

ÖTVEN ÉV

Metróra, magyar!

Csontó Sándor

„Hétre ma várom a Nemzetinél ott, ahol a hatos megáll!” – hangzik a régről ismert nóta. A négyes-hatos villamosról ma is tömegek szállnak le naponta a művésznőről még életében, 1920-ban Blaha Lujza térre keresztelt budapesti csomóponton. A Nemzeti Színháznak méltatlanul már csak egy koszos kődarab állít emléket. Se híre, se hamva Wassermann Jónás híres kávéházának, melyet az Erdélyrészi Magyar Közművelődési Egyesület tiszteletére EM-KÉ-nek nevezett el. A Corvin még romjaiban is szerethetőbb, mint a mellette lévő üveges tekintetű szellempláza. Mivel gazdagodott hát ez a nevezetes placc az elmúlt fél évszázadban? Csak egy metrómegállóval.

1965. szeptember 22. Cserhalmi Béla művezető, Kelemen Imre építési ellenőr és Grünfeld Sándor művezető a tervrajzot tanulmányozzák a Metró földalatti vasút mozgólépcső alagútjának építésén, a Lenin körút és a Rákóczi út sarkán



Ha valamiben, akkor ebben tényleg elsők voltunk a kontinensen, mármint a kéregalatti építésben, míg mára inkább a megfűrt tervek között kotorászhatunk. A budapesti, akkor mindössze 3,8 kilométer hosszú Millenniumi Földalatti Vasút alig húsz hónap alatt készült el 1896 májusára, és világszenzációnak számított, mert még Párizs, New York és Bécs is mögöttünk kullogott. „Aból bizony nem lett gyorsvasút, hanem csak földalatti tramway!” – fanyalgott mégis a korabeli kritika. Aki gyermekként utazhatott rajta, majd túlélte két világháborút, és nem disszidált ötvenhatban, csak nagyapaként metrózhatott megint új vonalon: 1970-ben. Elblicceltük a főunkat, pedig látványos és grandiózus tervekben nem volt hiány.

Alagút, vonal, hálózat

A Budapesti Hírlap még 1894 nyarán közölte a meglepő hírt: *Braunecker Lamoral* báró és *Visnovszky Sándor* ajánlatot tettek a miniszterelnöknek, hogy a budai és pesti oldalt a Duna alatt több helyen utakkal kötik össze. „A miniszterelnök mint pénzügyminiszter a következőkben tudatta elhatározását az ajánlattevőkkel. A tervezett négy alagút közül az eskütéri és fővámteri alagutak kérdése két új Dunahíd építése következtében tárgyalanná vált. A Boráros-téren pedig ez idő szerint sem alagutra, sem hidra szükség nincs. Az új országház melletti Duna szakasz két partjának alaguttal leendő összeköttetése ellen azonban a miniszternek elvileg kifogásai nincsenek.”

A kalandorokat elmosta az idő, az alagút viszont jóval később mégis csak megvalósult ezen a helyen. Megkapta ugyanis az engedélyt *Reymond-Schiller Lajos* és *Zipernowsky Károly* „Magyar Metropol Vasút” nevű kezdeményezése (lásd Budapest 1968/8., 38-39.), amely három irányban próbálta meg a forgalmat kijelölni. Legérdekesebbnek az Újépülettől (Szabadság tér) a Duna alatti alagúton a Városmajori fogaskerekű vasútig vezető szakasz ígérkezett. Beválatlan maradt, mint a Magyar Ipar- és kereskedelmi Bank részvénytársaság váltója.

Sokkal komolyabb produkcióval lépett színre *Zielinski Szilárd*, aki 1901-ben Budapest forgalmi viszonyainak rendezése és a központi fővasút című disszertációjával elsőnek szerezte meg Magyarországon a mérnökdoktori címet. Fényképekkel és rajzos illusztrációkkal kiegészített tanulmányában a Budapestre bejövő nagyvasúti vonatokat két csomópontba, úgynevezett szerelő-pályaudvarokra irányította, a város

északi részén Rákosrendezőt, a délin a mai Kőbánya-Kispest állomás területét jelölve ki. „Ily módon Budapestnek összes vonatai e két pályaudvarba gyűjthetők s nem marad más feladat, mint e két pályaudvar között oly forgalmat létesíteni, hogy az utasok ne csak e helyeken, hanem a főváros súlyvonalában a nekik legkedvezőbbben fekvő pontokon szálljanak ki, avagy üljenek be a vonatok kocsiába.” Ezért a két pályaudvart a föld felszíne alatt irányonként két-két sínpárral rendelkező vasút kötné össze három közbeeső megállóval: a Nyugati pályaudvarnál, a Károly körút és a Kerepesi út sarkán (Astoria), és az Üllői úti kaszárnyánál, a mai Ferenc körútnál. A hazai „vasbeton-építészeti atyja” a felszín feletti objektumokba szállódat, éttermet, kávéházat álmodott. A Keleti pályaudvar mint shopping center, remek meglátás!

1921-ben a millióra duzzadt nagyváros közlekedését *Sztrókay István* – a BSZKRT későbbi vezérigazgató-helyettese – hamburgi minta alapján kívánta megszervezni. A tanulmány lényege a ma is meglévő fő közlekedési tengelyeket követi, e szerint a 90 kilométer hosszú gyorsvasúti hálózatnak csak a harmadrésze – a belvárosi szakaszok – került volna a föld alá. A külterületi részeken, például a Hungária körúton magasvasútként épült volna meg, a Rózsadombon és a Gellért-hegyen alagúton folytatódott tovább.

„Azt hiszem, hogy Budapesten is a földalatti vonalakat csak az okvetlenül szükséges mértékben szabadna alkalmazni. A hosszú radiális vonalakon, a beépítetlen külterkelken töltést és nyílt bevágást, a széles külterkelki utakon pedig viadukt-vasutat kellene építeni. Ismétlem, hogy a városi gyorsvasutak finanszírozásának a vegyes építőrendszert a kulcsa.”

*Zelovich Kornél*nak, a Műegyetem rektorának 1931-es véleménye szerint városunk olyan pontjain érdemes és kell földalatti vasutat építeni, ahol sűrűn lakott területek, szűk utcák vannak és nagy tömegű utasra lehet számítani, még akkor is, ha a beruházási költség nagyobb, mint a várható megtérülés.

Fúrás, leállítás, beomlás

1942-ben *Gáll Imre* és munkatársai tollából született meg a fővárosi metróhálózat alapelve, amelyben a kelet-nyugati és az észak-déli vonal a Deák téren keresztezte egymást meg a kiscsatornát, és ezeket egy körgyűrűs járat kötötte össze. Persze a háború és az azt követő romeltakarítás és újjáépítés ismét évekre elodázta a kez-

dést, de legalább már próbafúrásokat is végeztek.

A részletes tervek kidolgozására megalapították a Földalatti Vasút Tervező Vállalatot, a FŐVATERV-et, és a Minisztertanács 1950. szeptember 17-én hozott végleges határozata után elkezdtek a munkálatokat. Az eredeti építési cél kelet-nyugati irányban a Népstadion–Déli pu. közötti 7,8 kilométer hosszúságú szakasz volt nyolc állomással. A stadion peronjai mellé állt volna be a gödöllői hév.

Magyarországon nem voltak a kivitelezéshez értő szakemberek. 1952-ben kb. nyolcezer vidéki dolgozott a helyszínen, gyakorlatilag kézi földkitermeléssel, fúrópajzs nélkül. A kezdeti sztahanovista lendület pár év alatt kifulladt, és az építkezést 1953-ban gazdasági okok miatt leállították, mert a kormány inkább a lakásépítési programot preferálta. Ekkor a készültetés 35 százalékos volt. A talajviszonyok miatt a Puskin mozinál 30 méter mélyen 200 köbméteres üreg keletkezett, egy ember halálát okozva, amit nem hoztak nyilvánosságra. Hasonló kisebb omlás okozott gondot a Rókus kórház és az Uránia alatt, és a folyamatos vízbetörésekkel is küzdöttek.

A céldátum: 1973

1959-ben az MSZMP kongresszusa döntést hozott a folytatásról. Az építés 1962-ben indult újra, és 1973-ra írták elő a befejezését. A tíz kilométerre növelt távolságot tizenegy megállóra osztották el, a végét az Őrs vezér tere helyezették ki. A mozgólépcsők építésénél a talajt lefagyasztották, így a talajvíz nem tudott behatolni a szerelőaknába, s a visszamelegítés előtt az alagutat le tudták szigetelni.

Az Astoria után sorban másodiknak az EMKE aluljáró következett, amelynek létesítésekor – és azóta is – a Nemzeti Színház elbontása váltotta ki a legnagyobb vitát. Felújítása állítólag 120 millió forintos anyagi terhet rótt volna a népgazdaságra, amiből akkor kitélt három aluljárórendszer komplett kiépítése.

A 2-es metrónál a legrövidebb állomásköz 598 méter, míg a leghosszabb 1775, és a forgalmi pályából 4,2 km íves, 5,8 km egyenes szakasz. Az első etapot 1970. április 4-én adták át, miután Kádár János és baráti köre kipróbálta. A teljes vonalon 1972. december 22. óta futnak az orosz szerelvények. A kiskatonák már régen elhúztak az országból, de ezek a motorkocsik még mindig futnak a síneken. Igaz, néha szikráznak és füstölögnek egy kicsit. ●