



## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

### Hösi küzdelem a földdel, vízzel az épülő

#### földalatti gyorsvasútért

Cím: .....

Forrás: *Blaha Lujza*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

## Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely:

Idő:

11. 1952. 11.

Személy:

Helyszám:

(Saját tudósítónktól.)

### Rövidesen két éve

folyik fővárosunkban öt éves tervünk egyik büszkeségének, a földalatti gyorsvasútnak az építése. Az elmúlt két esztendő során kibontakozott, formálódik a nagy mű: ma már 16 helyen készül a földalatti gyorsvasút alagútja, vagy állomása. A föld mélyébe vezető aknákból már a legfiatalabb munkahelyen, a Moszkva-térnél is kitértek a gyorsvasút jövődjének irányában.

Hatalmas munka folyik a föld mélyében, hiszen egyetlen állomás elkészítéséhez 20.000 köbméter földet kell kitermelni. Azonban a Keleti pályaudvarnál, a Rákóczi-úton, a Deák-téren, s a nagy építkezés többi, a házak rengetegében szerényen meghúzódó munkahelyeinél a járókelők semmit sem látnak abból a nehéz, küzdelmes munkából, ami mélyen az úttestek, házszorok alatt folyik. A járókelők, akik néhány percre megállnak, hogy gyönyörködjenek a különös építkezésben, nem tudják, hogy a földalatti vasút építői milyen kemény küzdelmet vívnak nap mint nap a mélyben áramló talajvízzel, a föld óriási nyomásával, a könnyen omló, vagy sziklakemény talajjal.

A földalatti építői ebben, az elemek elleni szakadatlan küzdelemben építik a gyorsvasút alagútjait.

A legelső nehézséget az a sokféle talaj jelenti, amely Budapest alatt húzódik. A Rákóczi-úton, a Blaha Lujza-téren egész a Márkus-parkig homokban és soványgyagban dolgoznak a földalatti gyorsvasút építői. Ez a talaj sok nehézséget okoz. Gyakran találkozunk vízzel, a ta-

laj laza, könnyen omlik. A Batthyány-teri munkahelyen könnyebb a munka. Itt úgynevezett *kiscelli agyagréteg* van a mélyben, ez elzárja a víz útját. Ezért a Batthyány-térnél elég volt a föld felső rétegét megfagyasztani, lejjebb most már a vízzáró agyagréteg védelme alatt dolgozhatnak. A Déli-vasútnál egyszerre épül az állomás és a vasút alagútja. Itt szürkés-sárga, kemény márgás kőzetben haladnak

előre az építők. Időről időre tompa dobbanások hangzanak a föld mélyéből — robbantással termelik ki ezt a kőzetet.

### A legfőbb ellensége

a gyorsvasút építőinek a víz, mely sokszor meglepetés-szerűen a legváratlanabban tör rájuk. A Déli-vasútnál például 1000 liter víz lépne el percenkint a munkahelyet — ha engednék. De szünet nélkül működnek a szivattyúk, amelyek a készülő alagút és állomás falai közé helyezett csövek segítségével elvezetik a talajvizet, a Rákóczi-úton, s a pesti oldal legtöbb munkahelyén sűrített levegővel védekeznek a vízbetörés ellen: sűrített levegővel nyomják vissza az előtörő talajvizet. A Blaha Lujza-téren, ahol erős-fényű lámpák mellett még éjjel is dolgoznak a fűrógépek, hosszú csöveket mélyítettek a talajba. Most készítik elő a fagyasztást. A földalatti munkahely körül helyezik el a csöveket, amelyekben majd a fűhűtőt, mínusz 20 fokos folyadék kering. Ezzel a módszerrel a csövek körül háromméteres kerületben megfagyasztják a földet és a talajvizet, vastag jégpáncéllal veszik körül az aknát. Ennek a védelme alatt kezdik el rövidesen az állomás építését.

A talajvíz betörése szüntelenül fenyegető veszély a földalatti építésénél. A víz a legváratlanabb időpontban és helyen támad rájuk, s rövid idő alatt megtöltene a föld mélyén elkészült útvonalat, ha nem készülne fel a védekezésre.

A budai oldalon messze folyik a munka a hőforrásoktól, mégis a Moszkva-téren, a Déli-pályaudvar környékén, különböző ásványi tartalmú, leginkább kénves vizek fenyegetik szüntelenül az építkezést. A mérnökök agresszív víznek nevezik, mert megtámadja a betont. A Moszkva-téren bitumenes habarcsba rakott külső téglafalal védik az aknát.

### A föld mélyén haladó alagutak,

állomások felett hatalmas földtömegek fekszenek. Ha ezek szabadon fejthetnék ki

erejüket, nyomásuk rövidesen eltüntetné a földalatti járatoknak még a nyomát is. Ma már — a Szovjetunió metróépítőinek gazdag tapasztalata, s az elmúlt két év tanulmányai segítségével — könnyen védekeznek a föld nyomása ellen. A Déli-pályaudvarnál épülő hatalmas, 120 méter hosszú állomás olyan, akár egy földalatti erődtímvény Magas faoszlopok, sűrű ácsolatok védelme alatt dolgoznak a munkások. Ha szükség van rá — mint például a Batthyány-téren, ahol a rétegek vetődése miatt egy négyzetméterre 20—25 tonna nyomás nehezedik — dupla ácsolatot készítenek és vasgerendát használnak. A felül lévő földtömegek azonban nem fejtik ki azonnal teljes nyomásukat, csak egy idő múlva. Ezért az építők siet-

nek, hogy a kitermelt föld helyére minél előbb bekerüljenek a hatalmas *vastübbin-gek, vagy betongyűrűk*. A homokos, laza talajban tübbingeken át vezet majd a vasút útja, a keményebb kőzetekben, a Márkus-park és a Déli-vasút között betonból, szigetelőből, és belső vasbetonból álló gyűrűben. A földalatti vasút falát úgy méretezték, hogy a legnagyobb nyomásnak is ellent tud állni. Mindennap új harcot vívnak a vasút építői. Mérnököknek, munkásoknak, napról napra új nehézségeket kell leküzdeniök. Mégis szünet nélkül zúgnak a fűrógépek a Blaha Lujza-téren, robbantják a sziklát a Déli-pályaudvarnál, lépésről lépésre halad előre a fűrópajzs a Rákóczi-úton. Ejszaka, mikor csendesek az utcák, néha tompa dobbanásokat hallani,

— a robbantások hangját. Mélyen a föld alatt a nap minden órájában alakul, formálódik Budapest ékessége, a szovjet Metro példáján épülő földalatti gyorsvasút. Mindennap közeledünk ahhoz az időhöz, mikor a csillogó állomások oszlopai alatt egymást követik majd a kivilágított, rohanó kocsisorok és a menetrend hirdeti: *«Népstadion—Déli-pályaudvar 16 perc»*.