

A METRÓ LEGENDÁJA

Sokat hallani mostanában, hogy a mi metrónkkal megint sajátos magyar rekord született: a hat és fél kilométeres vonalszakasz húsz évig épült, s ez nemcsak európai, hanem egyúttal világszűcs is. Tipikus pesti öngűny. Akik terjesztik, jól tudják, hogy miért tartott két évtizedig ez a munka. S miközben gúnyolódnak, gyerekes kíváncsisággal leskelődnek be az elkészült állomások ki-világított, de egyelőre még elzárt csarnokaiba, alig várják, hogy meginduljon velük lefelé a mozgólépcső és roboghasanak negyven-ötven méternyire a föld alatt.

Már nem kell sokáig várniuk, de az is igaz, hogy vártak, vártunk eleget.

A hőskor

A metró már azzal is közügyvé vált, hogy korától függően mindenki őriz róla emlékeket. Úgyis mondhatnánk, hogy a metró több mint föld alatti közlekedési lehetőség. Mivel több? Azzal, hogy jelképnek is felfogható, minden erőltetett belemagyarázás nélkül.

Jelkép volt már az idézőjel nélkül értendő hőskorban is, a kezdet kezdetén. Ha jól emlékszem, az 1949-es választások előtt, a népfrent programjában szerepelt először, hogy Budapesten megépítjük az új földalatti gyorsvasutat. Vonzó program volt? De mennyire! Es nem is csak azért, mert tudtuk, hogy a metróval természetesen javulni fog a közlekedés fővárosunkban. Éreztünk ebben a programban virtust, hetyke erőpróbát is, bár ezt akkoriban így nem fogalmaztuk meg.

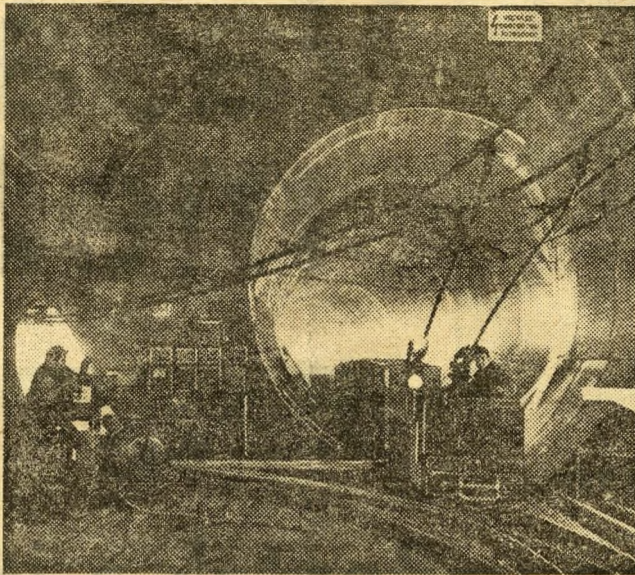
Csak a magam nevében beszélhetek, de bizonyosan sokan, nagyon sokan mások is hasonlóan gondolkodtak, hogy miért ne sikerülne? Már mint úgy, ahogyan a tervek szűltek: 1954-re elkészül az új földalatti első szakasza, az akkor még nem létező Népstadiontól a Deák térig, 1955-ben, tehát egy év múlva már a Déli pályaudvarig utazhatunk a metróon. Tudtuk, persze, hogy nagy munka lesz, kívülről fűjtük a fontosabb adatokat: egymillió köbméter földet kell kivenni, 85 ezer tonna öntött vasra, 30 ezer tonna beton gömbvasra, 150 ezer tonna cementre, új gépekre, hat-ezer munkáskézre és — csupán az első ötéves tervben 2 milliárd forintra lesz szükség.

Annyi minden sikerült, miért éppen ez lenne kivétel? Akik látták a fővárost felszabadulásakor, húsz meg ötven éveket jóstoltak az újjáépítésre. Az 1945-ös választásokon, amikor a kommunisták 17 százalékot kaptak, sokan azt mondták, hogy megeszik a kalapjukat, ha itt az MKP belátható idő alatt vezető párt lesz. Az inflációs időkben már nem kalapot emlegettek — ki tudott volna akkor újat venni —, de külföldi kölcsön nélkül sokan eleve reménytelennek látták a stabilizációt. Aztán eldőlt a hatalomért vívott harc is, de még jóval előtte meglett a jó forint, s mire a földalattinak nekiláttunk, már magunk mögött tudtuk a rekordidő alatt sikerült hároméves tervet, államosított üzemek gazdáinak tekinthettük magunkat.

Mit nekünk egy földalatti gyorsvasút? Megesszük! Aztán lassan kiderült, hogy ha nem ügyelünk, a metró és a többi nagy beruházás miatt esetleg enni sem jut elég.

A keszonosok

Eleinte azért még vitt a lendület. (A földalatti gyorsvasút építésében is.) A sebtiben toborzott bányászokból, parasztemberekből hősök, a munka hősei váltak, a lapok hasábjairól megismerkedhettünk korunk új ideáljával, a keszonossal. A sűrített levegő túlnyomásában dolgozó férfiak csakugyan szinte



Ez már múlt.

emberfeletti munkát végeztek, bár a föld alatti munkához, a bányászokat kivéve, nem értettek. Utólag se lehet mást mondani, mint hogy a keszonmunkások nagy többségét csak tisztelet illetheti azért a napi négy-öt-hat órányi, kimerítő, egészséget károsító küzdelemért, amit mélyen a város alatt, két-három atmoszféra túlnyomású munkahelyeken, fejtőkalapácsukkal produkáltak.

Igaz, megfizették őket. De azt a munkát meg lehetett fizetni? Aztán egyszer csak beszélni kezdtek arról, hogy a keszonosok vagyonokat keresnek, tíz-meg húszezer forintokat. A valóságban négyezret-ötezet kerestek havonta, de az is fantasztikus pénznek számított, aki nem volt takarékos természetű, az el sem tudta költeni. Így hát elitta. És mert a külső szemlélő nem látott a föld alá, azt annál inkább észrevette, hogy a kocsmaiban részeg keszonosok csak úgy szórják a pénzt.

Még később rebesgetni kezdtek, hogy sok keszonos meghal. Ebben csak a sok nem volt igaz, a halál sajnos igen. A Baross téren, de másutt is előfordult, hogy némelyek virtuskodásból nem tartották meg a kötelező zsilipelési időt, várakozás nélkül kiléptek a túlnyomásos kamrából a szabad levegőre, orrukon, szájukon, fülükön egyszerre dőlt a vér, és már nem lehetett segíteni rajtuk.

Amikor már nemesak a metrónál, de másutt is látni lehetett, hogy nem úgy mennek a dolgok, mint azt az induláskor elképzeltük, suttogni kezdtek, hogy tulajdonképpen a szakemberek véleménye ellenére döntött az egyszemélyi felelős vezető, mert a forgalmi statisztikák előbb az észak-déli vonal megépítését tették volna indokolttá, de azt sem ilyen ütemben.

És elkövetkezett 1953, a metró fekete éve. Több más nagy beruházással a földalatti építkezését is leállították. A keszonosok zömét szélnek eresztették.

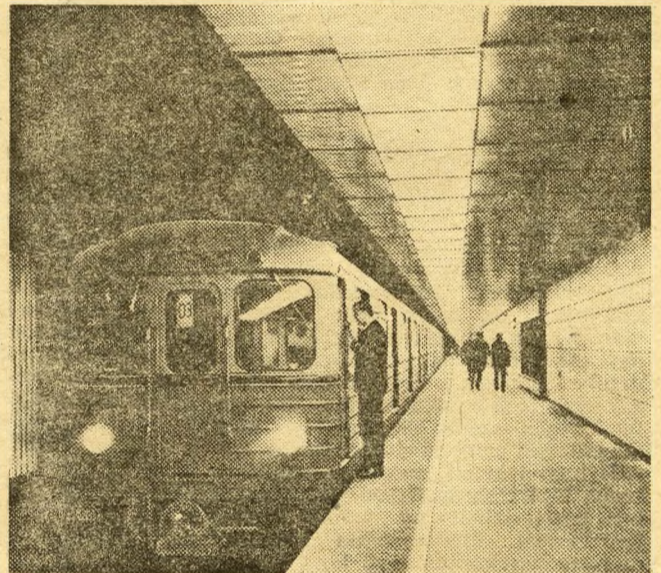
Ettől kezdve néhány évig — a tv Mézga Gézájával szólva — kapcsolattunk titkos és misztikus, kissé utópisztikus lett a metróval. Tudtuk, hogy mélyen alattunk sötét alagutak húzódnak,

de hallgattunk róla, mint valami családi szűgyenről. S mivel hallgattunk, mások beszélni kezdtek.

Az ellenforradalom alatt például arról, hogy valamiféle titkos alagút köti össze a metró fővonalát a budapesti pártházzal. Akkortájt a Földalatti Vasút Vállalat a Metróban székel, s egy október végi napon géppisztolyosok jelentek meg, tervrajzokat követelve holmi föld alatti kinzókamrákról. Magukkal is vittek különböző terveket, amelyeken nyom sem volt semmiféle titkos objektumnak, ennek ellenére ásásba kezdtek, természetesen a legcsekélyebb eredmény nélkül. Erre is érvényes, hogy ami nincs, azt reménytelen keresni.

Aztán azt is híresztelgették, hogy Budapest talajviszonyai miatt nálunk a metró még utópiának is elképzelhetetlen, kár volt belefogni. Lent a metró, amelynek alagútjai jórészt már készen álltak, titokzatosan hallgatott.

Egészen 1963-ig, amikor immár reális számvetés nyomán ismét teljes erővel folytatódott a munka. És bár mende-mondák azóta is akadnak, elvégre pestiek vagyunk, eltűzött vízbetörések, összeomlott, a valóságban néhány centit süllyedt házak rémhírei után elérkeztünk az első részahajráig: néhány nap és a Fehér út-Deák téri szakaszon megindul az utasforgalom. Közben valóságos vízbetörések is voltak a Város-



És ez a jelen.

(Mikó László felvételei.)

háza alatt és a Blaha Lujza téren, váratlanul metángáz is beszökött két kisebb szűnretegből, a Duna alatt és a Fő utcai szociális otthonból rémülten szaladtak ki a lakók, mert hullott a vakolat, de minden jó, ha a vége jó.

Józanul

Azaz, dehogyan van még vége. Jelképesnek mondható az is, hogy amióta ismét építik a metrót, minden határidőt megtartanak. Nem mondjuk, hogy mi ez nekünk, megesszük, hanem józanul felmérjük valódi lehetőségeinket és szolid tempóban, de el is érjük azt, amit ki-tűztünk célként. Április 3-án megindul a forgalom az elkészült szakaszon; a Deák-tér és a Déli pályaudvar között már lényegében megvannak az alagutak, a továbbiakban az észak-déli vonalnál évenként másfél-két kilométernyi új szakasszal számolnak.

Emlékszem, amikor elkészült a Népstadión, azt mondtuk apámmal, hogy most már csakugyan nagy szükség lesz a földalattira, tengernyi embert kell kiszállítani a futballmeccsekre. Most kész a metró, de hol az a tengernyi ember, aki feltétlenül látni akarná a mérkőzéseket?

Idővel talán ez is meglesz. Mindenesetre csak örülni tudok a földalatti kontra metró vitának. Húsz éve mindenki egységes volt a kifejezésben, abban, hogy földalatti gyorsvasutat építünk, de maga a vasút még sehol sem volt. Most vitázunk, hogy metrónak vagy földalattinak hívjuk-e, de míg fent veszekszünk, lent már minden készen áll.

A metrólegendából így lett valóság,
ARKUS JÓZSEF