

Felavatták a metró új szakaszát

244
a Nagyvárad tér és Kőbánya-Kispest között

Kellemes tavaszi időben gyülekeztek a vendégek tegnap délelőtt az észak—déli metróvonal újabb szakaszának avatására. A Határ úti állomás peronjai ünnepi díszben fogadták a párt, a kormány, a Fővárosi Tanács, a tervezők és a kivitelezők képviselőit, valamint a meghívott budapestieket. Berki Ferenc, a Közlekedési és Metróépítő Vállalat szocialista brigádvezetője a megvalósításban közreműködő vállalatok munkaskollektívájának a nevében jelentette, hogy határidő előtt elkészült az új, 4,7 kilométeres metrószakasz, a próbaüzem sikeres volt.

Ezután Szépvölgyi Zoltán, a Fővárosi Tanács elnöke köszöntötte a vendégeket, köztük Havasi Ferencet, az MSZMP Politikai Bizottságának tagját, a Központi

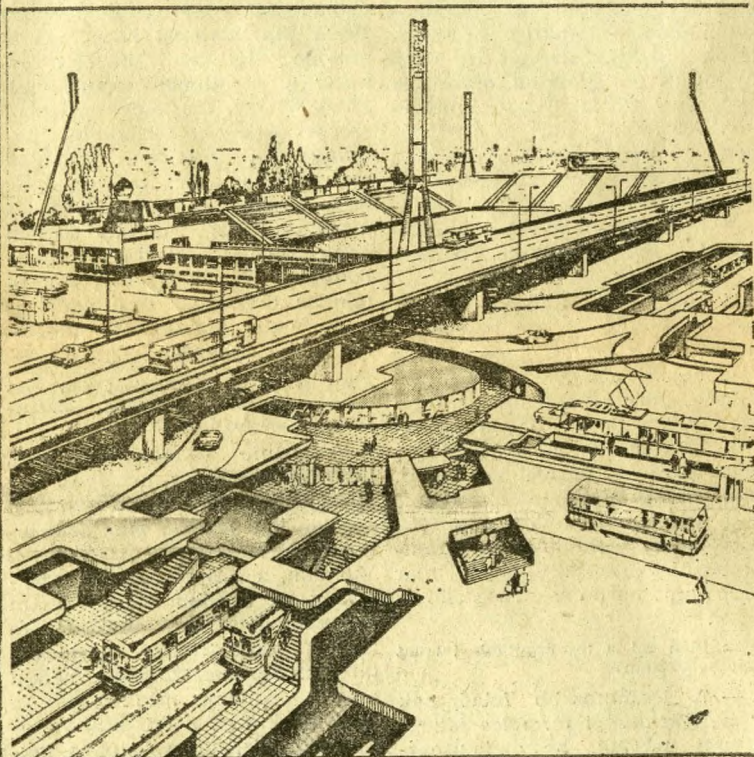
mányozott: hárman érdemelték ki a *Munka Érdemrend arany*, hatan az *ezüst és nyolcan* a bronz fokozatát. A kitüntetéseket Székér Gyula nyújtotta át. Ezt köve-

pedig a villamosmegállókhöz, a *Népligethez*, illetve a *Híradó- és Dokumentumfilm Gyárhoz*. A metróállomást a *Hidépítő Vállalat* szakemberei építették. Majd négy esztendőn át volt az övék a terep a föld alatt és föld felett. Itteni munkájukat már 1978 decemberében megismerhették a budapestiek: akkor adták át ugyanis a forgalomnak az Üllői úti felüljárót. A híd szerkezeteket nem egészen egy év alatt szerelték össze, s közben a mélyben is jó ütemben haladtak, bár nem egyszer kritikák percekét éltek át az építők.

Kovács Attila építésvezető:

— Sok mindent számításba vettünk, ami gátolhatta volna munkánkat. Az áramkimaradást nem, hiszen úgy indultunk, hogy két fővezetékünk volt, vagyis: ha az egyik fölmondja a szolgálatot, még mindig ott a másik. Éppen a vákuum-gépházat sze-

(Folytatása a 4. oldalon)



Bizottság titkárát, Méhes Lajost, a Politikai Bizottság tagját, a budapesti pártbizottság első titkárát, Sarlós Istvánt, a Politikai Bizottság tagját, a Hazafias Népfront főtítkárát, Székér Gyulát, a kormány elnökhelyettesét, és Kálai Gyulát, a népfront elnökét. Méltatta az építők munkáját, s egyben tolmácsolta nekik Kádár János üdvözetét, majd átvette a létesítményt, és átadta a fővárosiaknak.

Az Elnöki Tanács a kivitelezésben élenjáróknak kitüntetését ado-

tően Havasi Ferenc átvágta a sínek fölött húzódó nemzeti-színű szalagot, a peronokra begördült két szerelvény, s a vendégek utazást tettek a Nagyvárad tér és Kőbánya-Kispest vasútállomás közötti új metrószakaszon.

KÖNYVES KÁLMÁN KÖRÜT.

A metrószerelvényekből kiszálló utasok egy nagyjából kör alakú aluljáróba érkeznek. Két-két kijárat vezet a *Fradi-pályához* és az *Állami Pénzverőhöz*, egy-egy

Metróval Kispestre

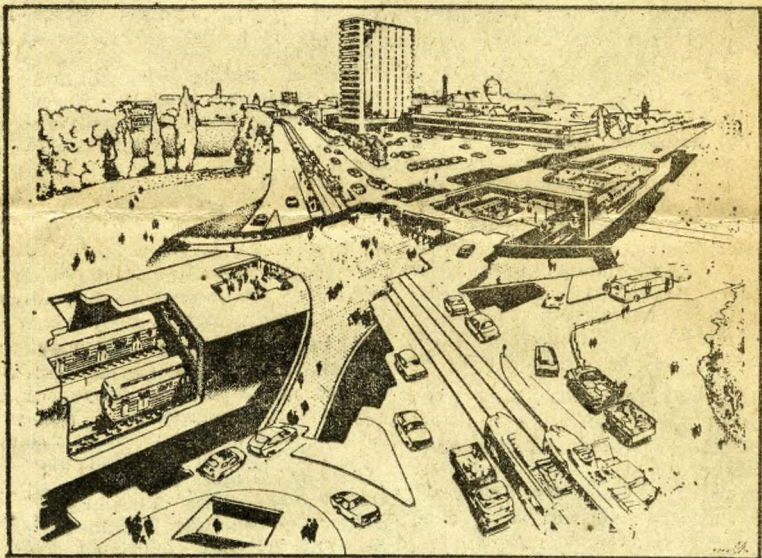
(Folytatás az 1. oldalról)

rejtük — nagyon fontos munka a talajvízelenítéshez —, amikor hirtelen leállt minden. Nem volt villanyunk. A víz meg egyre jött fölfelé. Már csak két centi hiányzott, hogy elérje a szigetelést, s fölnyomja az egészet, amit addig csináltunk. Ha ez bekövetkezik, a vízbetörés több hónapra visszavetette volna a munkánkat. De szerencsére az utolsó pillanatban sikerült kijavítani a hibát. Kollektívánk sokat köszönhetett a *Budapest szocialista brigádnak*. Ők hivatalosan üzem-

többinek. Pedig sok, előre nem látható tényező akadályozta a KEV munkacsapatának tevékenységét. Itt volt a legmagasabb a talajvíz, a legmostohábbak a talajmechanikai viszonyok.

Könyöky Lóránt építészvezető:

— A korábban bezárt hevesi bányákból vajúbrigádok jöttek hozzánk. Munkamoráljuk kitűnő, nem véletlen, hogy fölünk ment el a legkevesebb ember. Tavaly szeptemberben, amikor a metró-építők kongresszusi vállalása — a határidő előtti, tavaszi átadás — napvilágot látott, mindegyik brigádunk nyomban csatlakozott



fenntartók, de ennél sokkal többet tesznek: készítettek például új lakatos szerkezeteket, elképzelhetetlen nélkülük a földmunka, vagy a betonkeverők pontos, folyamatos üzeme. Nem véletlen, hogy a brigád már kétszer is kiérdemelte a vállalati kiváló címet.

ECSERI ÚT. *Molnár Jenő*, a KEV építészvezetője 27 esztendeje dolgozik a vállalatnál. Kőművesként kezdte. Munka mellett tanult, és igencsak változatos besorolásokban bizonyította már rátermettségét. Az utóbbi években még más egyéb is kiderült róla. Nagy rutinnal irányította például egyebek között az üvegezési „hadműveletet”, és képes volt kitűnő, mondhatni *baráti kapcsolatokat* kialakítani a környék lakóival, akiknek türelmét igencsak próbára tette a metró-építés.

Decemberben volt egy esztendője, hogy a résfal felső beton-tömbjének eltávolítására — a tempósabb előrehaladás érdekében — a kivésésnél gyorsabb eljárást kerestek. A *robbantás mellett döntöttek*. A módszer alkalmazása nagy körültekintést igényelt, hiszen a környéken lakóházak vannak. A munkából oroszánrészt vállalt a Bányászati Kutató Intézet. Az első kísérlet azonban nem hozott eredményt, a második viszont olyan „jól” sikerült, hogy a *közeli négyemeletes házban valamennyi lakás ablaka kitorlott*. Az építészvezetőségről mindenki futott üveget szerezni, majd be is üvegezték az ablakokat. És közben várták a lakók szidalmait, ám a korbolás elmaradt. Mi több néhányan meg is dicsérték őket a gyors munkáért.

A környékbeliek megszokták a metróépítőket. Kevesebb lett a panasz, hogy éjszaka is dolgoznak. Egyre több házból érkezett számukra meghívó a lakógyűlésekre.

PÖTTYÖS UTCA. Nem forgalmi csomópont, nincs csatlakozása a felszíni tömegközlekedéshez. Ez a megálló a nagy lélekszámú *József Attila-lakótelep* forgalmát, az ott élők jobb közlekedési lehetőségeit szolgálja. A metró helyettesítő éjszakai autóbussz — a 182-es — megállóit azonban itt is megtalálhatók az Üllői út mindkét oldalán.

A most átadott új szakaszon — a szigorú technológiai sorrend előírásainak megfelelően — ennek az állomásnak az építése indult a legkésőbb, de ugyanakkorra kellett elkészülnie, mint a

hozzá. Azóta *tizenhét pihenőnapjukat dolgozták végig* az emberek, kettőt kommunista műszakként.

HATÁR ÚT. A legnagyobb a most átadott állomások között. A felszínen az Üllői út, a Mátyás király és a Ferde utca által határolt, háromszög alakú térségen található a villamosok és az autóbusszok végállomása, és így kitűnő az összeköttetés a külső kerületekkel, az ott élők jóval gyorsabban juthatnak el ezután a Belpárosba.

Vári Szabó Tibor építészvezető tavaly december elején vette át a munkát, mikor elődje váratlanul más vállalathoz szegődött. Nem volt könnyű dolga. *Rusa György* főépítészvezető állítja, hogy így még nehezebb volt teljesíteni a tavaszi átadásra tett vállalást. A Határ útiak azonban helytálltak. A munka gyorsítására a műszakiak és a fizikaiak közös ötletei alapján megszületett a *lézerrányítású vágánybetonozó gép*. Erről *Kucsev Todor* lakatos, *Mónus Gyula* gépészmérnök, *Bakacsi István* és *Krón Frigyes* — mindketten geodéták —, valamint *Vári Szabó Tibor* szabadalmi bejelentést tett. Az építészvezető sietve hozzátesszi:

— A szabadalmi eljárás valóban ötünk nevében folyik, de sok hasznos tanácsot kaptunk *Tar-soly Imre* és *Banga Béla* lakatosoktól, *Moga László* és *Fogarasi István* villanyzerelőktől.

És érdemes hozzátenni, hogy nemcsak az ötlet és a tervezés származik a kollektívától, hanem ők maguk készítettek el a munkahelyen összeszedett, sokszor hányódó alkatrészekből a gépet is.

KÖBÁNYA-KISPEST. Az új metrószakasz végállomása egyben a kőbánya-kispesti vasútállomás is, és ezentúl minden bizonytalansággal a főváros egyik fontos közlekedési csomópontja. Az új állomások közül *csak itt működik mozgólépcső*, a metróval érkezők ezen jutnak föl az igen korszerű, világvárosi színvonalú csarnokba, ahol üzletsorok várják őket, s innen mehetnek tovább a vasútállomásra, illetve az autóbusszjáratok végállomására.

Utunk végére értünk. Ma reggeltől már a budapestieké az észak—déli metró újabb szakasza is.

Borbás Katalin

★

Pullai Árpád közlekedés- és postaügyi miniszter szombaton a minisztérium székházában további kitüntetésekkel adott át a kiemelkedő munkát végzett metróépítőknek.