

**Budapest terein** már régen nem látni a vörös és szürke vas kazánokat, amelyeknek lefeje nyúló két varjából éjfélnappal szakadatlanul dől a föld. A földalattiépítés az utcákról és a terekről a föld mélyébe költözött. A zajtalanul suhanó liftek, a földdel megrakott dőmperek alig adnak képet arról, mi történik a főváros alatt. Pedig a mélyben halad tovább a munka. Az alagutak 5-6 méteres torka megállás nélkül követi azt a vörös vonalat, amely átkigyózik Budapest térképén a Déli-pályaudvarról a Népszádhídig. A földalatti épül, növekszik szüntelenül.

A vonal teljes hosszán 10 munkahelyen fúrják a földet és öt állomás földalatti csarnokai ívelnek az építők keze nyomán. Az új alagútból, a «vonalcsőből» — amelyben 70 kilométeres sebességgel száguldanak majd a kényelmes szerelvények — 1500 méteres szakasz húzódik már Budapest alatt.

A pesti oldalon mindenütt fúrópajzsok segítségével vájják ki a fágas alagutakat. Itt lazább, töredezettebb a föld mint a budai oldalon, s ha a magas levegőnyomás a vizet nem szorítaná vissza a föld hajszálesőveibe, a légkalapácsok acél-tűje nyomán apró vízpalatok futnának le a földalaton, s kimosnák az alagút körül a talajt.

A nyomás nemcsak a vizet szorítja ki a munkatérből; támasztja a földalattat, biztonságosabbá teszi a munkát. De a magas nyomás inkább igénybe veszi az emberi szervezettel. Ezért aztán, ahol csak a talaj megengedi, a munkatér légnyomását a felszíni normálisra csökkentik.

Igy van ez július vége óta az Engels-tér alatti munkahelyen is.

### Az Engels-téren

hang nélkül, suhan el egymásmellett a két felvonókocsi a leszállóaknában. A lefeje haladók elől eltűnik a napfény, elhalványul az akna fölfelefutó falára vetődő maiparti világosság is, kétfő, három... öt emelet mélység, s még mindig súlyosdunk. A felszín hangjait — az udvar kompresszorának egyenletes, tüemes zúgását

légszilipek süvítése váltja fel, s a földalatti üregben sokszorososan visszaverődő sajátos és hangzavar.

A felvonó alsó állomása mellett tisztára mosott padlójú kis pályaudvar, kétfős csillagvágánypárral, csillogva keresztvezető váltoberendezéssel. A fali telefonon vörösen villogó jelzőfény. Alig 50 méternyire tompa szögben jobbra kanyarodik az alagút. A te-

Budapestre vonatkozó ujságcikkek				Osztályozás	
Szerző:.....		ÉPÜL		T: 385.859	
Cím:.....		A FÖLDALATTI		Hely:.....	
Forrás:.....		Haber		Idő: " 1953 "	
(Hely)		(Idő)	(Köt. v. füz.)	(Oldal)	
		1953. X. 10.		Személy:.....	
				Helyszám:.....	

2: végő jólesően hűvös és olyan tiszta, hogy a mennyezet alatti villanyégősr fényei külvörös élességgel csillognak.

A folyosó jobbra kanyarodik és néhány lépés után a baloldali falba ágvazva, hatalmas acélhengert, az I. számú fúrópajzs áll. Még nem működik. A homokréz vágóéle nem harapja a földet és a tübbingrakó erektordaru karja mozdulatlanul áll tenzelyén.

De a tompa dübörgés egyre erősödik és alig 20 méterrel arrébb légalapácsok döröge hangzik. Itt a II. számú fúrópajzs acélhengere.

Fent a föld színén a koraőszi nap meleg fényét az éjszaka sötétje váltja fel, de itt lent nem változnak a napszakok. Hajnalban és alkonyatkor, éjfélén és déltájít villanyégők fénye csillog a vájárok félmeztelen testén. Az órák és napok múlását a beszereit tübbingorokkal, a kibányászott föld köbmétereivel mérik. A vájárok egymás kezébe adják a kék ködöt lövelő légalapácsot.

Kis vaslemeztübbingekből összeszerelt hengerekben dolgoznak a vájárok. Ahogy a földet kivájják a hengerek előtt, úgy csavaroznak fel egy-egy sor tübbinget az első részre és úgy szerelnek le egy-egy sort a hátsó oldalról. A fúrópajzs pedig követi ezeket a kis alagútakat és vágóéleivel egyetlen hatalmas alagúttá egyesíti őket.

Három brigád dolgozik itt a pajzsban: Helyes Károly, Platti Győző és Déri Ferenc brigádja. A brigádok tagjait úgy válogatta össze a három brigádvezető a pajzs indulása előtt a telep legjobbjai közül. Szeptember második dekádjában a Platti-brigád 215 százalékot, Helyesék 228 százalékot, Dériék pedig 190 százalékot értek el.

Mégis Dériékről esik talán legtöbb szó itt a pajzs körül. Ez leginkább Dérinek köszönhető, akinek hangját nehéz lenne nem hallani. Van, aki azt mondja róla: «Több a füstje, mint a lángja» — pedig meg kell hagyni, Déri is, a brigád is dolgozik becsülettel. S hogy a brigádnak meg a vezetőnek nemcsak hangja van, az alábbi történet is bizonyítja.

★

**A fúrópajzs indulásakor**, amíg az acél-monstrum saját testét beássa a földbe, két alászerelt acélgörgő vezető a 130 tonnás hengert. A két görgő a «pajzskamra» betonfalán gurul. Így történt itt is. Az indulás után azonban a két görgő leszakadt a pajzskamra testéről, s a pajzs mindkettőt maga alá gyűrte és magával sodorta. Hogy a pajzs alatt mi történt velük, egy ideig nem lehetett tudni. Szeptember 4-én, egy pénteki napon az előrehaladó pajzs 35 milliméter vastag acélfalát benyomta a két görgő. A pajzs nyomógyűrűje nem működött.

A pajzs megállt. A központ szeptember 7-én délelőtt intézkedett: «A pajzs alatt a görgőket ki kell vésni a betont, s a görgőket ki kell szedni».

A Déri-brigád aznap délután 2-kor állt munkába. Abraham József főépítészvezető behívatta Dérit — erről és erről van szó, vállaiké.

— A brigád egy család, én egyedül nem határozok. Jöjjen az egész brigád, mondjon véleményét — válaszolta Déri.

A főépítészvezető irodába bejött az egész brigád.

Abraham le-följárkált az üresen maradt kis helyen az asztal mögött. Nyugtalan

barna szeme egyenként válogatta végig az emberek arcát.

A fiatal Nagy Pista szeméből a várakozás izalma süttött, Torma tekintete ugyanolyan nyughatatlanul járt, mint Abrahámé, a hosszú Ambrus arca egykedvű volt, mint mindig. Tőszegi összehúzott szemmel nézett vissza, Gáspár most is izgalom nélkül várta a fejleményeket.

— Mindjárt eldől, mi van a tekintetek mögött — gondolta a főépítészvezető és beszélni kezdett:

— Tudják, hogy a tervlejtés a pajzsban áll vagy bukik. Minél hamarabb meg kell indulnunk a pajzssal. A görgők kiszedése nem könnyű munka... A főépítészvezető tekintete megállt Déri erőteljes, széles arcán.

— Elvállják, szaktársak? — Elvállaljuk gyerekek? — kérdezte újra azonnal Déri és hangjában benne remegett a vágy: elvállalni, persze, hát, akárhol is van az a görgő, megtaláljuk, meg lehet találni! Inkább, minthogy másnak maradjon Ezen munka...!

— Mikor van a határidő? — kérdezte óvatosan valaki.

— Ez a munka körülbelül öt napot venne igénybe — felelte Abrahám és megállt az asztal mögött — ...de mivel bízom a brigádban, szeretném megkérni magukat, hogy 48 óra alatt végezzék el ezt a munkát!

A brigádnak nem kellett több kérdés.

— Elvállaljuk! A főépítészvezető, mint később elmondta, maga sem hit a 48 órában. De sietni kellett, sietni minél jobban, az idő sürgetett.

Háromfelé osztott a brigád és egymást váltották a munkán. Amint a véséssel kiérték a pajzs alá, a gödör megtelt vízzel. Lécekből rácsot ütöttek össze, arra feküdt felváltva egy-egy ember és a 80 centi széles és 90 centi mély lyukban véste a kemény

betont. A többi addig meregette a vizet a fekvő alól.

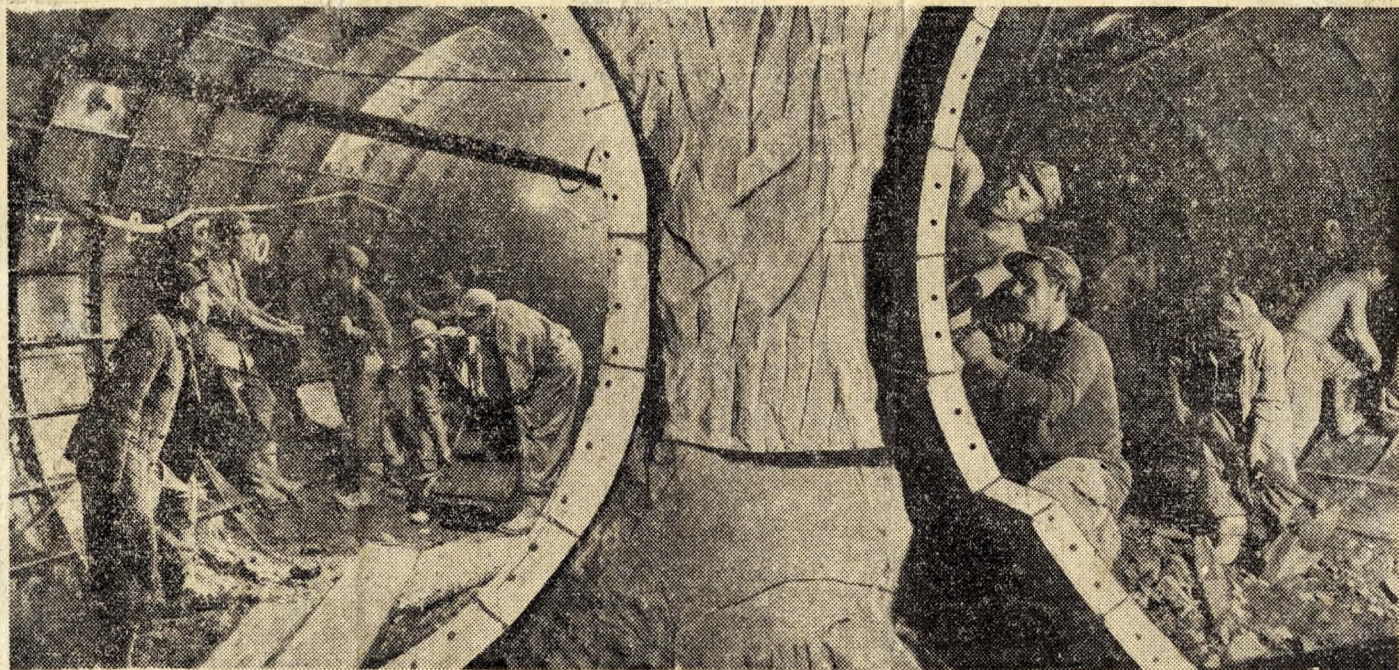
Szerdán délelőtti 10 órakor megtájták az egyik görgőt. Délután a másikat.

Három méter hatvan centi lyukat vágta a pajzs alatt a horpadás irányában és még 130 centimétert jobbra és balra. Harminchat óra alatt kivették a két görgőt. Tizenhatodikán, 22 órakor újra elindult a pajzs.



### Sokemeletnyi mélységben

Buda-pest alatt éjjel-nappal tompán dübörög a föld. A légkaipácsok dőrejét enyelik a mély aknatorok. A mérnökök és munkások lan- kadatlan erővel építik a földalatti gyorsvasút alagútjait, a nagy mű- vet, amely tervünk többi alkotásaival együtt hirdeti felszabadult né- pünk alkotóerejét.



A Déri-brigád a pajzs előtti két kis tübbingcsőben homlokfejtesen és tübbingszerelésen dolgozik. A két cső alatt még egy harmadik is halad, ezt a három csövet egyesíti a fűrőpajzs egyetlen alagúttá.

(Rév—Kéri felvétele)