

METRÓ-ESZTÉTIKA

Bár viszonylag sokat jártam külföldön, a mi kedves (1896-ban megnyitott) réginkén kívül csak három nagyváros földalattiját láttam: Londonét (ez 1890-ben), Párizsét (ez 1900-ban) és Moszkvát (ez 1935-ben indult). Ezeket is — a párizsit kivéve — keveset utaztam. Részben azért is, mert külföldön töltött néhány napján szeret az ember a felszínen közlekedni, jó részt gyalog, hogy minél többet lásson. Igaz, éppen Párizsban, azt a világlátási módszert követtem, hogy onnan, ahol éppen laktam (legtöbbször „Budá”-n, a Quartier Latin oldalán) egy-egy földalatti suhanással kibóbtam magam a metropolis valamely pontján, ahonnan aztán bejárhattam a nézni-csodálni való várostájakat. Hozzá kell tennem, hogy a körülbelül 1960-tól épült új moszkvai vonalakat nem láttam, és nem láttam, noha 1970-ben már létezett, a párizsi expresszmetrónak, a Place de l'Etoile-tól a Place de la Défense felé röpfítő vonalát sem.

Külföldi tapasztalataim tehát elég kevés tényen alapulnak, mégis kialakult bennem valami kép — vélemény és kritika — erről a közlekedési eszközköről.

A régiebb nyugatiak, az angol és a francia, keletkezésük idejét is tekintve, a kor mérnöki szemléletének, s amihez ez kölcsönhatásban kötődött, az anyagi, szerkezeti, technikai felkészültségnek megfelelően, csaknem teljesen praktikus létesítmények. Feladatuk, hogy minél nagyobb tömegeket, minél nagyobb gyorsasággal, a város minél messzebb pontjaira szállítsanak. E célra tágas, dongaboltozatos alagutakat építettek, melyekben a vonatok kényelmesen, egyenként és egymás mellett is elférnek. Az állomások kiképzése is az említett feltételekhez igazodik. Oldalt és felül jórészt fehérmasz kerámiával (csempével) burkoltak, padozatok is a legegyszerűbb, általában öntött jellegű, nagy igénybevételek elviselésére többé-kevésbé képes. Amit ehhez az építész — ha volt építész — vagy talán a kor stílusdivatja, a szecesszió „magától” adott — egy-egy fríz a burkolatban, egy-egy kanyargó inda, stílizált virág a vasrácok szövetségében — nem kelti azt a benyomást, hogy a mű létrehozásánál az esztétikum szempontja fontos lett volna.

Ezenkívül a régi párizsi metró építői — még ott sem, ahol elég mélyre hatoltak — nem, vagy csak később és itt-ott alkalmazták a mozgólépcsőt, s ezért, főleg az átszállóhelyeken, kietlen lépcsőkön fel-le és hosszú, sivar folyosókon kell loholni a cél felé. S ha ehhez még hozzáteszem, hogy ezeken a lépcsőkön, folyosókon, még inkább az állomásokon általában állott, meleg és — elnézést — bűdös a levegő, azt hiszem, jól reprodukálom impresszióimat. És mégis... Még a régi párizsi metró is egyszerű intézmény, remek közlekedési eszköz, egyetlen jelenleg elképzelhető megoldás a felszíni forgalmi csőd ellensúlyozására, kvázi megkerülésére. Persze folyik a párizsi régi metró megújítása, korszerűsítése is, éppen a mondottak vonatkozásában. Néhány állomás építészét, köztük is talán elsőként, a Louvre alattiét, teljesen megújították.

A moszkvai metró körülbelül 1935 és 1960 között épített vonalait, állomásait viszont merőben más tapasztalatokkal gazdagították. Ezek a vonalak, állomások már lényegesen fejlettebb mérnöki szemlélettel, a kor anyagainak, szerkezeteinek, technikájának legfejlettebb eszközeivel épültek, talán a legmodernebbek voltak Európában a maguk idején. Az állomások megformálásában azonban ezeknek

az anyagi feltételeknek torzítóan fölébe kerekedett a személyi kultusz éveiben annyira fontosnak tartott reprezentáció igénye, de emögött — természetesen — hamis ideológia bújt meg. Az építészetben ez — a szocialista realizmus lényegének félreértésével — eklektizáló, archaizáló formáláshoz vezetett, azon a címen, hogy az emberiség — s ebben az orosz — „haladó” korainak művészetét kell követni, továbbfolytatni „fejleszteni”. Ezt a követelményt az építészek — bizony egészen vulgarisan — úgy értelmezték, hogy az orosz középkor, meg az egyetemes újkor „haladó” stílusainak „formakincsét” kell örökségnek tekinteni és gyarapítani, fejleszteni. Ennek a képtelensége az ötvenes évek derekán derült ki, ideológiai abszurdumán túl annak felismerésével, hogy az eklektizálás-archaizálás rendkívül drága a népgazdaságnak, s még drágább azért, mert gátolja azt, hogy a társadalom roppant építészeti igényének kielégítésére egyedül alkalmas új technikákat (elsősorban a nagyüzemi épületgyártást) bevezetni és alkalmazni lehessen. E felismerést megelőző — említett — tévedés következményeképpen születtek meg azidőben a moszkvai metróállomások, tágas, magas légterekkel, nemes anyagokból készült reneszánsz, klasszicizáló, sőt barokk díszekkel, szobrokkal és falfestményekkel dúsan megrakva, az orosz múlt és a szovjet jelen nagyjainak tiszteletére — a közlekedési létesítmények rendeltetésének erős félreértésével. Az azóta épített moszkvai (és leningrádi, meg kijevi) metróalkotások állomásainál már levonták az elmondottak konzekvenciáit. Ezek az állomások (publikációkból ismerem egynéhányukat) teljesen korszerűek, esztétikumukat elsősorban az új, konstruktív szerkezetek formáihoz tapadó, ezeket hangsúlyozó nemes anyagok művészi alkalmazásában keresték és találták meg.

E tapasztalataim birtokában indultam el a napokban, hogy megnézzem a mi metrónk, mégpedig legújabb szakaszát a Kossuth-tér és a Déli-vasút végállomása között. Megnézzem és elmondjam építészeti impresszióimat.

Noha csak szubjektív véleményemet akarom leírni, előzőleg néhány adatot felhívtam az Út-, Vasútervező Vállalat (UVATERV) főmérnökét, Rózsa László kollegámat, aki tizenhárom esztendeje irányítja a földalatti vasút létesítményeinek építészeti tervezését. Tájékoztató-sából itt most a következőket tartom érdemesnek a megemlézésre. A budapesti metró építése még 1950-ben kezdődött, de már 1953-ban abba is maradt. (Legfrisebb lexikonunk szavaival: „Az építkezést a váratlanul felmerült geológiai, műszaki és beruházási nehézségek miatt átmenetileg fel kellett függeszteni.”) Az „átmeneti” szünet tíz esztendeig tartott, és ez, az addig megépítettek permanens védelme és karbantartása miatt, elég sok pénzbe került az országnak. De nem kis haszonnal is járt. Azzal mindenekelőtt, hogy nem épült meg az egész olyanná, amilyenné a félig-meddig már elkészült Népstadion állomás sikerült, kettős kupolájával, klasszicizáló formáival, és egy — kartonra már felvázolt — hatalmas freskótérrel. (Az állomást — mivel elavult — az új metró egységes kialakítása érdekében át kellett építeni, a freskót — mivel a festészetben-szobrászatban nem ismerjük az avulás fogalmát — némi átköltéssel másutt újra fel lehetett használni.) A folytatás 1963-ban kezdődött, és a metrónak az Ors vezér tértől a Deák térig terjedő, valamivel több mint hat kilométeres szakasza 1970-ig (áprilisig) épült meg, míg a kevesebb mint négy kilométeres újabb szakasz, a Deák tértől a Déli-vasútig, 1972-ben (decemberben) fejeződött be. Az összesen 10 kilométernyi első

„igazi” magyar metróvonal megépítése (1950-től), mindent beleszámítva, 6,2 milliárd forintba került. Ennek az összegnek hat-hét százalékába, vagyis, közeparányosan, kerekken 400 millióba került az állomásoknak — az üzemi helyiségeknek, a váró és közlekedő tereknek — építészeti megformálása. Rengeteg pénz, óriási összeg ez, és mégis azt kell mondani — általános közlekedési hasznát nem tekintve és összevetve más országok metróépítésének költségeivel — olcsó volt a mi metrónk. Olcsóságának alapvető „titka”, hogy a közlekedésnek — a föld alatti és fölévezetésének, a vonatok zavartalan megtöltésének és kiürítésének, roppant embertömegek mozgásának — igényét, funkcióját a legegyszerűbben és legkövetlenebbül szolgálja. Szerkezeti megoldásában nincs semmi fölösleges: a vonatokat befogadó acélcsövek alig nagyobb keresztmetszetűek, mint a kocsik formája, és az állomásokban is megelégszenek ezzel a magassággal. És semmi reprezentáció, dekoráció, semmi „képzőművészet”, ami csak gátolná a közlekedés zavartalanságát. Az egyetlen „luxus” az állomások építészeti kiképzésében a remek, nemes burkolóanyagok és szerelvények (például a világítótestek) minden cifraság nélkül, sima alkalmazása. Valóban nem olcsó mulatság a márványok, gránitok, mészkövek, apró-mozaikek, alumíniumok, rezek, bronzok, műanyagok változatos és gazdag felhasználása, de ezeknek esztétikai értéke, szépsége mellett tartóssága is hatalmas értéket jelent. Hiszen legfeljebb patinázódnak, „megér”-nek, de nem, vagy alig kopnak, nem lesznek rövid időn belül megviseltek, ami-lyenné, sajnos, épületeink többsége válik. Amit most kifizettünk értük, bármilyen erőfeszítést jelentett is népgazdaságunknak, bőven vissza fog térülni azzal, hogy nem kell háromévenként generális karbantartást végrehajtani rajtuk.

Itt említem meg, hogy a vonalakat befogadó acélcsövek „szűk keresztmetszet”-ének nemcsak a takarékoság szempontjából van értelme, hanem annak okából is, hogy a mi állomásaink nincs állott és bűdös levegő, sőt nyáron kellemes, télen (igaz) olykor megdidergető szellő lengedez bennük állandóan. Mert a kétpercenként jövő-menő vonatok, a szűk keresztmetszet miatt, állandóan nyomják maguk előtt, szívják maguk után a levegőt. Vagyis a metró magyar megoldásában érvényesül az úgyneve-

zett dugattyú-hatás, állandóan frissítve az atmoszférát, s ez inkább előnyös, mint hátrányos. Itt említem meg azt is, hogy a négy új állomás közül háromban megoldott az a probléma, amit az első szakasz állomásaival kapcsolatban sokan szóvalattak. Azt ugyanis, hogy a mozgólépcsők nem az utca szintjére érkeznek, hanem — ahol ilyen van — az aluljáró szintjére. Már akkor, mikor még nem is indult meg a földalatti, erősen és joggal nehezményezték ezt az öregek, a betegek, a rosszlábúak. Az új szakasz végállomásán, a Déli pályaudvarnál is csak azért nem tökéletes a megoldás, mert az aluljáró, a körítő utcák (az egyik, az Alkotás utca, még lejt is) és a pályaudvar szintje között olyan szintet kellett választani a mozgólépcső végállomásául, ahonnan a többi viszonylag könnyen elérhető. De lépcsőkön kívül lejtőt is létesítettek itt, s így a lépcsőjárás jórészt el is kerülhet.

Most még csak az egyes állomásokról szeretnék pár szót szólni.

A déli-vasúti állomás egész együttese még nem befejezett, mert az államvasutak építkezései még folytak. Már is megállapítható azonban, hogy a metró részét tervező építész, Miskolczi László, jó munkát végzett. Ha majd a fejpályaudvar épülete is elkészül — Kövéri György műve —, Budapest egyik építészeti látványossága lesz ez a közlekedési csomópont, annál is inkább, mert — ami már most is látható — az egész környezet rendezésével, színvonalas, egységes kialakításával jár.

A Moszkva téri állomás tervezője Czeglédi István volt, a felszíni épület kialakítását jelentősen meghatározta Horváth Gyula statikusmérnök közreműködése. Itt csak egy szubjektív észrevételemet nem akarom elhallgatni, bár az épület így is tetszik nekem. A legyező formán szétterülő alaprajz felett ugyanis markáns (markánságát a nyersbeton felületekkel is aláhúzó), „hajtogatott” vasbeton lemez-födém zárja az épületet, melynek hajtogatásai, a legyező szűkülésének megfelelően, hátrafelé vékonyodnak, hogy az alaprajz keskeny végén lefelé törve, a föld színéig essenek. Mai építészetünkben nem ritkán előforduló jelenség, hogy a nagyvilágban valahol elsőként megalkotott megejtőn monumentális szerkezetek, a mi szerényebb méretű épületeinkben és épületeinkben is megjelennek, mint konstrukciók, és elsősorban, mint formameghatározók. A formák és a méretek azonban — részben azért is, mert ismerjük eredetüket — úgy érezzük, többé-kevésbé ellentmondanak egymásnak, s az épület alakítását kissé túlzottá teszik. (Mondom: lehet, hogy ez esetben tévedek.)

A Batthyány téri állomást Murányi Sándor tervezte, azt a részét pedig, ahol a szentendrei HEV csatlakozik: Nagy Zsolt. Itt egészen egyszerű üvegalkatból lehet a térre jutni, igen helyesen, hiszen itt állnak a múlt reprezentatív alkotásai. Az Anna-templommal az élen. A Metrónak ezen az állomásán, kivételesen, ha nem is képzőművészeti alkotások, de remek színes, budapesti városkép-fotográfiák — köztük néhány részlet-reprodukció, Buda régi városkép-metszeteiből — vannak üvegre transzponálva, hátulról megvilágítva, eléggé nagy méretekben. Ez feltétlenül, és máltán, vonzza a vonatra várókat egy kis nézelődésre. Többedmagammal én is nézelődtem, mikor is befutott a következő szerelvény, de ez, természetesen, az eléggé hosszú peron közepe táján állt meg, s így jónéhány métert kellett szaladnunk, hogy elérjük az első kocsit. Erre a vezetőfülkéről egy fiatalember szigorú feddésben részesített bennünket: „Talán nem elég széles a peron?!”. — Ezt azért mondtam el, mert bármily szépek is a kitétt panorámaképek, elvonják a figyelmet a közlekedéstől. Ez pedig továbbra is meggyőző főleg festészeti-szobrászati alkotások itteni elhelyezésének indokolatlanságáról. Ha pedig ilyenekre mégis szükség lenne, úgy kell beilleszteni őket az építészeti keretbe, hogy ne akadályozzák a mozgás folyamatosságát. Ahogyan például, a Kossuth téri állomás felszíni kijáró csarnokában helyeztek el egy szobrot. A Batthyány téri állomáson is talán elég lett volna annyi kép felagatása, amennyi a beálló vonat hosszában elfér, hogy bálulásuk ne adjon okot az idézethez hasonló feddésekre.

Végül a Kossuth téri új épületben kialakított állomás tervezője Székely László volt. Ennek az ugyancsak színvonalas építészeti alkotásnak munkálatait, Székely korai halála miatt, Jakab Benjamin fejezte be.

S ezzel én is befejeztem utazásomat a metró új szakaszán.

Most már csak összegeznem kell véleményemet róla, s ezt, a már mondottak után, igen röviden meg tudom mondani. A mi metrónk új szakasza — együtt az elsővel — az utóbbi másfél évtized magyar építészetének egyik legkiválóbb teljesítménye. (Szerzői megérdemelnék, hogy nevüket az egyes állomásokon feltüntessék. Ha elkerülte volna figyelmemet, elnézést kérek.) A százéves Budapest polgárai, azt hiszem, kivétel nélkül büszkék erre a műre. És nagyon jó dolog az, ha színvonalas, esztétikus, valóban mai alkotásainkra büszkék az emberek, mert ez kihat közérzetük, tudatuk, ízlésük alakulására, s erre bizony nagy szüksége van a szocializmus legjobb megvalósítási lehetőségeit kereső társadalmunknak.