

Utazás az épülő földalatti gyorsvasút körül

Az építésvezető üdög szobájában cseng a telefon. Jelentések érkeznek a különböző részlegekből. Az üggetőnél megy a földmunka. A Rákóczi-útnál új talajrétegekhez érve vízzel találkozunk és újabb fél légkör nyomást sűrítünk a keszonba. Máshonnan pótfelfektort kérnek az éjszakai munkához, vagy bejelentik: a markológépre már nincs szükség, átvihető a szomszéd telepre. Egyes szobákban nagy csend: a mérnökök ciril betűkkel nyomtatott albumok fölé hajolnak, terveket rajzolnak. Itt dolgozik az építkezés szíve, a vezérkar.

Pillanatsfelvételek a földalatti gyorsvasút építkezésének egyes részlegeiről. Az új stadion melletti végállomás körül néhány hét alatt valóságos városka született. A fehérre festett házak között utcácskák: úgy nevezhetünk őket, hogy a kultúra utcája, meg a fürdő utcája, meg a kettes számú lakótelep, meg a nagyiroda-köz, meg a találás-tér.

A HEV vonala mellett tíz méter magas acélfa: toronymagassú lyukógép veri be a földbe az újabb és újabb acéllemezeket. A fa két végénél megállnak a járóképek, a gyorsvasút jövődó utasai és csoportba verődve tekintenek lefele. Az acélfa tövében már ott látható a földalatti gyorsvasút első állomásának hegye. A százharminc méter hosszú, hét méter mély medence lapos alján villanymozdonyok és mozgólépcsős helyet egyelőre kubikoskordeyok és sürgő-forgó munkások. Ameddig a szem ellát, felemelt lapátok és csákányok csillognak. A közel, távoli és még távolabb haladó kocsik aranyóport hullatnak a napfényben. Reflektorok az állványok tetején, az éjszakai műszak számára.

Az új iparvágány betonalapzata mögött most írják fel nagy fekete versenytáblára a heti eredményeket. Lajos János kubikos-brigádja 162 százalékosat ért el, Verebely brigádja 183 százalékosat. Egy tizennyolc évesnél nem öregebb munkás izgatottan figyeli a kiírást. Most jött fel a munkahelyről, arca és orratöve csupa por. A múlt hét óta dolgozik itt. Akkor nyolcvanegy százalékosat ért el a brigádja. Most írják ki éppen az eheti teljesítményét: kilencvenhét százalékos. Nem hajlandó tovább maradni egy perccel sem, rohan vissza a medencébe, hogy megmondja: javult, de még nem elég, gyűlközzünk neki még jobban. Merre szél? Leereszkedik a jobboldali lejtőn, átfut azon a helyen, ahol majd a HEV cinkotai, mátyásföldi, rákos-szentmihályi utasai szállnak át a földalatti gyorsvasútra. Integtet — brigádja visszaintegtet. Ott dolgoznak a medence végén, azon a helyen, ahol az új vasút majd hat robozó kocsival és benne kétezzer dolgozóval, elhagyja a felszínen lévő állomást és a föld alá tör.

Kövessük a gyorsvasút vonalát. Elhagyjuk az üggetőpálya melletti légaknát és a Keleti-pályaudvarral szemben folyó előkészítő munkálatokat. Megérkezünk a Rákóczi-úti részlegre, ahol már a fúradó alagút mélységében dolgoznak.

Kicsiny ajtó a palánkon. Kint, a forgalmas utcán járóképek sietnek — itt benn, a telepen egy külön világ. Itt úgy köszönnek az emberek: jó szerencsét! A telep közepén rozsdavörösré festett acélalkalmány: a leszálló akna. Karsú torkában négyóránként tűnnek el a bányászruhába öltözött brigádok, hogy felváltásuk lent dolgozó társaikat.

Több mint négy emelet mélységében dolgoznak itt. Belönből készült hatalmas keszon süllyesztettek a földbe, ennek a belsőjében folynak a munkálatok. A keszon felfordított óriási pchárhoz hasonlít leginkább. A belső levegő szorítja vissza a földbe a felőri talajvizet. Az akna mélyéről indul majd az alagutak fúrása, jobbra és balra, hatalmas gépek, szovjet fúrópajzsok segítségével.

A leszállás nem egyszerű dolog a látogatók számára. A föld mélyébe süllyesztett munkahelyen mesterséges magas légnyomás uralkodik. Erről a munkahelyről, a keszonnól mindenki rajongó szeretettel és ugyanakkor rendkívül ünnepélyesen beszél. Olvan a hangulat itt a keszon-munkások között, mint a pötyök, vagy tenperések között. Az itt dolgozók legtöbbször résztvevő nagy hidjaink vizalatti munkálataiban. Ok a hároméves terv „veteránjai”: úgy beszélnek az egykori élményekről és hőstettekről, mint nagy hadjáratokban a katonák.

Az új leszálló számára kötelező a tüzetes orvosi vizsgálat. Ezután be kell feküdni az úgynevezett próbaszilipbe. Vastagfalú acélkazán az. Leszállják a gumival tömített acélajtót, megkezdődik a próbanyomás. Sívítva tudul be a vezetőken a sűrített levegő. A zsilipkezelő előtt két műszer: egy légsúlymérő és egy stopperóra. Huszonöt perc leforgása alatt két légkörnyomást

kell teremteni a próbaszilipben. Aki nem szokott hozzá, annak zúg a füle és beszéd közben nevétségesen selypít. Elérjük az egy légkörnyomást, majd lassan a másfél légkört. Most már nem hallani a szivattyú süvítését. Cseng az óra, a légsúlymérő két légkörnyomást mutat. A zsilipkezelő szünetet tart, majd megkezd a sűrű levegő kiengedését. A lélekzet párája átlátszatlan felhőt képez a zsilip belsőjében. Újabb félóra leforgása után ismét a szabad levegőn vagyunk. Az orvos ekkor újabb vizsgálatnak vet alá mindenkit.

Végre megkezdődhet a leszállás a keszonba. Alacsony vasajtón keresztül az előkészítő zsilipbe lépünk. Most még csapóajtó zár el bennünket a lefelé vezető létráktól és a földalatti munkahelytől. Megindul a légsűrítés. Ide már jóval gyorsabb ütemben szivattyúzzák a sűrített levegőt. Egyszerre csak magától kinyílik a lefelé vezető csapóajtó: elértük a két légkört, kiegyenlítettünk a nyomás előkészítő zsilipünk és a lenti munkahely között, indulhatunk lefelé.

A szűk aknacsőben vaslétra, ezen kúszunk lefelé. Hosszú percekig tart a leszállás. Lentről fény piszálók, mozgólakok a mélyben. Hangos „Jó szerencsét!” üdvözlés fogad. Kurlik Imre népköztársasági ezüst érdemrendes keszonos hatlagú brigádja dolgozik itt a föld mélyében, a kör alakú, villannyal kivágított buvárharang aljában, a budapesti földalatti gyorsvasút keleti pályaudvar: állomásától: néhány száz méterre.

A brigád tagjai — mint a keszon-

munkások nagyrésze — szegediek, majd mindenki résztvevő közülük a szegedi Tisza-híd építésében.

— Mőgkérem az elvtársat, vőgye figyelembe a vállásunkat — mondja a brigádevezető. — Mi ugyanis december elseje helyett, november huszadikára készen löszünk evvel az indító-aknával...

A „vállás” és „tejesítés” szó mindenütt ünnepélyesen cseng. Kisebb és nagyobb névtelen hőstetteket takar. Itt, a keszonban, az indítóakna mélyén, a légnyomás miatt pőszén és a szülőföld miatt szegediesen kiejtve, még sokkal meghatóbb. A brigádevezető homlokából hátrasimítja haját. Vállalták ezt a tíz napot és ezzel elvállalták, hogy a pesti lakatosok és öntők, hivatalnokok, diákok és anyák a gyermekeikkel tíz nappal hamarabb üljenek a lovashunó gyorsvasútra. Kurlik Imre brigádjának tagjai nap mint nap választanak és szavaznak a buvárharang mélyén: nem kétséges, hogy mire szavaznak majd jövő vasárnap.

Megmutatják a földalatti munkahely csodáit: a zsálaszt, amelyet apró darabokban szállítanak be a szűk aknacsőön; a hajszárpontosan megépített betonfalakat; a keszon kör alakú vágóélet, amely keményen a földbe nyomul. Az agyagos fal egyik részét megtáptja a brigádevezető. Itt indítják meg a kiőrést, itt illesztik be a szovjet fúrópajzsot, itt kezdik meg az alagutat. Ahol most állunk, ötven kilométeres sebességgel rohan majd át a

villanyvonat, másfél percenként, hajnalától késő estig.

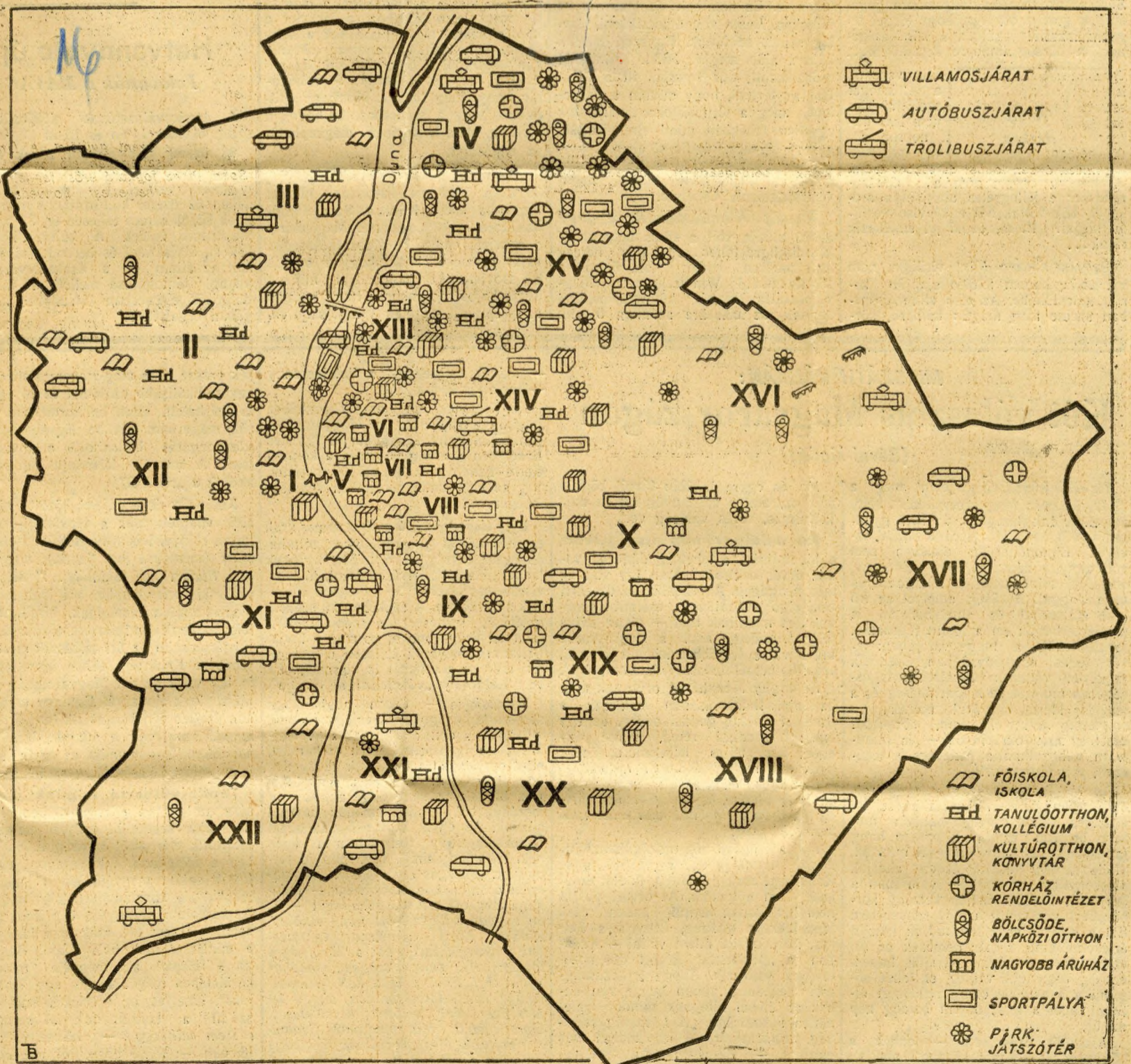
Mit tart Kurlik Imre és brigádja a földalatti gyorsvasút építkezéséről? Ez az építkezés — a saját életük terve. Az egész öt éves tervet és még néhány öt éves tervet akarnak végig dolgozni a földalatti vasútnál, a nagyhatalom kiépítésénél. A jövő évben egy másik alagút végében fúrják le magukat a mélybe, egy évvel utána talán a budai mészkövet bontják, vagy a Duna alatt haladnak előre, naponta egyre több és több métert...

... Megépítettük már régen a keletnyugati vonalat, utasok százezereivel roboz Budapest alatt a vonat, mozgólépcsők forognak a pályaudvarokon: a

csempén, a szobrokon, a domborműveken kékesen csillog a villanyfény — és ezer és ezer dolgozó tör újabb vonalakat, fúr újabb alagutakat, épít átszállóhelyeket. Kurlik Imréék ott akarnak lenni akkor közöttük. E meséli majd a fiatalabbaknak az első lépéseket — az első keszont, az első leszállásokat és az első öt éves tervet. Tiszta szívűköl szeretik a földalatti, ezt a merész, regényes és hatalmas munkát és tiszta szívűköl: givőlik Titót és Trumant és Churchill, bombázó repülőikkel együtt. Mélyépitők: munkájuk és vágyuk, hogy szovjet mintára ragyogó alagutakkal kössék össze a szabad emberek nagyvárosának legfávoibbi pontjait.

t. t.

MIT KAPOTT BUDAPEST A MULT VÁLASZTÁSOK ÓTA



Amit ígérünk — megvalósítjuk! Tizenhét hónap telt el az 1949 májusában megtartott országgyűlési választások óta. Akkor Pártunk, kormányunk azt ígérte népünknek, hogy amilyen ütemben, sikerrel befejezzük hároméves tervünket és hozzakezdünk az öt éves terv végrehajtásához — hónapról hónapra, évről évre jobbmódi és kulturáltabb életet biztosítunk a dolgozó tömegeknek. Azt ígértük: megvalósítjuk Budapest és a peremvárosok egyesítését és új iskolákkal és kórházakkal, napközi otthonokkal, könyvtárakkal, játszótérekkel és új autóbusszalakkal tesszük gazdagabbá szép fővárosunkat, kényelmesebbé Budapest népének életét.

A térkép azt mutatja — mit kapott Budapest az elmúlt választások óta. És nem is mutat meg mindent: nem mutatja be az új utak építését és az új üzemi szociális létesítményeket, nem mutatja be iparunk gyors fejlődését. De azt ez a térkép is kézzel foghatóan bizonyítja: Pártunk, kormányunk már az öt éves terv eddigi hónapjai során is gyors ütemben emelte az életszínvonalat — és a dolgozó tömegek odaadó munkájának, harcoss kiállításának segítségével, töretlenül haladunk tovább a felemelkedés útján.