



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím: *500-600 m. hosszúságban elkészült a földalatti gyorsvasút alapútja...*

Forrás:

*Szépiroda
Pondapert 1951. II. 9*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tá

385.859

H

Idő:

1951

Személy:

Helyszám:

Mintegy 5-600 méter hosszúságban elkészült a földalatti gyorsvasút alagútja a pesti oldalon

Hosszú évekig sebhelyként csüfította el a Rákóczi-út háziorait egy nagy telek a Hársfa-utca és Szövet-ség-utca között. Hirdetésekkal tarkított magas deszkapalánk takarta el a járókelők szeme elől. Így várta sor-sát.

A sívár telken az elmúlt év májusában megindult az élet. Munkások jelentek meg, gépeket, munkaeszközöket, szerszámokat raktak le a teherautókról. A kapu fölé tábla került, amely azt hirdeti, hogy a telek az öt-éves terv keretében épülő földalatti gyorsvasút egyik munkahelye. Ettől az időtől már nem a deszkapalánk hirdetései vonzották a kíváncsi járókelőket, hanem a munka, amely a kerítésen belül folyik.

Tíz munkahely a Kossuth-hídtól a Népstadionig

A Földalatti Vasútépítő Vállalat dolgozói lendületesen dolgoznak a minisztertanács szeptember 16-i határozata nyomán: »A földalatti gyorsvasút vonalai közül az első öt éves terv során a kelet-nyugati átlós fővonalat kell az újonnan épülő Népstadion és a Déli-pályaudvar között megépíteni. A kelet-nyugati fővonal építését 1950-ben kell megkezdeni és az építkezést úgy kell

ütemezni, hogy a Népstadion és Szélin-tér (Deák-tér) közötti szakaszon a forgalom már 1954-ben meginduljon, az egész fővonal pedig 1955-ben készüljön el!«

Ahogy beljebb megyünk az öt éves terv második évébe, úgy nőnek az eredmények a dolgozók munkájából.

A Földalatti Vasútépítő Vállalatnak jelenleg tíz munkahelye van a Kossuth-hídtól a Népstadionig terjedő szakaszon. A munkahelyeken, a vállalat központjában 1700 fizikai, műszaki és adminisztratív dolgozó foglalkozik a főváros egyik legnagyobb építési problémájával. A munkálatok előrehaladásával rohamosan nő a munkaerőszükséglet. A munkások létszámát 3500–3800-ra emelik. A fővárosban már két helyen készül a korszerűen berendezett munkásszálló a vidékről felkerülő dolgozók számára.

Az Ajtay-Szilárd fejtőgép is munkába áll

Beesületes, jólvezetett munka eredményéről számoltak be a héten a Rákóczi-úti munkahely dolgozói Tóth Keskés Pál elvtársnak, a Földalatti Vasútépítő Vállalat igazgatójának. Büszke örömmel jelentették, hogy a függőleges aknát elkészítették és megkezdik az innen vízszintes irány-

ban kiágazó kamra fúrását. A függőleges nyílás — szaknyelven akna — a deszkakerítésen belül, mélyen nyúlik a föld belsejébe. Itt kezdődik majd a fúrás a Rákóczi-út felé és készül az első vízszintes alagút — szaknyelven táró. — A tervekben lefektetett munkák elvégzése után kezdődik az alagútfúrás a Rákóczi-út alatt, mélyen a földben. A tervek szerint az év végéig 500–600 folyóméter hosszúságú alagutat akarnak járni a Rákóczi-út irányában.

Hatalmas lendületet vesz a földalatti vasútépítés még ebben az évben a többi munkahelyen is. A pesti oldalon mindenütt megkezdik az állomások építését. 1954-ben megindul a forgalom a Duna balpartján.

A tárók és aknák készítésénél eddig pneumatikus kalapácsot használtak. A kisméretű, 9–11 kilós kalapácsal vették a földet. Nemrégiben sikerrel próbálták ki az erzsébeti téglagyárban az Ajtay-Szilárd-féle bányafejtőgépet, amelyet kisebb módosítással alkalmaznak majd a földalatti vasút alagútja építésénél is.

Szívós, kitartó, kemény embereket kíván a földalatti vasút építése. Az építők legnagyobb része a hidépítés hősei közül kerül ki. A hidasaták győzelmes résztvevői most a föld mélyén állják meg a helyüket. Készülnek a kongresszus nagy finnépére. A tíz munkahely átlaga elérte a 142 százalékot. A kongresszusi munkaversenyben naponta 5000 forintot takarítanak

meg. Ennyivel erősítik népgazdaságunkat az itt dolgozó földmunkások, szakmunkások, műszakiak. A kongresszusi zászlóért tíz munkahely küzd, az összdolgozók 72,5 százaléka, köztük negyven sztahanovista.

A Párt fia a munka élén

A földalatti vasút építői között harcol Gojdar Sándor elvtárs, a Rákóczi-úti munkahely alapszervi párttitkára, sztahanovista aknamester. A felszabadulás első napjától résztvesz az ország újjáépítésében. Kubikosként kezdte az algói hidépítésnél, majd a szegedi közúti tiszahídhöz került. Az országépítő munkában megfáradott, széles vállából, izmos karjából árad az erő. Vasmarka erősen tartja a légpuskát, becsületes szíve sok-sok ember panaszát igazítja jó útra.

Fogas József főzsilipes ugyanezen a munkahelyen. Példamutatón dolgozik. 1947-ben még kubikos volt a szegedi közúti hídnál, ma megbecsült szakmunkás. A régi rendszerben kiverő kutyának is jobb sora volt, mint neki. »Hébe-korba, legtöbbször nyáron, ha dolgoztunk... Napjában egyszer ettünk, télen meg koplaltunk, hó-zomra' éltünk« — mondja.

A felszabadulás után apja földet kapott és most már termelészövetkezetben dolgozik. Egyik testvére ugyancsak termelészövetkezeti csoporttag, édesanyja a szegedi kefégyárban, húga a Jutában dolgozik. »Sokat

haladtunk előre. Régen gyakran csak a hentesnél láttunk szalonnát, 1945 óta minden évben ölünk sertést. Az idén két 150 kilósat vágtunk. Azelőtt még esőben is meztláb dolgoztunk, most mindannyiunknak jut eszima, esőköpeny... Nézzen be az elvtárs az öltözőbe, minden fogason tisztességes ruha lóg. Alatta pedig jó cipő, bakancs, vagy eszima. Ezen is le lehet mérni fejlődésünket...«

Ilyen munkások haladnak az élén a földalatti vasút építésében. A Párt fia, a Párt nevelte őket erőssé, edzetté, sziklaszilárdá.