

Tartjuk, amit vállaltunk!

Kádár János látogatása a kelet—nyugati vonalon

Kádár János, az MSZMP Központi Bizottsága első titkára Németh Károlynak, az MSZMP Politikai Bizottsága tagjának, a budapesti pártbizottság első titkárának, valamint Nagy Richárdnak, a budapesti pártbizottság titkárának, Kelemen Lajosnak, a fővárosi tanács általános elnökhelyettesének és Skóda Lajosnak, a fővárosi tanács elnökhelyettesének társaságában kedden megtekintette a budapesti metró kelet—nyugati vonalának már elkészült, a Fehér út és a Deák tér közötti szakaszát és az épülő vonalrész állomásait.

A vendégeket a Fehér úti metró végállomáson Fazekas György, a Metró Földalatti Vasút megbízott igazgatója, Ritter György, a metró pártszervezetének titkára és Balogh László, a metró főosztályvezetője fogadta. A vendégek metróra szálltak. Elsőként a Baross téren álltak meg, ahol a főváros egyik legnagyobb csomópontja forgalmáról tájékoztatták őket. Ezt követően a látogatók a Deák téren, a kelet—nyugati metrószakasz ideiglenes végállomásán időztek hosszabban. A kelet—nyugati vonal és az észak—déli vonal találkozási pontján a szakemberek a metróhálózat továbbfejlesztésének, mindenneke előtt az észak—déli vonal terveiről, eddigi munkálatairól számoltak be.

Kádár János ezután az épülő Kossuth Lajos téri állomást kereste fel, ahol Valkó Márton, a Közlekedési Építővállalat vezérigazgatója és Harmath István, a vállalat pártbizottságának első titkára fogadta a vendégeket. Kádár János ezután ipari vasúttal átutazott a Duna alatti metróalagúton. A látogatás következő állomása a Margit-híd budai hídfője volt; itt Rakonczay Nándor, a Hídépítő Vállalat igazgatója és Mészáros László, a vállalat párttitkára adott tájékoztatót a munkálatokról.

Az MSZMP Központi Bizottságának első titkára ezt követően a metró Batthyány téri és Déli pályaudvari megállóinak építkezéseit nézte meg. A vendégeket a Déli pályaudvarnál dr. Tóth János, a XII. kerületi pártbizottság első titkára fogadta.

A metró eddig elkészült szakaszának és épülő állomásainak megtekintése után Kádár János a Közlekedési Építő Vállalat székházában baráti beszélgetésen és ebéden találkozott szocialista brigádvezetőkkel, valamint a XII. kerületi pártbizottság munkatársaival, párt- és társadalmi szervek aktivistáival.

Kádár János a metrólátogatás során mindenütt elismeréssel szólt a végzett munkáról és örömmel vette tudomásul, hogy a Közlekedési Építő Vállalat és a Hídépítő Vállalat dolgozói teljesítik a metró határidő előtti átadására tett korábbi ígéretüket. (MTI)

*

A Moszkva teret néhány hónap múlva már tehermentesítő Batthyány téren készült ez a „hadi-



Kádár János és kísérete útnak indul a metró Fehér úti végállomásáról

(MTI Fotó — Vigovszki Ferenc felvétele)

jelentés". A tornyaiág felállványozott templom első pillantásra kusza csatatermek tűnő területre néz, de Tóth Ferenc, a Közlekedési Építő Vállalat építésvezetője, aki jelenleg a Csalogány utca és Ganz utca közötti HÉV-vonal szakasz építésének parancsnoka, segít az eligazodásban. Oriási földmunkagépeket kerülget a gyakorlatlan látogató; ennyit egyszerre egyetlen budapesti építkezésen sem láthattunk eddig.

Három műszakban csaknem négyszáz ember dolgozik azon, hogy a vállalt határidőre, 1972. december 22-ére, a metró teljes észak—déli vonalának megnyitásakor bekapcsolódhasson a forgalomba a Batthyány téri metróállomás, HÉV-végállomás és aluljárórendszer.

A földmunkák 80 százalékát elvégeztük — mondja Tóth Ferenc. — Ez annyit jelent, hogy a szükséges 75 ezer köbméter földből 65 ezret már kitermeltünk. Július 20-ra teljesen befejezzük, s ekkor új munkaszakasz kezdődhet: az alagútszigetelés, vasbetonszerkezet-építés. Hátravan még 8500 köbméter beton, 80 tonna betonacél és 6000 négyzetméter zsaluzat beépítése.

Az építkezésnek három fontos területe van. Az első a metróállomáshoz 48 méter mélyre vezető mozgólépcső, ezt most szerelik. A második a szentendrei HÉV végállomása és a hozzacsatlakozó aluljárórendszer. Hogy áll itt a munka? Az aluljáró oldalfalainak és a földemnek a betonozása július 17-re készül el. A HÉV-végállomás 146 méter hosszú épületén július 30-án fejeződnek be a szerkezeti munkálatok, ezután már csak a szigetelés, burkolás és a többi szakipari munka van hátra.

Ugyancsak e hónap 20-ára készül el a HÉV Batthyány tér és Ganz utca közötti, 373 méter hosszú, föld alatti vonalszakasza. Itt alkalmazzák Magyarországon először az úgynevezett résfalazásos módszert: előbb az alagút két

oldalfala kerül a 12 méter mélyre vágott „résbe”, aztán a földemet emelik a helyére. Ezután következik a föld kitermelése, a „bányamunka”, s legvégül az alapozás. A földemet nem állványozzák, hanem előre gyártott hidgerendákkal fedik.

Sok panasz volt az idén tavasszal a Duna alacsony vízállására — mondja Tóth Ferenc. — Mi örültünk ennek, ugyanis a Duna átlagos szintje alatt 2,5 méterre dolgozunk. Ezt a szivattyúk bírják is, de árhullám esetén már bajban vagyunk: át-átcsap a víz, és fokozó-

dik a talaj vízáteresztése is.

— Hogy állnak a határidőkkel?

— Van olyan részterület, ahol egyhetes a lemaradás, másutt meg 2—3 héttel előbbre járunk. Teljes egészében tartjuk, amit vállaltunk.

— Mikor volt szabad-ságon az építésvezető?

— Régen. Talán augusztusban sikerül kiszakítanom egy pár napot, de igazi pihenésre csak jövőre gondolhatok. Ha a forgalom már javában folyik a Batthyány téren.

B. Varga Zsuzsa