

244 A VÉRMEZŐTŐL – A NÉPSTADIONIG

Helyzetjelentés a Földalatti Gyorsvasút építéséről

Élesen cseng a telefon a Földalatti Vasútépítő Vállalat diszpécserszórájában. Valient József mérnök sietve nyúl a kagyló után. Az asztal fölé hajol és figyelmesen írja a telefon-jelentés adatait.

A Vérmezőtől

jelentő a 17-es munkahely:

— Kemény közelben folyik a harc. Bányászmozderekkel, robbantással készítjük az alagutat. Rendben, tervszerűen folyik a végállomás építése.

— 18 hónap alatt készül el itt a Vérmezőn a gyönyörű, hatalmas végállomás — mondja Valient elvtárs, miközben helyre teszi a telefon-kagylót. — A végállomásról, harmincfokos szögben kiinduló háromsoros mozgólépcsőt vezetünk föl a Déli pályaudvarhoz.

Valient elvtárs szavait újabb telefoncsengés szakítja meg. Hatalmas békeművünk, a Földalatti Gyorsvasút építésének egyes munkahelyeiről jelentik a föld mélyében folytatott harcok legújabb eredményeit. Reggel 8-tól 10-ig szinte percenként érkeznek a jelentések s az új adatok nyomán újabb és újabb jelzések kerülnek a falon függő térképre.

A moszkvateri munkahely

Jelentkezik a telefonon. Egy hónappal ezelőtt kezdődött meg az építkezési felvonulás. Most építik a felvonulási épületeket: irodákat, zuhanyozókat, raktárakat, de már közben megkezdtek az akna építését is. Jelenleg kilenc és fél méter mélységű tartanak. A terv szerint három és fél hónap alatt kell elkészülnie az aknának. Az eddigi tapasztalatok alapján biztos, hogy hamarabb elkészül.

A Batthyány-téri munkahelyen

három hete kezdődött meg a pajzskamra építése, amely még a nyáron befejeződik. Itt is, mint valamennyi budai munkahelyen, légnyomás nélkül dolgoznak a közetes, vízmentes talajban. Ahol talajvízhez érnek — mint például ezen a munkahelyen az akna-süllyesztésnél — ott lehetőleg fagyasztással oldják meg a víz távoltartását. A munkahely körül vékony csövekben fagyasztó vegyi anyagok áramlanak. A megfagyott földréteget védőfalként veszi körül a földalatti munkahelyet. A vizet így ki tudják szivattyúzni a munkahelyről és száraz talajban dolgozhatnak. Innen a földalatti vasút vonala a Duna alatt, Pest felé vezet.

A Kossuth Lajos-téri munkahelyen

két akna süllyesztettek. Az egyik akna mélyén pajzskamra épül, ahonnan fűrőpajzsok segítségével építik majd a Duna alatti alagutat. A másik aknából közelítik meg a Kossuth Lajos-téri állomást, amelyet mélyen a föld alatt építenek. Itt is — mint valamennyi pesti munkahelyen — légnyomás alatt dolgoznak, hogy a munkahelyről kiszoríthassák a feltörő talajvizet.

A szabadságtéri munkahelyen

már befejezés előtt áll az akna építése. Míg az első aknaát nyolc hónap alatt készítették el a Rákóczi-úton, a szabadságtéri akna, az eddigi tapasztalatok felhasználásával, már három és fél hónap alatt épül. Az akna elkészülte után összekötő folyosóval közelítik majd meg a vonalat és megindítják az alagút hajtását a Kossuth Lajos-tér felé.

A Szent István-téren

már befejeződött a pajzskamrák építése és megindult az alagútépítés a Deák-tér felé. Az egyik csöben a Szovjetunióból kapott tübingekkel dolgoznak, szovjetrendszerű pajzsnélküli fűréssel. A másikban a Kunze-féle régi alagútépítési módszerrel, amelynek szovjet rendszerű módosítását a moszkvai Metro építésének tapasztalataiból vették át.

A Sztálin-téri munkahelyen

is készül már a pajzskamra. Az előirányzott nyolc hónap helyett — a pajzskamraépítés eddigi tapasztalatai alapján — a munkahely dolgozói vállalták, hogy hat és fél hónap alatt készítik el a betonozott pajzskamrát. A Sztálin-téri munkahely a múlt évben a Földalatti Vasútépítő Vállalat leggyengébb munkahelyei közé tartozott. Az idén azonban behozták a múlt évi elmaradást, sőt az első negyedévi terv teljesítésének eredményei alapján a közlekedésügyi minisztérium és a SZOT vándorzászlaját is megnyerték.

A Deák-téri munkahely

szorosan csatlakozik a Sztálin-térhez. Itt a régi földalatti »kőgyorsvasút« csatlakozását építik a Földalatti Gyorsvasúthoz. A régi útburkolat alatti állomást arrébb tolják. Innen mozgólépcsőn lehet majd lemenni a gyorsvasút nagyállomáshoz. Az építkezés körül Larsen-vasfalakat vertek a földbe, hogy a talaj mozgását

meg tudják akadályozni és száraz munkahelyet létesíthessenek. A Larsen-fal levereése azért is szükségessé vált, mert nagyon mélyen a föld alatt építik a hármas csatlakozóállomást. A kéregvasúton kívül ugyanis itt lesz majd a kelet-nyugat irányú földalatti gyorsvasút csatlakozása is, a most épülő észak-déli irányú vonalhoz.

A Márkus-parki munkahelyen

az akna és rövid összekötőfolyosó segítségével megközelítették a pálya vonalát, ahol már elkészült a két pajzsszerelőkamra. A pajzskamrákból a kettős alagútvonalon megindult a Deák-tér felé az alagútépítés. A földalatti építők itt Szadeczyk Bélának, a Földalatti Vasútépítő Vállalat mérnökének új módszerével dolgoznak. A fejtes vasmintafek segítségével félkörösen indul és a kifejtett részt ideiglenes tübingekkel (tartófalazattal) bélelik ki. Ezután következik a betonozás, majd az alsó félkör fejtése, amire ismét fel tudják használni az ideiglenes tübinggyűrűket. Az új módszer bevezetését az omladékonny talajviszonyok tették szükségessé. A Márkus-parki 8-as munkahely a földalatti vasútépítés egyik legjobb munkahelye, az elmúlt negyedévben tervét 127 százalékra teljesítette.

A Blaha Lujza-téri munkahelyen

megközelítették már a pálya vonalát, ahol rövidesen megkezdik az állomás építését. A környező földrétegeket fagyasztják, hogy védőfállal zárhassák körül a munkahelyet. Általában a föld felett építik a különféle építészeti stílusú várócsarnokokat, a Blaha Lujza-téren azonban — hogy a Nemzeti Színház előtti tér képét ne zavarja — a föld alatt épül meg a hatalmas várócsarnok.

A Rákóczi-úton

a 6-os számú munkahely előtt mindig nagy csoportosulás van. A járókelők megállnak, »ha csak egy percre is«, a palánkon keresztül nézik, szinte »ellenőrzik« a munkálatokat. Sokan állnak meg a versenytábla előtt is, amely nagy betűkkel hirdeti: »A 6-os munkahely április hónapban megszerzte az elsőséget a minisztertanács és a SZOT zászlajáért folyó versenyben.« A munkahelyen Papp Aurél főépítészvezető, a Földalatti Vasútépítő Vállalat »legjobb építészvezetője« tájékoztat a munka állásáról:

— A munkaalagút mélyén elértük a földalatti vasút vonalát és az ott épített két pajzskamra egyikébe beszereltük a szovjet mintájú fűrőpajzsot. Most bontjuk a pajzskamra betonzárfalát, hogy a fűrőpajzs elindulhasson a Baross-tér felé. A betonfalat előreláthatóan 20-ig áttörjük és akkor kezdetjük a fűrést. Dolgozóinkat megfelelően kiképeztük a fűrőpajzsos munkára. A pajzs már üzemképes állapotban van. Az indulás után egy hónappal — a terv szerint — kétféle napi előrehaladásra számíthatunk. A Rákóczi-úti munkahely egyébként versenyben áll a Baross-téri munkahellyel.

A Baross-téri munkahelyre

— a dolgozók versenyszerződésben vállalt kötelezettsége alapján — 1953. április 4-re kell behatolnia a fűrőpajzsnak. A Baross-téri munkahely vállalta, hogy erre az időpontra elkészíti a pajzskamrát, amelyben felszabadulásunk kilencedik évfordulóján találkoznak és kezelszörletnek majd a föld alatt a Rákóczi-úti munkahely pajzskézelőivel. A munkahely dolgozói már meg is kezdték a pajzskamra építését. Ezzel egyidejűleg épül a Keleti-pályaudvari földalatti állomás is a Baross-tér alatt. Az állomásról a Keleti pályaudvar érkező oldalához vezető mozgólépcső ferdefűrésésénél az új Kossuth-díjas magyar találmányt, a Gál-Gerber-féle fűrőgépet használják.

A Népstadion-végállomáson

már elkészült az ötszáz méter hosszú, vasbetonból épült állomásszervény. Megkezdődtek a két hatalmas kupolacsarnok betonozási munkálatai is. A kupolacsarnokok betonváza szeptember végére készen lesz. A csarnok alatt elkészült a végállomás perronja is. A perron közepén levő két földalatti sínpar mellett kétoldalt futnak be majd ide a végállomásra, a föld alá a HEV szerelvényei. Még ebben az évben megkezdődik a földalatti végállomásán a kőburkolómunka, valamint a világító- és szellőzőberendezések szerelése.

A százasdósi művésztelep

is a földalatti vasút »munkahelye«. Itt készülnek az állomások nagyszerű szobor-, freskó- és mozaikdíszítésének vázlatai, illetve mintái. A legkiválóbb magyar képzőművészek dolgoznak a gyönyörű alkotásokon. Minden állomás díszítésének más jellege lesz. A Népstadion-végállomás díszítőelemei a sport-jegyében készülnek. A Kossuth Lajos-téri állomás szoborcsoportjai a

magyar szabadságmozgalmak hőstetteit és a Magyar Népköztársaság alkotmányának vívmányait ábrázolják majd. A Sztálin-téri gyönyörű állomás díszítése a magyar nép halálját fejezi ki a felszabadító Szovjet Hadsereg és népünk nagy barátja, Sztálin elvtárs iránt.

★

Az egész ország dolgozó népe lelkes örömmel figyeli a Budapesti Földalatti Gyorsvasút építését. Az ország minden részén a dolgozók tiz- és száz-ezrei lelkes szocialista versenyben vesznek részt öt éves terünk e nagy alkotásának építésében. Míg a Diósgyőri Kohászati Üzemek tübingeket szállít, a Könnnyűvasszerkezetek Gyára és a Fémmunkás Gyár rakodó-állványokat, a Vízépítő Vállalat és a ceglédi Vasszerkezeti Gyár különböző vasszerkezeteket. A földalatti vasútépítést segítő száz és száz gyár dolgozó között ott vannak a MAVAG, az Április 4 Gépgyár, az Elektromosművek dolgozói is.

Igy épül a Szovjetunió önzellen segítségével, a moszkvai Metro mintájára öt éves terünk, népünk egyik büszkesége, a Budapesti Földalatti Gyorsvasút.

Mészáros István