



A Fehér úttól a Déli pályaudvarig

Tizennyolc perc 25 másodperc. Ennyi idő alatt értünk a kísérleti szerelvénytől a Fehér úttól a Déli pályaudvarig. **Lakatos Ervin**, a Közlekedési

Építő Vállalat ismert szakembere — amikor kiszállunk — úgy csodálja az állomást, mintha életében először látná.

Izgalmak és bravúrok

— Úgy érzem magam, mintha moziban lennék és filmet látnék — mondja. A szerelvény nyolcvanas tempóban robog, mi

próbált rajtunk kifogni. A Rókusnál már sokan azt hitték, le kell bontani a kórházat, mert különben összeomlik. Az Astoriánál

itt, Apró Mihálytól és a többiekétől. Ez itt több, mint a felszíni építés, ugyanakkor a közlekedéshez és a bányászathoz is köze van. Nincs két azonos feladat. S ezért szép. A stáb 60 százaléka a törzsgárdához tartozik. Akinek „nagy mellénye” van, itt gyorsan leveszi.

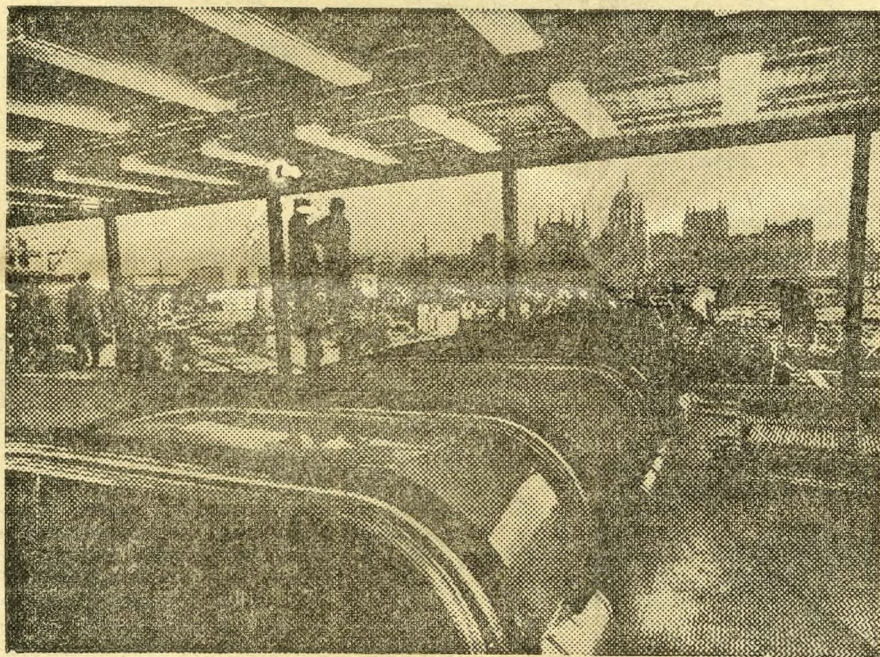
— A tervezés legtöbbször hosszadalmas, egy-egy módosítás hónapokat vesz

nal átterveznek, de nemcsak az építésvezetőt kérézik meg, hanem a munkásokat is. De ha megvan a döntés, nincs vita. Nem is lehet, hiszen rendkívül veszélyes a munka. A metró egyébként tükörképe az elmúlt huszonkét év technikai változásainak. A kezdetnél a föld nagy részét még lapátolták, cipelték, ma e folyamat nagy része gépesített. A cement 4 sem csillékben, hanem pneumatikus nyomással, csöveken szállítják.

— Amikor én idekerültem, akkor jöttek a szovjet fúrópajzsok, együtt tanultuk a kezelést, jóformán senki sem tudott itt oroszul, a végén már nem kellett tolmács ahhoz, hogy a szovjet szerelőkkel, mérnökökkel beszéljünk. Az öntöttvas tübingeket eleinte importáltuk, később a magyar vasbeton tübingek váltották fel azokat. Egy-egy gyűrű 15 ezer forinttal olcsóbb, mint a régi, s gyorsabb a szerelése is. Sokszor az élet kényszeríti ki az új megoldásokat: az Astoriához például eredetileg nem terveztek állomást, tervezők és kivitelezők összedugták a fejüket és megoldották. Az újítás lényege: az úgynevezett háromgyűrűs módszer helyett megszületett az öt összehalmozós gyűrűs megoldás, 80—100 millióval olcsóbb, mint a korábbi, s már az egész világon úgy hívják: *budapesti típus*.

A Vas megyei Kőrmendről 1957-ben jött a metróhoz Dervasics Ferenc vájár:

(Rédei Ferenc felvétele)



Építik a Batthyány téri metróállomás mozgólépcsőjét

sokszor örültünk, ha órák, napok alatt egy-egy centimétert előre jutottunk. Nekünk ez a 18 perc 25 másodperc huszonkét évig tartott. Már hozzászoktam, hiába ér véget a munkaidő, bármikor szólhat a telefon, az embernek a fejében kell hordania a tervtárat, mert ha baj van, azonnali intézkedést, döntést várnak.

— A világ keres városában van olyan város, makacs, szinte méterenként változó talaj, mint nálunk. Hányszor meg-

a víz tört be. Az előzetes vizsgálatok alapján arra számítottunk, hogy a közlekedéssel ellentétben a Duna alatti szakasz lesz az egyik legkönnyebb terület, hiszen agyagos a talaj. Mindenesetre megépítettük a mentőhidat, mindenkit kiképeztünk. Az első napokban simán ment minden, aztán az egyik pillanatról a másikra támadott a metán. Robbantunk kellett, mert sok helyütt a pajzs nem bírta a kővel.

igénybe. De nem a metrónál. Az UVATERV mérnökei rendszeresen kint vannak, senki nem ad a rangra, ha kell, azon-

Már az új vonalat építik

— Itt tanultam ezt a szakmát — magyarázza. — Sokan kérdezik, mennyit keresünk, mire viszik. Hazaviszem a havi 5—6000 forintot, de keményen meg kell dolgozni ezért a pénzért. Tavaly vettem lakást. Még ilyenkor télen is 30—40 Celsius-fok meleg van, s a túlnyomást sem lehet egykönnyen megszokni. Szigorú az orvosi ellenőrzés, a zöld kártyát, amely szabad utat jelent a keszonba, csak az kapja meg, aki teljesen egészséges, még egy megfázással sem lehet leszállni. Különösen télen sok az átmenő vendég: a pénz hallatán megpróbálkoznak, de aztán a gyengébbek továbbállnak.

ebben a munkában nem a veszély a lényeg. A brigádomban tizenhárom emberre — szokványosan hangzik, de így van —, tizenhárom barát. Sokat vagyunk együtt. Mindennap, mielőtt munkához látunk, megbeszéljük, mit kell csinálni, s segítünk egymásnak. S olyan jó érzés metrózni. Enn más szemmel nézem az állomások, az alagutakat, mint az utasok, különösen azok a helyeken, ahol dolgoztam.

Tervrajzokat vesznek elő. A következő napok hajrája sokszor éjjel-nappali munkára kötelez. De a főtéma már nem a kelet—nyugati, hanem az észak—déli vonal. A Kun Béla tértől a pajzsok már

Vállalták — készen lesznek

A Közlekedési Építő Vállalat a generálkivitelező. Több vezetőjével és munkásával a Deák téren találkozunk.

— Sok vihar és vita volt a metró körül — emlékezik **Hajnal István** műszaki osztályvezető. — A startot követően egyszerre tizenegy helyen dolgozott ötezer ember, minden tapasztalat nélkül, irreális határidőket hajszolva. Később jött a másik véglet: nem kell metró. A régieknek nem volt szívük leállni, a fenntartás ürügyén is építkeztek, s az élet őket igazolta, hiszen metró nélkül előbb-utóbb megbénult volna a fővárosban a közlekedés. A mostani, december 22-i átadás példátlan szervezettséget, együttműködést és hajrárt követelt. Így nyerhettünk csaknem egy évet.

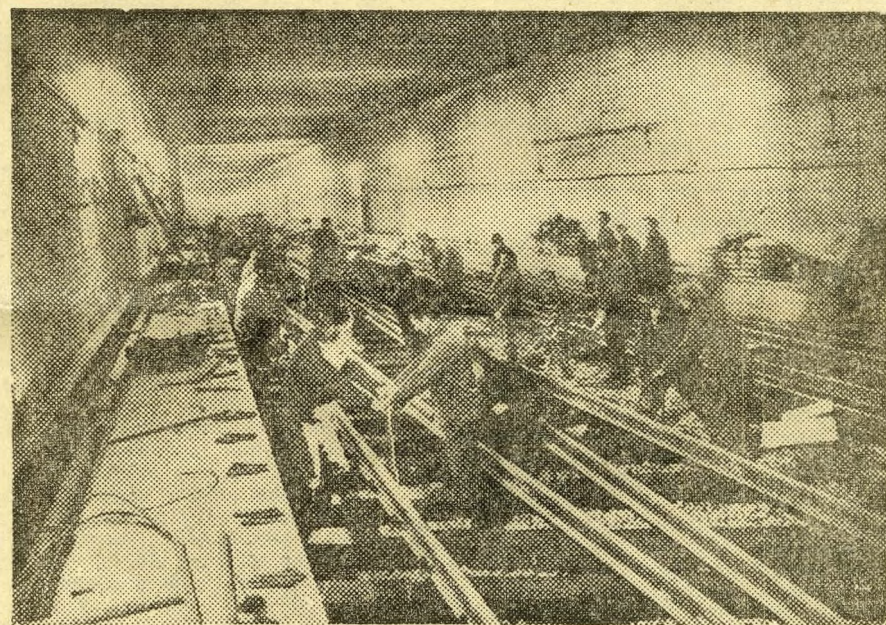
— Az országban sok helyütt dolgozunk — folytatják — ahhoz, hogy a metrónál minden elkészüljön, az idén 600 millió forint értékű munkát kellett elvégeznünk. Kétezer emberünk dolgozik itt, és sikerült biztosítanunk, hogy a metró miatt másutt ne legyen lemaradás.

— Mi okozta a legnagyobb gondot?

— A sok soron kívüli feladat. A Moszkva téri, legyezőalakú földémszerkezet, a felszíni állomás építése nem a mi dolgunk lett volna. Egy évet késleltet a tervek, mi mégis vállaltuk, hiszen emiatt megghiúsult volna az egész átadás. S az alagútépítés még nem minden, hiszen az Erőke és a többi aluljárót is mi építettük, sőt, végül is miránk várt a Déli is. Nehéz napok vannak hátra, de készen leszünk.

Janitsáry Iván mindössze 32 éves, de „kulcs-embernek” számít, építészvezető.

— Az egyetemen mindig arról álmodoztam — kapcsolódik a beszélgetésbe —, hogy hidakat fogok építeni, mindenki látja majd alkotásaimat. Az utolsó évben döntöttem a metró mellett, pedig mindaz, amit mi teszünk,



A szentendrei HÉV Batthyány téri végállomásán már az utolsó simításokat végzik (MTI Fotó — Bara István felvétele)

az a kevésbé látható, hiszen mi a vasút „ágyát” vetjük meg.

— Nehéz meghatározni, hogy mi a boldogság — mondja elgondolkodva —, de azt hiszem, én a boldog emberek közé tartozom. Az egyetem csak alapismereteket ad; az én életem az itteni munkások. Soha senkitől nem tanultam annyit, mint **Molnár Jenőtől**, aki segéd munkásként kezdte

Minket nem kell hajtani, de nem tűrjük a lógásokat.

Konta László szocialista brigádvezető arra a kérdésre, hogy félt-e a vízbetöréseknél — ott volt az Astoriánál is —, így válaszolt:

— Kinek volt arra ideje? Egyébként is szigorúak a biztonsági előírások, s minden veszélyre felkészül az ember. De

eljutottak a Kiliánig, a Ferenc körúti, a Felszabadulás téri, a Deák téri állomások építésén dolgoznak, s jövőre a Kun Béla tértől hozzálátanak a Kispeszt irányába haladó, kéreg alatti rész kiképzéséhez.

Örülnek az új vonalnak, de mára a következő avatására — 1976-ban adják át az első szakaszt — készülnek.

Moldován Tamás