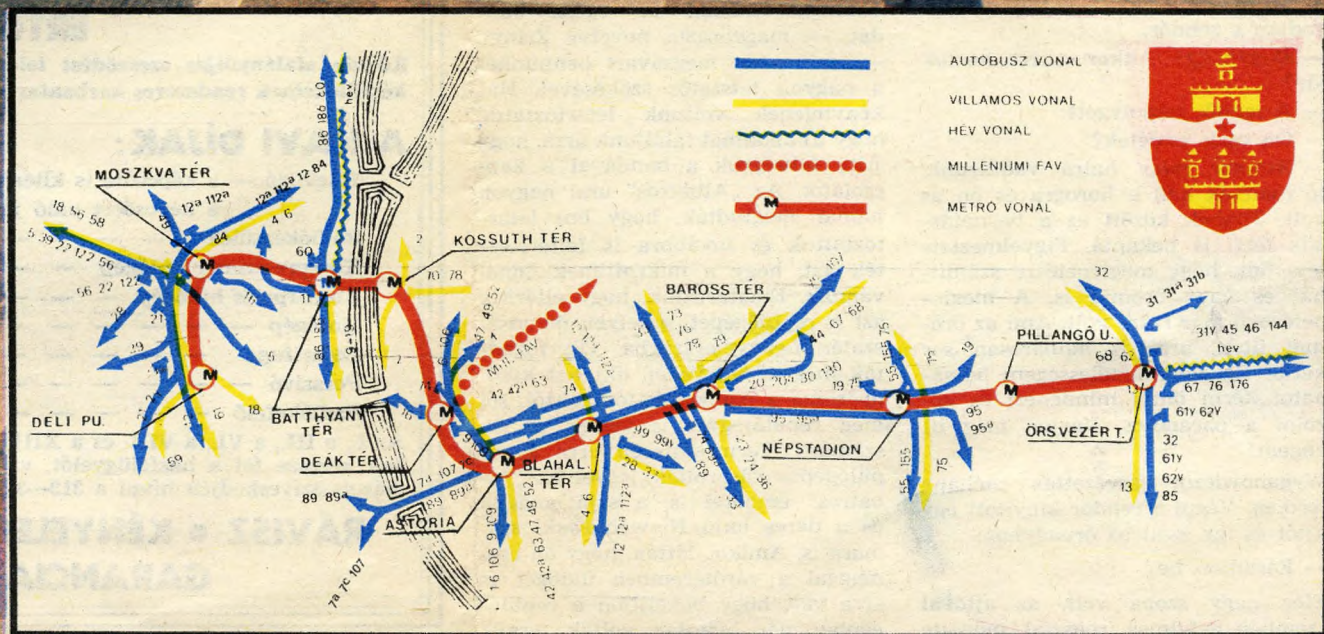




A FEHÉR ÚTTÓL A DÉLI PÁLYAUDVARIG

Teljes hosszában megnyitották a metró vonalát: az egyik legszebb karácsonyi öröme ez a főváros lakosságának. Pontosabban nem is csak a fővárosiaknak, hiszen az egész ország gazdagabb lett vele. Négy újabb állomást kapcsoltak be a forgalomba, s a vonal teljes hossza meghaladja a tíz kilométert. Csúcsidőben két és ne-

gyed percenként követik egymást a vonatok a Fehér úttól a Déli pályaudvarig, s ezt az utat mindössze tizen-nyolc perc alatt teszik meg. Mire ezek a sorok megjelennek, már ezrek és ezrek utaztak végig rajta, a pénteki üzemkezdettől, s mindannyian valószínűleg elsősorban az új szakaszra kíváncsiak.

Egy kis közvélemény-kutatás

Az új szakasz megnyitása előtt néhány nappal miniközvélemény-kutatást tartottunk az utasok közt: kinek mit jelent a metróvonal meghosszabbítása?

Toma Anikó a Batthyány utcában lakik és a Rottenbiller utcában dolgozik.

— Eddig ötös busszal jártam, szinte háztól házig vitt. Ezentúl lesétálok a metró Batthyány téri állomásáig, elmegyek vele a Baross térig és onnan újból gyalogolok a munkahelyemig. Ez, ha akarom, előny, ha akarom, hátrány. Többet leszek szabad levegőn, de a gyalogolások miatt legfeljebb egy-két perccel lesz csak rövidebb az

utam. Nyáron még hagyján, de télen... Na, majd meglátjuk. Igaz viszont, hogy a száztíz forintos bérletemet felcserélem villamosbérletre:

Utasáradat a pályaudvaroknál

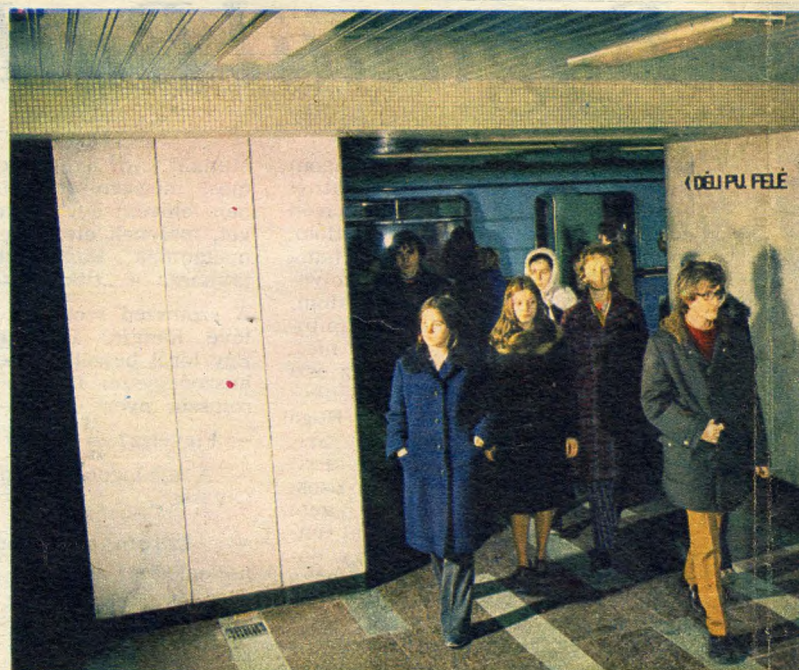
A kényelmes utazás közben csak kevesen gondolnak arra, mennyi munka, milyen kemény erőfeszítések árán készült el az új szakasz, mennyi újabb gond a metró dolgozóinak a teljes vonal üzembehelyezése.

Keresztény Miklós a Deák téri központi forgalmi menetirányító ügyelete. 1969. óta dolgozik a metrónál.

ez havi ötven-hatvan forint megtakarítás.

Schelzer Gábor gimnazista:

— Tavaly még Budán laktunk, idén költöztünk a Fűredi úti lakótelepre. Az egyik budai klub ificsapatában focizok, és azóta, hogy elköltöztünk, több, mint egy órát utazok az edzésre és egyet vissza. A klubtól nem akartam megválni, de most már nem is fogok. Mert a Moszkva térre egy negyedóra alatt eljutok, és onnan busszal csak négy megálló a pálya. Ráadásul, csúcsidőben is gyorsan keresztül jutok a város legforgalmasabb, belső részén.



biakban is sikerül betartanunk. Persze: hosszabb vonal — több hibalehetőség. Dolgozóink nagy része azonban felkészülten várja az első hetek nagyobb rohamát is. Később, mikor majd rendes kerékvágásba zökkenünk, pontosabban fel tudjuk mérni mindennapi gondjainkat, amelyeknek nagy részére már most, az üzembehelyezés első pillanatában számítnunk. Például a lökészerűen megnövekvő utasáramlásra, a

Batthyány térre beérkező HÉV-szerelvények, vagy a Déli pályaudvarra érkező balatoni vonatok miatt. Ami az én munkámat illeti, a gyakorlat szerint akkor dolgozunk jól, ha itt nincs semmi dolgunk. Természetesen, most még nagyobb bennünk a feszültség: hosszabb vonalat kell figyelni és ilyenkor kötelességszerűen jobban is figyelünk, mint máskor, de péntek óta mindannyian így vagyunk ezzel.*

Napi tíz forduló

Vambrik Mária motorkocsi-vezető. Ugyancsak 1969-ben került a metróhoz, öthónapos tanfolyam után előbb segéd-vezető lett (ők azok, akik nyitják-csukják az ajtókat és tájékoztatják a kocsiban utazókat), majd vezető és fordító. Április negyediké óta Kiváló dolgozó.

— Hányadszor jár az új vonalon?

— December tizenegyediké előtt csak kétszer voltam, azóta minden nap végig mentünk, tehát már a Déli pályaudvarnál fordultunk. A régi szakaszon naponta 13—14 fordulót tettünk meg, most az út és a menetidő növekedésével, tízet. Talán kevésbé monoton a munkánk a kevesebb fordulóval.

— Van valamilyen érdekes tapasztalata az új szakasszal kapcsolatban?

— Az utasok is valószínűleg észre fogják venni: zajosabb. Úgy tudom, új technológiával építették meg. Könnyebben, jobban futnak a vágányokon a vonatok, de más, magasabb hangjuk van a vágányoknak. Igaz: csak az hallja meg, aki jól odafigyel.

Szűnyogh Ferenc a pályafenntartási részlegnél dolgozik.

— Természetesen, több munkánk van a vonal hosszának növekedésével. Feladatunk az üzem közben keletkezett hibák javítása. A munka dandárját éjszaka végezzük, mikor üzemszünet van.

— Tapasztalatai a második vonalszakasszal kapcsolatban?

— Véleményem szerint a pá-





FOTÓ:
BARA ISTVÁN
(MTI)



lya megépítése még jobb és biztonságosabb, mint a Fehér út és a Deák tér közti szakaszé. Ez érthető: az ottani tapasztalatokat kamatoztatták itt, no és közben szétnéztek külföldön is további tapasztalatokért. A pálya kezelhetősége is egyszerűbb, ez a mi munkánkat könnyíti meg.

Vonalbiztos tíz kilométeren

Lukács Istvánné foglalkozása: vonalbiztos.

— Mit jelent ez, mi a munkája?

— Hogy más területről vegyek példát, körülbelül annyi, mint egy üzemben a művezető. Visszafordítva a szót metró körülményekre: a forgalmi ügyeket kivéve, mindenért felelős vagyok, ami ezen a több, mint tíz kilométer hosszú vonalon, a tizenegy állomáson történik, a felszínen és a mélyállomásokon, a mozgólépcsőkön és a peronokon egyaránt. Munkám során végig kell járnom az állomásokat, ismernem kell a különböző műszakok összes dolgozóit, képességeiket, magatartásukat, rendbontás esetén közbe kell avatkoznom, igyekeznem kell megelőzni a baleseteket, és így tovább. Ebből egyértelműen következik, hogy: több állomás — több szaladgálás, több műszaki, emberi probléma. De — ezt büszkén mondhatom — a főváros és az ország legkorszerűbb közlekedési eszköze a munkahelyem.

A négy új állomás díszesebb, szebb, világosabb, mint a régiek. A Kossuth Lajos téri állomás felszíni csarnoka méltóságáteljes szobordísz is kapott. A mélyállomás csarnoka (akárcsak a Batthyány téri állomása) tágasabbnak, nagyobbak tűnik. A Moszkva téri peronok színesebbek és érdekes kialakításúak, s itt van a leghosszabb mozgólépcső is. A végállomáson pedig a szép, paszellszerű luxaflex mennyezet búcsúztatja az odaérkezőket, s fogadja az indulókat: kellemes utazást!

KENESSEI ANDRÁS

