

Pontosságból, gyorsaságból, népszerűségből: jeles. A most készülő budapesti Metró 1971. évi bonyítványára 90 millió utas írta ezt az osztályzatot. A föld alatt egymást végtelen szorgalommal kergető szerelvények legmozgalmasabb napjai: a hétfő és a péntek, átlagosan 260 ezer, illetve 265 ezer utassal. Az augusztus például a Metrónak építéssel nem a „nyaralás” időszaka volt, ez a hónap hozta a fuvarcsúcsot: *egy országra való embert* — 10 millió 961 ezer személyt — fogadott be, röpített tova és bocsátott útjára, a vonatok összesen 1 millió 517 ezer 172 kilométert tettek meg; akik pedig irányították a szerelvényeket, 99,2 százalékban hűek maradtak a menetrend utasításaihoz, tehát minden száz elindított szerelvény közül csak egy késett. *A Metró felsőbb osztályba léphet.*

S lép is. Decemberre véget ér a Deák téri pütkösi végállomás-királysága, a vonatok a Fehér úttól már egészen a Déli pályaudvarig szelik át a mélyben Budapestet.

## Levél Mityisinszkból

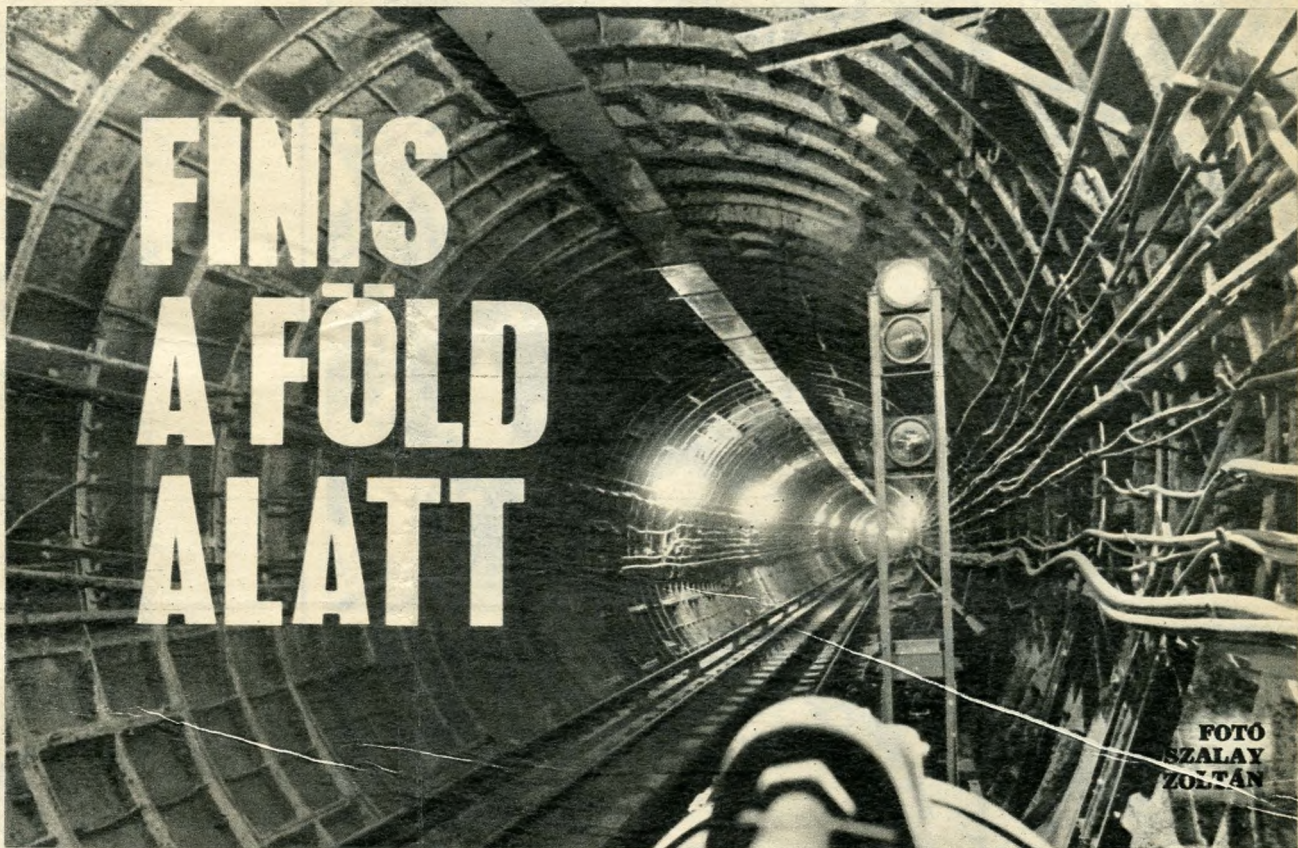
Addigra már — a csúcsforgalmi indításokat és a tartalékokat is beleszámítva — száz motorkocsira lesz szükség. Jelenleg ötven gördül a síneken, további tizenegyet a napokban érkezett meg a szovjetunióbéli Mityisinszkból, az ottani gépgyárból. A kísérők magukkal hozták a gyár főkonstruktórének levelét is a budapesti Metró igazgatóságára:

„... a többi kocsit egyenletes havi ütemezésben szállítjuk, az Önök kívánságainak figyelembevételével, az üzemi tapasztalatok felhasználásával, a budapesti Metró munkájának alapos tanulmányozása után... A konstrukció ellen nem sok kifogás merült fel, ezért az új kocsik sem különböznek lényegesen az előzők külsejétől... Megszüntetjük a homlokzaton a járatszám-jelzésre szolgáló ablakcsokát, az üléseket fekete műbőrhuzzattal látjuk el, kényelmesebb kocsivezetői ülést szerelünk be... Nem hagyhatjuk említés nélkül azt a kitűnő együttműködést, amely gyárunk és Önök között kialakult, s mert az idén májusban ünnepeljük gyárunk fennállásának 75. évfordulóját, egyúttal meghívjuk az ünnepségre a budapesti Metró delegációját...”

## Márvány és gránit

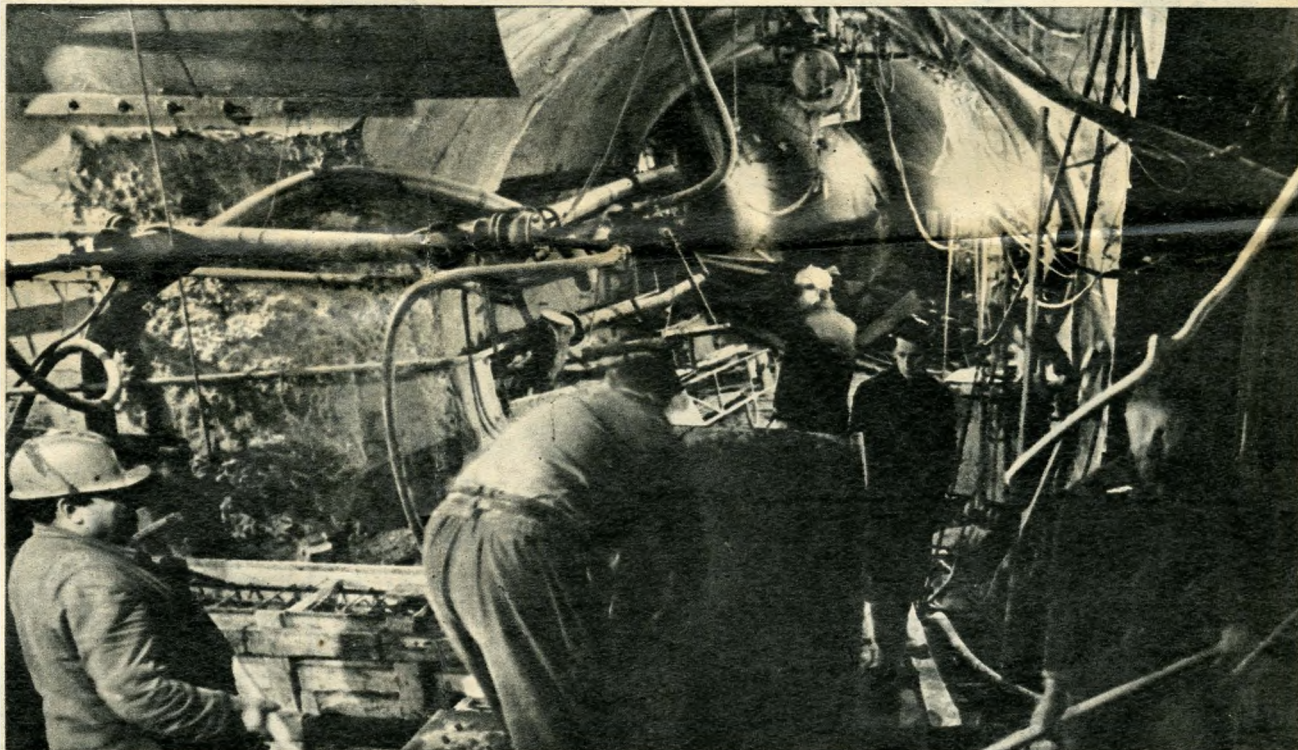
Négy mélyállomás — a Kossuth Lajos téri, a Batthyány téri, a Moszkva téri és a Déli pályaudvari — rejti ma még az ismeretlenségben. A Kossuth Lajos téri ugyan már nagyon készülődik; tíz emelet mélységben, néhány híján, félezer fénycsó szórja a világosságot a peronra. A burkolók, kőfaragók lassan befejezik munkájukat, miközben valóságos nemzetközi építőanyag-parádét tartanak: a padlózatot norvég gránittal, a falakat carrarai márvánnyal, az oszlopokat finn vörösránittal, az oldalfalakat füstfehér szovjet márvánnyal és grafit színű mozaiklapokkal borítják. A menetirány szerinti bal oldali alagútban már lefektették a végleges sínpart, amely kanyarogva vesz el a sötétben, 480 méteren át a Duna alatt: a Duna-meder az alagút mennyezetéhez képest 14 méter magasban van.

Az építésvezetésén elégedettek a munka ritmusával. *Abrahám Gyula* csoportvezető mérnök osztja véleményüket: a Kossuth Lajos téri állomás nem tartozik majd a forgalmasabbak közé. Az ÉVM és a MEM, a két minisztérium, valamint néhány környékbeli közhivatal dolgozó al-



FOTÓ SZALAY ZOLTÁN

Kossuth Lajos tér: az elektromos berendezéseket próbálják, az utolsó négyzetmétereket betonozzák



kotják majd itt a ki- és beszállók zömét. Hacsak — a Metró megváltoztathatja az utazószokásokat — a közeli autóbusszjáratokról, az ötös-ről és a tizenötös-ről, s a kettes villamosról el nem csábítja az utasok egy részét.

Minden valamirevaló metró-mélyállomás építkezésén található néhány kabalatárgy. A Kossuth Lajos téri építésvezetőség irodájában, a szekrényen — közömbösen bámuló koponya. Az ég tudja, honnét kerülhetett a metróskokhoz, a felvonulási épületet évről évre kézzel kézre adják a különböző építővállalatok, és az ijesztő kabala most itt rémítgeti a belépőket. Néhány nappal ezelőtt egy igen szigorú, mindent aprólékos gondnal vizsgáló, jegyzőkönyvező műszaki ellenőr járt a mélyállomáson, majd nyitott be az irodába. „Hát, ezt meg ki hordhatta valahol a nyakán?” — bökött ujjával a koponya felé. A metróépítőknél haptákba állt a válasz: „egy bogaras műszaki ellenőr”.

Indokolt a jókedv ezen a munkahe-lyen. Az állomás készültégi foka: 80 százalék. S még hátra van háromnegyed év a nyitásig.

## Lötyögő „kobakok”

Zúg a teherlift, ajtaja csattanva nyílik a 35 méteres mélységben. Bányászköszöntés — „Jószerecsét” — dukál minden érkezőnek a Moszkva téri mélyállomáson is, metróépítőknak, civileknek egyaránt. A teherfelvonó nemcsak gömbvasak tonnáival, kőlapok százaival, kábelkígyók kilométereivel ereszkedik alá sűrűn, hanem a látogatókkal is. Műgyetemi hallgatók, KISZ-szervezetek, prágai mérnökök, nyugatnémet tv-riporterek merülnek alá a készülő metróállomásra, tanulmányúton levő érdeklődők és minden „protektíót” igénybevevő kíváncsiak lepik el minduntalan és feltartóztatlanul a peront, húsz-negyven fős csoportokban. A laikus látogatók nyomban felismerhetők arról, hogy

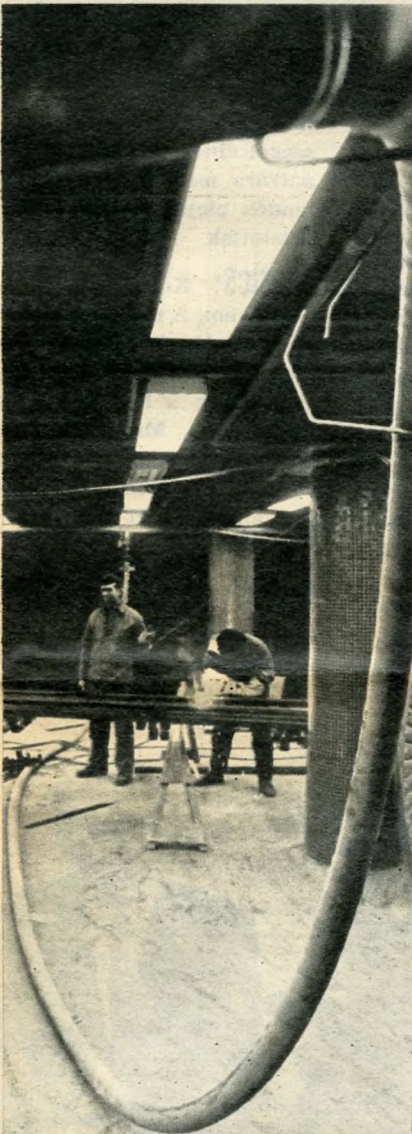
lötyög a védősisak — metrónyelven: kobak — a fejükön, s arról is, hogy első kérdésük: *Milyen mélyen vagyunk?*

Egyébként itt az állomás még meglehetősen sivár képet tár a kobak alól kivillanó tekintetek elé. A látogatók építőanyagokon, keskeny és meredek pallókon bukdácsolnak, útjukat alig világítják meg a hunyorgó, halvány villanyegők. A vasszerkezeteket még nem fedi a tetszetős luxaflex műanyag ernyő, csupán a különleges, ötszörös rétegű festék, amely a szigetelési munkák befejeztéig a 96 százalékos páratartalmú levegő ellen védte a pillékeket. A meglévő metró-sínpáron most még — vagy most már? — Diesel-mozdony vontatta csillesor zörög végig, anyagot szállít a kőfaragóknak, a csőszerelőknak, a hír- és távközlő-berendezések építőinek és mindazoknak — harminc vállalat dolgozóinak —, akik szocialista szerződésben vállalták a metró bábáinak, gyámjainak szerepkörét.



**Az építkezés leleteiből:  
2 millió éves hal**

**Belső burkolási munkák a Kossuth  
Lajos téri állomáson**



**Kelemen Imre** építészvezető a Moszkva téri metrócsomópont három jellegzetességéről beszél:

— Ez lesz az első mélyállomás, amelyről gyalogaluljáró nélkül, nyomban a felszínre jutnak az utasok; itt építjük be az eddigi leg-hosszabb mozgólépcsőket, 72 méteres hosszúságúakat; a hajdani Gomba presszó helyén épülő felszíni utascarnok, a Postavezérigazgatóság felé néző kijárattal, az egész környék ékessége lesz, pompás elrendezésével, legyezőszerű tetejével.

### **Két fúrópajzs északról délre**

Az építészvezetőnek mindjárt egy üzenete is lenne a leendő utasokhoz: *Vigyázzanak a Metróra, óvják létesítményeit, mert temérdek munka és pénz fekszik benne...* Higgyék el, fizikai fájdalmat éreztünk, valahányszor a meglévő metróállomásokon megpillantottuk a betört üvegeket, az elrontott automatákat, a megcsontított fémbetű feliratokat, vagy azt, hogy a mozgólépcső gumí-



**Batthyány tér, fenn és lent: a szentendrei HÉV csarnoka és a Metró befutóvágánya**



korlátjait bicskával felhasogatták... A *Batthyány tér mélyén a szokásosnál hosszabb, mintegy száznegyven méteres állomás épül*, mert a csomópontra érkező HÉV-utasokra is számítva, itt az átlagosnál nagyobb igénybevétel várható. *A végállomáson, a Vérmező alatt pedig nagyobb a rend, mint a felszínen.* A villanszerelők az energiaközponton, a föld alatti trafóállomáson dolgoznak, odébb már a szennyvízelvezető-csatornákat, a szellőzőnyílásokat építik.

S amíg a kelet—nyugati szárny második részén megkezdődött a finis, addig az észak—déli vonalon már két fúrópajzs gyűrja az agyagos-homokos földet a mélyben, a Kun Béla tértől a Kálvin tér felé vezető alagutat formálja. *Metróéknál — nagyüzem van.*

### **Éjszakai próba**

Éjjel van, a Fehér úti végállomásra begördül az üzemzárás előtti utol-

só szerelvény. Alig néhány utas száll ki belőle, lépteiket szaporázva tűnnek el a sötétben. Nem így a forgalmisták, akik a helyükön maradnak, csakúgy, mint az utolsó szerelvény. Próba, kísérlet, gyakorlat következnek. Hogyan lehet a folyamatos utasszállítást megoldani, ha valamilyen ok miatt — váltóhiba, sintörés, áramszünet, baleset — részleges forgalomkorlátozást kell elrendelni a mélyben? Különböző változatokat próbálnak ki a forgalmisták, vizsgálják a menetrendi indításokat, azok ritmikusságát, a műszaki feltételeket, az utastájékoztató módjait, a feltevésszerű zavar elhárításának idejére. Robog a kihalt pályán a kísérleti vonat, útvjáról grafikonok készülnek. *Közlekedéstudomány — éjszakai gyakorlattal.* A budapesti Metró kivívott tekintélyének öregbítésére.

**FEKETE GÁBOR**

**Kun Béla tér, épül az észak—déli metróvonal**

