

## HIBLYSZŰNI JELENTÉS



## A KÉK VONALRÓL

**Nem túlzás azt mondani: az egész ország figyel a budapesti metróépítkezésre. A korszerűsödő Marx téren fent híd, a mélyben metróalagút készül, mérnökök, gépészek, vajúrók betonövezetet varázzsolnak az agyagzónából. Innen és a népligeteti „gélhadművelet” színhelyéről számol be munkatársunk alábbi riportja.**

November 15-én a Marx tér környékén lesztek a kármzsát az újonnan feltett forgalomirányító táblákról. „Meghalt” a Váci út és a Bajcsy-Zsilinszky út eleje, korláterdő zárja el a tér torkolatait. Reggelre virradóan a környékbeliek úgy érezték, a térről kiszivták a levegőt, csupán néhány autós kóválygott bizonytalanul még a járhatlan úton, gyalogosok tévelygtek „gázlót keresve” — három hosszú évre.

Az építkezés főhadiszállása most már teljes létszámban a West End ház egykori lakásaiban rendezkedett be. Itt vannak az irodák, itt láthatók a falakon a napra, órára kidolgozott műszaki ütemtervek. Itt található a munkások öltözői, s ennek a háznak udvarába zsúfolódik be a Marx téri hadművelet technikai arzenálja. Innen, ebből az udvarból úgyszólván tenyérnyi területről kell kiszorgálni a 30 méteres mélységben, túlnyomásban dolgozó metróosok; az épületet három év múlva bontják le.

Három 5 tonnás liften szállnak le a mélybe naponta az alagút és az állomásterek építői. Hajnali hat órakor, délután kettőkor és este tízkor szigorú rend szerint indulnak a vajúrók, a gépészek, mint a bányákban, kassal. Végigmennek a 40 méter hosszú szellőzőalagúton, belépnek a zsilipkapun, s lassan — számukra ez már megszokott és természetes — akklimatizálódnak a túlnyomáshoz.

Amikor a zsilipkamra másik végén kilépnek, s a lámpákkal megvilágított munkahelyen mun-

kához látnak a légalapácsok, a kitermelt földdel megindulnak a csilléik, surrogni kezd a vezetékéből az „életlevegő”, hirtelen megszűnik a fenti világ.

Nagyapáti Ernő vajúr azt mondja, nagyon gyorsan eltelik ez a nyolc óra.

— Szinte repülnek a percek, a munka diktál, olykor az éhség sem jelez, a többiek mondják, „te, még a zsebedben az uzsonnád”.

Most a mélységben a Kádár utca és a Marx tér között levő déli feszítőkamrát dúcolják. Mi majd néhány év múlva márvánnyal burkoltan látjuk viszont ezt a folyosót, amely pontosan a négykarú mozgólépcső előtere lesz. Ma itt bányafák, szádlemezék szorítják vissza a talajt; tompán visszhangzanak a szavak.

A nagy építkezés technikai berendezései: négy kéthengeres, nagy nyomású, hét atmoszférába sűrített levegőt (a munkalevegőt) biztosító kompresszor, amely óránként 762 köbmétert présel a lefelé kigyózó vezetékeken (a gépek működtetéséhez), négy alacsony nyomású, óránként 516 köbméter, egyatmoszférás levegőt „gyártó” kompresszor, amely biztosítja, hogy a mélyben dolgozó ötven ember biztonságban dolgozhasson. A West End ház udvarán egy dízel-áramfejlesztő működik, ez a záloga annak, hogy folyamatosan, fennakadás nélkül suhogjon az életlevegő, egy perc se maradjon világitás nélkül az alagút. És van két darab két-hengeres nagy nyomású tartalék-kompresszor is — mert itt nem

jöhet közbe üzemzavar. Az üzemzavar megpecsételné a 30 méteres mélységben dolgozók sorsát. Itt minden váratlan tényezőre fel kell készülni. Ezért állandó készenlétben van a betegszilip, ahova azonnal bezárják azt, aki gyanús fejfájásra, szédülésre panaszkodik. A West End udvarban készenlétben, három műszakban működik az orvosi rendelő. Ottönás emelők segítik a nehezebb tárgyak mozgását, köbméteres csillékekben emelkedik felfelé a kitermelt agyagos, olykor homokos föld. Erről az egyetlen munkahelyről, a déli feszítőkamrából 2600 köbmétert kell kifejteni és felhozni. S ez egy töredéke annak, amit majd még ki kell itt bányászni. A mélyállomás ugyanis 150 méter hosszú lesz, az öt csőből kialakított csarnokot 112 pillér tartja majd, négy sorban.

A földbe húzandó nagy csövek, a metróalagutak, a fűrópajzsok harapásai nyomán alakulnak. A Felszabadulás pajzs most az állomás bal szélső alagútját fűrja, naponta öt métert halad előre. Ezekben az órákban körülbelül a Sabaria vendéglő előtt jár. A Barátság pajzs áthaladt már a tér alatt, s most a Nyugati pályaudvar Volán-telepének kapuja alatt, körülbelül a Katona József utca magasságában áll.

S mi van fenn a téren? Megkezdődött a közműprogram végrehajtása teljes kapacitással. A Vízművek, az Elektromos Művek, a Posta Központi Kábelüzeme, a BKV, a Mélyépítő Vállalat, a Pest

megyei KÉV, a Gázművek brigádjai adják át egymásnak órapontossággal a munkaterületeket. Itt mindennek jelentősége van ezekben a napokban, minden apró feladat rossz megoldása veszélyeztetheti az egész együttes sikerét. Ha csak egyetlen vízcsővet vagy más vezetékét rossz pillanatban, hibásan vágják át, a környék több száz lakásában nem lesz víz, elhallgat a telefon, megszűnik az áram- vagy a gázszolgáltatás. Mindenre vigyázni kell!

Bódis Ferenc, a KÉV-metró II. számú főépítészvezetőségének helyettes vezetője, a Marx tér parancsnoka csak annyit mond:

— Ide idegek is kellenek.

A Népliget végénél, az Ecséri út előtt íveli át az Üllői utat a MÁV egyik legfontosabb budapesti vasúti hídja, az a fő ütőér, amely a Ferencvárosi rendező pályaudvart kapcsolja össze a fél országgal. Ott sínáron haladnak itt néhány méter magasságban szüntelenül, 24 órán át a személy- és tehervonatok. A híd két oldalán az építkezés teljes ideje alatt járnak a villamosok. A Nagyvárad tér és Kőbánya-Kispest vasútállomás közötti metrószakasz építésének egyik fogas kérdése volt, hogyan vezessék át a híd alatt a metróalagutak. Sok szempontot kellett mérlegelni. Végül amellett döntöttek, hogy a híd közepe alá kerül majd az a doboz, amelyben futnak a két szerelvények. Ehhez azonban meg kellett erősíteni a híd tartópilléreit, alapzatát; két és fél méterrel az út felszíne alatt, vasbeton gerendákkal körbefogni a természetes pillért, és további hat méter mélységben megszilárdítani a pillér alatti talajt. Ez azt jelenti, hogy 800—900 köbméternyi homok-, agyagzónát kell gránitszilárddá tenni. A mérnökök, a műszakiak számára is hihetetlen precizitást igénylő feladat ez. Az itt dolgozók pedig először alkalmazták Magyarországon üzemszerűen a vegyi talajszilárdítást. Ennek a munkának két veszélye is van. Az első és legkézenfekvőbb, hogy ha nem sikerül kellő pontosság-

gal beiktatni a gélnek nevezett, 60 perc alatt szilárduló vegyi anyagot a nyolcméteres mélységbe, akkor megsüllyed a vasúti híd. A másik veszély: ha túl „jól” sikerül a szilárdítás. Ebben az esetben megemelkedik, domború lesz a vasúti híd szerkezete. Az előírás: a híd maximum tíz millimétert mozdulhat.

Itt a hídnál most folyamatos üzemben dolgoznak speciális gépekkel és műszerekkel. Kovács László építésvezető-helyettes azt mondja:

— A legmagasabban kvalifikált szakembereink kezelik a műszereket, a gépeket. Azt mondhatnám, a metróépítésnek ezen a pontján most több a mérnök, mint a segédmunkás. Mert mérnöknek kell figyelnie óránként a megjelölt kritikus ívszerkezeti pontokon a talajszilárdítás hatását. Neki kell felfüggesztett mérőórákhoz igazítani a következő adag szilárdítóanyag préselését. Figyelnie kell a vegyszer és a talaj kölcsönhatását, melyet másodperc pontossággal regisztrálnak a beépített műszerek az automata diagramrajzolókön.

Itt minden különleges. A fűróberendezés, amelynek 30 másodpercnyi pontossággal kell meghatározni a szögben elkészítendő speciális műanyag szelep helyét. Ezt követi aztán a vegyszer bepréselése centiliter pontossággal, és csakis azon a talajpontra, ahol a műanyag csövön levő, 33 centiméterenként található perforált lyukakon belövell a talajba a gél. Ez a gélhadművelet. Izgalmas és felelősségteljes munka. Nem szabad tévedni, mert a vonatok ott dűbörögnek a fűrómesterek feje fölött. Emberek, értékek, életbiztonsága a tét. És jól haladnak. Az ütemtervhez viszonyítva már 80 százalékos a készülség.

Homó József főinjektáló egy-szerűen így mondja:

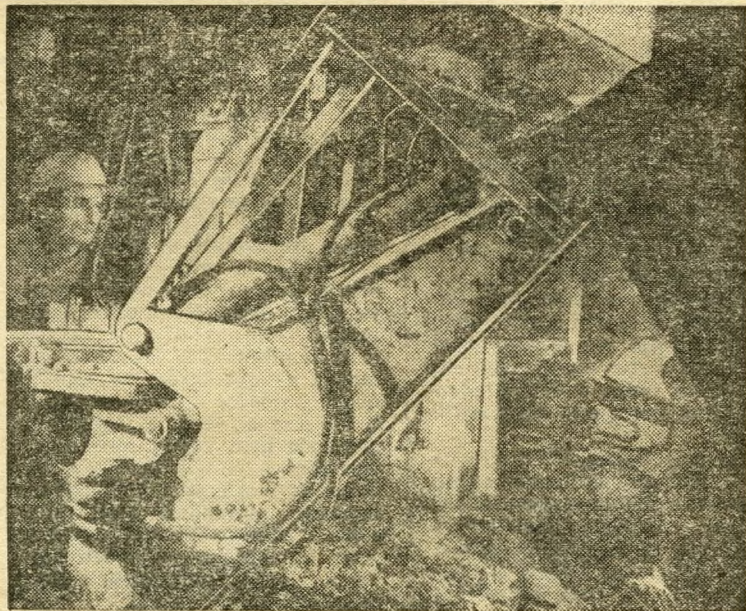
— Mindent elkövetünk, hogy karácsony előtt készen legyünk.

Ez a kijelentés háromhónapos lépéselőny jelent a kék vonalon.

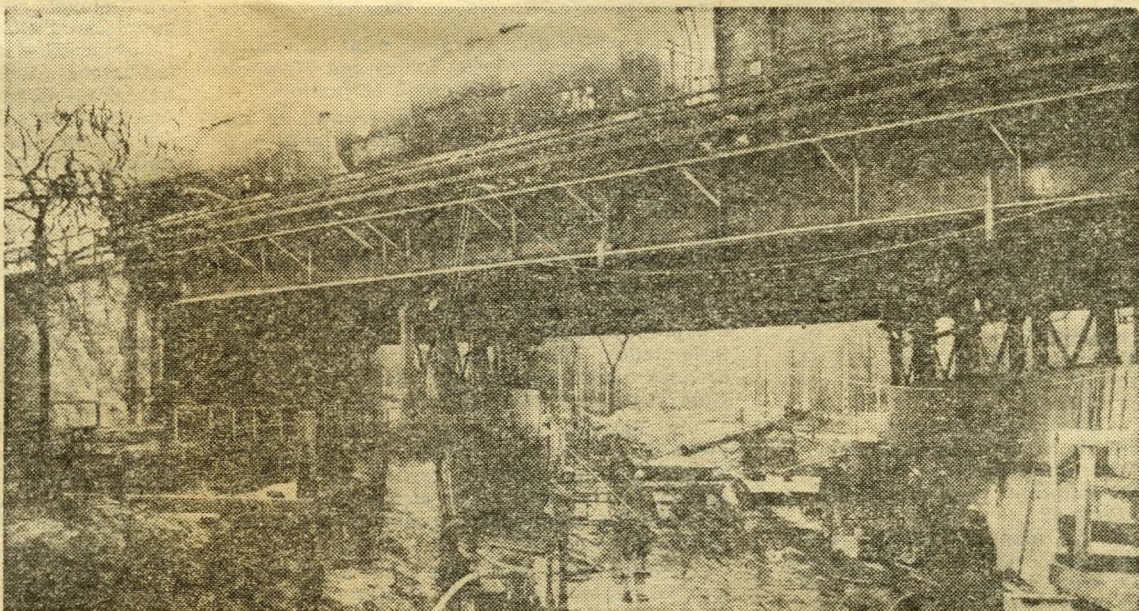
Dolecskó Kornélia



Lassan száll le a kas.



Itt most mindent figyelni kell.



A híd maximum tíz millimétert mozdulhat — az eddigi eltérés mindössze 3 milliméter.