

# A budapesti Metró

„A továbbiakban nagyobb erőt és figyelmet kell fordítani a még nem kielégítő tömegközlekedés fejlesztésére, elsősorban az egyesítés századik évfordulóját ünneplő fővárosunkban, Budapesten.”

(A Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottságának állásfoglalása a X. kongresszus határozatainak végrehajtásáról és a tennivalókról — 1972. november 14—15.)

Amikor országos szenzációval megnyílt a közönség számára a metró kelet-nyugati vonalának a Fehér út és Deák Ferenc tér közötti szakasza, furcsa dolog történt.

Akkor már két évtizede napirenden szerepelt a földalatti vasút építésének ügye és az utolsó esztendőikben ország-világ szeme előtt folytak a földalatti építésének nagyszabású munkálatai. Mégis akkor kezdtek nevet keresni a gyermeknek amikor már megszületett, s vinni kellett a keresztelőre. Talán, mert nem fért az eszünkbe, alig hittük, hogy nekünk is van már metrónk? Talán ezért. Így esett, hogy amikor az élő magyar irodalom vitát nyitott a névadás fölött, már csak egy kedves szójátékra futotta a vita hevéből, mondván, hogy ha nem lehet „földalatti”, mert mindenhová kitudták már az „M” betűket, táblákra, egyenruhákra, akkor éljen a kompromisszum, és legyen az újszülött pesti neve: „möldalatti”.

Valójában aligha jelentkezhett valaki is azzal, hogy ő a névadó, mert a „neves” vita még el sem kezdődött, amikor már réges-régen mindenki metróról beszélt. Épp úgy lett metró a nép ajkán, akár a dal, vagy a szólásmondás. Egyre-másra lehetett hallani, hogy a párizsi metró, meg, hogy a moszkvai metró. És senki sem gondolt a Duna partjától az Állatkert, a Cirkusz, a Vurstli, a Széchenyi fürdő, a Vajda-hunyad vára, a városligeti tó és műjégpálya csodáiba futó földalattira, a millienniumi születésnap ajándékra, mégis hozzáragadt mostanában a „kis” jelző és még jó, hogy nem így becézik: öcsi. Jóllehet a maga idején európai vívmányként is jegyezték, nemcsak pestinek. Mégis az utóbbi huszonöt esztendő mást fogant a korizléstől: olyan földalattit, ami metró. Párizsi metró, moszkvai metró, budapesti metró. Hát nem gyönyörű? Bárhol a világon úgy emlegetik majd, mint mi a londonit párizsít, berlinit, moszkvait és mondják majd természetes egyszerűséggel sorolva a metropolitik vívmányai közé: a budapesti metró.

## Életrajz egyes szám első személyben

Származásom, kétségtelen, az 1863-beli londoni földalattiig vezethető vissza, de ez olyan távoli rokonság. Természetes leszármazottja vagyok a világ második földalattijának, a millienniumi Budapest ma is tisztességben üzemelő remekének. Életrajzomat mégis 1949-től kezdem, mert az akkor és azóta támadt tervek és elképzelések valóságban életre is keltek bennem, úgy, amint a Minisztertanács 1950-ben határozta: „Budapestben földalatti gyorsvasúti hálózatot kell építeni. A földalatti hálózat két átlós, keleti-nyugati, észak-déli — és két összefogó körgyűrűs fővonalból álljon.” Kelet-nyugati fővonalam — most, hogy kész vagyok, meghatottan emlékszem rá vissza — 1950-ben alapozódott úgy, hogy az építést a tervezési munkákkal jöszerevel egyidőben kezdték meg. Annyira sürgős volt, hogy minél előbb a gyors iramban fejlődő főváros rendelkezésére álljak. Annál fájdalmasabb visszagondolni rá, hogy 1954-ben kellő anyagi erő híján szüneteltették építésemet, majd 1956-ban az ellenforradalmi hisztéria megakadályozta fejlődésemet, de hála a diadalmaskodó szocialista konszolidációnak mégsem esem áldozatul. 1963 szinte a második születésem éve, mert azután indult meg fővonalam építése számottevő erők összpontosításával. Huszonöt kötetre rúgott akkor az átdolgozott tervfeladat, amely már a főváros fejlődését többoldalúan tekintette. 1969 és 1971 között készülték el alkotóim a belső építészettel. Mindaz, amit ma, szerénytelenség nélkül mondhatok szépségemnek és a peronok, az oldalfalak, a mozgólépcsők, a jelző- és biztosítóberendezések alkotta vezethetők vissza. A szellőzőgépek is. Ők az okai, hogy kissé huzatos vagyok, talán kissé nagyoni is, viszont a levegőm a legnagyobb tömegforgalom idején sem kellemetlen. Aki hajlamos a meghűlésre, mindenesetre legyen óvatos; különösen féltsem azokat a kedves fiatalokat, akik szép egyenruhájukban végzik körülöttem a szolgálatukat, egész nap a huzatban. A kész szakaszok próbaüzemeltetése után felvirradt az én napom. Eppen a magyar felszabadulás 25. évfordulójára

helyezték üzembe első vonalszakaszomat a Fehér úttól a Deák Ferenc térig. Szenzáció voltam és azóta, ha lehet, népszerűségem csak növekedett. Tény, hogy többen veszik igénybe szolgáltatomat, mint akik csak rámm szorulnak, azok közül is sokan inkább engem választanak, akik mással is közlekedhetnének, mondjuk autóbusszal vagy villamossal. Végül is — talán túlságosan lírai voltam — néhány jellemző tényről közlök magamról, szigorú tárgyilagossággal. Kelet-nyugati vonalam hossza 10 kilométer. Utazási sebességem 32—35 kilométer óránként. 42 ezer utast vagyok képes irányonként szovjet gyártmányú „Em” típusú motorkocsijaimmal óránként továbbítani, négykocsis szerelvényeimben, amelyek még kettővel gyarapíthatók — hiszen több mint félmillió utasom van naponta — mert a peronok 120 méter hosszúak. A mélyállomásokat a felszínnel háromkarú mozgólépcsők kötik össze. Egy-egy mozgólépcsőkarom tízezer utast képes szállítani óránként. Úgy emlékszem, szépségemről mintha tettem volna már említést, bár csak úgy általánosságban. Közlekedésemről: állomásaim építését, világítását dicsérik: ami igaz, az igaz. És még egy: nem kevésbé fontos képességem: 135 esetleg 120 másodpercenként is közlekedem vonatjaimmal. Sőt: 90 másodperces vonatkövetéssel, 6 kocsis szerelvényeim maximális terheléssel 55 ezer kedves utas is képes vagyok óránként és irányonként szállítani. És ha most megkérdeznék egy kedves hírlapíró, hogy a keleti és a nyugati két végállomásom között 19 pernyi száguldásom során melyik vonalszakasz számomra a legnagyobb élmény — nos, akkor bevallom, hogy az, amikor a jó öreg Duna alatt suhanok.

Nem akarok hálátlan lenni éppen most, amikor az érdeklődés középpontjában közlekedem. Nem engem illet a dicséret, kizárólag az alkotókat. A tervezést az Út-, Vasúttervező Vállalat végezte, 1954-ben átvette jogelődjeinek — az ÁMTI-nak és a Földalatti Vasút

1. Leonid Brezsnyev, az SZKP első titkára közelmúltbeli budapesti látogatásának egy emlékeztető programja: L. Brezsnyev megtekintte Kádár Jánosnak, az MSZMP KB első titkárának és Szépvölgyi Zoltánnak, a Fővárosi Tanács elnökének társaságában az átadás előtt álló Metró.

2. A Déli pályaudvari mélyállomás felszíni kapcsolójának építése

3. A szenzációból megszokás lett: metrón hazafelé az Astoria állomás utaselosztó csarnokában

4. Korszerű recept a közlekedési zsúfoltságra: metró kocsí

5. A Deák téri diszpécser központban

6. Új foglalkozás Budapesten: metrósnak lenni

Foto: Pálmai István

Tervező Vállalatnak — a munkáját. Az irodán az utóbbi 10 évben átlagosan 120—150 fő (mérnök, technikus, rajzoló stb.) foglalkozott a földalatti vasút terveinek elkészítésével. Az UVATERV altervezőként több tervezővállalatot vont be a feladat elvégzésébe. Ilyen a FŐMTERV, a MÁVTI és a BUVÁTI. A generálkivitelező a Közlekedési Építő Vállalat volt. Örömmel telt megalkotásomban. Remélem az öröm nem hagy el szolgálat közben sem. Jó utazást budapestiek!

