

Az EMKE sarkán

Ritkán adódik alkalom arra, hogy az újságíró saját íróasztala mellől, szerkesztőségi szobájának ablakából, napról napra figyelemmel kísérhesse egy hatalmas méretű és jelentőségű munka kezdetének, kibontakozásának és befejezésének valamennyi szakaszát, mintegy páholyból nézve az alkotás történetét, amelyet az építés dramaturgiája jelenetekre és felvonásokra bontott s a rendező — akinek szerepét ebben az esetben a főépítésvezető vállalta — gondosan elhelyezett azon a tágas és mutatós szabadtéri színpadon, amelyet Budapest egyik forgalmi gócpontja, a Rákóczi út és a Nagykörút keresztezése alkot.

Az éjjeli bemutató — mint a reggeli tudósításokban már olvashattuk — kitűnően sikerült, a főváros közönsége elégedett örömmel üdvözölte a nulla óra egy perckor leomlott korlátokat és sorompókat, amelyek az építőmunka 276 napján nehezkes gyaloglásokra, gyakori torlódásokra kényszerítették azokat a százezreket, akik Budapest legnagyobb forgalmi csomópontjában megfordulnak. Ezen az éjjeli premieren még csak a bennfentesek vettek részt, a törzsközönség a kora reggeli órákban vette át a rövidesen elkészülő aluljáró fölött kialakított s ma még ideiglenes rendszabályok szerint zajló közlekedés eszközeit, megállított s a 276 napja tilalmas gyalogos átkelőhelyeket, fűrgén tájékozódva, s apró szabálytalanságokat kockáztatva, ami éppúgy hozzá tartozik a pesti ember lélektanához és természetrajzához, mint a csipkelődő kételkedés és a kitoró lelkesedés.

E sorok azonban nem a közönségről íródnak, hanem a szereplőkről, az aluljáró és a külső keresztezés alkotóiról, a munkásokról, a dömperekekről, a darukezelőkről, a vasbeton szerelőkről, tervező és kivitelező mérnökökről és műszakiakról, arról a népes és áldozatkész gárdáról, amely 276 nap alatt, a január közepén történt lezárás óta, rengeteg váratlan akadályt és nehézséget küzdött le, amíg a hét roppant árboclámpa lángjai kigyulladtak és nappali fénybe borították a színteret.

A régi Nemzeti Színház utolsó falconkjának eltakarítása után az érzelmes nosztalgiaira hajlamos Budapest még bizonyos dörmögő ellenérzéssel figyelte a vállalkozást, amely a városkép egyik legjellegzetesebb pontját megbontotta s a szurkolók sorából sürűn felhangzottak azok a megjegyzések, amelyek kétségbe vonták az építkezés szükségességét. Ezek a dörmögések azonban egyetlen pillanatra sem befolyásolták az építők munkakedvét, mintha nem is hallanák odalenn, a Nagy Gödörben azokat a mondatokat, amelyeket a pestiek kiejtettek idefenn.

Az újságíró, aki szerencsés módon páholyból nézte végig az egész munkát, néha engedélyt kapott arra, hogy leszálljon a sáros munkahelyekre s így módjában állt áttekinteni a munka teljes folyamatát — örömmel szögezi le, hogy az aluljáró építése és a forgalmi keresztezés kialakítása az elmúlt 276 nap alatt híven követte a tervdokumentáció előírásait, időt és teret nyert, ami nem tekinthető egyszerű műszaki bravúrnak. Itt egy hatalmas létszámú, de kiválóan összehangolt és együttműködő teljesítményről van szó, amelyben nem voltak sztárok — sem színházi, sem futball-értelemben —, ezek az emberek egy régi csongrádi kubikos-parti összetanult módszerével, takarékos mozdulatokkal, száraz fegyvellemmel s nemegyszer fogcsikorgatva dolgoztak.

Ezen a munkahelyen az egyszerű hétköznapi is nehezkes és izgalmasak voltak. Az új-

ságíró, aki páholyból, vagy akár a gödörből, a gödör széléről nézte a munkát — feszült pillanatok emlékét őrzi, olyan percek sűrű izgalma, amelyeket egészen biztosan nem jellemeztek fel a munkanaplók. Egy hatalmas teherkocsi küzdelmére az agyagos parttal s a volán mögött egy szőke legény roppant erőfeszítésére, akinek hátán habosra izzadt az ing, amíg járművét szürke agyaggal megrakva, kitolatta a mélyből. Emlékezzünk a csatornák átkötésének másodpernyi pontossággal kidolgozott és végrehajtott haditervére, amikor minden ember kétféle figyelt. Egyik szemé a munkán volt, a másik a nyári égen, vajon nem erednek-e meg az ég csatornái, hogy hömpölygő árral rombolják szét a munkateret. A napisajtóban rövid híradás számolt be arról, hogy az esős napokban szabályos árvédelmi készültséget tartottak a mély mederben s a mérnökök együtt zsákolták a homokot a sofőrökkel, de talán még annyi sem jelent meg a postások, villanyszerelők munkájáról, akik a kábelkötegek életveszélyes zúzavarában teremtettek rendet, hogy szóljanak a telefonok és világítsanak a lámpák, a szomszédos eszpresszókban fennakadás nélkül csepegjen a poharakba a forró kávé.

Az íróasztalon, amely mellől az újságíró a 276 napos munkát figyelte, mindössze egyszer hallgatott el a telefon, ami bosszúságot okozott néhány órára, de ha lenéztünk a mélybe, láthattuk a fülíg sáros szerelőket, akik a háborús aknászok ügyességével és elszántságával kigyóztak be a szűk járatokba, hogy összekössék a világgal a lakásokat, a szerkesztőségeket és a boltokat.

Világvárossá fejlődött Budapestünk szabályos életritmusát még nem egy helyen zavarják és akadályozzák öröklött kóros szűkületek, trombózis-gyanús rögök, amelyek gyógyítása immár évek óta tervszerűen folyik, hatalmas anyagi áldozatok és erőfeszítések árán. Az új Erzsébet-híd felejtethetetlen felavatása óta a városközpontra közlekedési folyama lendületesen tör előre, az Astoria-aluljáró megnyitásával már felszabadult egy zsúfolt keresztezés, most az EMKE-sarok is megszabadul a csúcsidők rosszlelkű torlódásaitól, azután következik a Baross tér.

De ma még itt ülünk a páholyban s nézzük a forgalmat, egyúttal látjuk a közeljövőben kialakuló végleges képet. A nosztalgia, amelyet az öreg Nemzeti Színház lebontásakor éreztünk, múltóban van, Budapest a maga szenvedélyes, gunyoros érzelmességével már birtokba vette az új alkotást. Az aluljáró építése és az új közlekedési rend kialakítása életbevágó közügy volt az első kapavágás óta s Budapest jellemző lélektani sajátossága, hogy óvatosan távol tartja magát a közügyektől, amíg meggyőződik arról, hogy a közügy voltaképpen legsajátabb magánügye.

Igy történt most is.

A suttogó, dörmögő kibicek helyét elfoglalták az önkéntes szakértők — Budapesten mindenki mindenhez jobban ért —, azután a szakértők lelkes partnerekké váltak s az utolsó napokban olyan fojtott izgalom övezte a munkateret, mint az Erzsébet-híd utolsó tagjának beemelését... Az alkotók nem szóltak semmit. Végezték a munkájukat föld felett és föld alatt, sokan már csomagolták a betyárbutort, mert újabb munkahelyre költöznek, s nem marad utánuk más, mint az egészségesen lüktető csomópont, a felszabadított billentyű, amelyen 276 napos kemény és nemegyszer veszélyes munka után frissen áramlik az élet a főváros szíve közepében.

Baróti Géza

Budapestre vonatkozó újságcikkek				OSZTÁLYOZÁS	
Szerző:	Baróti Géza	Tárgy:	725.091	Idő:	"1966"
Cím:	Az ember sarkán	Hely:		Személy:	
Forrás:	Központi Híradó	Helyszám:			
(Hely)	1966. okt. 22.	(Köl. v. füz.)		(Oldal)	