

Az ember hol bámul, hol bosszankodik, amikor a főváros egyik-másik főútvonalán kő kövön nem marad. Építik a Körutat... Feltűnik tőle. És az igazság, hogy kellemesen lepődünk meg. Úgy látszik, az útépitésnél is gyakorlat teszi a mestert...

## Fáradhatatlanok

Vannak az útépitő vállalatnál olyan brigádok, mint a Csekő-brigád. Azt mondják, szeretik a bort, de meg is érdemlik. Ők ugyanis a »fáradhatatlanok«. Nem egészen fiatalok már, életük nagyobb részében csákányt és lapátot forgattak, sütötte őket a nap, fújta a szél, mosta az eső. Bar-nák, izmosak, inasak és »mindent bírnak«. Úgy adódott, hogy az útépitő vállalat meg-egyezett egy határidőben a vil-lamospálya-építőkkel. Ennek mindenképpen eleget akartak tenni, nehogy akadályozzák a munkájukat. Csekőék úgy dolgoztak, mintha a görög mitológiából léptek volna ki ide, a Körútra, mégis maradt vasárnap este 100 köbméter föld-dél kevert közuzalék — útban.

— Na, úgys jól kivikendeztük magunkat — mondták. — Nem hagyjuk itt. Egyszer az életben van nagy útépités a Len-nen körúton.

És reggelre nyoma se volt a 100 köbméternek.

Lámpalázuk van a sok néző-től; ki hinné? De a villamosok, az bizony, megpróbáltatás. A vasútépitők, az más, ők meg-szokták. Hátra se néznek, a sín rezgéséből érzik, hogy mikor kell lelépni és félreállni. Itt azonban félpercenként jön a villamos.

### „Harácsolók”

Felbög a »harácsoló« mo-torja. Tolja előre hatalmas ka-nalát és a kanálon mozgó két kar nagy csomókban húzza rá a földet. Tele van. A lapát felemelkedik és nagy ívben fordul, hogy rászörjje ternét a teherautó platójára. És jön a villamos. A »harácsológép« vez-etője csak az utolsó pillanat-ban látja meg, és fékezi le a kanál nagy félkörét. Minden-ken meghül a vér. De semmi baj. A villamos továbbcsörömp-öl, oldala és a kanál között tetemes a távolság — legalább 20 centiméter.

Ez a szerkezet különben va-lóságos áldás. Hatvan köbmé-tert tud kitermelni egy óra alatt, ami száz kubikos mun-kájának felel meg. Társa, a forgó-rakodó dömper, mar-kozóval dolgozik és szerényen megelégszik a felével: ötven ember munkájával. Mégis sok a lapátoló, a csákányozó em-ber a körúti építkezésen. Elég egy órát figyelni emberek és gépek munkáját, és kiderül, hogy miért. A sínekre is vi-gyázni kell, a járdaszegélyeket se lehet megsérteni, fordul-ni is nehéz, ki kell kerülni a kábelek, a szemnyvízcsatornák, a gáz- és a vízcsövek, aknák és a víznyelők kiemelkedő vé-geit. Vagyis, ahol ügyesség és ész kell, ott megjelenik az em-ber a két kezével és szerszá-mával. A földmunka 50 száza-lékát az útépitő vállalat kubi-kosai végezték el, kézi erővel.

### A színpalak mögött

Ha szabad két teljesen kü-lönböző dolgot összehasonlíta-

ni egymással: hasonlít a Kör-út (és a többi főútvonal) épi-tése a színházi produkcióhoz. A közönség csak a kicsiny színpadot látja, a végered-ményt, pedig mennyi munka van a színpalak mögött, ami nélkül a produkció lehetetlen.

Azokat az építőket, akik a vállalat telepein a betont ke-verik, illetve előregyártják a járdaszegélyeket, és más ha-sonló tartozékokat, senki sem látja. Vagy beszéljünk Csepeli Lajos mérnökről, aki 35 esz-tendeje »atyamestere« az asz-faltűzésnek. Szerény, csendes ember, ő a hidpillérnek az a része, amely »a víz alatt van«. Amikor megkérdeztük, hogy lehetne érdekeset, különlegeset megemlíteni róla, azt a vá-laszt kaptuk »sajnos«, nem tudnak egyebet, mint azt a hétköznapi megállapítást, hogy rá mindig, minden körülmé-nyek között számítani lehet.

Mivel az újságíró nem elég-szik meg ennyivel, kiderült az is, hogy Csepeli Lajos, a kő-olajipari szakemberekkel együtt kidolgozott egy mód-szert, amellyel tetemes össze-geket és sok munkát takarít meg. Eddig a bitument, vagyis az aszfalt puha, fekete alap-masszáját, hordókban szá-liították a telepekre Nagy-lengyelből. A telepe-ken újra fel kellett ol-vasztani és a használt lemez-hordókat kidobni. Mostantól melegtárolókocsikban, hig ál-lapotban szállítják, itt megfe-lelően keverik és »azon meleg-ség« viszik a helyszínre, ahol terítik.

Bonyolult összmunka, való-ságos kis hadjárat egy-egy ilyen útépités! »Haditanácsal« is kezdődik, amit a szakembe-rek »helyszíni bejárásnak« ne-veznek. Amikor a körúti »szemrevételezés« folyt Sasvá-ri Ferenc építésvezetővel az élen, az érdekeltek valósággal megtöltötték a Bástya mozi előtti járdaszegélyt. Talán öt-vennél is többen voltak. Az ilyen »haditanács« alkalmával megkapja a maga feladatát a közművek, a közlekedésren-dészet, a tanács, jelen esetben még a Royal Szálloda igazga-tója is, hogy minden tökélete-sen, összehangolható legyen. Aztán megkezdődik a munka és — állandóan cseng a tele-fon. Mindenki reklamál: a ha-tóságok, a magánosok, a tár-sadalmi szervek és azonnal in-tézkedni kell, mert ott min-den métereken és másodperce-ken múlik, hiszen egy kétmil-liós nagyváros útjereim hajta-nak végre sebészi beavatko-zást!

### Önkéntes munka

Hogy a Körúton — éppen a Körúton! — viszonylag simán folyik a munka, annak az a magyarázata, hogy sok hasonló munka és »kaland« előzte meg. Amikor a Gellért teret hozták rendbe, sokat izzadtak. Az a tér annyira keresztül-kasul van szabdalva villamossínek-vel, hogy alig lehet megmoz-dulni a folyton érkező és in-

duló szerelvényektől! Lassan ment a munka.

— Egy szép napon — meséli a vállalat főmérnöke — tele-font kapok a minisztériumból. Arra kérnek, hogy feltétlenül fejazzuk be a munkát éjszaka. Összedugtuk a fejünket és va-lamennyien egy véleményen voltunk: Béla és Demjén. Ez két kövezőnek a neve, ők is olyanok, mint Csekőék. Autó-val kirohantam értük a XIV. kerületbe és megkérdeztem, hogy vállalják-e? Vállalták. Azt mondták, éjszaka ügyis kisebb a forgalom, majd csak megoldják valahogy... Lett ott zene-bona! Pufogtak a lég-kalapácsok, berregtek a mo-torok, csengett a bazalton a kézikalapács.

— Mire odaérek, azzal fo-gadnak, hogy baj van. Nem tudnak tovább bontani, mert két személyautó útban van. Kerítsék elő a tulajdonosokat! Próbálták, sehol sincsenek. Tolják arrébb! Nem lehet, be vannak zárva és lefekezve. Félórás nyomozás után, végre sikerült! Hanem a villamos-vezetők fűtyültek ránk, pedig időről időre szüneteltetni kellett volna a forgalmat néhány percig, különben elkésünk! Egyszer csak odajön egy el-lenőr: »Látom, forgalomirá-nyító kellene. Nekem letelt ugyan a munkaidőm, de segí-tek, ha kell.« Attól kezdve úgy ment minden, mint a ka-rikacsapás. A neve? Akkor láttam először és utoljára, még köszönetet se kért.

Budapest számos pontján cserélik kigyóként beton- és aszfaltbőrüket a nyílegyenes és kanyargó főútvonalaink. Ci-gánybarnára sült munkások sürgölődnek a gépek körül, köt a beton, csillog az aszfalt, és a pesti ember tisztelettel nézi, hogyan születik újjá talpa alatt szeretett fővárosa.

Teknős Péter

119. Ujságkik-gyűjtő 58 XI. 5.000 db — Ujpesti Nyc

Budapestre vonatkozó ujságcikkek	Osztályozás	
	Tárgy	625.7
	Hely	1960
	Szerző:	Magyar Nemzet
	Cím:	1960. jún. 28.
		A KÖRÚT ÉPÍTŐI