

Az aggteleki barlang „hosszában való átvágása”

Mohos márványkő a sárospataki temetőben, s rajta elmosódott, nehezen olvasható betűk adják tudunkra, hogy a 115 éves sírban Vass Imre, Gömör-Kishont vármegyének „rendszerint való földmérője”, a 48-as szabadságharc volt kapitánya alussza örök álmát 1863 óta.

Vass Imre neve naponta sokszor elhangzik az aggteleki cseppkőbarlangban, valahányszor egy-egy csoportot vezetnek hosszabb vagy rövidebb túrára a cseppkővek csodálatos birodalmában. Ő tárta fel ugyanis a barlang főágát, kevése híján a mai teljes hosszúságában. Előtte Raisz Keresztély 1801-ben a bejáratától mindössze 1800 méterig jutott el, a Vaskapunak nevezett szakaszig. „Vaskapunak azért nevezte ezt ezen hely — írja Vass Imre — mivel nehéz az átljárás.”

Ő azonban 1825-ben mégiscsak „átljutott” az áthatolhatatlannak tartott Vaskapun, s a barlangi patak mentén haladva megtalálta a folytatást, és 1829-ben — egy kilométer híján — egészen Jósvalfölig jutott. Felfedező útjáról, s kutatásainak eredményeiről az 1831-ben Pesten megjelent és a sárospataki kollégiumi nagykönyvtárban megtalálható „Az Aggteleki Barlang leírása, fekte területével, talpraajzatjával és hosszában való átvágásával” c. művében számol be. Ennek „előbeszédében” elmondja, hogy a barlang feltárására az 1822-től 1825. július haváig tartó szárazság „adott okot és módot”. „Hiteles tudósítást” kíván adni a barlang „új, egész 1825-dik Esztendőig esmeretlen, az előtt ember által nem látott úreigéről... melyek minden tekintetben megérdemlik, hogy akik ily rendkívüli játékán a természetnek gyönyörködését lelnek, azoknak helyes esmerettségébe juttassam őket...”

Hosszú oldalakon át lelkendezve ír a barlang lenyűgöző szépségeiről. „Tisztebbak és különösebbek ott a

természet alkotásai, melyeket a meszes víz csepegésében és szivárgásában csodálni elragadtattunk... Első belépéssel a járatlan barlangba, érzetlem magamat hatalmasan megszólíttatva, amidőn körülvetve a fényes csepegőkő oszlopoktól, oly iszonyú nagy tágasságokban, csillámló pompás kárpitok alatt ily szép gyönyörűségekkel dicsőül megjutalmaztam...”

A továbbiakban leírja a régi barlangot, megemlítve, hogy „a londoni tudós társaság két Anglust küldött Magyarországra a cseppkő-veket minéműségére nézve nevezetes Aggteleki Barlang ki-fürkésztésére, akik három nappal itt mulatások után visszajártak.”

Azután foglalkozik a „cseppkő-veket” keletkezésével, a barlang vízállásával, bizonyos időközönként mért hőmérsékletével. Még nevet is ad az egyes különleges képződményeknek, oszlopoknak a bibliai, a görög-római mitológiából és a történelemből. Végül összehasonlítja a miénket az európai és az amerikai barlangokkal, s azzal fejezi be lelkesedéstől fűtött egybevetését, hogy az Aggteleki Barlang „minden ágazatát” figyelembe véve, „ennek győzedelmét, hogy legnagyobb lényen, nem engedhetjük el...”

A cseppkőbarlang

feltárása, több új ágának felkutatása a mi századunkban sem ért véget. Vass Imre művét folytatva az utolsó egy kilométert Kaffka Péter tárta fel 1922-ben, majd Aba-új-Torna vármegye 1928-ban tartó vagatott, s így alakították ki a mai jósvalfi bejáratot. Aztán Jan Majkó csehszlovák, különösen pedig a hazai kutatók közül Kessler Hubert és Jakucs László szerzett elévülhetetlen érdemeket abban, hogy napjainkban százezrek gyönyörködhetnek megénk s hazánk páratlan természeti kincsének, az aggteleki cseppkőbarlangnak káprázatos szépségeiben.

Hegyi József

ség mellettünk áll, lementem a hajó parancsnokához és közöltem vele, el kell indítani a cirkálót a Nikolaj-hídra. A parancsnok azt válaszolta, sekély a víz, a cirkáló zátonyra futhat, erre parancsot nem adhat. Ez volt a kifogás. A fedélzetmester azonnal csónakba szállt, elindult, ellenőrizte a mélységet. Bebizonyosodott, a mélység megfelelő. Ismét felkerestük a hajó parancsnokát. Ekkor már kategorikusan megtagadta a kérést. Nem volt mit tennem, a tiszteket lefogattam, kajütökhöz zártam, a kajütök elé őrköt állítottam, majd felmentem a kapitányi hídra és parancsot adtam az indulásra. Még sosem álltam a parancsnoki hídon. Féltem. De a gépek mozgásba jöttek. És a cirkáló elindult. 1917. október 25-én hajnali 3 órakor már a Nikolaj-hídnál voltunk. A hidakat az Ideiglenes Kormány parancsára felhúzták, hogy a munkáskerületéből a város központja felé a Néván az átjárást megakadályozzák. Amikor a hídon őrködő junkerek meglátták a cirkálót és a feljűk irányított fegyvereket, eltűntek a hídról, az Auróra legénységének egy része pedig partra szállt, leengedte a hídpilléreket, átjárást biztosított a forradalmi egységeknek. Kora este a Katonai Forradalmi Bizottság elnöke érkezett a cirkálóra. Közölte, este kilenckor a bolsevik párt ultimátumot küld az Ideiglenes Kormánynak: mondjon le. Ha az Ideiglenes Kormány ellenáll, akkor a Péter-Pál erődől vörös rakéta jelzi az Auróra legénységének, hogy figyelmeztető tüzet nyisson a Téli Palotára. A fülkébe zárt tisztek

előtt az őrséget megerősítettem, a hajón szolgáló papot a partra tettem és a legénységnek kiadott rendeltetést el. Este kilenckor mindenki a helyén állt. Nagyon ideges voltam. Vártuk a jelt. A jel késve, 9 óra 45-kor futott az ég felé. Akkor tűzparancsot adtam... Éjjel 2 óra 10 perckor a Téli Palota már a bolsevikok kezén volt.

— Mi történt azóta, több mint fél évszázad alatt önnek, az Auróra volt komisszárijával?

— Évekig pártmunkás voltam. Majd középiskolára, egyetemre kerültem és mérnöki diplomát szereztem. Mérnöki munkáért évekként elvezetett Lenin-díjat kaptam. Leningrád elektromos hálózatának kiépítése volt a feladat. 69 éves koromban nyugdíjba vonultam. Azóta sokat utazom, fiatalokkal találkozom. Sokszor jártam külföldön, Csehszlovákiában, Romániában, Bulgáriában.

— Önnek már életében, itt a hajómúzeumban szobra van. Mit érez, ha a saját szobrát látja?

— A múltkor fiataloknak magyaráztam itt az Auróra történetét. És amikor a szoborhoz értem, ösztönösen azt mondtam, ez itt Alekszandr Belisev, az Auróra első komisszárij. Szinte nem is gondoltam arra, hogy én vagyok. Már megszoktam. És különben is, hogy az én szobrom áll itt, az úgy vélem, csak véletlen. Ha nem én vagyok akkor itt a komisszár, akkor egy másik matróz hajtja végre a parancsot. A tett nem egy ember akarata volt.

Az Auróra 575 volt matróza közül 16 még él.

H. Barla Lajos

Rövid vaslétra. Füle a bődön peremén. A bődön mint valami óriási bogrács. Vastag, olajos drótkötél fonadékon függ. A létra négy fokán fel, bődön alá csúszszanva le. A fősatlós, Ráki Lajos figyelmébe: „Kifelé nézni, kézre, fejre vigyázni!” A bődönben mi négyen Orjovics Tibor párttitkárral és Kóródi István üzemvezetővel. Jelzőcsengő hangja. Bődön néhány métert fel. Alatta kétfelé és felfelé kinyílik az aknákat fedő vasajtó. A bődön lassan lefele. Hűvös légáram. Csönd. Aztán hatalmas csattanással ránk csapódik az aknafedő. Még hűvösebb. Még nagyobb csönd. Kétszáz méter mélységbe tartunk. Szótlanok vagyunk.

A gyér világításban nézem a hatalmas akna vizes, fekete falát, de szemem reneháryáján még mindig Királd környéki napfűrésztötte erdők zöldjében, barnájában kéklő aknatorony magasodik, a föld mélyéből kirabolt szürke meddőkörítés közepén, melynek tövében szürke munkaruhás, fekete gumicsizmás, fehérkockos emberek szorgoskodnak... A valóság azonban erősebb. Mint valami spongya letörli az előbbi képet az emlékezet palatáblájáról és újat rajzol helyette: a kétszáz méter mélységben, szűk helyen küszködve küzdőket, küzdve küszködőket. A talpi brigád, ahogy itt egymás közt nevezik őket, minthogy az aknamélyítés során ők vannak mindig a legmélyebben és egyre mélyebben a föld felszínétől, a naptól. Hivatalos nevük pedig a Béke szocialista brigád, amely a munkarendnek és a nemrégien bevezetett új szervezési intézkedésnek megfelelően három vágár- és egy kőművescsapatból áll. Így együtt összesen nincsenek harmincan. Vezetőjük Kovács István vágár.

Amikor mi is lejutottunk a talpra, Apostol Bálint, Bakos Ferenc, Balogh József, Bassa Zoltán, Juhász Kálmán dolgozott, Bíró Károly csapatvezető vágár irányításával.

— Most rakodunk — mondta Bíró. — Van mit. Éjszaka volt a robbantás, délutánra ki kell takarítani a talpat, hogy a kőművesek falazhassanak.

A robbantás. Ez is sajátos. Százhusz lyukat telepítenek sűrített levegővel hajtott fúrókkal, öt koszorúban, százhatvan centiméter mélységig. Hatvan-nyolcvan kilogramm robbanóanyagot helyeznek el ezekben, aztán „takarodás, mindenki a napra!”. Kint-ről, robbantógéppel „indítják el” a „béke puskaporát”.

A rakodás. A szovjet gyártmányú gép marcolói mint a polip csápjai. Erős, súlyos, robusztus „állat”. Sűrített levegő mozgatja. Irányítókárja mint a régi ekék szarva. Ha a levegőbe emelkedik, vele nyújtózik Apostol Bálint is, akinek két karja úgy feszül szét az irányítókaron, mint Krisztusé a keresztfán. Aztán a súlyos gép hegyes



Emberi segítség kell a rakodógép irányításához.



Bíró Károly csapatvezető vágár.

kőrmökben végződő nyitott marka lecsap, belemarkol a meddőbe, ujjai közben egymást érintve bezáródnak, levegőbe emeli a földtömeget, a bődön fölé fordul, ahol aztán megszabadul terheléstől. A gép irányítását harman-négyen is segítik. Aztán ha a bődön megtelt, — egy köbméter —, vezetékén fut a jelzés a külszínre a fősatlóshoz, onnan a szállítógéphez. A teli bődön elindul kifelé, a másik, az üres pedig lefele. Aztán minden kezdődik előlről...

Akik nem rakodnak, azok igazítanak. Légkalapács, csákánnyal faragják a beépítésre kerülő betonidomtéglák helyét. Az aknátalpat tisztára kell takarítani, pontos kör alakban ki kell képezni, hogy a kőművescsapat gyorsan és pontosan tudjon majd dolgozni. Ehhez fogásonként legalább száz bődön meddőt kell a külszínre küldeni. A hat méter átmérőjű munkahely elég szűk, a ra-

csak a munka hevében el lehet feledkezni róla... Itt, az akna talpán gyakran tekingetnek fölfelé az emberek. Nem a kétszáz méterre levő napfényt keresik, hanem aggódva nézik a fölöttük levő tizenhét tonna munkapadot. Mert ez nemcsak nehéz, hanem — mert fölöttük függ — nem kerülheti el a gondolatvilágukat. Ez pedig nem jó dolog. Igaz, az ember soha nem szerette és ma sem szereti, ha a feje fölé valami nagyon súlyos dolog függ, legyen az kard, bomba, vagy munkapad. Erről a munkapadról a szakértők azt mondják, nem zuhanhat le. Az emberek, akik alatta dolgoznak azonban, fel-feltekintenek rá. És a tekintetükben ott bujkál a kérdés: jól van-e rögzítve?...

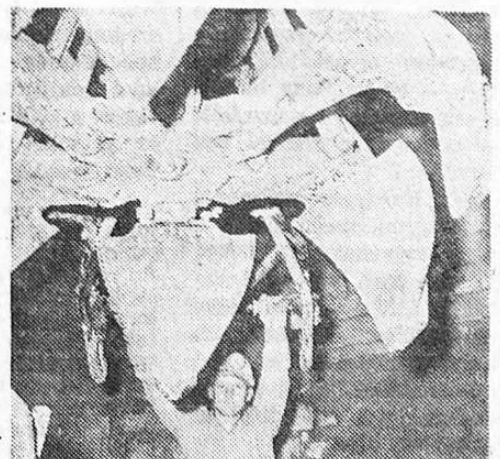
A falazás. A százötven méter mélységig negyven centiméter vastag falat raknak, harmincnyolc és fél kilogrammos betonidom-kövekből. A fal attól lejjebb már több mint 60 centiméter vastagságra „hizik”, a biztonság érdekében. A huszonhét kilogrammos betonidomtéglákat és a habarcsot úgynevezett harangban szállítják le. A falazóbrigád kőművesekből és vágár-kőművesekből áll. Jelenleg egyetlen fogás körbefalazásához 1900 darab betonidomtéglát kell beépíteni. A falazócsapat nem is a nehéz munka miatt morog. Azt sérelmezik leginkább, hogy különválasztották őket a többi munkacsapattól és csak akkor vetik be őket, amikor már falazási munkára van szükség. Ez gyakorlatilag azt jelenti, hogy állandóan otthon és készenlétben kell lenniük, várni a vállalati mikrobuszt, ami a lakásukról gyűjtve össze őket a nap bármely időszakában kétszáz méterre a föld alatti munkahelyhez szállítja őket, huszonhét kilogrammos betonidomtégláik közé. A kiszámíthatatlanság és a bizonytalanság a legfőbb ellenségük időben, a föld mélye és a nehéz betonidomok, a munkahelyen és a tényleges munkában. „Az ember egy üveg sört sem mer meginni nyugodtan szabad idejében” — mondotta egyikük. Igaza volt. Mert soha nem lehet tudni, mikor jön értük a ZSUK. De hát megéri, mert — ahogy ők mondják — jó pénzük vannak mostanában.

A Borsodi Szénbányák Vállalat megrendelésére a Bányászati Aknamélyítő Vállalat borsodi körzete mélyíti és építi a putnok-mocsolyási 270 méter mély, hat méter belső átmérőjű függőleges aknát. Az aknamélyítő, a Béke szocialista brigád a Kommunista Magyarországi Pártja megalakulásának 60. évfordulójára vállalta, hogy az aknát ez év december 31-ig elkészíti. Nem kis feladat ez. A hátralevő időben még legalább naponta egy métert kell lefele haladniuk. A talpi brigád azonban ezt vállalta, és teljesíteni is fogja. Mert ez a kollektíva brigád a talpán.

Szöveg: Oravec János
Kép: Laczó József



Felfelé néznek a talpi brigád tagjai.



Apostol Bálint a rakodógéppel.