

# NAPONTA EGY MÉTER A RÁKÓCZI-ÚT ALATT

Bármerre vezet utunk Budapes-  
ten, egyre több helyen látjuk el-  
kerített telkek kerítéskapuján a  
felírást: »Földalatti Gyorsvasút  
épül az ötéves tervben.« Mi tör-  
ténik a kerítésen belül, hogyan fo-  
lyik a munka?

Felkeressük a Divatcsarnok kö-  
zelében lévő gyorsvasút-építő mun-  
kahelyet. Itt ugyanis átmenetileg  
»civil« számára is járható az út  
lefelé, mert nem dolgoznak magas  
légnomással és most készítik elő  
a földalatti alagútját készítő gépe-  
ket, az úgynevezett fúrópajzsokat.

Már az utca felől, a kerítés mö-  
güli feltűnik, hogy az elkerített tel-  
ken többemelet magas vasvázás  
szerkezet emelkedik. Csillepálya és  
felvonószervezet van ide beépítve.  
Elektromos lift rántja fel majd itt  
a mélyből a földdel teli csilléket,  
amelyekből önműködő billentősz-  
ervezet önti tartalmukat a lent vára-  
kozó, szürke Beszkárt-tehervago-  
nokba.

Szélestorkú, függőleges akna ve-  
zet le a föld alá. Ennek nagyobb-  
bik részét foglalja el a teherlift és  
a különböző leveztető szellőzőcső-  
vek, kábelek. Oldalt, dróthálóval  
gondosan elkerített »végtelen« létra-  
soron, jónéhányperces úton jutha-  
tunk le a lift alsó »végállomásá-  
hoz«. Meleg és párás a levegő.

## Ezer akadályt leküzdve

Állandóan vizet ontó talajban ké-  
szült el az akna és folytatása a  
vízszintes bekötő alagút. Ezért is  
kellett a több atmoszférás légnyo-  
más, hogy kiszorítsa a vizet a  
munkahelyről. Azóta már körös-  
körül elkészült a falak betonozása  
és a beton mögé »injektált« szige-  
telőréteg is: tizenkét at-  
moszférás nyomással, in-  
jekciósűrűhöz hasonló vé-  
kony acélcsövön cement-  
pépet préseltek a beton-  
burkolat mögé. De a ned-  
vesség még a levegőben  
van.

Az akna aljából úgy-  
nevezett »szellőző alagút«  
visz a Rákóczi-út alá,  
ahol a tulajdonképpeni  
földalatti pálya épül.  
Bányászmodra, légkala-  
pácsokkal, csákánnyal, la-  
páttal emelték ki itt a  
földet, aládúcolással tá-  
masztották a tetőt s az  
oldalakat a beomlás el-  
len, míg el nem készült  
a betontartófal. Ez bi-  
zony elég lassú munka  
volt s csak ezután követ-  
kezett a neheze: a »pajzs-  
kamrák« megépítése.

A teherlift földalatti  
végpontjától keskenyvá-  
gányú csille vezet végig  
a szellőzőalagúton s a  
sínek között botladozva  
jutunk el a »pajzskam-  
rába«. Kamra? Hát nem  
éppen kamrányi, inkább  
teremnek lehetne nevezni  
ezt a magasboltozatú,

hatalmas földalatti üreget. Elérne  
benne egy jókora pesti bérház  
valamennyi kamrája... Itt folyik  
most a legnagyobb munka, sőt  
már befejezéshez közeledik: az első  
fúrópajzsok beszerelése; a későbbi  
folyamán majd a város több  
pontján szerelnek fel fúrópajzsoka-  
kat a föld alatt.

A kamra idelent nem kamra, ha-  
nem terem és a fúrópajzs sem  
hasonlít semmiféle más pajzshoz,  
csak éppen ez a név ragadt rá  
valami ősrégi fúrógép-forma nyo-  
mán. Helyesebben gúászi föld-  
marógépnek lehetne hívni. Teljes  
szélességében kitölti a földalatti  
gyorsvasút pálya-alagútjának tor-  
kolatát. Ha megindul,

## naponta egy métert halad előre,

pontos formára vájja ki az alag-  
utat, maga mögé dobálja a földet  
s egyben a kívánt alagutat vas-  
lemezekkel, csavarokkal összeillesz-  
tett »tübingekkel« be is burkolja.

Óriási gép. Többtonnás darabok-  
ban, sok részletben szállították le  
a föld alá és több mint egy hó-  
napig tartott csupán az összeállítá-  
sál. Azért volt szükség a »pajzs-  
kamra« hatalmas beton-üregére,  
hogy nyugodtan dolgozhassanak és  
munkára készíthessék elő ezt a  
gépmonstrumot. Lényegében két  
részről áll: egy óriási acélhenger-  
ből, amelynek nyitott elejében he-  
lyezkedik el a gép forgórésze. Ez  
a forgórész leginkább valami óriási  
acélgerendéből összeillesztett na-  
rancsra hasonlít, amely acélgerend-

jeivel valósággal »lemarja« a föl-  
det.

Ezen a ponton, ahol most a fúró-  
pajzsot fényképezzük, néhány év  
múlva megállás nélkül robnak  
keresztül a földalatti gyorsvasút  
áramvonalas szerelvényei. Néhány  
méterrel odébb, egy rövid kis be-  
kötőalagúton túl még egy hasonló  
pajzskamra van s ott is megépült  
a fúrópajzs. A gyorsvasút ugyanis  
két, külön alagútban halad a Nép-  
stadion, illetőleg a Déli vasút felé.  
E pillanatban még betonfalak vesz-  
nek bennünket körül s zárják le a  
tervezett alagutak torkolatát.

A torkolatot lezáró betonfalakat  
ezekben a napokban azonban már  
át is törik a fúrópajzsok s megin-  
dulnak

## előre, a Baross-tér felé

Addigra már újra be kell vezetni  
itt a magas légnomást és a mun-  
kahely ismét lezárul az avatatlanok  
előtt. A szellőző alagútban már  
épül is a légzsiliip. Új rendszerű  
zsiliip készül, amely nemcsak na-  
gyobb, szélesebb az eddiginél —  
könnyen áthalad rajta a földdel  
megrakott csille —, de elég egy-  
szerűen szétszedhető és áthelyez-  
hető. Ha ugyanis 100—200 méter-  
rel tovább haladt már a munka, a  
légzsiliipet is odébb teszik.

Visszatérve a napvilágra, meg-  
nézzük még a munkára előkészít-  
ett tübingeket. A gyorsvasútépítés  
központi telepén, a Lágymányoson  
készülnek ezek a bordázott acél-  
lemezek, amelyek egymáshoz il-  
lesztve és összezsavarozva bebur-

kolják a földalatti hengeralakú  
alagútját. Már egy nagy rako-  
mányt ideszállítottak belőlük és az  
akna nyílásánál felhalmozva várják  
felhasználásukat.

Szinte már csak a jeladás hiány-  
zik, hogy az elkészült légzsiliipen  
keresztül »befújják« a levegőt, létre-  
hozzák a magas légnomást és a  
fúrópajzsok »kitörjenek« ideiglenes  
betonbörtönükből az alagútba. Az-  
után szüntelenül halad előre a gép,  
csillék hordják felfelé a földet és  
viszik le a falat burkoló tübinge-  
ket, amelyek között majd a Keleti  
felé robot a budapesti földalatti  
gyorsvasút.

M. P.

A FÖLD FELETT: ami a Rákóczi-  
úti kerítés mögött van



A FÖLD ALATT: a pajzskamrába már behelyezték a fúrópajzs soktonnás  
acélszerkezetét

(Magyar Fotó — Bartai felv.)

