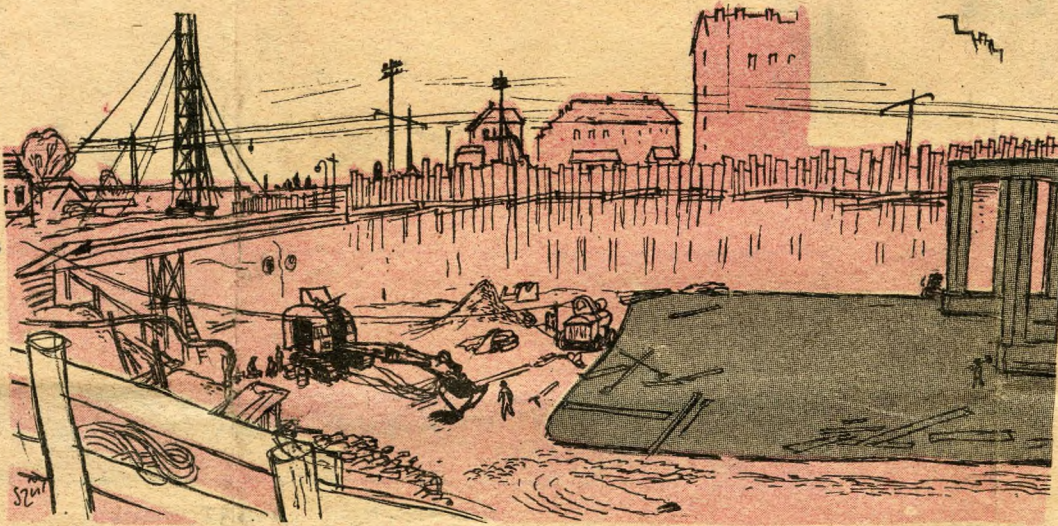


Ludas Matyi a FÖLDALATTI GYORSVASÚT építkezésénél

A MÉLYBEN



Igy épül a Földalatti gyorsvasút Stadion-végállomása.

Ilyen munkaruhában kell a mélybe szállni a Vérmezőnél, mert a csöpögő víz ellen csak így lehet védekezni.

Fellelkesítettem Pálinkást...



Kinyitottam az előszobáját a kis ablakát és kivettem az üveg és a vasrács közé szorított Szabad Népet. XII. évfolyam, 1954. november 1. — olvastam gépiesen a dátumot, azután pillantásom egy címre tévedt.

MA AVATJA FEL BEBRITS LAJOS MINISZTER A FÖLDALATTI GYORSVASÚTAT.

— Na, ezt megnézem, — gondoltam. — Gyorsan felöltöztem és tíz perc múlva már a Boráros-terti hidon át robogtam velem a villamos. Átszálltam a 75-ös villamosra, amely a Stadion állomásra vitt. Ott az Alagút-út a földalatti gyorsvasút végállomására jutottam. Bebrits miniszter beszéde után elindult első útjára a hat kocsi álló szerelvény. En is feljutottam rá. Mellettem régi ismerősöm, Pálinkás Rudolf utazott, aki arról volt híres, hogy semmi se tudja fellelkesíteni. Egyszer a Mount Everestről beszéltem neki. „Az is csak hegy” legyintett — csak nagyobb, mint a Gellérthegy. A Csendes óceán sem imponál neki. „Azért, mert több víz van benne, mint a Városligeti tóban?” mondta ajkbiggyesztve.

Most ezt mondta: — Nagyon odavannak ezekkel a Földalatti gyorsvasúttal. Olyan, mint a földfeletti, csak a föld alatt megy és gyorsabb — mondta. Dühös lettem.

— Hát idefigyelj! En közelről látom, hogyan épül. 1951. októberben végigjártam a munkahelyeket. Beszéltem akkoriban Goszler Gyulával, az építkezés vezérigazgatójával, tőle tudom, hogy a budapesti földalatti gyorsvasút építkezése három típusú volt. A Stadion végállomásnál szabad téren dolgoztak, ez volt az egyetlen felszíni építkezés. A Batthyány-terén faqasztották a talajt. A legtöbb munkahelyen a harmadik típusú építkezés folyt: a légnyomós, az úgynevezett „kaszonmunka”.

— Erről a kaszon dolgozói már hallottam valamit, — jegyezte meg Pálinkás.

— En láttam, hogy milyen hősi munkát végeztek a kaszonban dolgozók. Sülyesztható vas zsálok segítségével egyre lejjebb mentek a kaszon alatt a mélybe. Láttam a Stadion állomás hatalmas földkitermelő gépét munka közben: 1000 köbméter volt a napi teljesítménye.

— Nem mondom, nagy munka volt.

— Láttam a Batthyány-terti „Mirelité” építkezést. Ott faqasztották a földet, mert a közeli Duna miatt vizes és laza volt a talaj. Láttam a Vérmezőnél, hogy milyen kemény munkával termelték ki a sziklaszerű budai márgát. Újítások, ésszerűsítések, heroikus munka eredménye ez a gyorsvasút. Őt évig verejtékezve dolgoztak, hogy mi most percek alatt célhoz érhesünk.

A Deák-terti végállomásra érkezünk. Pálinkással gyalog mentünk a Kossuth Lajos-ter felé. Ott még dolgoztak a gyorsvasút második szakaszán, amelynek befejező munkálataival egy év alatt 1955-re végeznék.

Halkan jegyezte meg: — Azért mégis csak csuda nagy munka volt ez... (stl.)



Goszler Gyula, az építkezés vezérigazgatója.

Végállomás: Népstadion

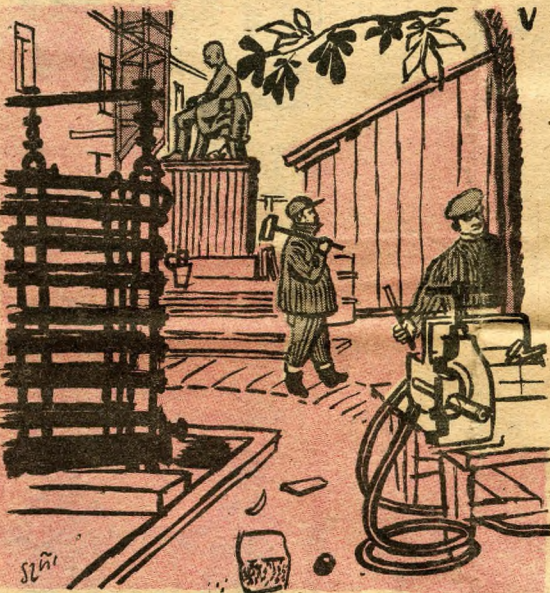
A végállomás épületének betonváza készen áll. Húsz darab egyszerű négy-ötemeletes ház kényelmesen elférne benne.

A földmunkát olyan kotrógép végzi, amely egy-egy harapásra másfél tonna földet emel ki és rak teherautóra. Egy autó — két harapás és mehet.

Ez az egyetlen hely, ahol a földalattit a felszínhez közel építik. A teljes forgalmú utcát a bedűléstől tizenhatméteres larssenpallók védik.

A larssen-pallókat huszonkét méter magas állványról két és féltónnás kos veri be a földbe.

A munkahely réme a hatalmas, kandurnagyságú patkány, amely egy használaton kívül helyezett csatornába befalazva, rejtélyes körülmények között húsz évet élt. A kotrógép összezúzta a csatornát. A patkány kiszabadult és azóta ott él valahol a munkahely törmelékei, hulladéka között. A hajtóvadászat alkalmával a dolgozók összeszedik a még felhasználható ócskavasat. Így lett a patkány akaratlanul is részese a „gyűjtsd az ócskavasat”-akciónak.



A Batthyány-terén Kölcsey bekerített szobra körül folyik az építkezés. Most csak a Gyorsvasút dolgozói láthatják a szobrot: ha az építkezés befejeződik, Kölcsey szobra és a Batthyány-terti állomás egyformán a tér látványossága lesz.



Felső Imre brigádvezető régebben főpincér volt. Így nem csoda, hogy amikor élenjáró brigádjával végez az egyik műszakkal és feljön a mélyből, így írja össze a teljesítményt: „Volt 1 ácsolatbeállítás, 16 köbméter földkitermelés, 60 cm-es pajzselőrehajtás és 1 sor tűbbíngbeszerelés. Ez összesen annyit mint... annyit mint... a brigád első helyének biztosítása.”



Budapesten városzerte sok helyen találunk elkerített tereket, amelyeken földhalmok, alkalmi házacsok, lázas sürgés-forgás és egy rejtelmes toronyszerű építmény látható. A kapu fölé ez van kiírva:

Földalatti Vasút

Épül az 5 éves teruban

Furcsa építkezés ez. Munkások ezrei dolgoznak a város alatt sokemeletnyi mélységben. A termelés célja: többmillió köbméter föld kibányászása, eredménye: egy hatalmas alagút ürege.

Hogyan épül a földalatti? Ez a kérdés Budapesten, de egész Magyarországon sok embert foglalkoztat. Közben felhúztuk a munkaruhát, a gumicsizmát és a ruha tetejére felvettük a vízhatlan óvöltözetet (amely olyan kemény, mint a bádög), és fejünkbe nyomtunk a bányászapokát, azt tűztük ki magunk elé célul, hogy erre a kérdésre megfelelünk.

A Vérmezőn voltunk. Itt sziklatalajban folyik a munka, a vízbőség nem olyan nagy, mint Pesten, nincs szükség keszonra, sűrített levegőre. (A keszon: vashordó, amely alatt az aknában, és a tárnákban sűrített levegő nyomja vissza a földből előtörő vizet. A keszonban a légnyomás 1,5—2 atmoszféra. Az egészséges emberi szervezet ezt a nyomást könnyen elviseli.)

Nagy sziklahalmok között van az akna bejárata. Bebújtunk a lyukon és létrafokokat éreztünk a talpunk alatt. Lenéztünk és csak deszkapallókat láttunk itt-ott, de alatta újabb mélységet, deszkapallót, mélységet, deszkapallót, aztán a mélység már csak mint távoli sötét árnyék bukkant fel előttünk apró, imbolygó fényekkel. Másztunk a létrán, egyre másztunk lefelé. A fordulók után újabb létrák következtek és a létrák után újabb fordulók, míg végül leértünk az alsó tárba. Facölöppökkel feltámasztott folyosó tárult elénk, amelynek alján két vassínen szállítják a csilléken a kitermelt sziklát a felvonóhoz. A sínek mentén haladtunk előre és kisvártatva elérünk a tárna végébe, ahol rcbbantással, légkalapáccsal fúrják magukat előre, mindig beljebb a föld gyomrába a földalatti vasútépítés fáradhatatlan, minden nehézséget leküzdő, dolgozó.

Az alsó táró felett halad párhuzamosan a felső. Itt már téglával kiépített boltívek mutatják, hogy körvonalaiiban milyen is lesz négy év múlva a földalatti gyorsvasút.

Ha nem ezt az egyetlen oldalt, de az egész Ludas Matyit a földalatti problémáival, érdekességeivel akar-nánk megtölteni, akkor se tudnánk kimerítő képet adni erről a hatalmas alkotásról és az alkotókról, akik erejüket és ügyességüket nem kímélve, a mérnököktől a segédmunkásokig a maguk ügyének tekintik a nagy művet, a budapesti földalatti gyorsvasutat.

Igy hát meg kell elégedniük annyival, hogy kívül csuromvizesen a csepegő talajvíztől, de belül forró örömmel másztuk meg ismét a himbálódzó létrákat, mert a létrák helyébe mozgólépcsőt képeltünk és a sívár akna, a felvonó nyirkos-gása helyébe a moszkvai Metro jólmisem képeit.

Be kell vallanunk: büszkék voltunk. O. Gy.



Bohus Pál főmunkavezető, sztahanovista.



Kurlik Imre ezüst érdemrendes sztahanovista kezonmester.



Szécsi Imre, a 6-os munkahely építészeti főmérnöke.



Csibár István kezonmester, a Rákóczi-úti munkahelyen dolgozók egészségét védi.



A márkusparki munkahely kezonmesterének van egy játékos kutyája. A tanulékony állatot arra is megtanítják, hogyha elhagyja ólját, táblát tegyen lakosztálya ajtajára.