

Egy aluljáró története

A sokszor megtépett és folytonosan épülő, mindig újabb városképeket kialakító Budapest életének gyengéd ünnepe van. A kétezer éves, kétmillió város szívében, a Rákóczi út s a Nagykörút kereszteződésénél elkészült a gránittal, fehér és fekete márvánnyal burkolt aluljáró.

Legutóbb az új Erzsébet-hídat köszöntöttük ilyen örömmel. Legközelebbi ünnepünk talán a Várkert megnyitása lesz, mikor az 1000 millió forintos költséggel új-jáépülő, újjávarázsolt budavári Palota első részletét átadják a tudományos világnak és a budapesti közönségnek.

A volt, s a jövődől ünnep közt álljunk meg Budapest szívében, a híres kereszteződésnél s idézzük fel az aluljáró építését, munkások és mérnökök szorgalmát, névtelen kubikosok, kőfaragók, kőművesek igyekezetét, akik nemzedékről nemzedékre építik és csinostják a végtelen, mégis meghitt othont, ezt a kedves öreg Budapestet.

A régmúlt

Tekintetünk új városképpel ismerkedik, eszméletünkbe új arc ivódik és emlékeinkből kiszorítja a régit: megnagyobbodott a Blaha Lujza tér, amely újonnan telepített fáival, virágágyásaival, zöld gyeppályaival, a kereszteződés sarkaira telepített téglal alakú virágcserepeivel, s majd a téren építendő csobogóval kerti világot igyekeznek belopni a legnagyobb pesti körengetébe.

Hogy a századok során mi volt e téren, amelynek egyik részét napjainkban a Nagy Gyógyiszerár épület, a Közért-ház, az EMKE-sarok zár le, másik oldalon pedig a Népszabadság-székház, s mellette a Corvin, amelyet sajátos holland anyaggal borítanak be, hogy megmásvítsák riasztó, füstös homlokzatát? Olybá tűnik, mintha egy áruházzal helyett óriásira nőtt hűtőház állna itt.

Mi volt e tér helyén az idők során?

Podmaniczky Frigyes, akinek e város szépítéséhez nem kevés köze volt, Naplótörédekében arra emlékezik, hogy az 1830-as években azon a helyen, ahová később a Népszínház került, egy ága folyt a Rákos-patak. Rajta kezdetleges híd állt, azon túl pedig fuvaros csárdák, becsali helyek.

Az 1871-es városrendezési terv szerint személypályaudvart akartak a téren építeni. A tervet elvetették és a Keleti pályaudvar a mai Baross térre került.

És a keresztezés másik ága, a mai Nagykörút?

Az egyik feltevés szerint ez volt valaha Pest falu határa, amelyen túl ártér csillogott. Egy másik feltevés szerint a mai Nagykörút helyén valamikor egy Duna-ág folyt. Ennek a vonalát akarta követni Reitter Ferenc, egy zseniális magyar mérnök, aki a mai Nagykörút helyén hajózható csatornát akart építeni, s ennek a partjain alakította volna ki az ipari, kereskedelmi és pénzügyi centrumot. Tervét — mert drága volt — elvetették, a királyi vonalat azonban elfogadták: 1871 és 1896 között a Reitter megszabta irányban és vonalon épült fel a pesti Nagykörút.

A Fővárosi Közmunkák Tanácsa Történetében pedig azt olvasom, hogy már igen régen kialakult a vélemény: a Hatvani utca, Kerepesi út (a mai Kossuth Lajos utca s a mai Rákóczi út) és a Körút találkozására »kínálkozik a város díszül és mint ilyen, a legnagyobb figyelmet érdemli meg«.

A közelmúlt

Az aluljáró építését tizenkilenc vállalat kezdte el, végül huszonkettő fejezte be: a helyszín valóban a »legnagyobb figyelmet« érdemelte meg. Papiron háromszázötven ember rendezte a teret és építette az aluljárót. A munkában azonban érdeklődésével és a láthatatlan, érzelmi jelenlétével sok-sok százézer

pesti vett részt. En egy év óta időnként dolgozószobám ablakából és erkélyéről figyelem, s egy év óta készülök arra, hogy megírjam majdan az ünnepet.

Mi tette szükségessé az építkezést?

A harc, amely világszerte, valamennyi nagyvárosban jármű és gyalogos közt folyik. Nem tudom, ez jó-e, vagy kellemes-e, de tényekkel vitázni hiábavaló: a század mind nagyobb iramot parancsol, egyre súlyosabb gondná válik az utak — szakszót fogok használni — áteresztőképessége. Ha a gyalogos a nagy kereszteződésekben leléptel a föld alá, odafenn felgyorsul a járműforgalom. Ezt a gondot az új Erzsébet-híd megnyitása még tetézte. Százérezek forgalma zuhant a Kossuth Lajos utcára és a Rákóczi útra. 1970-ben megindul a földalatti, egyik állomása a Blaha Lujza téren lesz, az utastömeg tovább duzzasztja majd e kereszteződés forgalmát.

A nagyváros sajátos betegsége, az a lidércnyomás és fulladás, amelyről néhány éve először Párizsban hallottam, minket is elérte. Nem lehetett késlekedni. El kellett hárítani a lidércnyomást.

Az aluljárón az előzetes becslések szerint óránként húszezer gyalogos fog áthaladni.

A márványmű készen áll. Hetvenmillióba került.

Hogyan épült?

A jelen

Az utolsó napok egyikén, a Corvin tömbje mögött, a Stáhlly utca egyik szegényes irodájában, amely a metróépítők 7-es számú munkahelyéhez tartozik, találkoztam az aluljáró építésvezetőjével. Forstner Miklós mérnök magas, szőke férfi, igen fiatal.

— Alagutak vagyok — közli tömören, mikor munkája, sorsa, pályája iránt érdeklődöm. — Az aluljárót a földalatti-gárda építette. Kis kirándulás volt.

Ennek előtte a metró Baross téren épülő állomásán dolgozott, ennek utána pedig a Vérmezőre megy, a metró végállomásának az építésvezetője lesz.

Ennyi Forstner mérnök curriculum vitae-je. Asztala mögött fehér gumicsizma, a falon fából készült rajzrács, a fogason érettbarna, bőr metró sapka, asztalán rojtos szélű pauszpapír. Ez a környezete.

Engem az életben legfőképpen a munka érdekelt. A munka tartalma és szenvedélye. A munkán belül pedig a láthatatlan összhang, amely ezen a földön minden nagyot és szépet kialakít.

— Hány szakma építette az aluljárót?

— Nehéz lenne megmondani — feleli.

Nézzük csak: kubikos, asztalos, mázoló, kőfaragó, üvegező, dukkózó, lakatos, ács, kőműves, virágkertész...

— A körüti főcsatorna át-helyezésénél dolgoztak csatorna-búvárok is. Azután gázcsanakok, postások, villanyszerelők. Makai Béla bácsitól, a gázművek művezetőjétől és Jónás Pali bácsitól, a posta művezetőjétől nem tudunk olyant kérni, amelyre azonban ne azt válaszolták volna: »meglesz«.

— Miért bácsizza őket mérnök úr?

Mosoly. — Harmincegy éves vagyok. Az építkezés mérnökei 25—40 évesek. Művezetőink, brigádfővezetőink, szakmunkásaink jóval idősebbek.

Az első ütem

— Ennek a számos szakmának — fel sem tudjuk sorolni ezeket — és a huszonkét vállalatnak az összhangja hogyan építette meg az aluljárót?

— Négy ütemben — feleli. — Az első ütem 1966. január 17-ig tartott. Az előmunkálatok 1965 októberében kezdődtek, novemberben már szakrény-süllyesztés folyt. A gépjárműközlekedés január 17-ike óta szünetelt.

Ez az első ütem volt a nyitány: 1965 novemberében, decemberében a kereszteződésben, s a téren tabula rasa-t kellett teremteni. Kikiktatták az összes közmvévet, eltávolították a gázvezetékét, az elektromos huzalokat, a postai kábeleket. Azután nekimentek a földnek és a párizsi szelvényes, henger alakú fűcsatornának, amely Reitter Ferenc hajózható csatornájának láthatatlan emlékeként húzódik végig a Nagykörúton, az aszfalt alatt.

— S milyen a pesti föld?
— Egy feltöltött réteg. Alatta homok és kavics. Geológiailag ennyire egyszerű a szülőháza. Erzelmiileg azonban... de hagyjuk. Ezúttal a romantika nélküli, tárgyias munkáé a szó.

A második ütem

— A munka második ütemét március 15-re kellett volna befejezni, de a munkát elég súlyos gondok késleltették, elcsúszunk, ezért a második ütem 1966. január 17-től április 19-ig tartott. Ez volt a legnehezebb.

— S mi volt benne annyira nehéz?
— Szakszót használni: — Három saroképület átváltása. A három sarokrész földkiemlése. A kivezető folyosók ásása a Nagy Gyógyiszerárnál, a Közért-nél és az EMKE-sarkon.

Ez volt az idő, mikor ök nem aludtak, mi pedig mérgesen és szitkozódva, deszkapallókon és földhányásokon lökdösve és botorkálva gyalogoltunk egy világáros kelletős közepén. Mintha Podmaniczky régi »városképe« kelt volna életre több mint száz év után: a csúnya kerepesi országút, a kis Rákos-ág, kis-sínyke híd, a fuvarosok csárdái, egy puszta-világ. Minden felbolydult, mindent föltéptek, az úrhajók korában sárban caplattunk egy kétföldi világváros szívében.

— Ök pedig szorongtak, küzdtek: annak a három háznak, amelyet egyszer a háború bolygatott meg, másodsorú pedig az árkádostítás, elbontották és szabadon függve hagyták a sarokpilléreit, hogy a földkiemlést után visszaültesse e házakat a pillérekre.

Férfimunka volt. Drámai munka.

A lakók nem félték. Az építők félték.

A házakon egy repedés sem esett.

A harmadik ütem

— Bontsuk meg ezt a névtelenséget. Neveket kérek.

— Az aluljárót Dalmi Tibor és munkatársai tervezték. Olyan kiváló mérnökök dolgoztak itt, mint Ullrich Zoltán vagy Müller József pályatársaim. S olyan híres metrósook, művezetők, mint például Schwartz, a fűszeres. — »Schwartz, a fűszeres«? — Valamikor fűszeres volt. Nagyszalados ember. Kiváló metróépítő.

A harmadik ütem április 19-től szeptember 15-ig tartott. Ez volt a portenger világa. Gödör állt a város közepén. A gödör szélén hernyólassúsággal cammogott a villamos, a szakadékos mélységben hangyák dolgoztak a talajvíz sarában, pocsoljaiban. Sáros, piszkos kezük az én számomra a legtisztább kéz volt: a mélyben fényleni látszottak ezek a kezek.

— A harmadik ütemben építettük ki az aluljáró nagycsarnokát. Tízezer köbméter földet emeltünk ki és a nagycsarnok mellett fölépítettük a metróállomás csatlakozó kisebb csarnokát. Három műszakban dolgoztunk.

— Vasárnap is?

— Éjjel is. Sokszor vasárnap is.

A szennyvízvezető körüli főcsatornát átépítették: a párizsi szelvényes, henger formájú csatornát téglal alakú csatornává alakították, hogy elférjen a nagy csarnok alatt, végül a nagy csarnok alá süllyesztették.

— Ez a bújtatás volt a munka legnehezebb része.

A gödörben, a piszkokban, a pocsoljában, a sárban lassan, mozdulatot mozdulatokba ölt-

ve, lépésről lépésre kezdett kialakulni az aluljáró márványterme. A földre acélból való hálózavat terítették, a vázat nagy szilárdaságú betonral töltötték meg, ehhez a betonhoz még bazaltdarabkákat is fölhasználtak, hogy erjét szívósabbá tegyék. Végül befedték a gödört és a hálózatra mauthauseni gránitlapokat terítették.

A régi Erzsébet-híd egyik darabján fogunk járni az aluljáró nagycsarnokában.

— A híd lánckamráinak »leterhelő« kötőbemei ugyanis megmaradtak, ezekre az új híd építésénél nem volt szükség. A mauthauseni gránit-tömböket lapokra vágták, ezzel fedték be a nagycsarnok alapterületét.

Az aluljáró alapterülete 1839 négyzetméter, az Astoria-aluljáró kétszerese. A kisebb csarnok, a metróé, 525 négyzetméter. Az aluljáró nagycsarnokához a kisebb metrócsarnok csatlakozik. Nyersen elkészült ez is. Megnyitják — előreláthatóan — 1970-ben. Addig falemezes borítással választják el az aluljárótól.

A negyedik ütem

Megkerüljük a Corvint, ki-megyünk a térre:

— Ez a negyedik, az utolsó ütem.

A faültetés, gyeppálya el-helyezése, a csobogó építése, az utolsó rendezés, az aluljáró márványfalainak a csiszolása, mosása, a jelzőablak festése, a hulladék-ládák föl-szerelése, a mauthauseni gránit sikálása, a nagycsarnok kirakatainak mosása.

Már a nagycsarnokban áll-lunk.

Szép. Fénytől ragyog.

Alapterületét a földfelszín-től három méter választja el. A nagycsarnok két méter és hatvan centiméter magas. Három szín játszik velünk e nagyteremben: a szovjet koel-ga márvány fehér színe, az oszlopok bolgár labradorit márványának fényes feketéje, és a kazettás mennyezet vilá-gítótestjeinek tejszínű ragyo-gása. A falakat szovjet fehér márvány borítja, a gránit-alapzatot fehér és fekete márvány csíkjai szakítják meg.

Üzlet az aluljáróban nincs, mindössze egyetlen újságos pavilon. Ezenkívül hat telefonfülke, egy kirakatsor és egy automata blokkosor. Ez lesz a Nagy-Közért földalatti kirendeltsége.

De az ördög az emberrel még a szép ámulások idején is inscelkedik.

Forstner észreveszi az ördög jelenlétét:

— Hallott már olyan egye-meletes lakóházról, amelybe liftet építettek volna?

— Nem.

— Ez ugyanaz.

Mi az ugyanaz?

— Háromméteres szintkül-önbörségre sehoh a világban, sem Moszkvában, sem Pá-

rizsban, sem Bécsben, nem építenek mozgólépcsőt. A bécsiek már egyetlen új aluljáróba sem építenek mozgólépcsőt. Párizsban csak tizenöt méteres szintkülönbségtől kezdve választják ezt a megoldást.

A metró Forstner Miklósék »kis kirándulása«, s az én földalatti nagy kirándulásom végéhez közeledik.

Mélység és magasság

Még átsétálunk a csatlakozó metrócsarnokba, amely nyersen készen áll.

A gyér világításban mély-ségbe pillantunk: a faácsola-tos, ferde ívelésű nagy szakadékok már a földalatti építőit rejti.

— Látja, innen már mozgólépcső viszi majd le az utazó-közönséget huszonnyolc méter mélységbe, a metró jövődől Blaha Lujza téri állomására.

Papírszeletkéimet zsebre vágom, Budapest könyvét — egyelőre behajtom. Az építés-vezető kísér ki a Közért-sarok lépcsőoráig.

Noha néhány nevet följe-gyeztem, az után kószálva mégis a névtelenekre gondolok. Nagyon magas helyen, szobrot kellene állítani egy-szer e kubikosoknak, kőműve-seknek, kőfaragóknak, mérnö-köknek.

Szép szobrot, talán Somogyi József inas, szikkadt, néma és erős alakjainak a modorában.

Ezt vésném oldalára: Buda-pest névtelen építője.

Ruffy Péter

Szombat este átadták az EMKE-aluljárót

Szombatra, két hónappal a határidő előtt befejezték az EMKE-aluljáró építését. Este 9 óra, amikor átadásra került a sor, már teljes szépségében ragyogott a parkosított új Blaha Lujza tér is. Színes őszi virágok pompáztak a ködedényekben, zöld pázsit díszelt az áttelepített vastagtörzsű fák alatt. A téren 1100 négyzetméternyi területen alakították ki parkot, s helyükre kerültek már a megnyitás előtt a padok is, és az új jelzőberendezések. A kereszteződésben 26 jelzőlámpával irányítják szombat estétől a forgalmat és vasárnap 0 órá-tól érvénybe lépett a városnak ezen a szakaszán az új forgalmi rend is.

Budapest népe egy év óta a legnagyobb figyelemmel kíséri az aluljáró építését. Néhány érdekes adatot közlünk, amely az új aluljáró nagysá-gára jellemző: alapterülete a folyosók nélkül 1610 négyzet-méter, folyosókkal pedig 2032 négyzetméter. Ugyanakkor az Astoria-aluljáró alapterülete mindössze csak 800 négyzet-méter, tehát csak a fele. Építé-séhez 2350 fuvar kavicsot, 8162 mázsa cementet használtak fel. A lépcsők alapterü-lete 400 négyzetméter. Az aluljáró padlóját gránitlapok-kal burkolták és 896 négyzet-méter márványt használtak fel oldalfalaira. Építése 64 millió 800 ezer forintba került, ezen belül a legnagyobb ösz-szegét — 19 millió 860 ezer forintot — a kőművek építé-sére, illetve áthelyezésére kellett fordítani. A villamos-

pálya korszerűsítése 7 572 000 forintba került.

Az EMKE-aluljáró terveit a FÖMTERV, a belső építészeti kialakításokat pedig az UVA-TERV készítette és Dalmi Tibor tervezte.

Tizenhárom hónappal és öt nappal ez előtt tették meg az első csákányvágást és kezdték el az aluljáró építését. Azóta Budapest és az ország állandó érdeklődése és figyelme mellett folyt ez a hatalmas és szép munka. Az eredeti tervek szerint december 31-ig kellett volna befejezni az építést. Az aluljárónál dolgozó vállalatok munkásai, műszaki dolgozói, szocialista szerződésben előbb december 20-át, utóbb pedig november 30-át jelölték meg határidőül, de az utolsó hóna-pokban olyan lendülettel dolgoztak, hogy az aluljáró no-venber 5-re elkészült.

Szombat este 9 órakor az át-adás ünnepi aktusán megjel-ent Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a SZOT főtitkára, Németh Károly, a budapesti pártbizottság első titkára, Sarlós István, a fővárosi tanács végrehajtó biz-tottságának elnöke, dr. Csaná-dí György közlekedés- és pos-taügyi miniszter, Trautmann Rezső építésügyi miniszter, a budapesti párttervezetlet rész-vevői, a politikai, a gazdasági élet sok vezetője.

Az ünnepségen Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes mondott ün-nepi beszédet. Elmondotta, hogy az építők nem lépték túl a költségelőirányzatot. A létesítmény szép kivitelű, az elvégzett munka minősége jó. Az építést nehéz viszonyok közt oldották meg. A munka

gyorsításának legfontosabb se-gítője az MSZMP IX. kong-reresszusára kibontakozott szocialista munkaverseny volt. Megnyilvánult ez a munka-verseny az építkezésben részt vevő 25 vállalat, 26 szakma magas szintű szervezettségé-ben és koordinációjában, az építés során jelentkező bonyolult műszaki problémák újszerű megoldásában. Ezt a munkát a lelkesedés, a szerve-zettség és a szakértelem egyaránt jellemezte.

A helyesen kiválasztott fel-adatak, a jól szervezett mun-ka, országunk és fővárosunk iránti szeretet lelkesíti a dolgozókat. Az aluljáró építőit fővárosunk — Budapest — szeretete ihlette a szép alkotásra. Budapest szeretetéhez azonban az új Budapest szer-etete is hozzátartozik. A jelen mindig a múlt folytatása. Meg kell becsülni mindazt, ami elődeinknek szép volt és jó. De meg kell tudni szabadulni attól, ami elavult. Ez is Bu-dapest szeretetéhez tartozik. Örülünk, hogy a főváros la-kossága is így gondolkozik. Az Astoria- és az EMKE-aluljáró építésének tapasztalataival gazdagodva várjuk a főváros-tól a következő alul- és felül-járók tervezését, hogy elkészí-tésükkel Budapest lakosságá-nak közlekedését tegyük kényelmesebbé.

Végezetül megköszönte a miniszterhelyettes a tervezők-nek és építőknak odaadó, áldozatkész munkáját, és az EMKE-aluljárót átadta a fogalommak.