

A főváros karácsonyi ajándéka

Megindult a forgalom a teljes kelet—nyugati metróvonalon

Szombat, hajnali fél öt. Ködös-párás téli reggel. Az ébredő város birtokba veszi karácsonyi ajándékát, a metró új szakaszát, s ezzel a teljes kelet—nyugati vonalat.

Fél ötkor fut ki az első négy kocsi a Déli pályaudvarról. A déli órákban már akkora a forgalom, hogy a két szélső mozgólépcső fölfelé szállítja az utasokat, így aztán a lefelé jutás jóval nehezebb.

Különösen nagy a forgalom a Batthyány és a Kossuth Lajos téren: hiszen valóban újszerű dolog — a Duna medre alatt utazni.

A pestiek rohamát a szerelvények jól állták, a rendkívüli csúcsforgalmat zökkenő nélkül, 76 metrókocsival bonyolították le. December 24-én, vasárnap az utolsó szerelvény az Őrs vezér téri, illetve a Déli pályaudvari végállomásról 17 óra 20 perccor indul.

Kossuth Lajos tér—Batthyány tér: 60 másodperc

„Budapest ötvenéves, s úgy hallom, félszázados emlékünnepe készülőnek. Valaki azt kérdezi, milyen lesz ez a város ötven év múlva? Ábrándozom, s magamban kirajzolom a nyílegyes sugárutakat, a Duna medre alatt keresztül-kasul robogó földalattikat...”

(Kosztolányi Dezső, Pesti Hírlap, 1922. április 9.)

Nekünk, a centenáriumi Budapest lakóinak már nem kell ábrándoznunk. Ezen a szép decemberi szombat reggelen élénk villan teljes pompájában a valóság. A Magyar Kereskedelmi Kamara Kossuth Lajos téri palotának is nevezhető új székházának két hatalmas üvegkapuja, a metró egyik új állomásának be- és kijárata. Ha azt mondjuk, hogy fényes, szinte szerényen fedi ez a szó a valóságot, mert ehhez az is hozzátartozik, hogy az állomás földszinti előcsarnokának padlózata vörös gránitkocka, a mennyezetét pazar világítás borítja, s egyenletes zümmögéssel jár a mozgólépcső. Visz a mélybe, a Kossuth Lajos téri megállóba, majdnem negyven méternyire a földszint alá.

Mi, budapestiek, több mint két év alatt az első útvonal szakaszán közlekedő metrójáratok üzembe helyezése óta sok új építési szakfoglalommal ismerkedtünk meg, örvendve minden hírnek, amely a metró további szakaszának építésével volt kapcsolatos. Talán elég, ha csak úgy kapásból említjük a mozgólépcső lejtaknát, a végállomási kihúzó vágányt, a fűrőpajzsot...

Várjuk a metrójáratot, amely most már nem próbjárat, mert siklik is már be a várakozó utasok öröme.

— Figyelem, az ajtók záródnak! — halljuk a jól ismert figyelmeztetést. Az előzékeny vezető mondja, aztán siklunk 30 méter mélységben a Duna alatt.

Lehet, hogy sokan gondolnak rá, hogy most éppen a víz alatt, a meder alatt robogunk, csak éppen nem mondják. Lehet, hogy némelyik emberbe talán némi szorongás is költözik, de nagyon sok idő nincs a szorongásra, mert 60 másodperc elteltével már hallom a vezető közlését a hangszórón át: Batthyány tér következik...

sz. j.

A felszín és a mély

A sötét alagutat hirtelen kék neonfény váltja föl — mögöttünk már a Duna alatt átvezető szakasz —, a sárga oldalfalborításon az állomás neve: Batthyány tér. Szürke gránit a lábunk alatt, szemünk végigszalad az utascsarnok falát fedő fehér márványon. A peronok hideg-modern simaságát színes mozaikfényképek, reprodukciók törik meg. Élénk piros műanyag kagylószekek várják a fáradt utasokat; újítás ez, a kelet—nyugati metró először itt találkozhatunk velük.

Közel hetven méter hosszú mozgólépcső vezet föl a háromszög alakú csarnokba. Színes táblák igazítják el az utasokat: az autóbushoz, a villamoshoz, a tere, a szentendrei HÉV-hez. Középen automaták sora kínálja a szörpöket, szendvicseket, csokiadét, cukorkát. Újságos pavilon, trafik is működik itt.

A felszínen alig lehet ráismerni az egy évvel ezelőtti Batthyány terre. Üvegpavilon — tetején a metró jól ismert emblémájával —, ez az állomás felszíni épülete. A Dunaparton hatalmas kandeláberek sora világít esténként, a kéregvasútként közlekedő HÉV alagútja fölött vezet az autót. A templom, a csarnok, a Casanova-bár, és a jobboldalt terpeszkedő ház határolta tere tavasszal, a járókelőkön, az utasokon kívül a kertészek is birtokukba veszik.

Néhány lépcső, ezúttal — gyalog, s zöld szerelvények

várják a Duna-kanyar felé tartókat. Innen indul útjára Szentendre felé a HÉV, a Császárfürdőig 730 méter hosszú alagútban futnak a szerelvények és csak a fürdő előtt szaladnak ki a felszínre; közben 110 méter hosszú, sűrűkék-fehérre festett, dongaboltotatú állomáson rohamozza meg az utasok újabb serege a Margit-híd alatt a hivatalosan „elővárosi gyorsvasútnak” nevezett HÉV-et.

A metró nem csupán a Déli pályaudvart köti össze a Kelettel, hanem Szentendrét is Gödöllővel — hiszen a mindkét irányban közlekedő HÉV-vel is kapcsolatot teremt.

Négy esztendeje kezdődött meg az állomás építése. Először a két szélső alagút készült el, majd az „utaselosztó” csarnok. Az Astoriával és a Kossuth Lajos térről együtt ez volt a „legolcsóbb” állomás; egyszerű, könnyen áttekinthető célszerűen elrendezett konstrukció — a három mélyállomás szerkezete tulajdonképpen teljesen egyforma, csak a borítás különböző. Két és fél méter magas a csarnok, és valóban egyszerű — odalent. A felszínen azonban eleinte nehéz a tájékozódás. Ha nem volnának „útjelző” táblák, bizony sokan eltévednének.

Befut az újabb szerelvény, beszállnak az utasok, a hangszórókban fölhangzik a figyelmeztetés: „záródnak az ajtók”, és az út folytatódik a Moszkva tér felé.

gy. z.

Moszkva tér—Déli pályaudvar

Mennyit topogtunk, mennyit ácsorogtunk ezen a Moszkva téren, várva a vánszorgó villamosokat, amelyek fülsértő sikongatással kanyarodtak be a Húvösvölgy, Zugliget felől és kanyarodtak kifelé a Déli pályaudvar felé. Topogtunk és ácsorogtunk és minden utasember bosszantó fejtörésével szórakoztunk: ha most öt percen belül jön a villamos, mikor leszünk a Margit-hídnál, s a nagykörúti kínlódo kocsogásban, mikor a Boráros téren?

Most egy perc alatt érkezünk a Batthyány térről, még el sem indult az olajkék sze-

relvény, máris puhán lefékezett, nyitlak az önműködő ajtók s kitolontunk — hová is? A Moszkva tér alá.

Kikukkantok fenn az üvegajtón és álmélkodom. Naponta járok a Moszkva téren s most alig ismerem rá, sarkaiból fordult ki az egész táj.

Vissza a föld alá. Újabb egy perc és megint nyitlak az ajtók. Megszólal az előzékeny női hangj

— Végállomás, tessék kiszállni!

Kissé bódultak vagyunk a mozgólépcsők surrogó égi lajtorjáitól, az elemezhetetlen szagoktól, az átjárók, feljárók

ismeretlen szövevényétől, a képtelenül hosszúnak tűnő alagúttól, amelyben az automatika megfordítja a szerelvényeket, zajoktól, fényektől, amelyekben végül is valami nagyszerű rend és céltudatosság van. Hallom, hogy valaki azt mondja: „A Déli pályaudvar a jövőben tizenkét vágánypáros nagy pályaudvarra fejlődik” — s a félköríves kerengőből, a nyitlt aluljáróból kikecmergek a Magyar Jakobinusok terére.

Tíz évig éltem ezen a környéken, számtalanszor kihajtottam az Alkotás utca zötyögő kövezetén s most egy kis szorongással szemlélem a teljesen átfarmált, frissen kivakolt, a dűltságból kialakult új tájképet.

Felkanaszodom egy külszíni villamosra és eldöcögök vele a Moszkva tétig, ott átszállok egy 6-osra és a várakozásokat is leszámítva tíz perc alatt érkezem a Mechwart-ligethez. A metró tizen-nolc perc alatt jön a Fehér úttól a Déli vasútig. b. g.