

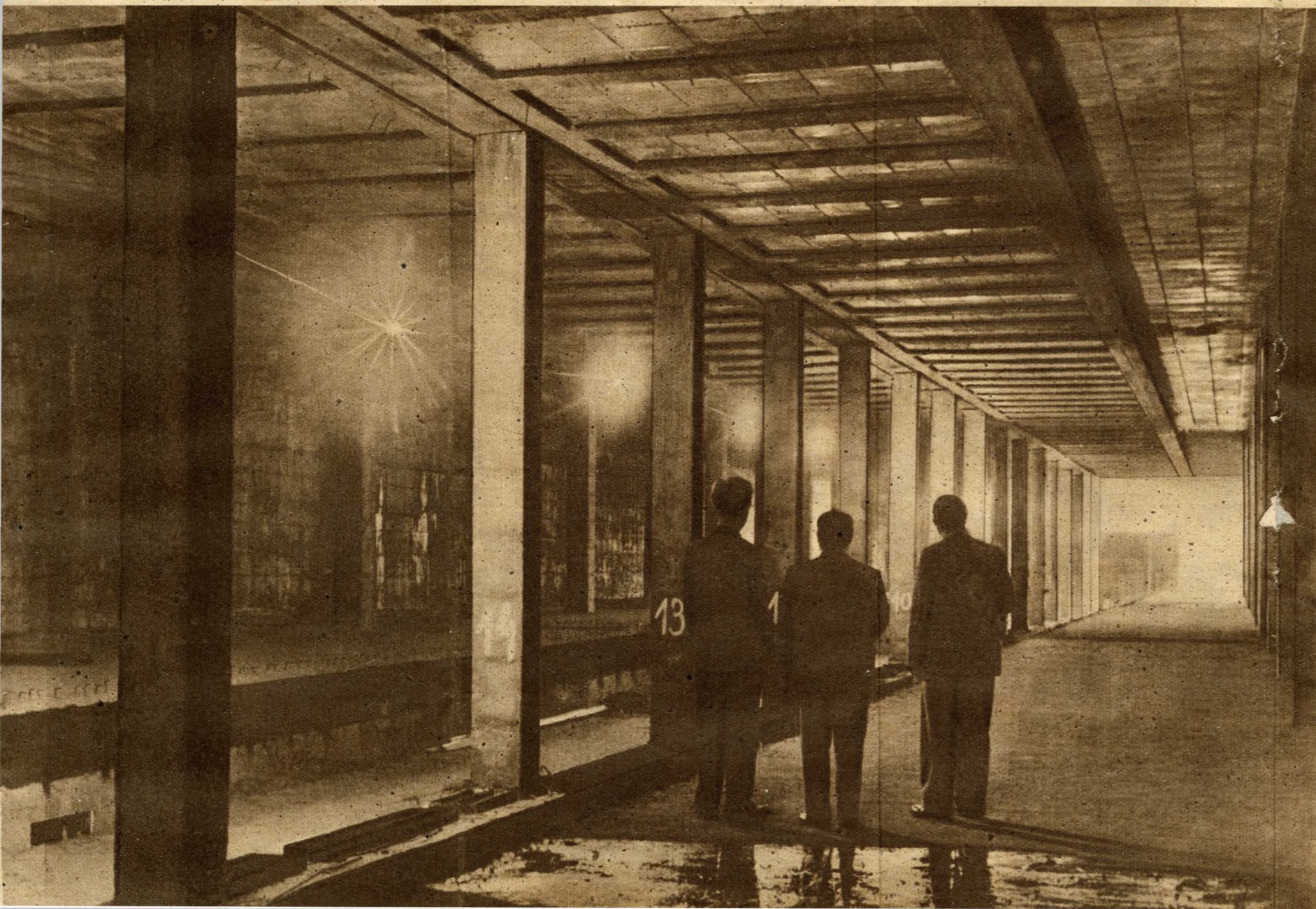
KÉT ÉV ELŐTT HATÁROZTÁK EL AZ ÉPÍTÉSÉT — AZ ELSŐ SZERELVÉNY INDUL; KÉT ÉV MULVA

Félidőben a földalatti gyorsvasútnál



FELÉPÜLT A PESTI VÉGÁLLOMÁS KUPOLACSARNOKA a Kerepesi-út mellett. A kupolán már tetőfedő kőművesek dolgoznak

A FÖLDALATTI PESTI VÉGÁLLOMÁSÁNAK VARÓCSARNOKA. Négy vágány fut rajta, vasbetonból készült. A falakat művészi domborművek fogják díszíteni



— Gyereünk átöltözni!
— Miért?
— Mert a föld alatt esik az eső.
Felnezzünk: a Vérmező feletti tiszta kék az ég. Az épülő metro budai végállomása mellett virágok pompáznak. A csendes szemlélődést hirtelen dörrenés szakítja meg: felvonó kas érkezett a föld alá. Az ajtó kivágódik, esővíztől nedves, vízhatlan köpenyben vajúrok lépnek ki.
A Vérmező alatt valóban esik. És mindig két nappal azután, hogy a föld felett esett. A márga, a Vérmező földje, két nap alatt eresztí át a földre hullott esővizet.

— Három pár gumicsizma! Három bőrsisak! Három vízhatlan köpeny! Három rend ruha!
— kiált be Veres Lajos munkavezető a rakárba. Tetőtől-talpig átöltözzünk a végállomás betoncsarnokát építő vajúrok munkaruháiba.

— Indulás! — hallom a munkavezető hangját. Utoljára felnezzek: kék ég, ég veled. Néhány pillanat múlva esni fog. Végigmegyünk a csilleplatón, beszállunk a kasba, becsapódik az ajtó, egy perc sem telt el, a föld alatt vagyunk. Az első pillanat, mellyel találkozom: derűs mosoly. Egy vajúr nevetve kérdezi:
— Esernyőt nem hoztak? A fűmesek mindig azzal jönnek.

Mivel nem hoztunk, csak a viharkabát gallérját türrhetjük magasra s megindulunk a csepergő esőben.

A végállomás föld alatt épülő betoncsarnoka, mely ntunk célja, messze van. Földalatti birodalom: csak hogy az utcákat vágatoknak, az utakat szállító aknáknak, a tereket csillefordító

korongnak nevezik. Olyan, mint a bánya; könnyen eltéved az ember.

— Merre? — kérdelem.
— Az első szállító akna felé.

Meghajlított derékkal, behúzott vállal haladunk a néhány méter átmérőjű csőben. A márgafal fényes és nedves. A folyosón végig villany ég. Lábunk alatt esővíz cuppog.

— A mozgólépcső kényelmesebb lesz — mondja Veres Lajos; ebben a pillanatban éles sívítást hallok; de ez a sívítás nem emberi hang. Az injektáló gépet kapcsolják be, s a hosszú vezetékét, mely a sűrített levegőt szállítja, kissé megemelik. Különös »injekció« tá-nú vagyunk.

— A legnagyobb ellenség, a víz ellen folyik a harc

— folytatja Veres. A gép közelébe megyünk és végignézzük a küzdelem egyik merész módszerét: a szállítóakna kész kőfala és a rátámaszkodó, talajvíztől nedves földréteg közé injekciókat ad a gépkezelő. Magas légnyomással cement és homok keverékét lövelik be, hogy megkőssék a földet.

Amerre nézek: víz. Víz, víz és víz. Esővíz, talajvíz. A vágatokban és aknáknak csermelyek csörgedeznek, patakocskák csordogálnak.

— A zsong — mondja Veres. Megállunk a vízgyűjtő medence szélén; mint feneketlen kút, olyan. Pillanatonként fordul át a fordítókorongon a kértelt föld súlyával megterhelve a csille. Esővíz hull és gépek zúgnak, emberek kiáltanak és kalapácsok verik a bányafát s az emberi munka megejtő morajában, egy vágat szélén, a márgafalhoz dőlve ül egy ember és rajzol. Istokovits Kálmán festőművész örökíti meg a munka képeit.

Négy-öt vágaton, és aknán megyünk át, vajúrokkal és csillésekkel, injektálókkal és falazó kőművesekkel, villanszerelőkkel és gépészekkel, géplakatosokkal és kovácsokkal, nőekkel és férfakkal találkozunk, míg beérünk arra a munkahelyre, ahol a dolgozó embert sem látom a dúccok ácsolatától, az idomkövek rengetegétől, a lépcsős feljárók és átjárók zezugaitól, a kábelvezetékektől és földhányásoktól.

— Ez lesz a végállomás — mondja a munkavezető. Az állomásépület két oszlopsora már kész. Gyorsfénykép készül Horváth József és Németh Imre idomfalazó kőművesekről. Hatalmas rázkódást hallok.

— Robbantottak — mondják melletttem. Behúzódnak egy ácsolat alá, leülünk a földre, előveszem az azóti jegyzetpapírt: a Vérmező alatt kemény márgaréteg közt épül a földalatti alagútja és végállomása. Itt nem keszonmunkások, hanem

bányászok dolgoznak.

A talajvizet nem sűrített levegővel tartják távol, mint a Rákóczi-úti állomás alatt, hanem egyszerű cementburkolattal. S mivel a földréteg kemény, robbantással hódítják meg, mint a bányászok a szénfalat. A hőmérséklet plusz tizenöt fok. Ugyanezzel a munkamódszerrel dolgoznak a Széna-tér alatt. A Batthyány-téren ammóniákkal megtagyasztyják a talajt; a Batthyány-tér alatt örökös a tél. A földalatti munkásai vátázott puájukában dolgoznak és a talajvíztől a földkéreg fagyott gyűrűje védi őket.

— Jószerencsét — köszönünk el s néhány pillanat múlva már fut velünk a gépkocsi az épülő metro, Budapest büszkeségének másik végállomása, a Népstadion felé. Utközben

két időpontra

gondolunk: 1950 szeptember 17-én jeleni meg a minisztertanács határozata a Budapest Földalatti Gyorsvasút építéséről és 1954 szeptemberében indul meg az utasforgalom a keletnyugati fővonal egyik szelvényén, a Népstadion és a Sztálin-tér közt. 1952 szeptemberé van, félidő. Csak ez az egyetlen fővonal évenként kilenc milliós óra időtöbbletet jelent Budapest lakosságának. A munkahelyre menet és jövet annyi időt takarítunk meg vele, mintha Budapest évenként közel négyszázezer napot nyerne; ez alatt az idő alatt egy egész várost fel lehetne építeni.

A Déli vasúttól a Népstadionig tizenhat perc lesz a menetidő; mi gépkocsin fél óra alatt tetük meg.



A VERMEZŐ ALATT. A földet robbantással termelik ki és csilléken szállítják a felszínre



ISTOKOVITS KALMAN FESTŐMŰVESZ a földalatti építőt örökíti meg egy szállítóakna falához dőlve (Ráta felv.)

— Végállomás! — kiáltja egy tréfás kedvű fiatal mérnök, Simon Lajos a metro pesti végállomásának föld felett fekvő hatalmas kupolacsarnokában.

— Végállomás! — visszhangzik a kiáltás, olyan élesen, hogy a járókelők megállnak s felénk néznek.

— A két kupolacsarnok kész, a földalatti betoncsarnokban már a fűtés és világítás-szerelők dolgoznak — mondja a fiatal mérnök, lekuporodunk a földre, kitergetjük térképeinket és felvillantjuk a jövőt. Gödöllőn felszáll az utas a helyiérdekűre, amely a földalatti pesti végállomásánál a Kerepesi-úti nyílt pálya helyett a földalatti állomásra fut be. Átszáll a földalattira, a budai végállomásnál kiszáll és átsétál a Déli pályaudvarra, hogy a Balatonhoz utazzék. Kitérülnek a Népstadion kapui, vége a mérkőzésnek, százezer néző tódul a metro felé. A földalattiról percnként indul a szerelvény.

Naponta háromezrezer ember

fogja megtenni a Népstadion és a Vérmező közti fekvő nyolc kilométeres utat — tizenhat perc alatt! Ilyen egyszerű alkotásokra fordítják a dolgozó nép forintjait, azt a három milliárdot, amelyet hazánkknak eddig kölcsönöztünk.

A Népstadion-végállomás betoncsarnoka teljesen készen áll. A föld felett fekvő két kupolacsarnokon tetőfedő kőművesek dolgoznak. Néhány hét múlva megkezdődik a betoncsarnok falait díszítő művészi domborművek és szobrok felállítása. A Hungária-körút és Kerepesi-út sarkán exkavátor dolgozik: a metro szerelvényeinek útját építi a remiz felé. Dömperek, betonkeverő gépek zúgnak a közelben. Néhány léppel arrébb egérvető süvítés rázkódtatja meg

a levegőt: gözcölöpverő veri a földbe azt a hatalmas vasfalat, amely a Keleti-pályaudvar fűtőházát elválasztja a földalatti alagútjának pályájától. Es közvetlenül mellette épül a budapesti földalatti

legnehezebb munkahelye, a keszon.

— Betont! — kiáltják letről. — Betont, gömbovasal!

Képzelnünk el egy hatszor tizenhat méter nagyságú kamrát, amely vasbetonból épül. Alatta vajúják a földet. A kamra süllyed. Mikor lesüllyedt a föld alá, tetejét vasbetonnal bevonják, beszerelik a fűrópajzsot, beeresztik a több atmoszfera túlnyomású levegőt. Erre azért van szükség, hogy a gyenge talajra támaszkodó talajvíz nyomásával szemben megfelelő ellennyomást gyakoroljon. A talajvizet csak így tudják távol tartani a munkahelytől. S megindul a legkeményebb munka:

— Hatizred... kilencized... egy atmoszfera túlnyomás.

A levegő vízzelve ömlik be. Az emberi hangot már nem hallani. A szó selypítéssé szelődül. Ha valaki ledugaszott vízesüveget hozna magával, a levegő ereje mélyen benyomná a dugót. A föltőlőlből kinyomja a tintát. Fűtyülni nem lehet; a hang és a szél zizegéséhez hasonlít csak. A légkalapács pedig nekifeszül a betonfalnak s a föld alatt megkezdődik a »kitérés«. Vágják a földalatti alagútját a Keleti felé.

Két év múlva pedig bőrülésre süppedve, újságot olvasva utazunk majd ott, hol ma még a sűrített levegő némaságra kényszerítő nyomása alatt, fűrópajzs reszketésétől rázkódva dolgozik a földalatti munkáshadserege.

Ruffy Péter