

Munkahelyek

A BAH-csomópont

Este havazott, reggel olvadt, délben áprilisi szél fúj. A Sas-hegy oldalában kanyarog az elterelt forgalom, a Budaörsi út — Hegyalja út — Alkotás utca találkozásánál — ez a BAH-csomópont — jobbra és balra húznak az autók, a Villányi út felől csak a villamos dőcög errefelé gyér utasaival. A mozgalmal „balatoni kapu” pillanatnyilag olyan, mint az elkötött ütőér.

Munkahely lett...

Az átalakulás nem új keletű. Amikor a munka elkezdődött, még erre dübörgött a balatoni áradat, a hét első és utolsó napjain megsokszorozódott az a járműtömeg, amely hétköznap sem volt csekély. Az M7-es autópálya és az E5-ös útvonal budaörsi összefonódásánál kezdődött az a közlekedési érzésküldet, amely óhatatlanul szűk-ségessé tette Magyarország legforgalmasabb útvonala budapesti bevezetésének átépítését, a szintbeni keresztezés megszüntetését. Amikor a mérnöki tervezőasztalon kibontakozott az Erzsébet-híd budai hídfőjéhez hasonló „vitézkötés”, az Alkotás utca utolsó szakaszának öreg bérházaiban még nyugodtan aludtak a lakók. Azután megkezdődött a felvonulás, majd a romboló-építő munka, amely egyik napról a másikra munkahellyé változtatott egy sajátos összetételű városrészt.

Az Alkotás utca század eleji — s még öregebb — bérpalotái a Déli pályaudvar átépítésével egyidejűleg újjászülettek, a Vérmezővel összesimuló belső-budai városkép a főváros egyik látványos egységévé alakult. A Déli pályaudvartól a Hegyalja útig beszűkült Alkotás utca a Villányi út—Budaörsi út elágazásáig nem tudott kibontakozni, a bontócsákány, a robbanótöltet és a faldöntő erőgépek bevetésével kezdődött a nyitás.

Ezen a napon, január derekán, a munkahely már teljes mélységben feltárt, a lerombolt házak és a régi budai temető helyén egyetlen sárga agyagtenger, drótkerítések mögé zárt anyagraktárak és őrzött munkaterület, amely most már az elágazást is magába foglalja. A Hegyalja útból kiágazó, szelíden ívelő felüljáró izmos pillérei már állnak, a bekötőszakasz tartóit zsaluzzák és szerelik a vasszerkezetet. A zárókorlátot túl, a Budaörsi úthoz simuló lehajtószárny zömök oszlopai is állnak már, könnyű odaképzelné a súlyosságában is könnyed hídszerkezetet, amely átvezeti a pesti oldal felől az Erzsébet-hídon érkező forgalmat a balatoni bevezető fölé.

A munkahely, ahol kétkezi munkások, gépkezelők és szerelők dolgoznak, az első alaposabb szemrevételezéskor vizsgálatlan sártengernek tűnik, de hát ez a munka nem szalonmunka. A mélyen felvált budai márga egben a változókéony télidőben ragad és csúszik, itt az emelődarunak ki kell tapogatni azt a szilárd pontot, ahol támasztólábait megvetve, arra vállalkozhat, hogy megemeljen egy sok tonna súlyú csatornagyűrűt. Mindez kézenfekvő módon magyarázza, hogy a munka ezen az épülő csomóponton nem mutatja a lázas kapkodás jeleit. Egyenletes irama van, mert az egyik munkahelyről a másikra átlábolni a ragadós agyagban, nem valami könnyed szökellés.

Élve a terelőút lehetőségével, felmegyek a Sas-hegy oldalába, onnan teljes a rálátás a megkapó méretű építkezésre. A téli tarlottságban ácsorgó kertek nem rejtik el, ami odalenn végbemegy, tisztán ki lehet venni, mi történik az elkötött verőér körül, az autószeráda most zárt kapujában.

Kettős arculatú táj foglalja magába a feldúlt terepet. A Sas-hegy lejtőin, s a Farkasrét felé átvezető szerpentin mentén fogyatkoznak a villák, átadják helyüket a társasházaknak, a szétszórt villanegyed eltölpül a budai periféria magasodó épülettömegei alatt. A sárga agyaghullámokon túl a Budaörsi út melléke már magasházakkal büszkélkedik, a túloldalon Kelenföld szürke, szabdaltsága látszik. A Gellérthegy lejtőjén — úgy tűnik — még nem indult meg az a folyamat, amely a Sas-hegy oldalában megfigyelhető, bár a

jelek kétségtelenül arra engednek következtetni, ott is fokozódik a beépítés.

Ez tehát a környezet, amely a villanegyedből átnő a kertesházak és tíz-tizenkét emeletes toronyházak sűrűjébe s a munkahely keretét alkotja. A zürzavarosnak ható látványból — minden hasonló méretű építkezés magán viseli ezt a megtévesztő jegyet — azt iparkodom kihámozni, milyen lesz a városkapu, amelyen a balatoni és nyugati forgalom a városba érkezik? Nem kell hozzá különösebb képzelőerő, hogy az ember az építkezés mai állapotában is megérezze: nemcsak egy útvonal át- és elvezetésének műszaki feladatait valósítják meg az alatt munkálkodó emberek, itt egy erőteljesen hangsúlyozott városkép megfogalmazása kezdődött el s meg végbe nagy erőfeszítésekkel.

A munka nem lehet könnyű, de majdnem zavartalan. Kilátópontomról kényelmesen feltérképezhetem a színhelyet. Sok és sokféle építkezés körül töltöttem már be a „hivatlan prókátor” nem mindig hálás szerepét, némelykor annak az aggodalmamnak is hangot adtam, hogy a munka megszervezése néhol szembeutó módon nélkülözze az előrelátás erejéit. Szerény ismereteim és tapasztalataim birtokában úgy vélem, ezen a téren a BAH-csomópont munkaszervezői jó iskolát jártak. Nem tudom, persze, nem adódik-e anyagihiány, késedelmes szállítás következtében időnként olyasfajta zavar, amelyet innen felülről nem lehet megítélni, de egyre erősebb az a meggyőződés, hogy itt minden a „helyén van”. Nem látni azt a téblábolást, amely az építkezéseken gyakori, mintha a rajzok irányvonalait láthatatlanul kivetítették volna a nyers talajszintre s azok szerint gördülne előre a gémműkű daru, csapna le a zsaluzó ácsok szekercéje, villanna fel a vasszerkezet hegesztőinek ívlángja.

Az ütem, amely végső fokon minden emberi munka teljesítőképeségét megszabja, egyenletes s valamiféle csendes szigor jellemzi. Később, amikor a csomópont magjában nézelődöm, nem hallok ingerült kurjantásokat, hangoskodó utasításokat. Úgy tűnik, ezen a bonyolult munkán mindenki tudja, mi a szerepe s aszerint végzi a munkáját. A Hegyalja út közepén megfordulok és lassan ereszkedem lefelé, ismét a Budaörsi út felé. Alig van forgalom, senkit sem zavar ez a poroszkálás, csak egy sietős dömpervezető villogtat rám, nyers betont szállít.

Budapest épülő új kapujában szemlélődtem ezen a nyirkos januári napon, amely enyhességével is kedvez az építőknek. Ezen a munkahelyen olyasmi bontakozik ki, amely méltóképpen fogadja majd a Budapestre érkező gépkocsikaravánokat. A csomópont az ezredfordulón minden valószínűség szerint már nem alkot kaput a város szélén, Budapest tovább nyújtózik a kelenföldi síkon, benépesíti a Kamaraerdő előtt húzódó völgyet, megkerüli a Sas-hegyet. Hány ilyen több szintű keresztezés lesz negyedszázad múlva a fővárosban? A városházán minden bizonylati elem tudnak teregetni a távlati tervek, de most nem célom a jövőbe kalandozni.

A BAH-csomóponton nézelődve azt a pillanatot akartam tetten érni, amikor a főváros tegnapi peremkerületén néhány száz ember munkája árán újabb világvárosi alkotást hoznak létre. Annak az utcának a végén, amely éppen az alkotásról kapta a nevét. A munkahelyről annyi jelentenivalóm van, hogy szerény és a különösebb szakértelmet nélkülöző megállapításom szerint az effajta munkákban nagy tapasztalattal rendelkező együttes többet tesz, mint a vasszerelés, a betonöntés, a csatornacsövek föld alá süllyesztése, a hídszerkezet szegecselése, az útburkolat öntése, a világítótestek allogatása. Olyasmi történik a BAH-csomópont munkahelyén, ami szervesen illeszkedik az elmúlt harmincegy év munkálataihoz, kiegészíti a korszerű világváros képét.

Baróti Géza