

# Négyórás látogás a magasnyomású levegő hősei között a megyeri Duna-alagútban

Irta: Fiala Ferenc

Megyér, február 7.

Az Ujpest fölött húzódó Dunaparton a fogatlan téllal már birkóznak a mind melegebben sütő februári napsugarak. A fák és épületek árnyékában még kemény a rög, de a mezőkön már bokáig érő sárban gázol az ember. A híres megyeri csárda előtt falusi szekerek és messziről jött, nyakig sáros autók jelentik az idegenforgalmat. Lekanyarodva az öreg épület mellett, a dülőlőn kisebb munkáscsapatot találok. *Az arcuk sápadt és fehér.* Megszólítom őket és az alagút iránt érdeklődöm. Kiderül, hogy a munkások a tárnában dolgoznak és csak pár perc előtt volt a váltás. Most hazafelé igyekeznek.

Pár száz méterrel később feltűnik a távolban az alagút lejárata körül keletkezett munkatelep s egy távolról — de közelebről talán még inkább — igen hasonlít azokhoz az amerikai, afrikai, vagy egyéb exotikus vidékeken a földből hirtelen kinőtt munkatelepekhez, amelyeket olyan szívesen forgatnak az amerikai filmrendezők. A jégcsipkés part mellett toronyzerű emelvény jelzi az akna lejáratait, amelyen át hatalmas teherlift szállítja le a föld mélyébe a munkásokat. A toronytól balra majd száz méter hosszú alacsony faépület emelkedik: a gépház. Bent a tetők alatt gáz-, gőz- és villanymotorok sorfala bizto-

sítja az alagúti munkákhoz szükséges másfél atmoszféra nyomást. Ha baj van a gázmotorral, bekapcsolják a villanygépeket és ha véletlenül azok is elromlanának, egy-kettőre üzembehelyezhetők az állandóan előmelegített gőzkazánok. Érthető ez az elővigyázatosság, hiszen *negyven ember élete függ ezektől a fekete vasszörnyetegektől.*

Egy másik épületben halk morajú hidraulikus gépek préselik a külső falazáshoz szükséges cementkockákat, míg az irodában pedig bonyolult rajzok, hatalmas vázlatok és tengernyi számoszlopok fogadják a látogatót. A sáros udvaron katonás glédában sorakoznak a nagyméretű betonívek, amelyek miatt hosszú ideig nem folytathatták a munkát. *Bebizonyosodott ugyanis, hogy méreteikkel nem bírták felvenni az alagútra nehezedő roppant oldalnyomást és ezért kisformájú kockákra kellett áttérni.* A régi köveket állítólag fel lehet majd használni a kisszelvényű budai alagútnál.

Az iroda előtti térségen deszkával letakart manométer mutatja a másfél atmoszférát. Amíg a vékony acéltű az 1.5 számon áll, addig nincs baj az alagútban, de ha egyszer zuhanni kezdene, igen bizonytalanná válnék a tárnában dolgozó emberek élete.

## Tizenhárom méter mélységben a Duna feneke alatt

Az alagút meglátogatásához orvosi bizonyítvány szükséges, amit eleinte nem tudtam megérteni, de a leszállás után már az első percekben be kellett látnom, hogy így van helyesen, *csak egészséges szervezettel lehet kibírni a nyomást.* Az orvosi vizsgálatot Müller Károly dr. ujbpesti orvos végzi. A gyöngébb szervezetű munkásokat a telepen felállított rendelőben szinte naponta megvizsgálom — mondja Müller dr. —, *de még így sem kerülhetjük el a gyengébb lefolyású keszonbetegségeket.* Ezek a betegségek ízületi gyulladás alakjában jelentkeznek, mert a szervezet által abszorbeált nitrogéngázok a nagy nyomáscsökkenés hirtelen beálltával

talajvízképződést. Az alagút hosszát hatvan méterre tervezték és ha nem jön közbe valami akadály, *július végére sikerül befejezni az építkezést.* A körkeresztmetszetű alagút tiszta szélessége 2.78 méter, de az a falakkal együtt 3.78 méterre bővül. Az alagút tizenhárom méter mélységben húzódik a Duna feneke alatt, ami körülbelül tizenhét métert jelent a jelenlegi Duna-színtől mérve.

A lift lejárattól pár méterre kezdődik az alagút megyeri torkolata, ahol vasbeton-falba elhelyezett, egy méter magas vasajtón át jutunk be az úgynevezett zsilipelő helyiségbe. A hatméteres alagútrészben már 30—35 munkás várja a beocsájtást. A sárga villanyfényvel megvilágított, vízpárás helyiség falain fantasztikus csövek, drótok ölelkeznek egymással, *úgy érzi magát az ember, mintha az alvilág bejáratánál volna.* Rövid pár perc és becsukódik mögöttük a pneumatikus ajtó. A bejárat melletti csengő jelzése után a vezető mérnök kinyitja a levegőcsapokat és vékony, idegesítő füttyüléssel tódul be a szűk helyiségbe a sűrített levegő. Pár pillanat múlva — lehet, csak az izgalomtól van —, de a szívünk sebesebben ver, s még a sokszor lentjárt munkásokat is különös izgalom keríti hatalmába. A szívünkkel nincs baj, *de a fülünkben, a dobhártyáinkon mintha apró gépfegyverek ropognának.* A rendkívül finom dobhártya feszül, pattog és teljes erejével tiltakozik a reáocsájtott nagy nyomás ellen. Hirtelen szúró fájdalmat érek a fülemben, az arcomra egy pillanatra kiül a verejték. A vezető mérnök észreveszi és leállítja a csapokat.

— Ellennyomás a fülnek — mondja mosolyogva — becsukni a száját és levegőt nyomni a fülbe. — Az egyik munkás mutatja, *hogyan kell ellennyomást adni.* Így: *Befogni az orrot, száját és a fül felé terelni a tüdőből feltörő levegőt.* És tényleg: a dobhártya pattan egyet, a szúrás hirtelen elmúlik. A csapokat ismét megnyitják és a zsilipben tartózkodó harmincöt ember felőra mulva egy árnyalattal sápadtabban bujik keresztül az alagút felé vezető nyíláson.

nem tudnak felszabadulni és nitrogén embohíát okoznak. Azokat a munkásokat, akik keszonbetegségben szenvednek, úgynevezett *gyógyzsilipekben helyezük el,* ahol a másfél atmoszférás nyomást három-négy órán keresztül csökkentjük a normális feszültségre, hogy felszabaduljon a testben lappangó nitrogén. A leggyakoribb betegség mégis *a belső fül elferdülése, amit a hallás csökkenése követ.* Ezért volt szükség arra, hogy a munkások maximális munkaidejét négy órában állapítsuk meg, amihez még hozzájárul a ki- és beszálláskor szükséges húsz-húszperces zsilipelés.

Az alagúthoz a már előbb említett tizen-nyolc méter mélységű tárnán keresztül lehet lejutni. Útközben a vállalat mérnöke elmondja, *hogy az alagút jelenlegi hossza 168 méter és naponta mintegy hat méterrel jutnak előre a huszonnégyórás munkaidő mellett.* Éjjel-nappal dolgozni kell az alagútban, hiszen az abszolút két és fél atmoszférás légnyomást állandóan tartani kell, hogy megátolják a hirtelen fellépő

# Rotai öszülés ellen Tarpan

A Tarpan hajcsepp olyan hajtápszer, amely megerősíti a fejbőrt és koncentráltan tartalmazza a haj növése, táplálása, egészséges megmaradása szempontjából nélkülözhetetlen tápanyagokat.

Férfiak és nők naponta használják. Nem rontja a frizurát, nem bántja az ondulált haját. Gyermekéknél ajánlatos korpa és hajhullás megelőzésére használni. Két hónapra elegendő csomagolás ára P 3.60.

## Negyven ember hősi erőesztései az alagútban

És most itt vagyunk a nyirkos, ködös, de mégis oly csodálatos alagútban. Furcsa — gondolom —, *felettünk tizenhárom méternyire a Duna hőmpölyög és negyven ember dolgozik a világtól teljesen elzárva a folyó medre alatt.* Az alagút elején, mint valami óriásira nőtt ős földféreg, dohog a bonyolult szerkezetű hatalmas vasgömb és roppant fogakkal rágja, marja a „hegyet”. A hatalmas csápok centiméterekkel eszik az utat, amely ma már 168 méter és július végére 600 lesz. A ködös levegőben rossz ingű, sápadt emberek csiléléket tolnak, vasbeton-vázakat raknak a félig kész falakra, betont kevernek — és az arcukról szakad a verejték. A mellük zihál, a fülük zúg és mint egy csodálatos dantei színjáték, — vagy talán még inkább — mint egy fantasztikusan megrendezett film imbolygó alakjai építik a pokol bejáratát. Néha különös sipolások, tompa zörejek hallatszának, de a munka megy tovább. Lázasan, ugyanazon ütemmel. A két és fél atmoszférás magas nyomásban szinte elvesz az emberek hangja, s később kiderül, hogy *még füttyörészni sem lehet.* Hiszen a tüdőt csak egy atmoszférára építette az Uristen. Egy ember elkáromkodja magát, olyan az érzésem, mintha gyönke asszony szólna.

Lassan múlnak az órák, igen nehéz kívánni a különös morajú alagútban a szabadulást jelentő negyedik óra végét. Mert a munka folytonossága miatt csak négy óránként nyitják meg a zsilipek ajtóit — mikor új csoport érkezik a tárnából. A füllem zúg — a négy óra óta dolgozó munkásokról patakokban folyik a verejték, hiszen nem kis dolog a Duna feneke alatt dolgozni. Végre megszólal a szabadulást jelző csengő és ott ülünk megint a szomorú világítású zsilipelőben. Az ajtók becsukódnak, a vezető mérnök lenyomja a szelepet és az összesűrített levegő halk dúdolással hagyja el a helyiséget. A fülünk megint gépfegyverezni kezd, *a nyugalmi állapotba visszatérő, vékony dobhártya pokoli kórikat okoz az embernek.* A kizsilipelés ugyancsak félóráig tart. Az ajtók kinyílnak s mindannyian rohanunk a felvonó felé. Végre fentvagyunk. Az emberek valami eddig ismeretlen örömmel üdvözlik a lassan alkonyodó égboltozatot és teli tüdővel szívják magukba a csupán egy atmoszférás nyomású, friss teli levegőt.

A megyeri alagútban tett látogatás után felkerestük a vízművek vezérigazgatóját, Papp Ferenc dr.-t, aki a következőket mondotta az *Uj Magyarország* számára:

— A most, valamint a később építendő új dunaalatti alagutak célja: *helyettesíteni a Duna alatt már meglévő, harminc év előtt épült kisszelvényű alagutakat, amelyeknek igen nagy hátrányuk, hogy nem járhatóak.* Bizonyos kétségek merültek fel aziránt, hogy ezek a régi vízcsatornák teljesíteni tudják-e hivatásukat. A mostani alagutakat tehát *járhatókká kellett megépíteni,* hogy a víz a szentendrei szigeten lévő kutakból a tartalék alagutakban elhelyezendő csöveken keresztül jusson a balparti szivattyútelepekhez és a kutak a vízműtelepekkel állandó összeköttetésben legyenek még jégzajlás idején is. Az ilyen vizalatti alagút-építés *a legnehezebb munka közé tartozik,* s nem lehet csodálkozni azon, hogy a munka kezdetén bizonyos nehézségek léptek fel. Most már a nehézségek leküzdése után teljesen kialakultak azok az építési módok, amelyek nemcsak hogy biztosítják az alagutak megépítését, hanem *több vonatkozásban olyan újításokat is felmutatnak, amelyekre a külföld is feltehetően nem rendelkezik.* A munkában lévő déli alagút a munka ma

menete mellett ez év közepére készül el és csak annak befejezése után kezdünk hozzá az északi tartalék-alagút kiépítéséhez, amely további hét hónapot vesz igénybe.

— Ez a két alagút tehát a meglévő vízművek biztonságát szolgálja és később, mikor a sziget új víztelepeket létesítünk, azok vizét vezetik át a balparti szivattyútelepekhez. A szentendrei Dunaág alatt 1936-ban kezdjük meg a Budára vezető, de kisebb szelvényű alagút építését, amely tehát közvetlenül látja majd el a jobbparti lakosságot vízzel. *A budai alagúttal befejezést nyer a vízelosztás decentralizálása, amely egyik legfőbb kelléke a modern nagyvárosok zavartalan vízellátásának.* A budai alagút napi 20—30.000 köbméter vízzel látja majd el a budai lakosságot, a két megyeri alagút pedig 80—90.000 köbméter napi vízmennyiséggel gazdagítja a pesti vízhálózatot. *Ezzel a három alagútépítéssel hosszú időre biztosítottuk a főváros vízszükségletét és remélhetőleg évtizedekre sikerült eltüntetnünk azokat a hiányokat, amelyek miatt annyit szenvedett Budapest lakossága a kevés csapadékú nyári hónapok alatt.*

Fiala Ferenc az (1935. 11. 10. keltevel)  
a mai napra megvizsgáltam és  
Duna mélyén állékonyságát találtam.  
Ujbpest, 1935. 11. 10.  
Fiala