

SÉTÁLUNK, SÉTÁLUNK

Metróhuzat

szöveg: Horváth Júlia Borbála, fotó: Sebestyén László

A metrósínekre mászott egy ír férfi a Keleti pályaudvar metrómegállójában, majd elindult a Stadionok metrómegálló felé – közölte közleményében a rendőrség. A huszonhárom éves férfit a Budapesti Közlekedési Központ munkatársai – miután felszólításra visszamászott a peronra – a forgalmi ügyletre kísérték, és átadták a kiérkező rendőröknek. A férfi ellen közérdekű üzem megzavarása miatt indult büntetőeljárás. (az MTI híre nyomán)



Továbbra sem enged az idő, ezen a télen fagyos napok járnak a budapestiekre. Nappal mínusz öt, éjjel mínusz tizenöt, külterületen majd' a duplája; ha nem vi-gyázunk, ez lesz tán a globális lehidegedés kezdete. A vidékiek lapátolnak és tömlik a kályhákat, a városiak morognak és föll-csavarják a fűtőtesteket, már a jégtörőket is bevetették az alsóbb Duna-szakaszon. Egyöntetű vélemény, hogy házon kívül lehetőleg sehová; a lelkesebbek viszont nem adják fel kirándulási terveiket, s ez-úttal is nekiindulnak.

Kedves résztvevők, az önök részéről a legjobb választás a metróséta, mert a föld alatt szinte semmit sem érezni a felszíni zord időjárásból. Odalent éppen csak ugyanolyan északiasan metsző szél fúj, mint máskor. Akinek nincs bérlete, vegyen jegyet, mert néhány különlegesség miatt, ha csak rövid időre is, a felszínre merész-kedünk. Figyelem, ajtók nyitódnak, első állomásunk a Deák tér.

A hős turisták összelehelnek, az apák az anyákét, azok pedig a gyerekek kezét-lá-bát dörzsölgetik, s a társaság kipirult orral a mozgólépcsőre lép. Más ez így, mint a hét-közi, sietős reggeleken, az alagút is mintha barátságosabban fogadná vendégeit. A társaság pontosan tudja, hogy kell viselkedni, elvégre nem először bújnak a föld alá. A szpíker, kivárva, amíg elhal a hangrobbanás, elmondja a vonatkozó érdekességeket.

Valószínűleg hasonló időjárás lehetett akkor is, amikor Hunyadi Mátyást király-lá választották a Duna jegén. Hogy az miképpen történhetett? Egykor, a Deák tértől kifelé tanyák öveztek a várost, út-és csatornahálózat nem volt, itt-ott állatok legeltek. A mai Nagykörút vonala folyómeder volt, és nem a négyes-hatos villamossal, hanem ladikkokkal közlekedtek rajta. A keskeny víztükör hamar befagyott. A későbbi várostervező utódok – például Podmaniczky – megtartották volna vízi útnak, akár a velencei lagúnákat, de az állandó vizesedés hamar kikezdte a házak alapját.

A nagyobbak még csak-csak, de a gyerekek nem hallottak még az ósváros e rejtelméről. Mindannyian ragaszkodnának a kombinókhoz, és alkalmilag megelégszenek a nagy Dunán közlekedő törpe-hajókkal. Gyerekkoromban buszjeggyel hajóztunk Csillaghegyig (nagyapa korba lépő városjáró). Új nevet kellene adni nekik: *Shrek vagy Pocahontas; ugyan ki az a Tudor, Vidor, Morgó?* (felső tagozatos iskolajáró). Ebben maradnak, mert következik a régi-metró patinás állomása: az Astoria. A peronon géppisztolyos őrcök komorítják a hangu-

latot, a derűs délelőttbe a realitás elemei szűrődnek, de senki sem szól.

Eredetileg ez az állomás nem szerepelt a metróépítők tervében; olyan is lett. Lehet kritizálni! Brezsnyev ittjártakor megjegyezte, milyen szűkös és alacsony, mire az állami vezetők kivágták magukat: kis ország, kis metró... – azzal elintéződött a dolog. Mi viszont fölme gyünk a felszínre, s az ELTE oldalába vésett régi feliratokat fogjuk megtekinteni. Az unatkozó lóvasúti váltóőrök úgy százhusz évvel ezelőtt itt karcolgatták unalmukban a téglákat.

Szívek, női nevek, zászlók, évszámok: 1884, 1904, 1931... Halvány, de határozott lenyomatai a letűnt évszázadnak, a kesztyűs ujjak visszafogott áhítattal tapintják a múltat; inkább sietnének vissza a föld alá, a langyos gumiszagú huzatba. Irány a Keleti pályaudvar; igen, ahol nemrég alagútnak ment egy férfi. Útközben röpké főhajtás a Blahánál, a metróépítésnek áldozatul esett Nemzeti Színháznak, s újból összeáll a hallgatóság, hogy további régészeti rejtelmekről értesüljön.

Az állomások nem fúrópajzsral, hanem bányászati módszerrel épültek. Tübingen-nél bélelték az alagutat; egyetlen elem 8,5 méter átmérőjű és 1,2 tonna súlyú. A szakaszok elválaszthatók egymástól, de infrastruktúra híján (pl. csatorna), víz is csak a szűrt talajvízből nyerhető, ezért mindössze néhány hétig használható óvóhelyként. A metróba beléptetés a kapitalizmus és a szocializmus keveréként nem szükséglet szerint, hanem kapukon keresztül, egy db egyforintos bedobásával történt. Aki nem fizetett, kint maradt.

A dolgozó nép homályosan emlékszik azokra az időkre, amikor a szülők, nagyszülők ünneplőbe öltöztették és kollektív első-metrózásra vitték csemetéiket, akik később egyedi szempontból vizsgálták a terepet, és a földalatti közlekedés előnyei mellett hamar megtanulták, hogy fémkar csapja össze a bokáját annak, akinek bliccelni támad kedve. A kiránduló mai fiatalokat is sokkal inkább érdekli a rejtelmes alagút, ahol összeütközött, kisiklott, begrott, szétloccsant, elkárhozott és filmet forgatott a balszerencsét vagy feltűnést kísérő kortárs. Az üzemi területek bejárása viszont későbbre marad, a szocializmust és a kapitalizmust ezúttal is csak röpké mozgólépcsőút választja el egymástól; következik az M4. Az előadó téma-érzékenyen idomul a feltett kérdésekhez.

Pár hete is történt egy baki. Kelenföldről egyesesen a remízbe vitték az utasokat. Egyszerűen rosszul állították be a váltókat, és a szerelvény 'hazament'. Hiba esetén sok a feladat: pótló buszokat beállítani, menetrendet igazítani, szükség esetén elszállítani embereket, roncsokat, értesíteni a sajtót, támadni, védekezni. Nyolcszázttíz ember közlekedését kell megoldani, még hozzá néhány perc alatt.

Nyolcszázttízben a hetvenhárom, illetve a száztizenhárom, mely végeredmény kiadja, hány felszíni szimpla és csuklós busz képes helyettesíteni a jó öreg/ fiatal metrókocsikat. A társaság, ha már a pénz került szóba, óvatosan állást foglal a metróépítés időtartamának, minőségének és költségének témájában, s mielőtt pártállás szerinti vélemények születnének (ki tervezte ros-

szul, költötte el, lopta meg és használta fel), begördül a viszonylat látványossága, a sofőr nélküli szerelvény. A társaság a vezetőfülke üvegfalára tapadva megkapja az élményt, amiért tulajdonképpen idejött: fényszórókkal megvilágítva szemlélheti, mit rejt a sötét alagút. A csövet jobb és baloldalon (többnyire bal) az elkövetkező állomások fényes peronja világítja, az utasok olykor behajolva sürgetnék az érkező szerelvényt. A túravezető megelőzendő az érdeklődést, erre a lehetőségre is kitér.

Ha valaki a peronról beesne a sínek közé, az automatika áramtalanítja a hálózatot, és a szerelvény magától lefékez. Vagyis lefékeződik. Itt tehát nem fordulhat elő klasszikus metróbaleset. De ajánlom, azért vegyüik észre a szépet is; a falakat kortárs művészek munkái díszítik, sőt a II. János Pál pápa téren a tér kiképzése sokak szerint egy templom kereszthajóira emlékeztet. Persze ez nem lehetett tudatos döntés a tervezők részéről, mert az építkezés kezdetén még Köztársaság volt a tér neve. A kedvenc egyébként a Kálvin tér. Nézzük meg közelebbről!

A hazai turisták szívesen jönnének-mennének még a vonalon. Futólag megcsodálják a Rákóczi-család tagjainak arcképét a róluk elnevezett állomáson, és leolvassák a birtokaik nevét Kistapolcsánytól Munkácsig, a zeneileg képzettek pedig a Psalmus Hungaricus kottáját bogozatják a mozaikfalról készített fényképfelvételen. A túravezető azonban átszálljt vezényel, és a társaság a tereket átívelő nyersbeton mozgólépcső-sztrádnak keresztül bevonul az M3-ra.

Úgy volt, hogy a hármas vonal alatt fog menni a négyes, de nem merték a fűrés idejére leállítani a forgalmat, ezért most fölötte futnak a sínek. Az M5-nek meghagytak egy átvezetőt, ha majd egyszer... Az lesz a szép világ, amikor a csepeli és a szentendrei szakasz összekapcsolódik; majd egyszer... Ezek a betűtorlaszok a falon Ady és József Attila verseinek portugál fordítása, aki érti, bogozgassa. Most pedig térjünk át a kisföldalatti világába, amely ugyan nem metró, hanem kéregvasút.

A kirándulók azonnal magukénak tudják a tervet; ugyan mit gyönyörködnek a hármas vonalon, bosszantja őket eleget hét közben is, és a csoport megszavazza, hogy a mínuszokra való tekintettel, a városligeti sétát nyáron teljesítsék. A családanyák megkönnyebbülten magukhoz vonják gyermekeiket, s a fejük fölött össze-súgnak, mert a millenniumi múzeumban kivételesen Berentei Péter táncdalénekes fogja kalauzolni a vendégeket. ●

