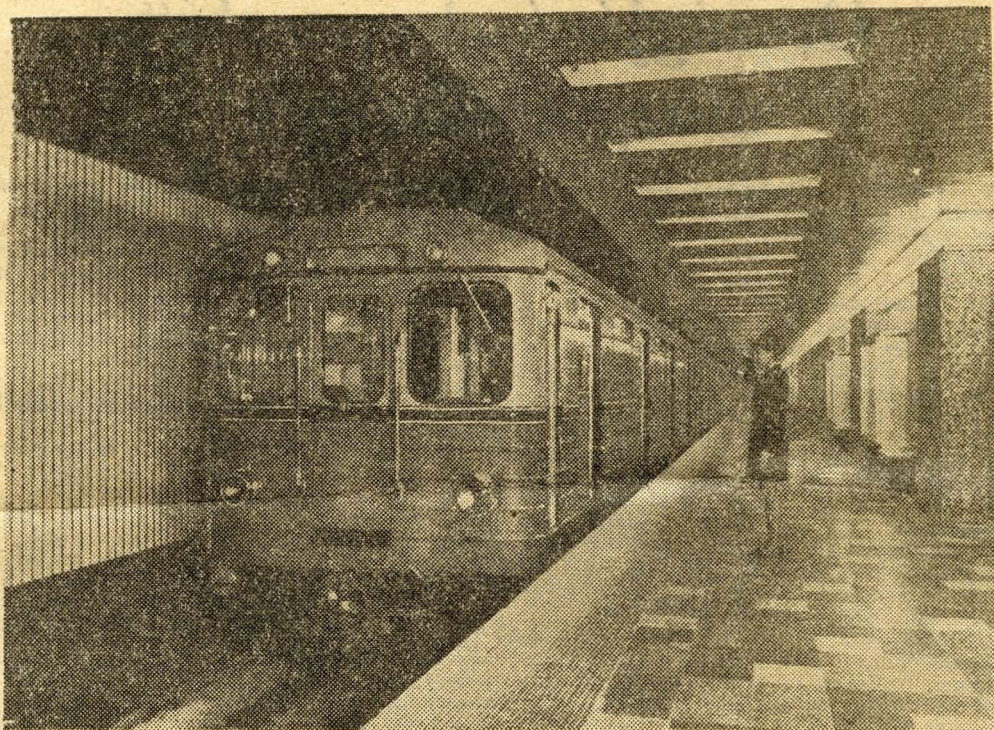


Április 2-án indul a metró

Kábel a betongyűrűben • Csápos motorkocsik



Az ajtókeretek a helyükön vannak, csak az üvegtáblákat helyettesítik még a deszkalapok. A Blaha Lujza téri aluljáró járókelői közül sok kíváncsi ember kukkant be a rések között, s lesi izgalommal — elkészülnek-e munkájukkal a Metró építői április 4-re?

Robotellenőrök

A deszkafalakon túl feltárul a budapesti közlekedés most készülő legújabb remeke — a metró. Pontosabban, a Blaha állomás kéregalatti utasosztályozója. A márvánnyal borított csarnokban már elkészültek az utasterelő korlátok is. A potyautasoktól — amint kísérőinktől hallom — fotocellás robotellenőr óvja majd a metró: aki érvénytelen jeggyel próbál túljárni a gép „eszén”, könnyen beverheti a fejét az előtte lecsapódó acélkarba, mely a bejáratot őrzi.

Az előcsarnokból tágas út vezet a mozgólépcsőhöz. A három műanyagból készült lépcsősor közül kettő állandóan működik, míg a harmadik műszaki tartalék. *Sebességük sem szokványos, másodpercenként 80 centit halad. S kedves metró-gólya, ha először lép rá a mozgólépcsőre, s úgy érzi, kicsit szédül, kapaszkodjon a korlátba, ne rémüljön el, az is szalad önnel együtt, egyvonalban a lépcsővel.*

Forintos élvezet

A Blaha téri mélyállomás huszonhat méterre van a felszíntől. A mozgólépcsőről is jól látható a két márványosz-

lopsor, mely közrefogja az állomást. Középpont mozaikfal választja szét egy darabon az indulási és érkezési oldalt.

— Hatkocsis szerelvény befogadására alkalmas a 120 méter hosszú állomáscsarnok, de az első időkben csak két-három koccsival járnak majd a szerelvények — hallom a tájékoztatást.

— Az állomás álmennyezete eloxált alumíniumlemezről készült, melyet első ízben a magyar metrónál alkalmaztak.

Miközben az állomás „műszaki agya”, az információs terem felé lépkedünk, kísérőim elmondják azt is, hogy a budapesti metróban — a külföldi tapasztalatok alapján — nem lesz vonaljegyrendszer. *Tehát, aki megváltja jegyét, mindaddig koccsikázhat a Fehér út és a Deák tér között, míg egyszer át nem lépi a kijáratokat őrző fotocellát. Az újabb mélybeszállás újabb forintot igényel...*

540 kilométernyi kábel

Hét állomása lesz a 6,5 kilométer hosszú pályán közlekedő metrónak — Fehér út, Pillangó utca, Népstadion, Keleti pályaudvar, Blaha Lujza tér, Astória, Deák Ferenc tér. Az óránként 50 kilométeres sebességgel gördülő szerelvények irányítását a Deák térről a központi dicspécser szolgálat végzi, de a nagyobb állomásokon, tüzemzavar esetén, szakaszirányítás is lehetséges.

— Bonyolult biztonsági berendezések óvják az utasokat a föld alatt — mondja a Telefongyár egyik műszerese, aki a Blaha állomás domináns rendszerű relés biztosító szekerényét ellenőrzi a dicspécser szobában. A készülékeket a MÁV Távközlő és Biztosító Berendezés Építési Főnöksége szerelte fel. Mindezek mellett a motorkocsik vezetői állandó rádiókapcsolatban lesznek az állomásokkal, rendszeresen informálják helyzetükről a dicspécserket — s a vasbeton alagútban a rádióhullámokat

pedig speciális sugárzókábelek továbbítják majd.

A Villamos Berendezés és Készülék Művek VÁV gyára, az elektromos szerelések fővállalkozója 540 kilométer hosszúságban épített be a metróba különböző vastagságú kábeleket. A vezérlő, biztonsági és egyéb berendezések áramellátását pedig a legjobb hatásfokú transzformátorokkal biztosítják.

Kelet-Nyugat után Észak-Dél

Mindkét vonalalagútban helyükön vannak a sinek — három sín található egy-egy alagútban, kettő a kerekek, egy pedig a motorkocsik áramszedő csápjá részére — befejeződtek az egyéb szerelési munkák. Az állomások műszaki készsége 90 százalékos. Most szabályozzák a Szelőző Művek hatalmas axiáventillátorait, melyek télen nyáron 18—20 Celsius fok melege biztosítanak a földalatti járatokban.

S amíg a Fehér út és a Deák tér között műszaki átadás-átvételhez készülődnek, Budán, az ódon utcák alatt egyre közelebb érnek egymáshoz a kétfelől közeledő fúrópajzsok. *Párszáz méter hiányzik, s találkozik a két fúrócsoport, mely azt is jelenti, hogy elkészül a kelet-nyugati metró Deák tér—Déli pályaudvar közötti második szakasza is. A pályaeépítők, elektromos szerelők, műszakiak még az idén „átköltöznek” az új alagútba, hogy folytassák a munkát.*

Már elkészült az észak-déli metróvonal terve is, mely az újpesti pályaudvart kötné össze a Marx, Deák, Kálvin, Nagyvárad téren át a kispesti Határ úttal. A metróvonalak elkészültével lényegesen megjavul a főváros közlekedése, egyben kényelmesebbé, gyorsabbá válik a budapesti pályaudvarok közti utasforgalom is.

Kovácsi Miklós