

Millió nagyvárosok, metropolisok szinte nélkülözhetetlen közlekedési eszköze a metró. A csaknem 70 éve épült budapesti földalatti világszenzáció volt a maga korában. Joggal, hiszen akkoriban még lóvasút is járt néhol. Most, hogy épül már a fővárosban az „igazi”, a világvárosi metró is, bemutatjuk Olvasóinknak, milyen is e két korszakosságú földalatti:

# A RÉGI ÉS AZ ÚJ

Európa első földalattija. De ki kell javítani a korabeli honi büszkeség túlzott fogalmazását, hiszen a dicsőség így sem lesz kicsi. Nem Európa, hanem a kontinens első földalatti villamosán — Londonban előbb épült meg, mint nálunk — utazhatunk a Belváros szívéből, a Vörösmarty térről ki a Ligetbe, az Állatkertbe. Hány év óta már? A millenium évében avatták, 1896 májusában, s ekkor — erre az alkalomra épített intarziás, tükrös különkocsiban — végigutazott rajta Ferenc József is.

A tükrös kocsit aztán már ritkán gördült végig az Andrássy út alatt. Köznapi »bátárok« rötták s róják mind maig az utat a több mint három és fél kilométeres pályán.

Milyen volt ez a földalatti? A korabeli fotográfiák alig mutatnak más képet, mint amit ma lát az utas. Nem sokat változott. Nyomott, alacsony boltozatát cirádás vasoszlopok tartják s kocsijai között fut még néhány az elsőből, bár modernebbek is vannak.

Kényszerűségből született, villamost akartak ugyanis, felszíni »vaspályát«, de ennek tervét elutasították. »A sétakocsizás céljára fenntartott Andrássy úton vasút építése egyáltalán nem engedhető meg.« Jó, akkor legyen földalatti. De még ennek is voltak ellenzői. »... az alagút tulajdonképpen pinczeszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt oly mértékben fog dübörögni, hogy az Andrássy úti sétakocsizást lehetlenné teendí.« 1894. augusztus 15-én mégis hozzáfogtak építéséhez.

Az »igazi«, a nagy földalatti munkáit csaknem hatvan esztendővel később kezdték meg. Az ország akkori erejét meghaladó építkezés azonban néhány év múlva abbamaradt. S jött a sok találgatás, rémhír s a mindentudók kézlegyintése. »Beomlott.« »Víz öntötte el.« »Pesten nem is lehet földalattit építeni.« »Odaveszett sok milliárd.«

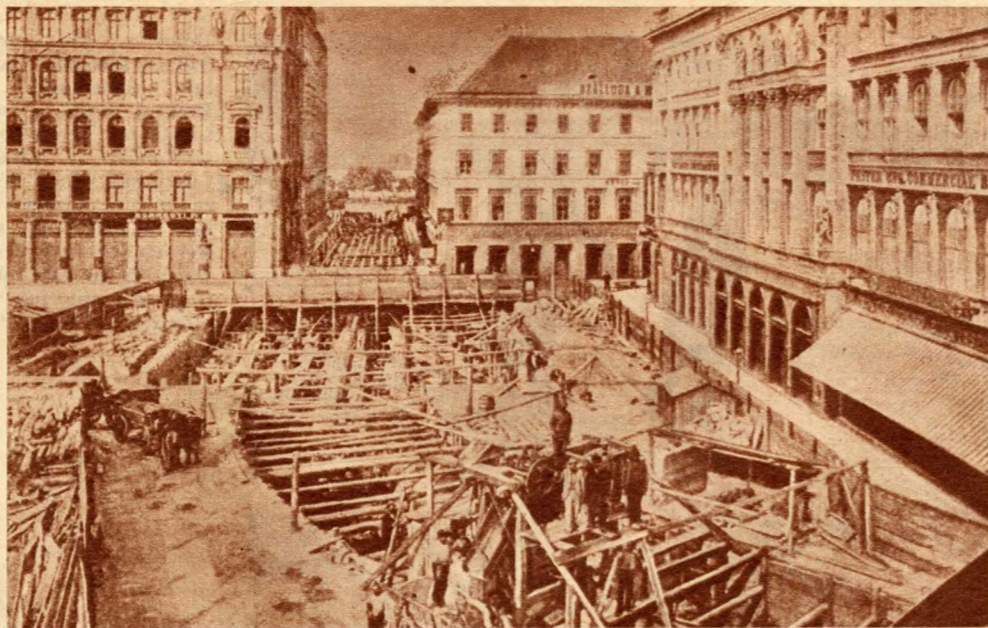
Tavaly aztán határozott a Minisztertanács. A munkát, amely kis erővel ugyan, de addig is folyt, meg kell gyorsítani. Tovább épül a földalatti, hogy 1970-re elkészüljön az első szakasz, s 1973-ban teljes hosszában futhassanak már rajta a szerelvények.

Milyen lesz az új metró?

Harminc, negyven méter mélységben kanyarog majd a házak alatt — a régi közvetlenül a felszín alatt épült —, párhuzamosan futó alagutakban. Két alagút tehát a két sín párnak, öt és fél méter átmérővel. Az állomásoknál egy harmadik is épül, nyolc és fél méter átmérőjű s ez, a megállóknak, összeköti a két alagutat.

A Népstadiontól a Déli pályaudvarig húzódtott volna az eredeti terv szerint a metró.

Az alagutak jelentős része elkészült már. A fekete vonal a kész, a világos a még megépítendő szakaszt jelzi



Boltozzák, befedik a felbontott s kiást uttestet — így épült a régi földalatti alagútja. 1895-ben, a Gizella (ma Vörösmarty) téren készült a felvétel

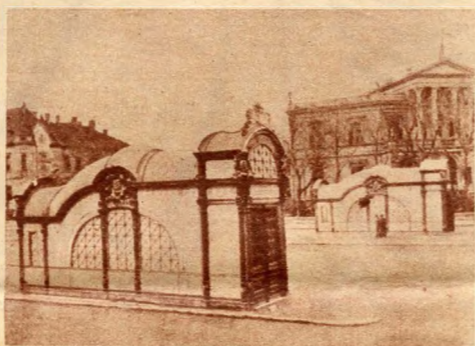
ró. Most meghosszabbítják a város keleti részén épült lakótelepekig, végállomása a Fehér útnál lesz. Újabb szakaszából két kilométer a burkolat alatt épül, egy kilométer pedig a felszínen fut majd. A Népstadion—Déli pályaudvar közötti hét kilométeres rész lesz csak úgynevezett mélyvezetésű.

És mi igaz a találgatásokból? Nem vezett oda a belé fektetett munka, az alagutak jelentős része már elkészült. Az építés most megélné, a felszínen is látni ennek jeleit, a Corvin Áruház mellett például. De az igazi munka a föld alatt folyik. A Deák tér felől az Astória felé haladnak most az alagútfúrók.

Hat év múlva megnyílik az első, a Fehér úttól a Deák térig terjedő szakasz. Aztán átbújtatják az alagutat a Duna alatt s 1973-ban húsz perc alatt százugdhat végig az utas a várost kelet—nyugati irányban átszelő tíz kilométeres pályán. Mozdólcsokok szállítják le s föl az utasokat, 90 kilométeres sebességgel százugdának majd a százhetven személyes kocsik.

De míg mindez elkészül, csak a régi metróon utazhatunk. Mert igaz ugyan, hogy szinte műemlékké öregedett már, de azért jó szolgálatot tesz még mindig az egyre nagyobb forgalmú Budapesten.

Antal Károly

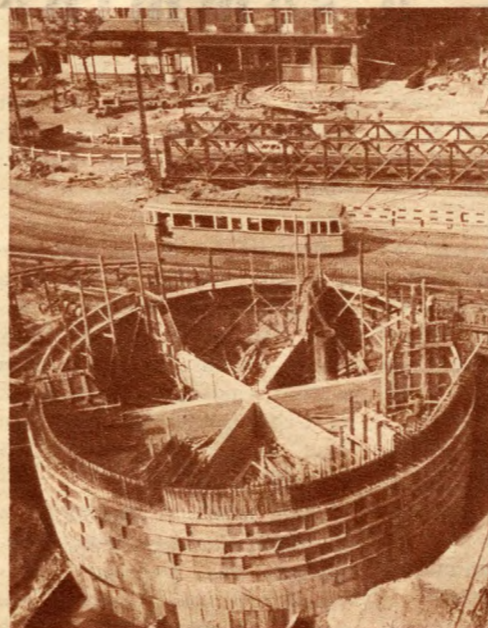


Fedett lejáró az Andrássy út—Aréna út sarkán. (Korabeli foto)

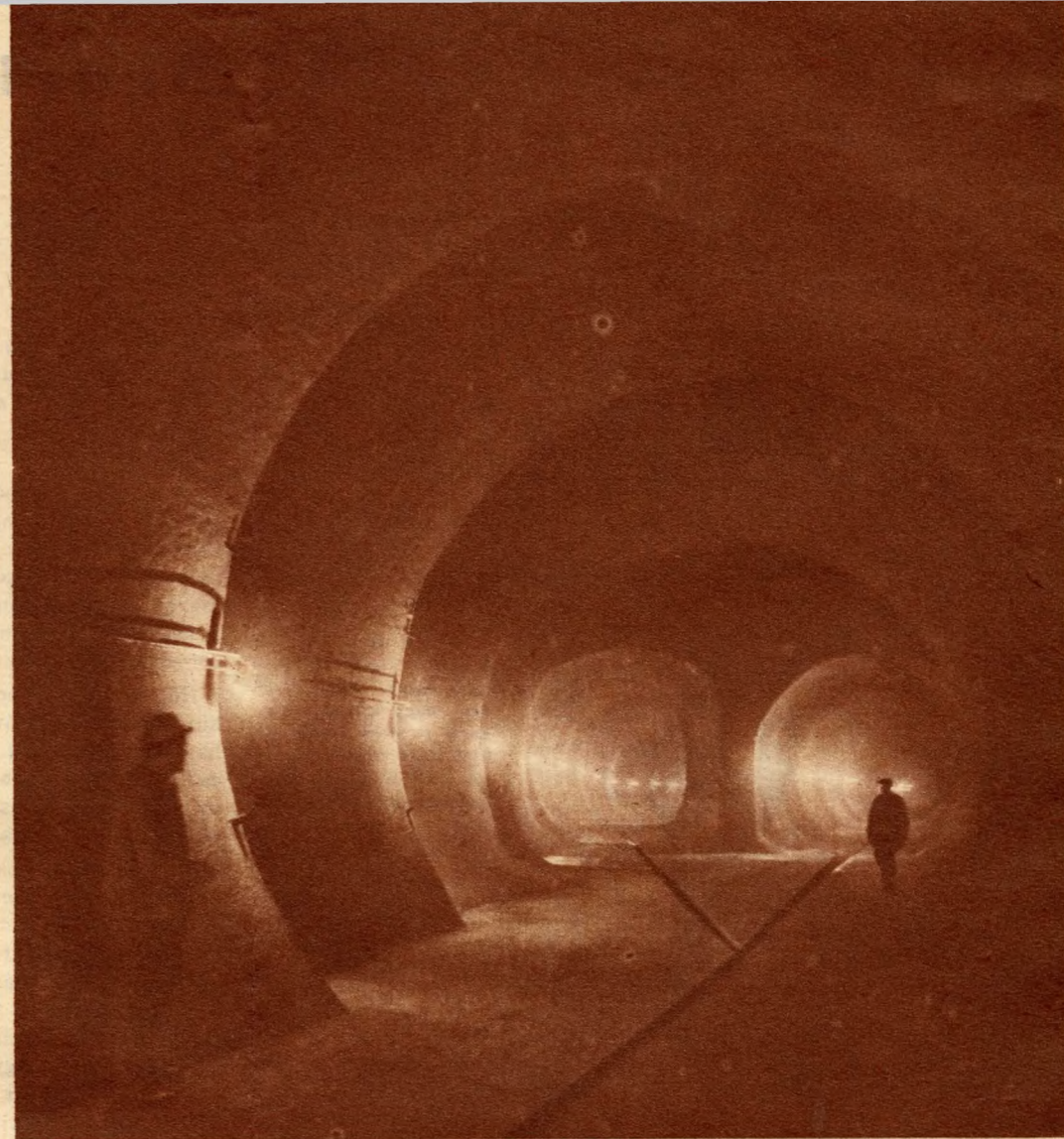
Ma már nem féltik esőtől, hótól az utasokat



Tóth János lángvágó és Tóth Kálmán hegesztő vaslemezekkel szigeteli a Déli pályaudvari szakasz alagútját



»Betonsekrénynt«, hatalmas hengert süllyesztették a mélybe, az alagutak szintjére az Astoria-aluljáró építésekor. Nagy csarnokot alakítanak majd ki benne, s ezen át lehet megközelíteni a földalatti megállóját



Negyven méter mélységben épül a metró alagútja. Fent, a Deák téren autók, villamosok, itt lent egyelőre csendesség. Háttérben, a baloldali alagútban kitérő vágány épül

Közvetlenül a felszín alatt futnak a régi földalatti kocsijai (Korabeli rajz) (MTI Foto — Mező, Bara, Tormai és Lajos felvételei)

