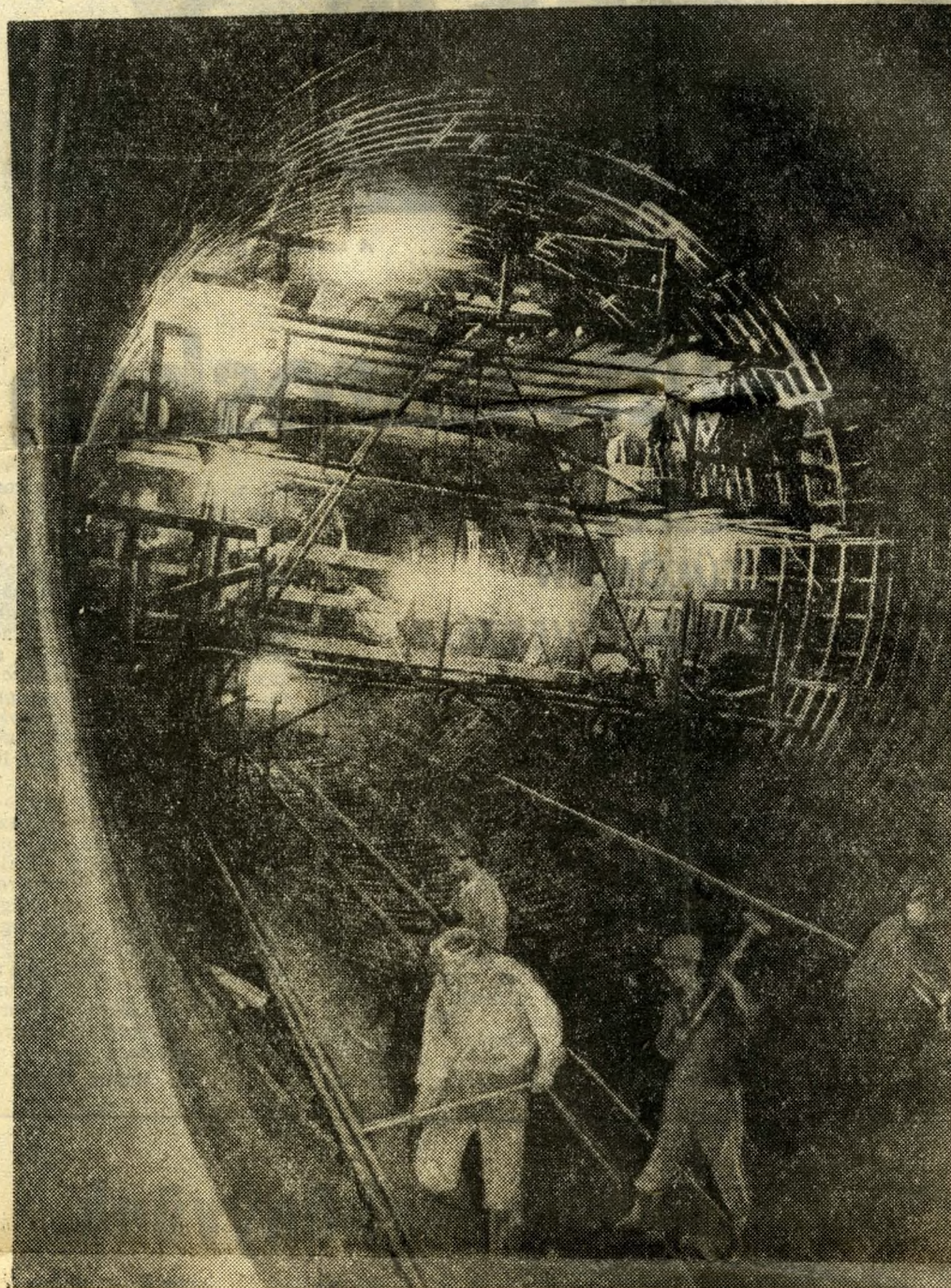


Ma: 2 óra, 1969-ben: 6 perc

Föld alatti séta az Albertirsai úttól a Blaha Lujza térig



Vastübingek gyűrűjében a Baross téri munkahely: 200 métrós szigeteli az alagutat. (Wormser felv.)

Sétára invitáljuk az olvasót a föld alá, negyven méteres mélységbe az Albertirsai úttól a Blaha Lujza térig.

A ceglédi vasútvonal töltésén túl, a Kerepesi út és a galopp-pálya nyerstéglás épületsora között dudvadsungelt kell átiörni, hogy a zöld függöny mögül hirtelen bukkanjon fel a lejtős, hosszú betonteknő. Itt bújik majd napvilágra a metró Buda felől robogó ko-

ccsisora, hogy „földalattiságát” a Nagy Lajos király útjai lakótelepig felszíni vonatként folytassa. A kijáratot még hatalmas rácsos kapu őrzi.

Lekvár az állomáson

Az oszlopos állomáscsarnok fölött: a Kerepesi út. Kétoldalt peron, 120 méter hosszúságban. A mostani utassereg helyett: a fém-

bútorok regimentje teherautóra, szállításra vár. Az alagútnak ez a része most még rakár. Télen dugig volt zsírral, azelőtt lekvárral, gyümölcseel, krumplival és hagymával.

A Népstadion kupolás állomásához vezető kijárat után az eddig egymás mellett haladó metróvonal két alagútra válik. A jobboldali elágazásnál: terepjáró gépkocsi, emberek, műszeres ládák. Térképészek próbálják, hogyan lehet mikrohullámú műszerek segítségével távolságot mérni a föld alatt, olyan helyen, ahol nagy mennyiségű vas található. Hát itt van belőle! Vastübingek ezernyi sejtökockája tapad egymáshoz, alkot szoros gyűrűt, tartja a felszín terhét, harminc-negyven méteres földréteget, házakat, gyárakat, embereket, autókat — a külvilágot. És: milliónyi liter talajvizet. A tübbing egyetlen négyzetcentiméterére huszonhat méter magas vízszlop nyomása nehezedik. Nyomóereje: két és fél atmoszféra. Ha egy dugót kivernének a tübbingfalból, erős sugárban iszappezsgő fröccsenne az alagútba. Elfojtása komoly feladat lenne. Am a dugók, vagyis a boltozat csavarjai nem engednek át egyetlen csepp vizet sem.

Mindig vasárnap riaszt a telefon

A százlábú hídtól nyolcvan méterre, a Taxi alatt egy mésszel írt dátum: „1962. december 31.”

— Határkő is állhatna ezen a helyen — mondja Csépe Csaba főépítésvezető. — Eddig dolgoztak, hajtották az alagutat a metró első építői, a hármas munkahely barábertei. 1954-ben

értek ide, s még abban az évben ezen a ponton félbeszakadt a munka, lezárult a földalatti első „korszaka”. Csak nyolc évvel később: 1962. december 31-én, az esti órákban értem ide csapatommal a Baross tér felől. Szinte hajszálpontosan eltaláltuk a majd egy évtized előtt kifúrt alagút elméleti középtengelyét. Örömmel itt töltöttük a szilvesztert, pár üveg sör mellett fogadtuk az új évet.

A főépítésvezető és Szinvai János építésvezető izgalmas, eddig sosem hallott történeteket mesél. Egyszer például váratlanul, minden védekezés ellenére, a vízzel együtt három métert „előrelépett” a talaj. Hogy utánpótlása megálljon, egymásba fűzött vaslapokat, pátrialemezeket vertek az elszabadult földtömeg mögé.

Az izgalmak, a bajok — véletlenül — mindig vasárnapra estek. Ejszaka álomból riasztott a telefon: „Főépítésvezető szaktárs! A MÁV igazgatósága melletti munkásszálló kettévált.” Kiderült: a két épület különböző időben és más alapon épült. Amikor a fúrópajzs alájuk érkezett: a gyengébbik saroka 15 millimétert süllyedt és elvált a hozzákapcsolt másik háztól. A süllyedést megfékeztek. Az épület biztonságban van.

Nem sokkal ezután az alagutat a gumigyár és még egy üzem súlyos kéményei alatt kellett átvezetni. Óvatosan haladtak, miközben a külvilági felderítők több helyről mérték, állandóan figyelték a kémények villámhárítóját. A süllyedés mindössze 8 milliméter volt. Senki — még a kémény se „vette észre”.

Az ember azt hinné, az alagút építése csak süllyedéssel járhat. A Szabadság Szálló és az Otthon Áruház közötti néhány ház igazolja: húsz millimétert nőttek, amikor a cementteljes massa a talaj repedésein át alulról fejnymta az épületek alapjait.

Vizi-mars

A Baross téri állomáscsarnok — „élő” munkahely: kétszáz ember dolgozik itt. Dinamók zúgnak, léghalapszok ropognak, fűrészek sivitanak — pokoli a láрма. Ez a gárda — szigeteli: a Keleti felől haladnak, jönnek a Blaha Lujza térre. A látogató dolga könnyebb: csak a még szigetelés nélküli alagútszóben felgyülemlt, bokán felül érő vízben kell sétálnia. Itt már sűrű, sötét a csend. Az Emke felől csak egy halványan derengő folt látszik. Ez az alagútszakasz még vízcsöpögösen várja a Baross téri gárdát, hogy a beépítés — vágányfektetés, elektromos jelzőszerelés, burkolás, díszítés — előtt elvégezze a szigetelést.

A Blaha Lujza téri állomáson szép a munkatér. A barábertek elmentek, már a Kossuth Lajos tér alatt dolgoznak, rendet hagytak maguk után. A lejtakna két vége között a ki-robbantott betonszekrény részein át sugárgerendát „épített” a nap. Egy homlokkal torlaszolja el az utat. Ez a földalatti gyalogtúra végállomása. Az év végére az Astoria felől ideérnek az építők, s azután már nyitva az út a Bazilikáig.

A földalatti séta a három és fél kilométeres úton ötezer lépés két óra alatt. Ugyanezt a távolságot — az építők reménye szerint már 1969-ben — hat perc alatt száguldják be a metró szelvényei.

Békés Attila

Esti Hírlap 5

1966. augusztus 19, péntek