

385.859

Magyar Hírlap

6 1972. DECEMBER 22, PÉNTEK

H A Z A I K

Ma: átadják a metró új szakaszát

A Deák tértől a Vérmezőig

Hét perc az egész. Az embernek még ocsúdni sincs ideje, a metró máris a Deák tértől a Déli pályaudvarhoz ért. Az új vonal fényében a gyogásában észre sem vettük, hogy mikor haladtunk át a Duna alatt, s mire harmadszor-negyedszer tettük meg az utat, már olyan otthonosan mozgottunk az állomásokon, a Batthyány tér, s a pályaudvari folyosók és mozgólépcsők labirintusaiban, mintha a Baross téri aluljáróban járnánk.

Négyszáznolcvan méter a Duna alatt

Csak az a hét perc a csodás. Ennyire zsugorodott a régi, kanyargós villamos- és buszutatazások ideje. Az, ami itt a föld alatt épült, az megváltoztatta a város közlekedési térképét, az emberek felkelési idejét, kevesebbet késünk a randevőről, hamarabb érünk haza, nem leszünk a zsúfoltságtól törődöttek, s több gomb marad meg a ruhán.

A fővárosi tanács és a Metró Vállalat ma veszi át a kelet-nyugati metróvonal új szakaszát. S a holnap reggeli üzemkezdet után megindul az áramlás, legalább hét-nolcszáz ezer ember — ha csak a kíváncsi pestiek tömegéből nem lesz egy millió —, a négy új állomás mozgólépcsőinél fog sorbaállni, hogy csodálja, élvezze és birtokába vegye Budapest és az ország karácsonyi ajándékát.

A vonatok már hetek óta az új síneken futnak. A Deák téren kiürülő szerelvények alig egy perc alatt suhannak a Kossuth tere, a Magyar Kereskedelmi Kamara alatt 35 méterre levő állomáshoz. Ez az állomás az egyetlen olyan, amelyiknek nincs külön épülete, hanem egy középület földszintjén van a ki- és bejárat. Tegnap még a mázolóok festették az ajtó peremeit, de a közlekedést már nem zavarja semmi.

Egy újabb perc és már is magunk mögött — vagy méginkább magunk fölött — hagytuk a Dunát. A négyszáznolcvan méter hosszú folyam alatti alagút után a Batthyány tér következik. A mozgólépcső itt is olyan, mint a többi állomáson, ám a felső végén egy újabb, még mindig földalatti csarnokba jutunk, ahol választhatunk a Duna-partra, a villamosmegállóhoz, vagy a tere vezető mozgólépcsők között. S egy étel-ital automatákkal felszerelt folyosón egy másik csarnokba jutunk, a HÉV új végállomásához. Itt is még állványerdő, kibontott aknák s az üvegező munkások nehezítik a közlekedést. De az utolsó órák lázas hajráján mégsem kell csodálkozni, hiszen a Közlekedési Építő Vállalat és negyven alvállalkozó cég dolgozik így is egy évvel hamarabb fejezik be a munkát, mint ahogyan tervezték.

Legyező — vasbetonból

Az innen induló HÉV másfél kilométert halad a föld alatt. Először a kéreg alatt, a Margit-hídnál áll meg, majd azután a felszínre fut. A példátlanul gyorsan el-

készült alagútból 180 ezer köbméter földet bányásztak ki és 90 ezer köbméter betont építettek be. Az építésszek szerint Magyarországon még soha nem koncentráltak ekkora területre ilyen sok dolgozót és munkagépet. A Margit-hídi állomás az egyetlen, ahol a lejárati lépcső és a peron járdája szűknek tűnik.

Aki a Batthyány térről a metróval utazik tovább, az először a Moszkva térre jut. A tér közepén, a régi gomba épület alatt 38 méter mélyen van a fehér márvánnyal burkolt állomás. A budapesti földalatti vasút legtágabb állomása ez, ahol 15 ezer köbméter földet emeltek ki. Itt van a leghosszabb mozgólépcső is: 76 méter. (A Kossuth téri sem sokkal rövidebb: 75,6 méter.) A felszíni üvegcarnokot egy óriási legyezőre emlékeztető vasbetontető borítja, modern vonalaival a környék egyik legszebb látványossága.

A menetidő 19 perc

S végül a Déli pályaudvar következik. Talán az összes állomás közül ez a legérdekesebb. Nemcsak azért, mert a 120 méter hosszú mélyállomási peron után egy 240 méter hosszú, 11 méter széles ellipszis alakú alagút következik, ahol a szerelvények megfordulnak, hanem azért is; nem lehet tudni, hol van a metróállomás vége, és hol kezdődik a 9, majd később 12 vágányra bővülő Déli pályaudvar területe. A kettő harmonikus egységbe, egy koncepcióba forrt, csak a szintkülönbség választ el, s a föld alatti folyosókon egyaránt el lehet jutni a vasúti jegypénztárakhoz, és az Alkotás utcai, vagy a Krisztina körüti aluljáróba.

Szép és változatos az állomás építészeti kiképzése is. A metró alsó csarnokát még a hagyományos, négyszögletes oszlopok tartják, a felső szinteket már faragott szobrászati álfalak, színes diák tarkítják, s a lépcsősorok egy olyan fedetlen csarnokban futnak össze, mint a Keleti pályaudvar előtti „kerengő”. Ez a rész üzletsor lesz, hiszen az új év első napjaiban megkezdődik a trafikok, újság- és virágárus üzletek, valamint a presszó berendezése.

Az építőknél még sok dolguk lesz. Egyes területeken kövezni, parkosítani majd csak a tavaszi fagymentes napokban lehet. Még hetekig eltarthat a felszíni új járdaszízek és végleges megálló kiképzése is. De mégis! Valósággá vált az az ígéret, amelyet alig egy évvel ezelőtt negyven vállalat szocialista munkaszervezőként aláírt: 1972 karácsonyán ezen a szakaszon közlekedni lehet.

A metró meghosszabbított teljes vonalán 18—19 perc alatt lehet végigutazni. Az első hajnali szerelvény vasár- és hétköznap a Fehér úttól és a Déli pályaudvartól is fél négykor indul. Napközben 4—5 percenként közlekednek a vonatok, csúcsidőben két és negyed percenként. Ejjel az utolsó vonat 23 óra után néhány perccel indul el.

Rátkai J. István