

Kilencezer érpár

# Márványfal a Duna alatt

A Kereskedelmi Kamara épülő, új székházát még állványerdő borítja — a földszinten azonban, ahol még poros, helyenként ponyvával leborított alkatrészek, szabadon álló hatalmas kábeldobok és deszkahalmok között jár a látogató — a földszinten, az előcsarnokba belépve, jobb kéz felől már ott áll a mozgólépcső három, szinte végtelenbe nyúló sora. Hetven méter a lépcső hossza. Amikor gyalogosan végigbaktatok rajta, bizony sajnálom, hogy nem kezdtem számolni a fokokat: térdem remegésén, bokám tiltakozásán érzem, hogy lefelé menni ilyen nagy mélységbe, gyalog, nem tartozhat a kellemes, mindennapi szórakozások sorába. (A mozgólépcsők már éltek, mozogtak, a próbaüzemeltetés megtörtént, minden kifogástalan: most kétoldalt plasztikfóliával letakarva várják a lépcsők az avatás napját.)

## Talpfáról talpfára

Odalenn, a nagy, öt szerelvény széles-ségű csarnok: légkalapács zajától dübörgő, az avatatlanak teljességgel áttekinthetetlen munkahely fogad. Most vajúd a harmadik, az áramszedő sín vonalának helyét. Ezt sem tudtam: a metrókocsik nem felülről kapják, az áramot, vezeték-ről, mint a villamosok vagy a trolik; alul, a sínpár mellett egy harmadik sínről táplálják energiával.

— *Hogy milyen érzés a Duna alatt menni?* — Kísérőm, Keresztély Béla, a munkahely vezetője elnézően mosolyog. — *Hát, semmilyen. Megszoktuk.*

Gyalogolunk a sínek mellett, talpfáról talpfára lépkedve. Tudom, hogy ésszerűtlen, tudom, hogy szakszerűtlen, vagy inkább gyerekes a várakozásom: mikor érünk a Duna alá?

— *Már legalább száz méterre benn vagyunk* — szólal meg vezetőm nevetve. — *Ugye, semmi különbséget nem érezni?*

Felnézek a fejem fölé. A hatalmas szürke öntvények szorosan egymáshoz csavarozva: akár a román stílusú boltívek végtelen sora. Ez tartja az alagutat.

— *Milyen messze van a Duna?*

— *Változó. Átlagosan mintegy húsz méterre vagyunk a folyó medre alatt.*

Önkéntelenül is megállok hallgatódzni. Talán valami tompa mormolásra, távoli dübörgésre várok, amivel a folyó jelezne: itt vagyok!?

De csak az állomás messziről ideszűrődő munkájának zaját hallom, s időnként ismét a légkalapácsot. Hogyan is képzelem mindentféle műszaki ismeretektől tökéletesen mentes fantáziámmal: zúgás? Hiszen húszméteres, kemény agyagréteg választ el a folyótól, s iszonyatos erejű vascső: ha nem lenne az agyag ilyen kemény, ilyen tömör, már „elfogyott” volna évezredekkel ezelőtt a folyó, karsztvízzé vált volna, elszivárgott volna a mélybe. Nem, zúgás aztán igazán nincs. A hangszigetelés, amely az állomáson készül, nem a folyó zúgása ellen szolgál, hanem a szerelvények zaját csökkenti.

## Kábelek és Diesel-tér

Állok vagy huszonöt méterre a Duna alatt. A fejem felett talán ebben a pillanatban halad el a motoros átkelőhajó, dudálva, városnéző külföldiekkel, nevető gyerekekkel a mamájuk karján: nézd kis-lányom, ott a Parlament!

Állok a végtelen lámpafűzér alatt — ha a pálya enyhe kanyarulata nem akadályozna, ellátnék a Batthyány téri állomáshoz, a „budai” fényekig. Egyáltalán: hol van Pest, és hol van Buda? A két fogalom szinte értelmét veszti itt, a föld alatt. Elvégre a határvonal, a Duna vonala, itt nem érzékelhető. Csak pálya van, felette lámpafűzér, s az összecsavarozott tübingek végtelen boltozata.

— *A víz — kérdem — hová lesz az a rengeteg víz, ami folyton leszivárog?*

— *Kétoldalt, végig az egész pálya hosszában csatorna húzódik. Az indítócsarnok alatt állnak a tartályok, oda gyűlik össze a víz, s a szivattyúk kiürítik. A csurgalék a műanyag burkolat alatt csöpög folytonosan a csatornába: a közönség észre sem veheti.*

— *S mi történik, ha több lesz a víz?*

— *Az elképzelhető legtöbb víznél is sokkal többet tudnak baj nélkül elszívni a szivattyúk.*

Nézem a végtelenbe vesző pályát. Elképzelem, miként utazunk rajta már de-

ember végén, hét perc alatt, a Déli pályaudvarig.

— *Mi történik, ha áramszünet van?*

— *Tartalékáramra kapcsolunk.*

— *S ha ott is baj van?*

— *A második tartalékkábel lép be.*

— *És ha a második tartalékkábel is baj van?*

— *Ez elképzelhetetlen. De a tervezők persze, számítottak erre is: ekkor azonnal működésbe lép a Diesel-tér. Ez saját áramfejlesztőt jelent.*

Kísérőm kissé csodálkozva pillant rám:

— *Mondom kérem, nincs itt semmi különös. Pusztán arról van szó, hogy a legkorszerűbb ismert technológiákat alkalmaztuk a pesti viszonyokra.*

Igen, értem én, hogyne érteném. Nincs ebben semmi különös. Persze, amikor feljegyzem, hogy nem kevesebb, mint kilencezer kábelérpár fut az állomáshoz, megint elfog a gyötrő kétség: megértheti-e egyáltalán a laikus látogató, mi az, amit maga körül lát?

— *A kilencezer érpár, a gyenge- és erősáramú kábelek sora működteti a vonal összes hírközlő és biztonsági berendezéseit — hangzik a szakszerű felvilágosítás.*

## „Természetes csoda”

Meg kellene elégednem a válasszal, a részletesebb magyarázatot aligha érteném. Elég talán ennyi: a kilencezer közül egy a rádiótelefon kábelje, amellyel a közeledő szerelvény vezetője állandó érintkezésben áll az állomással. Az utazó, ha majd megérkezik ide, s megsimítja tenyerével a hűvös, fénves márványfalat (az oldalfal a csarnokban carrarai márványból készült, a padlózat finn vörösmárványból, a mélyállomáson az oldalfal orosz koelgamárványból, a lábazat fekete labradoritból), szóval ha ráteszi kezét a márványfalra, azt hiszi majd: *fal*. Pedig mögötte nem föld van, nem a Duna-meder altalajának agyagja, hanem elektromos kábelek sűrűn egymás fölé helyezett sora, egész vízszintes háló: s mögötte a szó legszorosabb értelmében „dolgozik a fal”. Kilencezer érpár: a metró fidegrendszere.

— *Ha hallgatózna valaki a falon? — próbálkozom ismét a reménytelen kérdéssel.*

— *Semmi. Az áram nem zajos — mosolyog elnézően kísérőm. — Csak dolgozik.*

A metró húsz perc alatt ér majd a Fehér útról a Déli pályaudvarig... Útjának minden pillanatában szemmel tartják. A diszpécserok: pultjuk olyan, akár a rakétatámaszpontok vezérlőasztala; az idegen számára felfoghatatlan, hogyan lehet mindezt uralni.

Csoda? — Ugyan kérem...

Szinte hallom a furcsálló választ.

— *Mindez tökéletesen természetes. Minden pontosan kiszámítva, tervezve, kivitelezve. Mi van ebben csoda?*

Magam a technikához nem értő ember naiv, kissé már-már mosolyogtató áhítatával nézem ezt az egészet: húsz perc a Déli pályaudvarig? Hát nem csoda?

Gesztí Pál