

1873-ban a vállalkozók lóvasutat akartak építeni az akkori Andrassy-úton, de a „magas minisztérium” így válaszolt az engedélykérésre: „A sétakocsizás céljára fenntartott Andrassy-úton vasút építése egyáltalában nem engedhető meg.” Huszonegy évvel később a földalatti ötlete ellen ugyanígy tiltakozott a Fővárosi Közmunka Bizottság. „A vasút alagútja tulajdonképpen pinczeszerű építmény lesz, amely a kocsik alatt olymértékben fog dübörögni, hogy az Andrassy-úti sétakocsizást lehetetlenné teendi.”

Az új földalatti gyorsvasút méreteiben és építésének ütemében egyaránt messze felülmúlja a régít. Az építkezés megindulása óta eltelt rövid idő alatt kitermelt föld mennyisége máris kétszerese annak, amit a régi földalatti építése során kiemeltek. Ha ezt a földet öntönás teherautókra raknánk, az autók harmas sora Budapesttől Szolnokig érne.

Hol tart az építkezés

Az építők első feladata az volt, hogy a kelet-nyugati vonalon, a Népstadiontól a Déli-pályaudvarig a jövőendő állomások és alagútszakaszok középetáján elérjék a megfelelő mélységet. Itt kell elkészíteni a vízszintes irányú pajzskamrákat, amelyekben megindulhat a hatalmas fűrópajzs. Ez a feladat különleges nehézségekkel járt, hiszen a munka jórésztét kézierővel kellett elvégezni. A tulajdonképpeni gépi, „nagyüzemi” alagútíjárás csak a fűrópajzs beszerelése után indulhat meg.

Nehéz és szokatlan volt a munka, de a dolgozók áldozatkészsége győzedelmeskedett minden nehézségen. A 6-os számú telephelyen, amely elsőnek kezdte működését, tíz hónapig tartott, míg elérték a szükséges mélységet. A 9-es számú már három, a 13-as pedig két hónap alatt készült el.

A Népstadion-állomás betonváza már áll. Ebben az évben a kupolákat építik. A HEV vonala a Keleti-pályaudvar helyett a Népstadionhoz, a földalattihoz vezet majd.

A legtöbb földet a Deák-téren kell megmozgatni. Itt található a kelet-nyugati fővonal az észak-délivel és a régi földalatti vasúttal, tehát mélyen a föld alatt háromszintes csatlakozóállomást kell létesíteni.

A Szent István-téren befejezéshez közeledik a pajzskamrák építése. Ezen a helyen nem két, hanem három alagutat fúrnak. A harmadik alagútban a kocsitartálatéket helyezik majd el. Ennek az alagútnak már nagyban folyik az építése. (A vasút egész nap egyenletes időközökben közlekedik, de nagy forgalom idején a kitérővágányról 2—4—6 újabb kocsit kapcsolnak a szerelvényhez.)

A Rákóczi-úton megkezdtek a fűrópajzs mázsás alkatrészeinek összeállítását. Legkésőbb május elején megindul a gépesített alagútíjárás.

A Moszkva-téren megkezdődött a

földalatti utolsó állomásának építése. Rövidesen hozzáfognak a függőleges akna süllyesztéséhez. Már a föld alatt folyik az állomás építése a Déli-vasútnál.

Az építkezés előkészítő szakasza tehát a végéhez közeledik. Tizenegy munkahelyen elérték már a kellő vízszintes mélységet. Rövidesen megindul a „frontális támadás”: az alagutak építése.

Készülnek a szobrok, freskók

A földalatti gyorsvasút nemcsak hasznos, hanem szívet-lelket gyönyörködtető alkotás lesz. Minden állomását más-más témát ábrázoló, szép freskosorozat díszíti. A művészi alkotások alkotmányunk egy-egy fontos tételét elevenítik meg.

A Népstadion-állomás képzőművészeti díszítményei már készülnek.

A századosúti művésztelepen nemrég vették le a negatív formát Kamocsai István „Vívó”-szobráról. Ez a 2,85 méter magas alak a boxolót, labdarúgót, úszót, teniszezőt és súlydobót ábrázoló szobrokkal együtt az állomás kerepesiúti feljárománál áll majd. A Népstadion felé eső, parkosított részre két szoborcsoport kerül. Az egyik férfi-váltócsoportot ábrázol a váltás pillanatában, a másik női röplabdacsoportot játék közben.

Az állomás nagycsarnokának zöld, siklósi márvánnyal borított falai fölötti kőpárkányra domborművet helyeznek. Stöcker Károly és Ambrózi Sándor készítik. Az eredeti agyagminta június elejére kap végső formát. Megmutatja a bevonulás, az oktatás, az eskü, a fegyvertisztítás és a kultúrnap pillanatait.

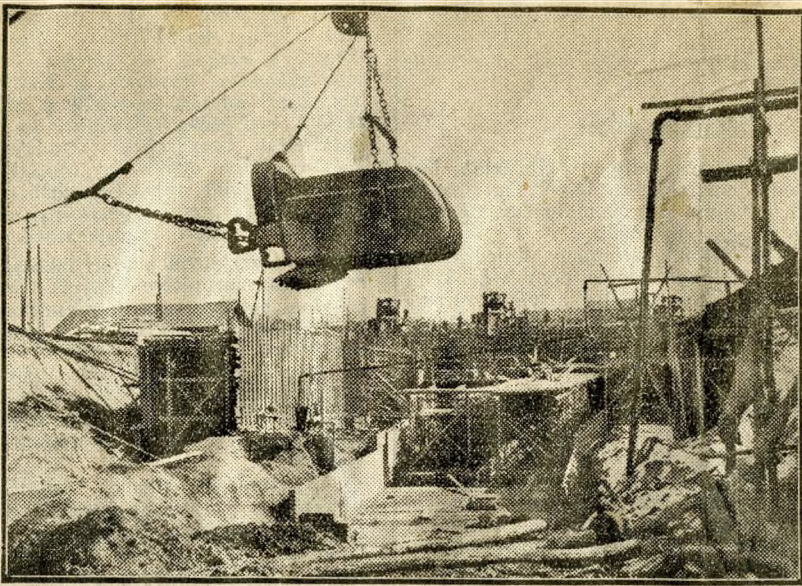
Az állomás kupolája alatt négy márványszobor áll majd. Buzy Barnabás és Balázs István műve: a „Szocialista honvédelem” géppisztolyos honvédet és híradóslányt ábrázol. A két alak erőt, biztonságot fejez ki. Az agyagminta

Közp. nyomt. XX. éss. 23. sz.



Budapestre vonatkozó újságcikkek		Szerző: <i>Thörsesi Ernő</i>	
		ÉPÜL A FÖLDALATTI GYORSVASÚT	
Forrás: <i>Budapesti Újság</i>	(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)
Helyszám: <i>11952</i>		(Oldal)	
Tárgy: <i>385.859</i>	Osztályozás	Hely: <i>11952</i>	Idő: <i>11952</i>
Személy: <i>11952</i>		Helyszám: <i>11952</i>	

Budapest, nyomda. N.Y., Közp. Várostalca — 1896/60



Épül a Népstadion-állomás.



Ez a szobor a Népstadion-állomást díszíti majd.

április 30-ra készül el. A „Szocialista tudomány”, Tarr István műve, büszke testtartású parasztleány, búzakévével, mellette laboratóriumi köpenyes fiú. A további két szoborpár a szocialista munka és a szocialista művészet jelképe lesz.

Egy 120 négyzetméter felületű freskó az ipari és mezőgazdasági dolgozók életének, szocialista fejlődésének örömeit, eredményeit ábrázolja. Bernáth Aurél és Szőnyi István készítik.

Lent, az állomások földalatti részén márványoszlopok állnak. Az oszlopokon elhelyezett 18 színes mozaikkép vidám sportjelenetet ábrázol.

Felbecsülhetetlen értékű szovjet segítség

Országunk életében most épül először igazi földalatti vasút. Ezért az építkezés megkezdése idején a fizikai és műszaki dolgozók egyaránt tapasztalatlanok voltak. A Szovjetunió segítségével nélkül csak a tervek elkészítéséhez évekre lett volna szükség. A szovjet nép azonban — mint eddig minden alkalommal — most is segítségünkre sietett.

Moszkvából ötezernél több rajz érkezett.

Danileja és Selawjev elvtársak, a moszkvai Metro mérnökei hat hónapot töltöttek Budapesten. Jártak a munkahelyeken és személyesen tanították a dolgozókat. A magyar mérnököket többször meghívták Moszkvába tapasztalatcserére.

A Szovjetunió az építkezésnek eddig 20.000 tonna alagútbélelő tübbinget, 110 fejtőkalapácsot, 80 légnemű fűróberendezést, magashyomású kompresszorokat, nagyszámú gépet, berendezést és szerszámot szállított.

Hatalmas alkotás a földalatti gyorsvasút! Előállítási költségeiből 40 Margit-hidat lehetne építeni. A gyorsvasút segítségével a budapesti dolgozók évente kilencmillió órát takarítanak meg. Kilencmillió óra csaknem 27.000 dolgozó kétheti üdülésével egyenlő. Ennyi idő alatt négy és félmillió mozielőadást lehet megtekinteni.

A földalatti gyorsvasút ma már nem a távoli jövő terve. Budapest képéhez szorosan hozzátartoznak a földalatti építkezés munkahelyei. A város legforgalmasabb pontjain szürke betonkerítések mögött soha nem látott gépek, szerkezetek emelkednek és éjjel-nappal hallatszik a légsűrítő dohogása. A munkások és mérnökök küzdenek a szeszélyes, engedetlen földdel, hogy 1954-ben útjára indulhasson az első szerelvény.

Kövesi Endre

Szabadság Újság
1952 IV/13

Megkezdik a földalatti moszkvatéri állomásának építését

A budapesti földalatti gyorsvasút moszkvatéri állomásának építését a jövő héten kezdik meg. Az építkezés felvonulása már befejezéshez közeledik és minden előkészítettek, hogy az állomásépítés munkáját a kitűzött időben megkezdhessék. (MTI)

„Szabadság Újság”
1952 IV/13

Földalatti Vasútépítő Vállalat: 2.052.000 forint

A Földalatti Vasútépítő Vállalat műszaki vezetői megállapították, hogy ebben az évben a rendelkezésre álló gépek jobb kihasználásával 1.540.000 forint értékű külföldi gép beszerzését nélkülözhetik 362.000 forintot takarítanak meg azzal, hogy a földhordó dumperek munkáját jobban megszervezik. Ilyen módon négy robbanómotoros mozdony beszerzése válik feleslegessé. További 150.000 forintos beruházás-csökkentést építési és szerelési téssekkel érnek el. Megtakarításuk összesen 2.052.000 forint.

„Magyar Nemzet”
1952 IV/13

A jövő héten megkezdik a földalatti moszkvatéri állomásának építését

A budapesti földalatti gyorsvasút állomásai közül a moszkvatéri állomás építését a jövő héten kezdik meg. Az építkezés felvonulása már befejezéshez közeledik és mindent előkészítettek, hogy az állomásépítési munka a kitűzött időben megkezdhessék.

Esti Budapest
1952 IV/15
244

Gépesített földkitermelés

A földalatti gyorsvasút Déli-pályaudvarral szemben lévő, vérmézói munkahelyén teljesen gépesítették a földkitermelési és a földszállítást. Nagytelejesítményű felvonó szállítja fel a mélyből a földet, önürítő csillékben. A földet teherautók és villamosok szállítják el a munkahelyről. Ezen a munkahelyen robbantással is bontják a földet, ami nagymértékben gyorsítja a munkát. Jelenleg már az állomási alagutcsövet építik a dolgozók.