

A határidő előtt 2 hónappal

Tízezrek ismerkedtek az első este az EMKE-aluljáróval

Két és félszer akkora, mint az Astoria-aluljáró — Óránként 20 000 gyalogos
66 millió forintos beruházás — Gyorsabb lesz a közlekedés

Elkészült. Tizenegy hónapig napról napra követjük, figyeltük születését. A kétmillió város bábáskodott, drukolt, s vitakozott: szép, hasznos, jó lesz-e.

Az aluljáró csarnokába érkezve önkéntelenül is megáll az ember. Amit látunk, minden elképzelésünket, várakozásunkat felülmúl. Ismertük a felszerelést, tudtuk, két és félszer akkora lesz, mint az Astoria-aluljáró, és szebb is annál. Szovjet, svéd, román, bolgár, magyar márvánnyal, gránittal burkolták, öltöztették fel a csarnokot. A füstszínű, a fehér, a fekete anyag elveszti a kövek szokásos hideg hangulatát, úgy érezzük, mintha egy csodálatos márványpalotában lennénk — a város szívében, a föld alatt. Háromszázhatvan világítótest, a mennyezetnél körbefutó fényoszlop csak fokozza a hatást. A falakba 22 vitrint süllyesztettek, egy egész kis üzletnegyed. A hírlapárus modern kis üzletet kapott. Hát, fálval bélelt telefonfülke is van az aluljáróban. A falban két rács szakítja meg a márványsort: itt lesz majd a metró mozgólépcsőjének végállomása.

— Amikor az első véső belekapaszkodott a Nemzetibe, lelkiismeretfurdalásom volt — mondja Kelemen Imre, a munkálatok egyik irányítója. Most, hogy kész az aluljáró és fent is rend van, egy új, korszerű városközpont született, boldog vagyok. Mi volt a legnagyobb gondunk? Hát a három csapás, ahogy mi nevezük. Az egyik: ha lassan is cammogtak a villamosok, de egész idő alatt közle-

AZ ALULJÁRO

Az építés kezdete: 1965 október. Az átadás tervezett időpontja: 1966. december 31. Elkészült: 1966. november 5-én. Az építés parancsnoka Forstner Miklós mérnök, a munkálatokban 19 vállalat és 5 tervezőintézet vett részt. Maximális munkáltszám: 800. Az építés során 8800 köbméter földet mozgattak meg, 8162 mázsa cementet használtak fel, 466 tonna betonacélt építettek be. A környéken öt kilométer hosszúságban korszerűsítették az utakat, 1350 méter hosszán átépítették a villamospályát. A burkoláshoz 2928 négyzetméter márványt és gránitot használtak fel. A csarnok 2032 négyzetméter, — magassága 2,5 méter — figyelembe véve a folyosókat is. Tizenegy lépcső van, szélességük átlagosan négy méter. Egy-egy lejárón 21—25 lépcsőfok van. A beruházás meghaladja a 66 millió forintot. A tér rendezése során 1400 négyzetméter területre parkot költöztettek.

kedtek, úgy kellett a munkát szervezni, hogy ne zavarjuk a forgalmat. A főgyűjtőcsatorna adta a másik nehéz leckét. A harmadik: mind a három sarokház öreg, a nyaktárgokat alattuk kellett elhelyezni. Csak lassan, lépésről lépésre dolgozhatunk, mindenre elkészülve. A csarnokban 11 oszlop van, ezek közül három a házakat tartja: ez az alátámasztás jobb, mint a korábbi. Egyébként minden úgy ment, ahogy megterveztük. Mi a kérésünk? Vigyázzanak rá, szeressék az aluljárót.

Dalmy Tibor alkotásában gyönyörködik. A közelmúltban adták át az albertyfalvai felüljárót, azt is ő tervezte. — Kicsit hasonlít ez a munka a hid-építéshez is. A földem, a tartószerkezet lényegében megegyezik egy vasbeton-híd-szerkezettel. Százsház tonna terhelést bír, ilyen igénybevételnek azonban soha nem lesz kitéve. Amin a legtöbb vita volt: kell-e mozgólépcső? A bécsi Operánál, hasonló aluljárónál van. Evtéte kétmillió schilling az üzemeletése. Nem tartom ilyen kis mélységű aluljárónál indokoltnak a mozgólépcsőket. További munkáink? Jövőre megkezdő-

dik a Baross tér átépítése, a Hungária körúton pedig a FÖMTI, tehát a mi terveink alapján felüljáróval ivelik át a vasutat. Az EMKE-nél az építők szinte óramű pontossággal dolgoztak. Bár mindegyik ilyen gyorsan, hasznosan cselekednének.

Birtokba vesszük az aluljárót. Grünfeld Sándor főművezetőről, André Alajos ácsról, Ivanics Kálmán vasbetonszerelőről, arról a 350 emberről, akik tizenegy hónapon át dolgoztak itt, akik építették, tervezték, keveset tudunk. Babos Gábor, az egyik leggyorsabb kezű lakatos így nyilatkozik nekünkben:

— Sehol az országban nem ellenőriznek annyian egy építést, mint itt. Alandóan százak és százak figyelték a munkánkat a villamosokról, a járdákról, gyakran adtak tanácsokat s szinte naponta elhangzott a kérdés: mikorra lesznek kész? Szívesen dolgoztunk itt. Azt hiszem, az Erzsébet híd után Budapest második büszkesége lehet ez az aluljáró.

Csikhelyi Béla rendőrszázas: csúcsforgalmi órákban 60 perc alatt húszezer ember és 2700 jármű halad át ezen a kereszteződésen. Tavaly

84 baleset történt ebben a térségben. Az aluljáró gyorsabbá, biztonságosabbá teszi a közlekedést. Az Astoria tapasztalatai kedvezőek: csökkent a balesetek száma, zavartalanabbul, biztonságosabban közlekednek a járművek.

Holló Istvánné brigádjára az exportra induló hajókat takarítja. Két napig vendégszerpeltek az EMKE-aluljárónál: 1500 vödör vízzel, 100 háztartásnak elegendő tisztítószerezrel súrolták, tisztították az aluljárót. Este 8 órakor jelentették: minden ragyog.

Este 9 óra. Ünneplés megnyitás. A vendégek között ott van Gáspár Sándor, az MSZMP Politikai Bizottságának tagja, a Szaktanács főtitkára, Németh Károly, a Budapesti Pártbizottság első titkára, a Minisztertanács több tagja, Sarlós István, a fővárosi tanács végrehajtó bizottságának elnöke is. Kiss Dezső, az MSZMP Központi Bizottságának tagja, közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes megnyitójában arról beszél, hogy ezt a nagyszerű munkasikert csak összefogással, lelkesedéssel, áldozatvállalással lehet elérni. Az aluljáró a tervezők és munkások kitünően sikerült alkotása.

Futótűzként terjed a városban a hír: kész az aluljáró. Este 10 órakor már itt randevúzunk a város. »Csodálatos, gyönyörű, ez igen! — halljuk a dicséreteket, a jelzőket. Éjfélig tízezrek zárandokolnak ide. Az ünnepek alatt bizonyára százezrek ismerkednek az aluljáróval, a kétmilliósi metropolis új büszkeségével. (moldován)