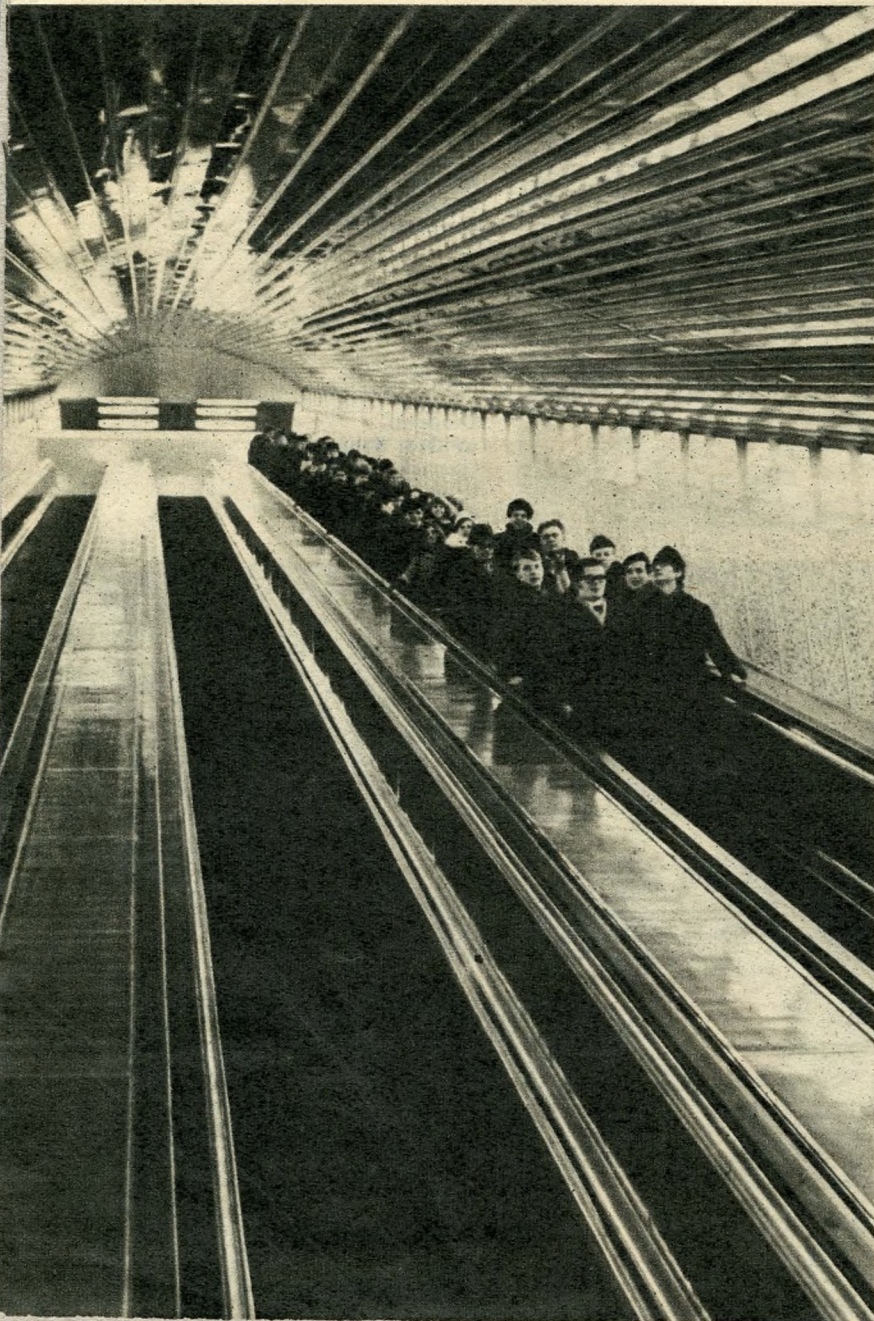


Vasút a város alatt

244

Premier előtt a mozgólépcső



A Magyar Népköztársaság kormánya 1950. szeptemberében hozott határozatot, Budapest alatt meg kell építeni a Földalatti Gyorsvasutat, amely keletről nyugatra haladva a Fehér úti végállomástól a Duna alatt átbújva a Déli pályaudvarig tart.

Miután a Metró állomásai Budapest főútvonalainak kereszteződései alatt vannak, a határozat azt is kimondta, hogy a föld alatt folyó építkezésekkel egyidőben e nagy forgalmú csomópontokon gyalogos aluljárókat kell építeni.

Igy került a csizma az asztalra, azaz a Zagya nevű folyócska hídja soha nem álmódott karriert futott be, hiszen 1963-ban Pestre rendelték, hogy az Astoria előtt a Kiskörúton teljesíten szolgálatot. Amíg rajta folydogált a forgalom, a burkolat alatt épült az aluljáró, 30–35 méterre a tengerszint alatt az Astoria mélyállomás.

Emlékeznek? Az Astoriától a Fehér útig olyan volt a főváros, mint egy hatalmas szabadtéri színpad, amelyen éjjel-nappal folyt az előadás. Bosszankodtunk. Buszon, vilamoson és gyalog azt tárgyaltuk, vajon miért kellett felrobbantani és eltörölni a föld felszínéről a Nemzeti Színházat. Forgalom-elterelés, kigyózó sínek, az Emke-sarok házainak árkádositása. Buckák, halmok és lövészárkokra hasonlító munkagödörök között bukdácsol-tunk, sokszor bosszankodva, de figyelmünk egy percre sem lankadt. Hiszen szemünk előtt felépült egy aluljáró-rendszer, amelyet azóta az Astoriánál, a Blaha Lujza téren és a Baross téren is használunk. Mindezt láttuk és részesei is voltunk az előadásnak. Volt azonban ennél egy keményebb, kegyetlenebb munkahely is, ahol 35 méter mélységben 40 Celsius-fokos me-

legben, félméztelenül csak 4–6 órát dolgoztak az emberek, mert többet nem engedélyezett a keszon.

Budapest altalaja változékony. A pesti oldal laza, hordalékos, homok keveredik a folyós iszappal. A budain viszont sziklakemény márga és sziklához hasonló vízzáró réteg fogadta az építőket. Egyben azonban mindkét oldal meg-egyezik. A talajvíz már 4–5 méter magasságban jelen van. Ezért a Metró-vonal alagútjait jóval e talajvízszint alatt, 35 méter mélységben kellett megépíteni. A talajvíz betöréseit úgy akadályozták meg, hogy a munkatereket lezárták, majd sűrített levegővel két és fél-három atmoszférás túlnyomást hoztak létre. Tízennyolc-húszféle orvosi vizsgálaton kellett megfelelni, aki ezt a túlnyomást kibírta. A leszállás úgynevezett zsilipkamrákban történt. Amikor e hatalmas acélhenger és a munkahely között a nyomás kiegyenlítőddött, a zsilip ajtaja magától kinyílt. A bezsilipelés és a lenttartózkodás időtartamát szigorú orvosi előírások irták elő. Először nem tudtam, miért. A vizsgálatokkal együtt felesleges kuka-coskodásnak tartottam, de amikor megszereztem a zöld színű kartont – a keszon orvosi bizonyítványt – megtanultam egyszer és mindenkorra, amit itt előírnak és betartatnak, halálosan komoly, a szó szoros értelmében. A be- és kiszilipelést 30 perc alatt kellett elvégezni. Ez alatt az ember úgy érezte, dobhártyája szétpattan, megfullad. Ha szóltam vagy kiáltottam, nem ismertem eltorzított hangomra. Csak a munkások nyugodt szeme kölcsönzött bátorságot. Verejtékben fürdő arcuk, levegőért kapkodó szájuk megrémített. Soha nem beszélünk arról, mit vállaltak azok,

47

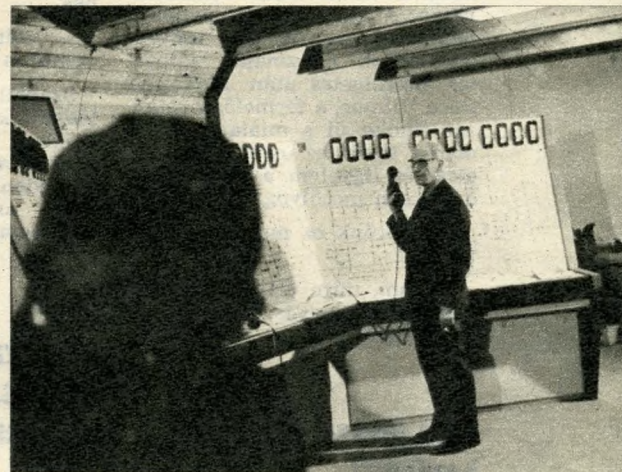


A gyorsvasút — indítás után



Ilyen a kocsik belseje

A diszpécserszoba



Lippay Agnes és Bojár Sándor felvételei

akik nap mint nap leszálltak a mélybe. Itt fent irigyelték tőlük a sok pénzt. Pedig a 4–6 órás munkaidő és a 200 százalékos veszélyességi pótlék valami titkot sejtett. Tudták vagy nem? Ki tudja. Egy szabálytalan bezsilipelésnél a vér könnyen felhigulhat s egy benne keletkezett légbuborék a szívbe jutva embóliát, halált okoz.

Minderről nem sokat tudtunk, ami lent történt, arról csak a házak között megbúvó aknatornyok árulkodtak, amelyekből teherautókba ömlött a felhordott vizes föld. Pedig mennyi, mennyi küzdelem, veríték folyt ott lent, amíg eljutottunk a máig. Vízbetörés az Uránia mozi alatt. (48 órás megfeszített munka, amíg a hordaléktól szennyes áradatot megfékeztek.) A felszínen szelid arcú geodéták mérték napokig, vajon az alul kimosott talajon nem süllyednek-e a házak. 1966 március. A Blaha Lujza tér alatt tátott szájjal vártuk a detonációt. Amikor a por és törmelék elszállt, a lyuk felé rohantunk. Kezek nyúltak át a túoldalról. A kézfogás a mérnökök számításait igazolta. A két irányból épülő alagutak összeértek. Megjötték a Szovjetunióból az első Metró-szerelvények. Száz ezer kilométeres próbaút kezdődött a felszíni pályán. Új forgalmi tisztek és motorkocsivezetők kiképzését kezdték meg. Megindult a Baross téri mozgólépcső. A jobb alagútban feszültség alá helyezték a pályát. Kádár elvtárs meglátogatta az építőket. A Metró építésében dolgozó több tucat vállalat munkásai szocialista szerződést kö-

töttek, amelyben vállalták: 1970. április 4-re átadják rendeltetésének a Metró első kelet–nyugati vonalát. Szavukat betartották.

1970. április 2. Népstadion állomás, 14 óra. Hidvéghy Károly, a METRÓ BUDAPESTI FOLDALATTI VASÚT igazgatója Sarlós István elvtársnak, a Fővárosi Tanács vb. elnökének jelenti, hogy a Metró első szakasza üzemelésre kész. A párt, a kormány vezetői és a meghívottak ezután a kékes színű szerelvényel majd végigjárnák a fényárban úszó állomásokat, hogy másnap, április 3-án üzemkezdettől Budapest lakossága is birtokába vehesse a Metró.

Mindazt, amit leírtam, olyan filmkockákból idéztem, amelyeken 1963-tól napjainkig történeteket örökítettünk meg. Április 2-án este Vasút a város alatt címmel a Televízió bemutatja filmünket, amelyben a Metró építőinek állítottunk emléket.

Megtiszteltetés és külön öröm számomra, hogy az Union Européenne de Radiodiffusion (Európai Rádió Adók Egyesülete) Cannes-i Híradóriportok Nemzetközi Versenyén Magyarország képviseletében ezt a filmet is neveztek. Főcímen ez áll majd: VASÚT A VÁROS ALATT.

A Magyar Televízió Híradójának dokumentumfilmje

Osszeállította: DESSER MÁRIA
Zenei szerkesztő: HOLECSKA KATALIN

Gyártásvezető: SPANN GÁBOR
Operatőr: VECSEI MARIETTA
Írta és rendezte: BOKODI BÉLA
Köszönjük mindazoknak, akik megalkotásában segítettek.

Munkában a filmesek

