

Szerző:

Cím:

A nagykörüti aszfalt varázslói

Forrás:

Sepáncs, 1960. júl. 30.

Csapatvezető

625.7

Hely

Idő

Személy

Helyszám

"1960"

Megfiatalodott a Nagykörút a talpad alatt. Igen, igen a talpad alatt ifjodott meg, hiszen a forgalom egy pillanatra sem állt le teljesen. Tudomásul veszed, és kész. Elvegyülsz a tarka forgatagban...

Csak hogy nem úgy van ám az! Feléd kiáltunk, hogy »hóhó, barátom!«, aki most értél

665 ezer kockakő eltávolítása

Idősebb mérnökembert, bizonyos Juhász Elemért bízták meg a roppant vállalkozás irányításával a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságán. Ő a józan tények és számok embere. Egy tervrajz fölé hajolva mondja:

— A zajtalan, por- és hëzagmentes aszfalt a világvárosok képéhez tartozik. Azon az 561 méter hosszú szakaszon, ahol ezt meg akartuk változtatni, még 1874-ben pontosan 665 ezer kockakövet raktak le. Ezeket a köveket kiemelni, betonozni, aszfaltozni: a feladat látszólag egyszerűnek tűnt. De egyrészt egyéb korszerűsítési, javítási munkálatok is vártak a Körútra, amelyeket célszerűnek látszott egy időben elvégezni. Másrészt akkor már rendelkezésünkre álltak az Ütügyi Kutató Intézet adatai, amelyek szerint a Körúton naponta pontosan 9774 jármű

aktatáskával a kereszteződéshez; aki már lépni fel a simán gördülő buszra; vagy kiöltözött sétálsz szíved választottjával. Feltartóztatunk egy kicsit, körüti járókelő, annak a hatszáz munkásnak és számtalan mérnöknek a nevében, akik a talpad alá varázsolták a megifjodott Körutat.

halad végig, aminek a súlya a gyalogosokéval együtt átlagosan 20 ezer tonnát tesz ki.

A feladat tehát nem is volt olyan egyszerű. A kockakövek helyetti aszfaltozásnál jóval több munkát kellett elvégezni, és a lehető leggyorsabban, a legkisebb forgalomkorlátozás mellett. Az út alatt két csatornavezeték húzódtott. A szeszendővel ezelőtt készült felső csatorna már régen kicsinek bizonyult, téglafala omladozott, a Csatornázási Művek évek óta használaton kívül helyezte. Ezt be kellett temetni. Hogy sehol se roppanjon össze az új út alatt. A villamosvágányt is korszerűsíteni kellett. A sínek alá 2244 méter hosszú vasbetongerendát fektetni, anélkül, hogy a villamosforgalom leállna. Új gázcsöveket, villany- és telefonvezetéseket fektetni. És mindezt — egyetlen hónap alatt!

17 kocsis „világrekord“

Az első, nagyon nehéz helyzet-június 21-én, 11 nappal az új út átadása előtt állt elő. Aznap éjjel helyezték vissza az elkészült vasbetongerendákra a vágányokat, és szinte lehetetlennek látszott határidőre elkészíteni az aszfaltozást. Akkor kint járt a munkások között Veres József, a Fővárosi Tanács elnöke is, akitől azt kérték a betonozók, kubikosok, aszfaltozók, hogy szombaton és vasárnap is dolgozhassanak. És huszonnégy óra alatt mintegy hat-ezer köbméter földet szállítottak el.

Horváth Károly simítómunkás az ezt követő napokról így beszél:

— A műszakra általában

„A városért, kérem, a városért...“

Valóban, minden óra. Naponta 9774 jármű fogyasztott több benzint, pontosan ennyi járműnek kellett korábban indúlnia, ha mindjárt csak negyedórával is. És Horváth Károly ezt tudta. Hogy az ő zsebére is megy, mennyi idő

még négy-öt órát »rávertünk«. Ezt senki sem követelte meg, de...

Itt elhallgat. Azután megjegyzi, hogy az átlagos 8 kocsi aszfalt helyett a brigád 17 kocsival is »fogyasztott« egyegy műszak alatt, ami talán világrekordnak számít.

Hogy miért csinálták?

Kicsit gondolkodik, majd ravaszul hunyorít egyet, mint aki tudja a magáét:

— Az a sok kocsi, ami itta Körúton szaladgál, mind kerülőre kényszerít. Igaz, csak néhány utca, de van magának arról fogalma, hogy ez összesen mennyi idő, benzin és mit tudom én még milyen pazarlást jelentett? Minden óra számított...

alatt rakják le azt a 25 ezer négyzetméter aszfaltot. Aminthogy Tóth József kubikos is, akinek munkához szokot, izmos vállalai is megérezték a számokat, amit most könnyedén odavet:

— Hát igen. Egy kocsi, az 40 taliga aszfalt. Mi 17 kocsival öntöttünk műszakonként, az ügyebár 17-szer 40 taliga. Ennyit kellett megrakni, kihordani, leborítani...

— De miért?

Egyetlen mondatba sűríti a választ:

— A városért, kérem, a városért...

És beszélhetnénk arról a napról, amikor a Majakovszkij utcai kereszteződéshez értek. Mert akkor egy vasárnapra le kellett állítani a trolibuszt. Hogy félték az esőtől! És amikor elkezdett csöppögni, egy munkás ponyvát kerített, azzal védte a földet, hogy át ne ázzon, hogy testére fogadja az aszfaltkőntöst. Meg az új eljárásról, a kavicsaszfaltról, amit a mérnökök kísérleteztek ki, hogy ne kelljen mindenütt 10 napot várni a betonszáradásra...

De azt hisszük, már így is túlságosan feltartóztunk, körüti járókelő. Jelez a rendőrlámpa, indul a busz, kedvesed szól hozzád. Menj utadra, megifjodott Körúton.

Fodor Gábor