

1974 DEC 6

625.712.35

Magyar Hirlap

M. ...

244

MAGYAR HÍRLAP

HAZAI KÖRKEP

Hotáridő előtt

Ma avatják a Deák téri aluljárót

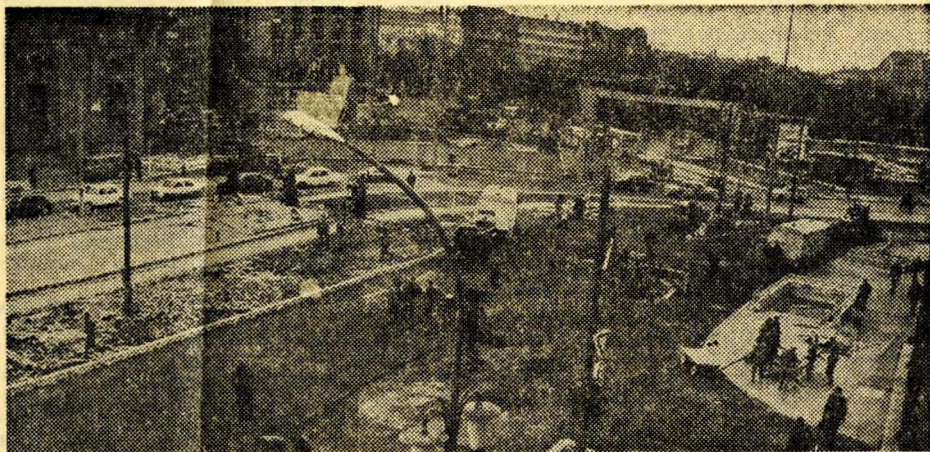
Csütörtök délután még feldúlt csata-
mezőre emlékeztetett a Deák tér. A jár-
daszigeteken katonák terítették a homo-
kot, hogy éjszaka megkezdődhessen a
gyors aszfaltozás. Mellettük a villamos-
pálya építők kockaköveket rakodtak, s az
úttesten már söpörték az építkezés porát,
sarát, hulladékát.

— Pénteken avatás — pattognak La-
katos Ervin főépítészvezető mondatai. —
Éjszaka felfestik a közlekedési jeleket.
Reggel 9—10 óra között megnyitják a te-
ret a közúti forgalomnak. Délután két
órakor lesz az aluljáró ünnepi átadása.
Végül, fél három körül a végleges pá-
lyákra térnek a villamosok is.

Budapest egyik leglátványosabb, és oly-
sok kényelmetlenséget okozó építkezé-
se, a Deák téri aluljáró és a metró lejá-
rója elkészült. S ha a téren éjszaka nagy
vont a nyüzsgés, legalább olyan megfeszít-
ett és izgatott munka volt a föld alatt
is, ahol az utolsó huszonnégy órában fes-
tették az aluljáró csarnokának vörös osz-
lopait, felrakták a mennyezeti neonlám-
pák kristálybúráit, s a kábeleken és a
felmosóvíz töcsáiban bukdácsolva hord-
ták a virágbolt, a trafik és az újságpavi-
lon berendezését. A lejáró új tűző vö-
rösréz korlátjai, s az üvegfalú telefon-
fülkék már a végleges helyükön voltak,
a műszerészek hallóztak, a készülékek
érhálózatán végigszaladt az első próba-
hívás, s a takarítók az utolsó négyzet-
métereket mosták.

A tervezettnél négy hónappal előbb...
— Így van — mondja Balázs József, a
METROBER műszaki ellenőre. — S rész-
ben azért, mert sikerült a fővárosi tanács
és a közlekedésrendészet illetékeseit
megnyerni annak a tervnek, hogy az
építkezéskor ne csak részleges forgalom-
elterelés legyen, hanem nagy munkate-
rületet biztosítsanak az építőknek. Vég-
eredményben nyolcezer köbméter földet
kellett kibányászni, három és fél ezer
köbméter betont és háromszáz tonna va-
sát beépíteni. Mindezzel eredetileg 1975
első negyedében kellett volna végezni.
A nagyobb szabású forgalomelterelés le-
hetővé tette a folyamatos gépi munkát,
s így a Közlekedési Építő Vállalat szo-
cialista címmel kitüntetett főépítészvezető-
ségével elvállaltuk, hogy december 31-re
elkészül az aluljáró.

A Deák téren öt lejáró lépcső van.
Kettő-kettő a Hobbybolt, illetve a szem-
közi templom előtt, s egy széles lépcső-
sor a Tanács körüti villamos-végállomás
járdaszigetéhez vezet. Az aluljáró nagy-
csarnokában az üzletsorral szemközt vit-
rinen is függönnyel takart ajtók.
— Ezek vajon hová vezetnek?



A Deák tér rendezésének utolsó műszakja

(Lapkiadó Fotó — Bojár Sándor felv.)

— Le a mélybe, az észak—déli új met-
róvonal állomásához.

A pénztárfülkék helyén egyelőre rak-
tár van, s a millenniumi földalatti régi
alagútja is ideiglenesen zárva, mert itt
egy kis közlekedési múzeumot rendeznek
majd be. Három földalatti kocsit újítanak
fel még a Ferenc József-i korból, s eze-
ket a matuzsálemeket a legújabb tömeg-
közlekedési vonatok szomszédságában ál-
lítják ki. Már az akna is készen van,
ahol majd a vagonokat leeresztik.

— S hol megy le az új metró? — kér-
dem Lakatos Ervint, mert sehogy sem
megy a fejembe, hogy a Fehér úti kö-
csiszínből miként jutnak el a vonatok
az itteni állomáshoz.

— Jogos a kérdés, nagy műszaki prob-
léma volt ez. Végül is úgy oldottuk meg,
hogy építettünk egy szervizalagutat,
amely a kelet—nyugati vonalból a Sza-
badság tér alatt serpentinként kikanya-
rodik az észak—déli szintjére. Ez lesz a
két szárnyat összekötő „köldökszínor”.

— S ha már a műszaki gondoknál tar-
tunk, mennyit sülylyedt a Bazilika?

— A nemzetközi tapasztalatok szerint
alagutanként 15—20 millimétert kell
sülylyednie egy ilyen, 100 méter magas
épületnek. Mi két vonat- és egy szerviz-
alagutat hajtottunk ki, alig 15 méterrel
a pince alapzata alatt. Az elképzelhető
legszigorúbb technológiai fegyelmet ve-
zettük be, mert a templom kupoláját
Lotz-freskók díszítik, s szerettük volna
a nagyobb repedésektől megmenteni.

Sikerült. Még a legöregebb tervezők-
nek is hihetetlennek tűnt, hogy az egyes

szakaszokon a fúrás után már harminc
perccel betonoztak. A várt 60 milliméter
helyett mindössze 21,4 millimétert süly-
lyedt a hatalmas épület.

— Mibe került ez az építkezés?
— Ötvenötmillió forintba. Ebből 17
millió jutott a szerkezeti munkára, a
többit elvitték a közművek, vízvezetékek,
csatorna, telefonvezetékek, kábelek és a
villamossínek átépítése.

— Nehéz volt — mondja Novák József,
az aranykoszorús József Attila-brigád
vezetője. — Volt olyan nap, hogy 120—
130 köbméter betont dolgoztunk be.

Hasonló a véleménye Kolozsi Ferenc-
nek is, a kőművesbrigád vezetőjének. Az
ő csoportja is három héttel rövidítette
meg a munkálatok idejét. A nyár leg-
melegebb napjaiban az ő brigádját néz-
ték a pestiek: amikor a gép nem fért a
munkahelyhez, Kolozsiék nem álltak
meg, hanem amíg helyet csináltak a ma-
sinának, a kánikula csúcsában versenyt
lapátoltak.

Kolozsi Ferenc lehajol, odább tesz né-
hány szerszámot, készül a mélyállomás-
ba, ahol két év múlva már robot az első
szerelvény. S közben bosszankodik,
mert a kíváncsi pestiek már itt téblá-
bolnak, botladoznak, nem győzik kivárni
a péntek délutánt. S közben lesi az ar-
cokat, a tekinteteket. S azt látja, az alul-
járó jól vizsgázik, dicséri kezüket, szak-
értelmüket.

Ma délután még nagyobb lesz a to-
longás, de a látvány megéri.

Rátkai J. István