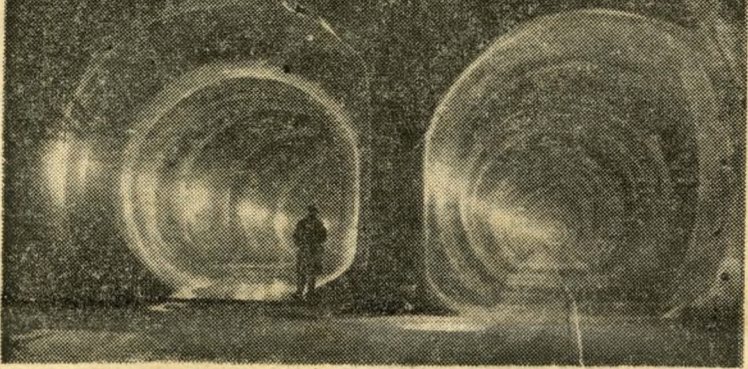


A FÖLDALATTI



BARANGOLÁS AZ ÉPÜLŐ ALAGUTAKBAN

Ki mit tud az épülő földalatti gyorsvasútról? Érdekes lenne erről körkérdezt csinálni. A legképtelenebb számokat, tényeket kapnánk a válaszokban. Hallottam már például olyasmit is, hogy az eddig felépült alagutak mind víz alatt állnak, mert „Budapest altalaja alkalmatlan a földalatti építésére”. Mások szerint, az emlékezetes 1954-es leállás után a víz „elvitte a beleölt rengeteg pénzt”.

Pérez! Van, aki 5 milliárdra „saccolja” az eddig felhasznált beruházási összeget, de hallottam már 10, sőt 15 milliárdról is. Erre ment a békekölcsön — mondták sokszor. „Földalatti!” — mondják, és következik az ismert, sokat sejtető fejcsoválás. Ehhez a verzióhoz persze sokban hozzájárult az, a sokszor sürgetőbb szükségletek rovására történt kivételzettség is, amelyben a földalattit az ötvenes évek elején részesítették... Aztán jött a leállítás!

Néhány hete nagy érdeklődést keltett a kormány higgadt mérlegelés után hozott döntése, amely előírja, hogy 1970-ig üzembe kell helyezni a Fehér út és a Deák tér közötti szakaszt, 1973-ig pedig a Fehér út—Déli vasút közötti, teljes vonalat.

Ezek után jöjjenek velünk, nézzünk körül a föld alatt — mi is hát ez a földalatti, mi van meg, s mi lesz belőle? Doroszlai Árpád, a Földalatti Vasút Vállalat építési osztályvezetője kísér bennünket. Ő, bár korát tekintve fiatal ember, mégis a „legöregebbek” közé tartozik a vállalatnál: 14 éve dolgozik itt, mindent átél, ami a földalattival születése pillanatától történt.

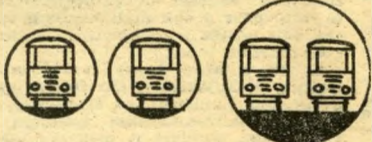
A Deák téri munkahelynél szállunk le először. A Főkapitányság mellett, egy szürkére festett téglafalkerítés mögött folyik a munka. Teherlift szállja fel a föld alá, s miközben mi lefelé tartunk, a másik lift felfelé hozza a földdel megrakott csillét.

— Mennyi földet termeltek ki eddig? — kérdelem.

— Hatszázezer köbmétert. Még 450 ezer köbméter van hátra. Ehhez tudni kell, hogy két, egymástól 20 méter távolságban párhuzamosan futó vonalalagutat építünk, az állomásokon pedig három alagút lesz. A középső az elosztó peron, kétoldalt pedig a befutó szerelvények számára épül az állomási alagút.

— Nem lett volna olcsóbb egy nagyobb átmérőjű alagutat építeni végig a két sínpár számára?

— Egy-egy vonalalagút átmérője 5,5, az állomásoké 8,5 méter.



Már a múlt században rájöttek az alagútépítők, hogy sokkal olcsóbb két különálló, de kisebb átmérőjű kerek alagutat építeni, mint egy olyan nagyot, amely két vonatnak alkalmas. Ezt mutatja fenti ábránk is. Körről lévén szó, az átmérő a nagy alagútban a szükségletekhez képest nagyon megnőne, az alsó és felső légtérben aránytalanul nagyobb terület maradna kihasználatlanul. De négyzetes arányban növekedne a földnyomás is, ez viszont sokkal több építési anyagot, erősebb szerkezetet igényelne.

Közben leérünk negyven méter mélyre. Egy 5 méter átmérőjű alagútban indulunk el az állomás felé.

Egyre erősebb a zaj, az állomásokon az alagútfaalakot szigetelik. Elénk tárulnak az óriási állomások; mint említettem: két állomásalagút és egy peronalagút. Ebbe fut két, 180 méter hosszúságú, már kész vonalalagút a Szent István tér felől. Az álló-

szí meglepetésemet, s már sorolja is, hol, milyen hosszúságban vannak készen a földalatti párhuzamos vonalalagútjai. „Kész” — ezen persze azt kell érteni, hogy kifúrták az alagutat, és tűbing- vagy betonfalat építettek be. Sok helyen hátra van még a végső szigetelés, és természetesen mindenféle berendezés.

— A Népstadiontól a Rákóczi úti volt Divatcsarnokig összefüggően kész a két vonalalagút, s készen vannak az állomásalagutak is. A kormányhatározat szerint nem a Népstadion, hanem a Kerepesi út és a Fehér út kereszteződése lesz a végállomás. De ez már a felszínen futó pálya lesz, s innen ágazik majd el az a sínpár is, amely a földalatti új remizéhez vezet. A mellékelt vázlaton pontosan lehet látni, mennyi a kész alagút. Állomás lesz az Astoriánál is, korábban ez nem volt a tervünkben. Ezért sülyesztettük le az Astoria-aluljáró mellett az állomásról felvezető mozgólépcső-alagút felső szakaszát. Az egész földalatti, vagyis a kelet—nyugati vonal hét kilométeren át megy mély vezetési alagútban, két kilométeren át felszín alatti, zárt vasbetonkeretben, és 1 kilométeren át a felszínen. Ez összesen 10 kilométer!

S most felteszem a kérdést, amelyre a választ a laikus még hozzávetőlegesen sem ismeri: mennyit „evett” meg eddig, 1963-ig a földalatti forintban?

— Nem egészen kétegy milliárd forintot!

— S mennyi kell még a teljes átadásig?

— 2,9 milliárd forint. Ez eloszlik évekre, a legtöbb pénz a harmadik ötéves terv idején, ezen belül is 1968-ban kell majd, 448 millió forint. Addig, vagyis 1968-ig fokozatosan emelkedik az évi összeg, aztán fokozatosan csökken.

Tovább nézelődünk az alag-



A vastag vonal az elkészült szakaszt és hosszát ábrázolja, a két párhuzamos vékony vonal a még nem kész szakaszokat mutatja.

A téglalap alakú jelzések az állomások helyét mutatják. (Rajzolta: Krúdy András FAU.)

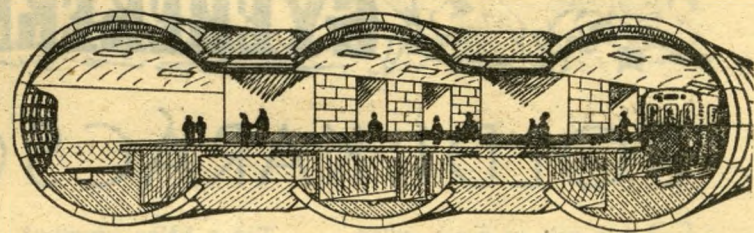
utakban. Itt-ott csöpög a víz, ahol még nincs meg a végső szigetelés, de ahol elvégezték ezt, ott az alagút már porosan száraz.

— Annnyira, hogy amikor készen lesz a földalatti, hetenként egy külön mosókocsi megy végig a vonalakon, s lemossa a portól az alagutak falait. Közben az erős szellőzőberendezések is rendszeresen tisztítják majd a levegőt, óránként 150—200 ezer köbmétert.

Süvít a magasnyomású levegő az úgynevezett kiegyenlítő zsilipben, aztán nyílik a nehéz vasajtó és megrakott csillék gurulnak ki, tele szürke agyaggal.

— Nem homok? Hiszen mindenki úgy tudja, hogy a homokos talaj miatt nehéz az építés.

— A Deák tértől kezdve a Vér-



Sematikus rajz egy állomásról. A két szélső alagútban futnak a vonatok, a középső alagút az utaselosztó.

mezőig sokkal jobban lehet majd gépesíteni az alagútúró munkát, mert egységes, szilárd a talaj. A Népstadiontól idáig viszont sűrűn változik a talaj, a homoktól a görgetegkövig rengeteg összetételben. Azon a szakaszon főleg csak kézi erővel lehetett dolgozni, a Deák tértől viszont alkalmazzuk majd a legújabb típusú és igen bevált szovjet gépesített fúrópajzsokat.

— És mi lesz a Dunával? — kérdelem. — Mert erről is az a hír járja, hogy nem tudnak a Duna alatti alagút építésével megbirkózni.

— Szó sincs róla. A Duna alatti szakasz a következő munkafázis, technikailag, műszakilag ugyanolyan feltételek között, mint mondjuk itt, a Deák téren.

A Blaha Lujza téri állomáson az igazi, nagy munka majd csak 1964-ben kezdődik. Odalenn még csak az állomásépület kialakításánál és az alagútépítés előkészítésénél tartanak, de a tervekből már kirajzolódik Budapest leendő földalattijának egyik legforgalmasabb pontja, s persze, az olyan régen várt aluljáró — vagy felüljáró? — rendszer a Rákóczi út és a Nagykörút kereszteződésében. Itt lenn szintén olyan szakmunkások dolgoznak, akik már 13—14 éve az építővállalat alkalmazottai. Kísérőnk, Doroszlai elvtárs ennek kapcsán megjegyzi:

— A továbbépítésről szóló kor-

za kell majd kezdeni az új földalatti, vagyis az észak—déli vonal terveinek az elkészítésével, s ezt követően az alagútépítéshez! Így biztosítható a szakemberek és a gépek folyamatos felhasználása.

Közben feljöttünk, és a Rákóczi úton ámentünk a divatcsarnoki munkahelyhez. Innen már végigszálhatunk a föld alatt, egészen a Népstadion-megállóig. Egységes, összefüggő, kész vonalszakasz, persze mindenféle létesítmény, építészeti kialakítás nélkül. S az érdemleges választ minden kétérdő itt kaphatja meg, aki „előntéstől”, „elvezesedéstől” félti a földalattit: évek óta zöld- és gyümölcsraktárnak használják a Stadion környéki alagutakat — nagyon helyesen. Márpedig az alma — ez közismert — a legkisebb nedvesség hatására is rohadni kezd, itt azonban pompásan eláll.

A volt Divatcsarnoktól a Népstadion-állomásig tényleg sok névnyaló akad, rengeteg munka, sok-sok pénz eredménye ez. Mert bár a valóságban jóval kisebb az eddig felhasznált kétegy milliárd, mint amit a közhiedelem sejt, s a hátralévő 2,9 milliárd forint is ennek megfelelően „szerény” összegnek hat, mégis, a valóságban, rengeteg ez a pénz. Ezért szükséges még 7, illetve 10 év a befejezéséhez. Ezért, és persze a műszaki-anyagi adottságok miatt. Még mindig 81 000 tonna cement, 8400 tonna betonacél, 7200 tonna



Szigetelik a Déli pályaudvar állomás egyik alagútját. (Kéri Dániel felvétele.)