

MOSZKVBAN ALÁÍRTÁK A MEGÁLLAPODÁST

# Ilyenek lesznek a budapesti metró kocsijai és mozgólépcsői

Ezerötszáz utas egy szerelvényben — Százezer kilométeres próbaút pesti utcák alatt  
Mától: összefüggő alagút a Szent István tér és a Fehér út között

Eredményes és általános figyelmet kiváltó tárgyalásokról érkeztek meg a napokban Moszkvából külkereskedelmi és közlekedési szakembereink. A NIKEX és a Földalatti Vasút Vállalat képviselői szerződést írtak alá az ENERGOEXPORT és a MASINOEXPORT szovjet külkereskedelmi vállalatokkal, valamint az egyik moszkvai gépgyárral; a szerződés részleteiben tartalmazza azt a korábban kötött államközi megállapodást, amelynek értelmében a budapesti földalatti gyorsvasúti közlekedés megindítását a Szovjetunió motorkocsik, mozgólépcsők gyártásával és szállításával segíti.

## Az élettartam millió kilométerekben mérhető

A metrószerelvények minden kocsija — motorkocsi. Negyven-négy darabnak az importjáról szól a megállapodás; ennyi szükséges a kelet-nyugati metróvonal első szakaszán, a Fehér út és a Deák tér között, a forgalom megindításához, lebonyolításához. A szovjet motorkocsik előnyös tulajdonságai közé tartozik üzembiztonságuk, élettartamuk. Ezeket az előnyöket a most már több mint három évtizedes gyártási és persze működés közben szerzett tapasztalatok is alátámasztják. Kint járt szakembereink a többi között elmondták, hogy Moszkvában még ma is fut néhány, a harmincas évek elején üzembe helyezett metrószerelvény, tehát a kocsik élettartama millió kilométerek-

ben uralkodó 10—13 fokos átlaghőmérséklet miatt; a felszínen viszont az amúgy is rövid menetidőnek csak töredékén közlekedik a földalatti.

Az ajtókat pneumatikus rendszer révén működteti a vonatvezető, aki a kapcsolásnál azonnal észleli, ha valamelyik kocsi ajtaja esetleg nem csukódik, bár a tapasztalatok szerint ez a hiba igen ritka a szovjet metrószerelvényeken. Ugyancsak a vonatvezető közli fülkéjéből hangszóró útján az állomások nevét és az indulást. Minden kocsin négy-négy ajtó nyílik. Egy ajtó szélessége 121 centiméter. Ez lehetővé teszi a gyors utascserét, az állomásokon csúcsforgalom esetén is 20—30 másodperc alatt biz-

tosítva véve, hogy a budapesti metróállomások átlag 120 méter hosszúak, szükség esetén a későbbiekben hat kocsiból álló szerelvények közlekednek majd, amelyek mindegyike másfél ezer utast röptethet célja felé. Az első metrószakasz megnyitáskor azonban valószínűleg négykocsis szerelvényeket indítanak a csúcsforgalomban.

A motorkocsikat, illetve a berendezéseket garanciával, megfelelő tartalékalkatrész-készlet kíséretében exportálja a szovjet ipar; a próbaüzemelés idején az ellenőrző méréseket közösen végzik majd a magyar és a szovjet szakemberek.

Figyelembe véve a budapesti metró megnyitásának gyorsan közelgő időpontját, a szovjet ipar és külkereskedelem vállalta, hogy a próbaüzemeléshez négy prototípus kocsit már az év végére legyárt és szállít. A négy kocsi Záhonytól a saját kerekén gördül a fővárosig, a MÁV-val a vontatás módját kell még tisztázni. Ezt követően a motorkocsik azonnal megkezdik próbaútjukat: százezer kilométert kell robogniuk, s csak azután — a tapasztalatok felhasználásával — kezdik meg a másik 40 motorkocsi sorozatgyártását. Ezeket folyamatosan szállítják, mégpedig 1969—70-ben. A négy kocsi számára viszont a földalatti építési sűrűsége miatt hozzászámítanak egy próbapálya építéséhez a Fehér út és a Népstadion között, s ez már a végleges vágánypár lesz.

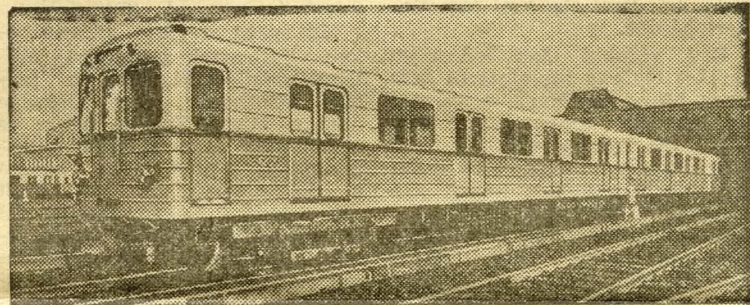
## Mozgólépcső, fotocella, vészfék kioldó

Ami a mozgólépcsőket illeti: a szerződés keretében a szovjet ipar összesen tízenötöt szállít. Ebből a Baross téri, a Blaha Lujza téri, az Astoria-keresztelés és a Deák téri állomások mindegyikéhez három-három: egy a felfelé igyekvő, egy a mélybe szálló utasok részére, a harmadik pedig tartalékként, illetve az éppen leginkább igénybe vett halmozott iránytehermentesítésére szolgál majd. E mozgólépcsők függőleges magassága 23—29 méter lesz a mélységtől függően, de számításba véve a 30 fokos ferde dőlést, a legfelső és a legalsó lépcsőfokok között éppen kétszer ekkora hosszúsággal lehet számolni. A Deák téri állomás felszíni kijárójához ezenkívül három kisebb, 8,4 méteres mozgólépcsőt is importálnak a Szovjetunióból.

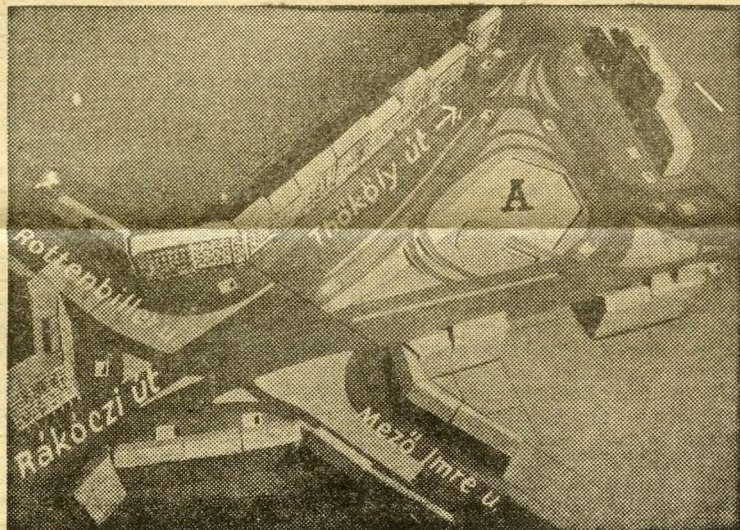
A lépcsőfokok szélessége egy



Ilyenek a pesti utcák alatt húzódó ferde alagutak, amelyekbe a mozgólépcsőket építik majd.



Képünkön: A metrókocsi.



A Baross téri mélyállomásról az „A”-val jelzett, nyitott, súlylyesztett térre jutnak majd az utasok. Innét gyalogos-aluljáró alagutakon érnek céljukhoz; a kijáratokat a kis fehér kockák jelzik.

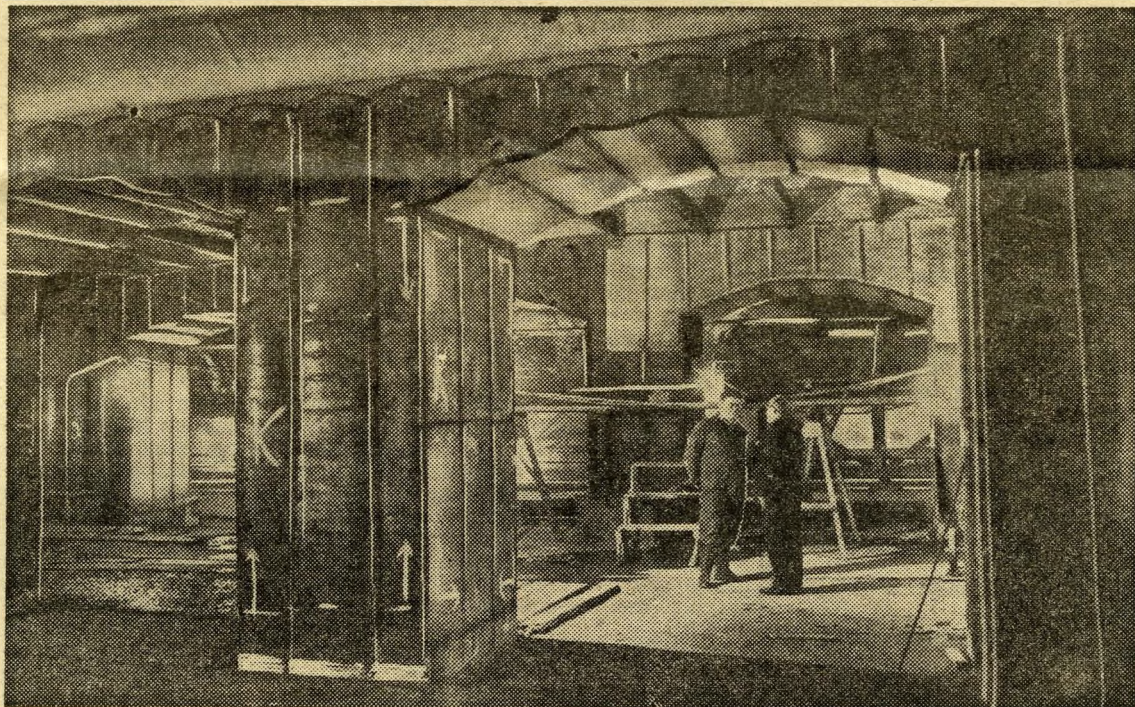
ben mérhető. Emellett az új kocsitípusok műszaki színvonala is mind magasabb fokú.

A módosításokat, amelyeket a részünkre készítenő kocsik gyártásánál alkalmaz majd a moszkvai gyár, a hazai sajátosságok követelik meg: nem széles, hanem normál nyomtávra készítik a forgóalvázatokat, a tetőn elhelyezett, fűrész alakú szívó légszűrőket helyett — amelyek szokatlannul erős légáramlást idéznek elő — ablakok feletti nyílásokkal oldják meg a kocsik szellőzését; szó van arról, hogy az elektromos égők helyett fénycsövek világítják majd meg az utasteret, jöhetnek a metrónál beálló gyakori szakaszváltozások, e tekintetben nehézség elé állítja a tervezőket.

## Vonat

### — egyfőnyi személyzettel

Az újonnan készítenő, akár egyfőnyi személyzettel is vezethető, modern külsejű importszerelvények műszaki adatainak többsége azonban megegyezik a Moszkva alatt robogó kocsikéval. Egy motorkocsi teljes hossza — ütközőtől ütközőig — 19,20 méter, szélessége 2,71 méter. Egy-egy motorkocsi két forgóalvázon, négy tengelyen gördül majd, minden tengelyt külön motor hajt 66—66 kilowattos teljesítménnyel. A kocsik jó rugózását, viszonylagos zajtalanását gumibetétes kerekek, acél-, illetve gumirugók révén biztosítják. A szerelvények fűtésére nincs szükség az alagutak-



36 méter mélységben, az Astoria állomáson, már jól látni az épülő peron körvonalait.

(Rév Miklós felvételei.)

S ezek után egy rövid interjú a Földalatti Vasút Vállalat igazgatójával, Hídvégi Károllyal:

— Mi újat hozott az ószendő a budapesti metróvonal építésében?

1967:

### az épülő metró nagy éve

— Az alagutak építése a tervek szerint haladt, s mire e sorok megjelennek, a Fehér út és Szent István tér között, a mélyben, teljesen összefüggő útszakasz alakul ki. A Fehér úttól a Baross térig befejeztük a szigetelést, a többi szakaszon a programnak megfelelően folynak ezek a munkák. Hozzákezdtek a Fehér úti járműtelep, fedett kocsiszín építéséhez is, itt — a karbantartó csarnokok, irodák, szociális létesítmények mellett — nyolcvan metrókocsi befogadására nyílik lehetőség.

— Hallhatnánk valamit az 1967. évi programból?

— Megkezdjük a Népstadion melletti s a Baross téri földalatti állomások kialakítását. Ez utóbbi építkezést — ahol az év végére az elsőként érkező szovjet mozgólépcsőt is beépítjük — a nagyközönség is megfigyelheti majd. A metróállomásból előbb egy súlylyesztett, nyitott térre érkeznek az utasok, majd innét gyalogos-aluljáró folyosókon juthatnak el a Fesztich utcába, a Bethlen Gábor utcába és a Keleti pályaudvar csarnokába. A szovjet fúrópajzsok megindulnak a Duna alatti pálya építésére, s a Kossuth Lajos téri állomás mozgólépcső-fogadókamráját is megépítjük 1967-ben.

— Befejezésül egy mindenkit érdeklő kérdést: mikorra várhatjuk a budapesti metró premierjét?

— Az építők és a kooperáló vállalatok, remélhetőleg azok is, amelyek ezután lépnek be, mindent elkövetnek — s a szovjet féllel kötött szerződés tevékenyen hozzájárul a kitűzött cél eléréséhez —, hogy már 1969 utolsó vagy 1970 első hónapjaiban meginduljon utasaival a gyorsvasút a Fehér út és Deák tér között.

Fekete Gábor