 darab motorkocsi a Vérmezőig kevés lesz. A határidőmódosítás után a magyar fél azonnal megkereste a Mityisinszki gépgyár vezetőit. Kérték: a második szakaszhoz szükséges kocsik gyártását hozzák előre. A szovjet partner kérésünknek eleget tett, és vállalta, hogy a második vonalszakasz teljes kocsiparkját június 30-ig elküldi Budapestre. Az első szállítmány, 11 darab motorkocsi, e hónap elején már meg is érkezett a Fehér úti végállomásra. Az előszállítással kellő idő áll rendelkezésre az új szerelvények bejáratására, és mód nyílik arra is, hogy a kelet–nyugati vonal teljes szakaszának megnyitása előtt a négykocsis szerelvények közlekedtetésére térjenek át.

AZ 1972. DECEMBER 22-I DÁTUM többször szerepelt már sajtóban, rádióban. De talán vannak olyanok olvasóink között, akik nem tudják, miért pont ezen a napon indul a metró Deák tér–Déli pályaudvar közötti szakasza.

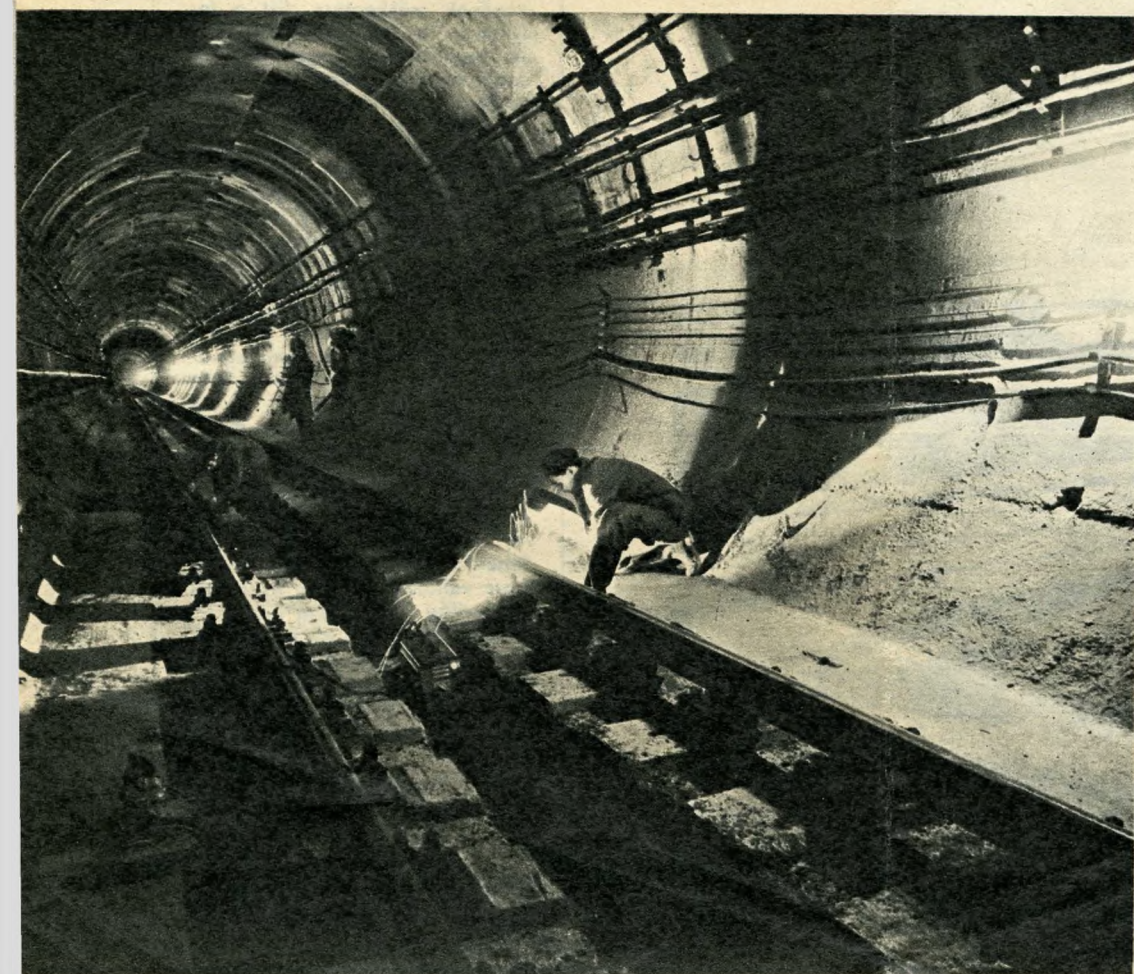
1872. december 22-én, tehát éppen száz évvel ezelőtt mondták ki az Országgházban Pest és Buda egyesítését és azt, hogy a Duna jobb és bal partján levő két városrész Budapest néven az ország fővárosa legyen. A két partot ebben az időben csak a Lánchíd kötötte össze. A százéves évfordulóra most a Metró építői a Duna alatt a metró vonalával is összekötik majd a Duna két partján levő városrészt. A terv szép, de vajon sikerülhet-e a megvalósítása, hiszen egy évvel megrövidíteni a határidőt, akkor, amikor 30 vállalatnak összehangolt, jó

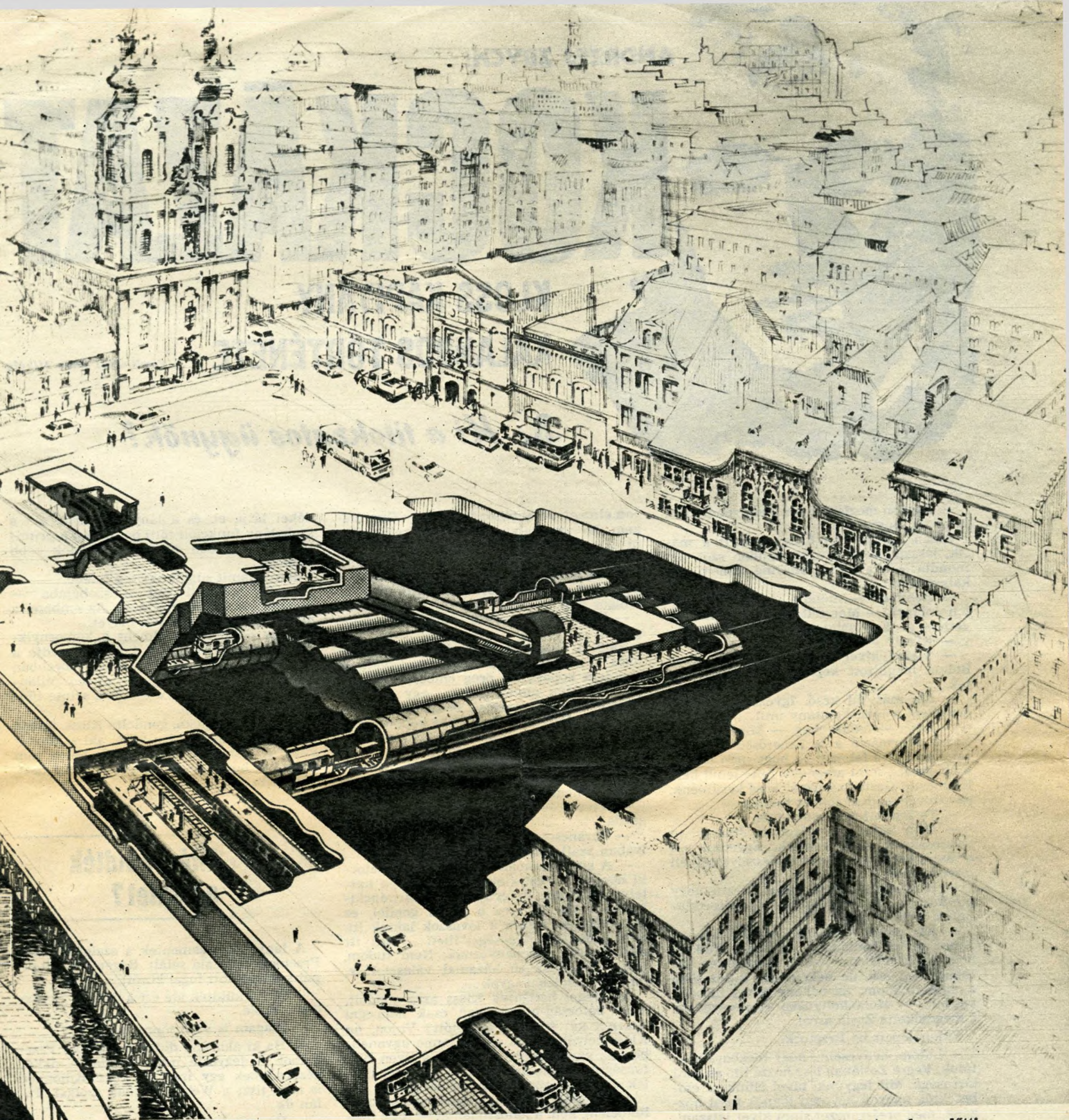


munkájára van szükség, merész vállalkozásnak tűnik. Éppen ezért végigjártam valamennyi állomást, hogy saját szememmel is meggyőződjek, milyen készütségi fokot értek el az építők.

KOSSUTH LAJOS TÉR. A második szakasz állomásai közül ők állnak a legjobban. Rajtuk nem múlik az átadás.

BATTHYÁNY TÉR. A négy állomás közül náluk lesz szükség a legnagyobb hajrára. A szentendrei HÉV meghosszabbítása miatt később kezdhették a belső építészeti munkákat, mint a többi állomások építői. Mégis úgy érzem, ha valamennyi vállalat





A Metró és a HÉV találkoása a Batthyány tér alatt. Sipőczy Lajos grafikája kitűnően szemlélteti a három szintet. A templom előtti téren egy kis mozgólépcsőn juthatunk le a felszín alatti csarnokba, amely egyben a Margit-híd felől befutó HÉV végállomása is, s innen a nagy mozgólépcső visz a Metró mélyállomására, amely a Duna alatt átbújva fut be a Batthyány térre

összehangolt, jó munkát végez, ott is elkészülhetnek. (Sipőczy Lajos grafikája érzéketlenül szemlélteti a HÉV és a Metró Batthyány tér alatti találkozását. Bizony, akik naponta keresztülutaznak a Margit-hídon, nehezen hiszik, hogy 9 hónap múlva minden ilyen szép lesz.)

MOSZKVA TÉR. A munka dandárján túljutottak, persze van még mit csinálni, de a határidőre feltétlenül elkészülnek.

VÉRMEZŐ, DÉLI PÁLYAUDVAR. A végállomáson is csak a belső építészeti munkák, a gépészeti berendezések és a mozgólépcsők szerelése van hátra. Rajtuk sem múlik az átadás.

A NÉGY ÁLLOMÁS KÖZÜL a Kossuth Lajos téren már a mozgólépcső is elkészült, a próbafutáson túl vannak. A Batthyány tér, a Moszkva tér és a Déli pályaudvari végállomás mozgólépcsőjének szerelése még hátra van. A budapesti metró mozgólépcsőit a Gép- és Felvonószerelő Vállalat speciális mozgólépcső-szerelő brigádja — a Munka Érdemrenddel kitüntetett Barna József vezetésével — állítja össze. Akik az első szakasz átadása óta a Baross téren, az Emkénél, az Astoriánál és a Deák térnél használták a Leningrádban készült szovjet mozgólépcsőket, személye-

sen győződhetnek meg a brigád kiváló munkájáról.

Jelenleg a Moszkva téren dolgoznak. Néhány hónap múlva átköltöznek a Vérmezőre, majd utolsóként, valószínűleg csak az ősszel, a Batthyány tér következik, ahol a HÉV és a Metró csatlakozása miatt a legkésőbb kapják meg a munkaterületet. A szovjet partner nagyon pontos a szállítással, ezért nyugodtan merem állítani: ha valami rendkívüli nem jön közbe, Budapest utazóközönsége karácsonyi ajándékként birtokába veheti a Metró teljes keletnyugati vonalszakaszát. Várjuk a premiert!

Bokodi Béla