

Végig az új „Nagykörúton” 244 a város peremén

A belső útvonalak: a Nagy-körút, a Kiskörút, a Hungária körút, a Kálvin tér és a Baross tér villamosközlekedése nem győzi többé Budapest északi és déli részének ide-odaszállítását. A város meg-nőtt; kinőtte a közlekedését.

Az utas nem lesz kevesebb. A közlekedés térképének határcölöpeit kell tehát még kijebb letűzni. Új »Nagykörutat« kell teremteni a volt homokbányák, nyomortelepek, »préri« helyén épült új Budapestnek.

Emberfolyam a zátonyon

A fővárosi tanács közlekedési igazgatóságán kialakult a külső villamos-félkörgyűrű gondolata. Az alapelemek máris együtt vannak. Két rövid szakasz villamospálya hiánya mégis befelé, a város közepéig, de legalább a Hungária

körútig hajtja az utasokat Újpestről a Marx tériig, Zuglóból a Nemzetiig kell bemenniük, ha Pesterzsébetre, Kispestre, Csepelre és Soroksárra akarnak jutni. Itt azután, mint patakot a hőmpölygő folyam, felszívna őket a már medréből amúgy is kikicsapkodó forgalom áradata. Amelyikük könyökkel nem győzi, úgy kapkodhat levegő után a járdaszigeteken, mint zátonyra vetett hal az óceán közepén.

A közlekedési igazgatóság elképzelése most »szabad vizet« keres. Megszüntetné a »zátonyokat«. A Fehér úton — a Kerepesi út és az aluljáró között — már épül a »csatorna«. Láttam. Háromszáz honvéd dolgozott éppen az új villamospálya építésén. A X. kerületi KISZ-bizottsággal kötött megállapodás értelmében a Forradalmi Karhatalmi Ezred háromszáz embere dolgozik már második napja a harmincezrekért. Jó lenne, ha filmező masina volna nálam. Megörökíthetném az egyetlen akaratra működő emberi összefogás, kézrierővel (de mekkora erővel!) gépeket példázó munkáját. Pontos, kiszámított ütemre. Látom a csákányok egyszerre mozduló becsapódását, látom élükön az ittfelejtett, fáradt október végi nap csillanását. Mintha ebből a fiatal erők kifogyhatatlan energiájából »gyűjtana rá« ő is. Már nemcsak világít, melegít is.

A filozofálgatásra nincs idő. A tér nem enged; az épülő villamospálya. A lapátok harmonikus mozgása hegyet épít a hirtelen született partokon. Nem szimbolikus, valódi hegyet. Van, ahol egy méter hatvan centire kell lefelé ásni, csákányozni a jövő sínek kényelmes fekvéséért. S a jövő utasok kényelmes utazásáért.

Az építésvezetőtől tudom, hogy dolgoztak már itt civilek is: valamennyi környező gyár — a sörgyár, a finommechanika, a gyógyszergyár és a többiek — emberei. A társadalmi munkát, a felajánlások eddigi ütemét tekintve — november 3-ig veszik igénybe. Azután a Fővárosi Út- és Vasútépítő Vállalat szakembereié a szó. Ha azok is úgy dolgoznak majd, mint ezek az önkéntesek, a tervezett május 1-én, 1963-ban vidáman düböröghet már a 13-as villamos meghosszabbított útvonalán.

A villamosnak „kisöccse” születik

A Nagy Lajos király úton — az Erzsébet királyné útja és Bosnyák tér között — csak jövőre kezdődik a munka. Ha az is elkészül, nincs többé akadály, hogy új »Nagykörutat« avassunk. A tervezett külső villamos-félkörgyűrűn megindulhat a forgalom.

Tegnap — igaz, még gépkocsin csak — végigutaztam rajta. Sok tekintetben tanulságos utazás volt.

Már az indulás is. Újpestenél kezdtük. Az 55-ös vonalán nem a Marx teret, hanem Rákospalotát vettük célba. A 65-ös villamos végállomását. Vidáman robogott mellettünk — egészen az Erzsébet királyné útja és Nagy Lajos király út sarkáig. Ott elváltunk. Egyelőre. O tovább zakatolt a Mexikói út—Thököly út találkozásánál levő ideiglenes végállomásáig, mi balra fordultunk a Nagy Lajos király úton a ma még csak képzeletbeli sínek mentén. A Bosnyák tértől azonban már kísérőnkül szegődött a két csillogó acélpár is, most a 68-as kanyarodik rá a Thököly útról. Vele versenyünk a Kerepesi útig.

De nem őt látjuk. Teljes figyelmünknek lekötö — jobbról — a valóságos új város — a Nagy Lajos király úti meg a Kerepesi úti — ma már összeérő, egyetlen egységet alkotó lakótelep.

Egy pillanatra ismét balfelé figyelek. A villamoson már most, nem csúcsforgalmi időben is egészségtelenül zsúfolódnak a modern építészeti elvekből kerthez, fényhez, levegőhöz szoktatott emberek. (Örülhet nem sokára születő »kisöccsének« a 68-as, meg a 64-es!)

Nem az áram ráz

A Kerepesi útnál — végállomás. A Volga azonban, néhány percnyi várakozás után szabadjelzést kap. A Fehér út elején (a Nagy Lajos király út folytatásaként) már jól kivehetők a 13-as villamos végállomás-fordulójának kontúrjai. Roboghatunk tovább. A László Gimnáziumnál találkozunk a 13-ossal. Kőbánya leg-sűrűjét járjuk. A Bihari utcán végig a múlt kísér, és kísért. A »Dzsumbuj« nagy nyomorok és nagy verekedések, szegény emberek tragédiáinak emléke. Világos színfolt a sötétség filmvásznán a Hőerőmű új épülete. Elképzelem a Rákospalotán lakó munkás örömet a megrövidült közlekedésért és — robogok tovább. Az Üllői út sarkán egyszerre hozza elénk az ócskát és legújabbat a 13-as. Az Ecséri úti ócskapiac mögött a Valéria-telep helyén épült József Attila lakótelep, mint a fényre, tisztaságra, emberi életre törekvő ember nagy szimbóluma, mutatnak égre felkiáltójelekként a toronyházak.

Roncs autók telepe, személerakodók közt bukdácsol a Volga. (Mennyi tartalék, szűzföld még!) A 13-as híven kísér. A pálya vezetőkébe, s az új városrész látványának szépségébe kapaszkodom. Az áram nem ráz meg. Az új házak színes látképe inkább. Így kell ezt, így is lehet! Nálunk csak így lehet most már.

A Gubacsi útnál — vagy húsz kilométer után — búcsúzom. Képzletemben még átszállok a csepeli gyorsvasútra, aztán a valóságban indulok vissza — a Belváros felé.

Csillag István