

Magyar Vemzet
Budapest 1952 5/4

344 SOKEZERÉVES DUNAHORDALÉK AGYAGJÁT EMELIK FELSZÍNRE AZ ALAGÚTFÚRÓK

A FOLDALATTI gyorsvasút egyes munkahelyein különböző módszerekkel épülnek a mélybe vezető aknák, vagy odalent a vízszintes alagutak. A pesti oldalon általában keszonra, magas légnyomásra van szükség, hogy a munkahelyről kiszorítsák a vizet addig is, amíg a betonozás, vízszigetelés elkészül. Budán nem alkalmaznak sűrített levegőt és a Batthyány-téren fagyasztós eljárással dolgoztak hónapokon keresztül. Földbe süllyesztett fagyasztócsövekkel, széles gyűrűben kőkeménnyé fagyasztották a földet, amelyből így nem szívárgott víz és a gyűrű közepén ásták le az aknát.

A FAGYASZTOGÉPEK már vagy két hónapja nem működnek, az akna körül azonban még ezen a meleg májusi napon is hűvös van, a friss betonfalak szinte fagyosak. Munkaruhába öltözve lefelé ereszkedünk a kényelmes, biztos, sok emeletnyi deszkalépcsőzeten, hogy megnézzük, milyen munka folyik odalent. A műszaki irodából *Eleméri* időelemző kalauzsol s kíséri magyarázattal azt, amit látunk és hallunk. Több százliteres vödörökben szállítják felfelé a mélyben kivájt szürke agyagot, odébb pedig egy széles csövön zubogva ömlik lefelé a frissen kevert beton. Belenézünk az egyik vödörbe.

— Ez az agyag még abból az időből való — mondja kísérőnk —, amikor a magyar Alföld helyén tenger volt és a Duna valahol Esztergom táján ömlött a tengerbe. A torkolat messze környékén lerakódott a dunahordalék legfinomabb, aprószemcséjű agyagja.

ODALENT már nyoma sincs a fagyasztás emlékének, a hidegnek: meleg van és nehéz, páradús a levegő. Az akna mélyéről a Batthyány-téri földalatti állomás kijelölt helye felé bekötő alagút vezet. A felső részén már megépült a betonboltozat, az alsó felén most készül. Eppen ezért helyenként még pillérszerűen egy-egy agyaglömböt a helyén hagytak, hogy az tartsa a boltozat súlyát. A henger alakú alagút felső részében állványzat vonul végig, csilléppályával, pallósorokkal. Ezen megyünk előre, alaposan meg-

görnyedve és kerülgetve a falból mindenfelé kiálló vascsöveket.

INJEKTALO CSÖVEK — kapjuk a felvilágosítást. Ezen keresztül sűrített levegővel cementpépet préselünk majd a betonfal mögé, hogy azt a víztől elszigeteljük. Ha elkészültünk, a csöveket majd elfűrészeli.

Most olyan részhez érünk, ahol még nincs betonburkolat és — akárcsak a bányák tárnáiban — összeácsolt gerendák és deszkák biztosítják, hogy be ne omoljon a föld. Itt már helyenként térdre kell ereszkedni, négykézláb juthatunk csak előre, a munkahely végébe, ahol most vájják tovább az alagutat és kezdik meg az állomási pajzskamra építését. Kiszélesedik, tágas lesz a munkahely, felállhatunk s körülnézünk. Az alagútburkolat jobb- és baloldalán hatalmas betonpilléreknek ásnak helyet. Azután tovább vésik az alagutat és megint jobbra-balra helyet ásnak egy széles betonfalnak.

— KÉT PAJZSKAMRAT építünk a fűrőpajzsok részére — mondja kísérőnk — és közöttük egy harmadik, kisebbet, a gépeket hajtó transzformátoroknak. Egymástól megtelelő távolságra először a három kamra összesen négy, egymással párhuzamos beton oldalfalának csinálunk helyet, majd elkészítjük a falakat. A szellőzőalagút — amin most jöttünk végig — derékszögben torkollik a gyorsvasút pályaalagútjába és keresztülvezet a pajzskamrákon, egészen a leg hátul lévő, negyedik betonfalig. A pajzskamrákból — ha majd minden oldalról megépítettük a falakat s így nem kell tartani a beomlástól — utóbb emeljük ki a

falak között megmaradt földet. Ez a »magkiemelés«, amit már a fűrőpajzsok beszerelése követ. Az alagutat a két kamrából jobbra és balra elindulva kezdjük fúrni.

AZ ALAGÚT már megépült felében az egyik részen nem betonfalakat látunk, hanem köveket.

— Ezek az úgynevezett idomkövek — mondják —, amelyeket külön erre a célra gyártanak. A legnagyobb, fantasztikus teherbírású bolíveket lehet az ilyen kövekből kiképezni s ahol csak lehetséges, ezekkel dolgozunk.

Visszafelé, a föld felszínére sem könnyű kijutni, és sok bukdácsolás, állványok kerülgetése árán érjük el az aknát és a felfelé vezető hosszú lépcsősort. Odafent teli tüdővel szívjuk magunkba a friss tavaszi levegőt és Székely Tibor főépítészvezetőtől még néhány adatot kérdezzünk.

— EJJELE-NAPPAL megszakítás nélkül dolgozunk, három műszakban. Eddigi legnagyobb feladatunk vár ránk, a pajzskamra megépítése, amely minden munkahelyen a legnehezebb kérdés. Mintegy 10.000 köbméter földet kell megmozgatnunk, hogy levihezzük majd a föld alá a fűrőpajzsokat s megindulhasson az állomás-alagút fúrása.

A Batthyány-tér szélén szürke tehervillamosok állnak. Ezek szállítják el a föld mélyén kiásott finomszemcséjű agyagot, amelyet valaha a Duna hordott ide s most új életünk építői, egyik legnagyobb tervalkotásunk dolgozói mozdítottak ki sokezeréves nyugalomból...

M. P.