

1980 MÄR 17

HÉTFŐI HÍREK

244

METRÓHISTÓRIA

**Tíz év előtt
költő köszöntötte**

**Pesti terv a millennium után • Hosszú
alagútalom • Vonalstatisztikák**

Az östengeri cápa aligha sejtette, hogy földi maradványai valamikor, sok millió év után egy fúrópajzzsal találkoznak majd. Pedig így történt. A Nemzeti Múzeum alatt, *metróépítésnél*. De ekkor már a második vonal alagútja készült. A kezdetekhez jócskán vissza kell kanyarodni.

Milliomos járat

Mert történelme van már a pesti metrónak. Az első hálózatterv még 1897-ből való. *Zielinsky Szilárd* e munkájáért hazánkban először kapott mérnökként doktori címet. *Garády Sándor* 1912-ben a nagy pályaudvarok közötti összeköttetést, *Sztrókey István* 1921-ben 70 kilométeres hálózatot javasolt. Később még jó néhány metróterv született. Papíron maradt valamenyny. Végül 1950. szeptember

17-én határoz „két átlós — kelet—nyugati és észak—déli — és ezeket összefogó körgyűrűs fővonalból álló” hálózat megépítéséről a Minisztertanács. A nagy lendülettel indult munka négy év múltán — 35—38 százalékosan — hirtelen megtorpan. Hosszú, több esztendő az alagutak Csipkerózsika-álmá. Az építést csak a *hatvanas évek elején folytatják*. A metrócsecsemő végül is — korántsem koraszülöttként — 1970-ben jön a világra. Avatásakor ezt írja *Garai Gábor*, a költő: „... benne van húszesztendő várakozásunk, sok reményünk és kudarcunk... Föltárult — és valóság lett... Él. Velünk és értünk és általunk.”

A kelet—nyugati vonal teljes hossza 10 kilométer, alagútjai legmélyebben a *Batthyány tér* alatt 45 méterrel futnak. *Milliomos járat*: millió fölötti a megmozgatott föld köbmétereinek száma, s hetente mintegy négymillió utassal birkozik. Önálló energia- és közműrendszere van. Annyi áramot fogyaszt, akár egy 30 ezer lakosú város. Mozgólépcsőt 120 évre tervezték, óránként 8 ezer utast szállíthatnak. Állomásain a huzat másodpercenként olykor 9 méteres csúcssebességgel száguld.

— Észak—déli testvére már jóval szélszűkebb. Első szakaszát 1976. utolsó napján avatták. A *Nagyvárad tér* és a *Deák tér* közötti 7 perces utazás 28 millió munkaórába, egy méter alagút 400 millió forintba került. Fúrásánál már *lézertechnika* segített. A felszínhez közelebb, nehezebb talajviszonyok között dolgoztak ezúttal, és sok százezer köbméter agyag, homok, kavics került ki a föld mélyéből. Vasbeton blokkok, öntöttvas tübingek költöztek a helyükre. Az állomásokra lengyel, jugoszláv, olasz gránit, norvég kalcit, sárga síklósi és fehér süttöi mészkő került.

Március 30.

A két vonal építésénél nagy riadalmak is akadtak. Homokbetörés nyomán a *Puskin mozi* alatt 1952. decemberében hatalmas, 200 köbméteres üreg támadt. Egy hétbe telt, mire cementhabarccsal telepréselték. Húsz év múlva a *Ferenc körút* és *Üllői út* sarkán, egy kétfényernyi résen percek alatt 160 köbméter homok zúdult le. A gyalogos aluljáró vasbeton doboza egy ideig szinte csak lebegett a levegőben... Veszélybe sodródott egyebek közt az *Eötvös egyetem* könyvtár-épülete, a *Deák téri* evangélikus templom, a *Heim Pál* Gyermekkórház. Egyiküknek sem esett komoly bántódása. A híres *Lotz-freskóknak* sem a *Bazilikában*. Centiméternyit sem süllyedt az épület.

Münz András



Az észak—déli vonal újabb szakaszát március 30-án avatják. A *Kőbánya-Kispest* vasútállomástól a *Belvárosba* 15 perc az út ezentúl. Budapest 18 és fél kilométerre bővült metróhálózata a becslések szerint egymillió utast szállít majd naponta.