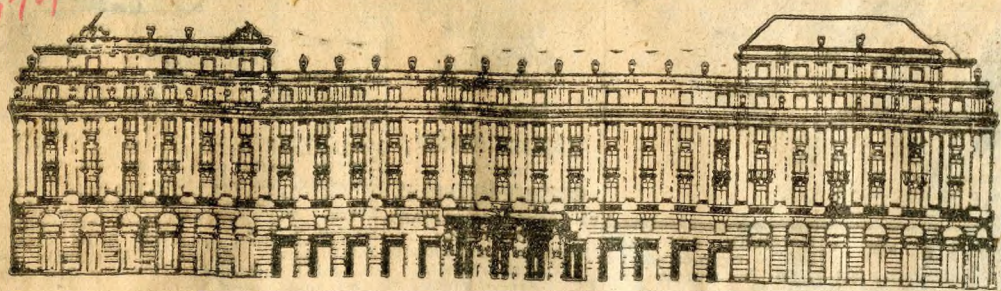


1290 köbméter föld megmozdul...

Magyar Nemzet
Pp 1952 IV. 1



A Földalatti Gyorsvasút egyes állomásait nagyobb épületek földszintjén helyezik el. Az épületek lehetőleg igazodnak a környék stílusához. A Kossuth Lajos-téri állomás elhelyezéséhez például felépítik a téren lévő egyik nagyobb

bérpalota mását és ennek az épületnek a földszintjén helyezik el, arkádós bejáratral az állomást. A rajz a Kossuth Lajos-téri állomáépület tervét mutatja se.

rony mellett tovább épülő vaszerkezetben földet tároló »bunker« is készül. A föld alól szakadatlanul érkező csillék ide öntik terhüket. Nem kell szállítóautóra várni, bőven van hely hová üríteni a földet. Amikor pedig autó, vagy villamos, teherkocsi áll a »bunker« alá, kinyitnak egy kis zsilipet, hogy a föld a teherautókba ömöljön.

A jövő hónapban 1290 köbméter földet kell erről a helyről elszállítani és ez nem csekélység. Aradváriék brigádja és a műszaki értelmiség összefogása azonban biztosítja a sikert.

A Márkus-parkszínház felkén földbányászati aknában és egy beakózt szelőlőbányán keresztül már el lehet jutni a földalatti gyorsvasút Somogyi Béla-úti szakaszára, a vasútvonal végleges alagútjába. Az úgynevezett pajzskamrák, a tulajdonképpeni alagutak fúrásának kiindulópontjai már elkészültek és jóideje folyik maga az alagútúrás is.

Bányászmozdószerekkel

tárják fel az alagutat ezen a munkahelyen. Nem használnak fúrópajzst, hanem csupán a bányákban szokásos gépeket és kéziszerszámokat. Így jóval megelőzték a Rákóczi-úti munkahelyet, ahol most szerelik a nagyteljesítményű fúrópajzsokat és azzal haladnak majd előre, naponta egy métert.

— Szépen haladunk ezzel a módszerrel is — mondja Horváth József építésvezető. — Március 9-én már befejeztük negyedévi tervünket, pedig ezt joggal nevezhetjük többszörösen feszített tervnek.

A műszaki értelmiség és a fizikai dolgozók összefogásából született meg ez a jó tervteljesítés. A március 9-i felajánlásokról Aradvári György sztahanovista géplakatos, az üzemfenntartó »Törekvés«-brigád vezetője levelet írt Rákosi Mátyásnak és egyben büszkén jelentette, hogy a brigád felajánlásait 160 százalékban teljesítette. Sőt, volt egy munka, amit saját vállalkásukhoz viszonyítva is 278 százalékra teljesítettek: az új légszűrő berendezés felszerelését a keszonba.

— A földalatti munka magaslégnomás alatt történik — mondja Aradvári — és rendkívül fontos, hogy odalent mindig tiszta, friss legyen a levegő. Legutóbb szükségessé vált egy új légszűrő berendezés felszerelése. Ez a többi hasonló munkahelyeken mindig nagy zavarokat jelentett és átlagban hat óra hosszat szüneteltetni kellett a munkát. Mivel hat óra éppen egy műszak, ez a szűrőberendezés-csere igen komoly kiesést jelentett. Nekünk azonban sikerült kiesés, gépleállítás nélkül húsz perc alatt, szinte észrevétlenül megcsinálni a cserét.

A Rákosi Mátyáshoz intézett levélben

Aradvári említést tesz a jóműködő brigárendszeréről, a Róder-és Deák-mozgalomról, valamint újításokról, észszerúsításokról. A műszaki irodában Kató János versenyfelelős ezt mondja:

— Aradvári megtanította hegeszteni öt géplakatos-társát. Azelőtt, ha valami hegesztési munkára volt szükség a délutáni vagy éjszakai műszakban, idegenből kellett segítséget kérni, vagy pedig megállt a munka. Most már nincs ilyen fennakadás. A Deák-mozgalom egyik előharcosa Kohári Károly főgépész, aki mintaserű fegyelmet feremtett és így mind jobban felledésbe merülnek liberális, mindig »kesztyűskezű« elődjének emlékei. A Gazda-mozgalomban Majoros Mátyás kovács és Sebesyén Mihály betanított munkás értek el nagy eredményeket: Az elmúlt évben 1984 kilogramm hulladékot dolgoztak fel.

A »Törekvés«-brigád,

amelyet Aradvári vezet, múlt év április 4-e óta működik s géplakatosokból, lakatosokból, szerek-lőkből, kovácsokból, segédmunkásokból áll s minden tagja elérte a sztahanovista szintet. A Rákosi Mátyáshoz intézett levélben a Törekvés-brigád munkájáról van csupán szó. De hogyan dolgozik itt a műszaki értelmiség?

— Mi is brigádban, mégpedig a fizikai dolgozók bevonásával alakított komplex-brigádban dolgozunk — mondja Horváth József építésvezető. — A legutóbbi felajánlásban vállaltuk, hogy március 9-re befejezzük a március 15-re előirányzott pajzskamrát s ezzel már 6-án kész lettünk. Rájöttünk, hogy még a pajzskamra végleges befejezése előtt (mialatt az úgynevezett sel-

lenboltokat, vagyis a pajzskamra betonalapzata épül) már meg lehet kezdeni az alagútúrást. Ehhez a felajánlott időpontnál 15 nappal előbb kezdtünk hozzá.

— És mi az április 4-i felajánlás?

— Áprilisban 1189 köbméter földet kellene kitermelnünk, de vállaltuk, hogy 1290 köbmétert fogunk kiemelni. Ezenkívül igen nagy megtakarítást fogunk elérni vállalatunk két mérnöke: Szádeczky Béla és Vastagh Géza új módszerével.

Elmondja a módszer lényegét. A földalatti alagút fúrásánál, mivel fúrópajzs nélkül dolgoznak, a rendes bányászmozdószer alkalmazásával igen sok fára lenne szükség. A nagy légnomás csak a vizet szorítja ki a talajból, de a beomlás ellen dűcolással, ácsolással kellene védekezni. Ez azt jelenti, hogy az alagút minden egy méter hosszú részében hat köbméter fát hasz-

nálnának fel. A magas légnomás, a paradís levegő mellett a fa nagyobbik része, mintegy kétharmada végleg fönkremente s nem lenne újra felhasználható.

— Szádeczky és Vastagh vaszerkezetet készítettek az alagút ideiglenes kitámasztásához — mondja az építésvezető. — Úgynevezett vasramonádokat, félköríveket szerkesztettek, amelyeket feszítőrudakkal kell körben, az alagút falára feszíteni. Ezeknek a védelmében teljes biztonság-gal folyik a munka. A vaslemezeket belül egy második, kisebb, hasonló berendezést is el lehet helyezni: ez a zsámozó fémív. A két acélpánt közé előregyártott idomköveket helyeznek el. Ezeket már úgy formázták meg, hogy belőlük lesz a földalatti vasút alagútjának burkolata. A fémíveket eltávolítjuk, az idomkövek ott maradnak, cementes habarccsal összeerősítve. A kövek mögé injekciós tűre emlékeztető csövön keresztül, 12 atmoszféra nyomással cement-betonpépet injektálunk és így tartjuk vissza a talajvizet.

A Rákóczi-úti munkahelyen

és mindenütt máshol, ahol fúrópajzsral dolgoznak, vastübingekből, vagyis palást-lemezekből áll az alagút burkolata, ugyancsak mőgójük injektált vízhatlan betonréteggel. De ahol nincs fúrópajzs, ezek az idomkövek borítják majd az alagutat.

Bücsúzásul végigvezetnek az udvaron. Megmutatják az akna fölé épített hatalmas acéltornyot, ahová elektromos lift röpti fel a mélyben kiásott földet és viszi le csillékben a frissen kevert betont. Aradvári, akinek Rákosi Mátyáshoz intézett levele nyomán jöttünk erre a munkahelyre, a csilléknek új keskenyvágányú pályát épített társaival; szerkesztettek egy olyan tolopádot is, amelyen könnyebben lehet a csilléket a betonkeverőtől a liftig mozgatni, mert nem kell a szokásos, nehézkes forgatókorongot használni. A betonkeverőgépet kétszer is át kellett helyezni, ahogy a munkahely egyre bővült s ezt az áthelyezést is úgy végezték el, hogy egy percre sem akadt meg a munka.

Az akna fölött

látható acéltorony hamarosan megnagyobbodik. Aradváriék megépítettek egy csilléatemelő berendezést is, amellyel a liften felhozott csilléket nagyobb magasságba emelik és a magasban továbbítják egy sípályán. Erre azért van szükség, mert a to-

földalatti gyorsvasút építése pedig rohamléptekkel halad előre