

írta: *Maeyer Gál*

Budapestre vonatkozó ujságcikkek



Épül Budapest büszkesége

A stationi állomás építői „kitörték” a Hungária-körútra,
a Szabadság-téren megkezdték az aknasüllyesztést

Forrás:

Buda
Budapest 1952 III/13

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Összértékelés

Tárgy:

385.859

Hely:

Idő:

1952

Személy:

Helyszám:

Maeyer Gál
Budapest 1952 III/13

A földalatti gyorsvasút stationi állomásának építői, vállalásait teljesítve nagy lendülettel haladnak előre. Most az állomás csarnokának építésével elérték a Hungária-körút szélességének közepéig, így a forgalom csak az út egyik oldalán bonyolódik le. Hamarosan a Hungária-körút felbontott szakaszát ráépítik a már elkészült földalatti csarnok tetejére és ekkor kezdik meg a csarnok építését az út szélességének másik felén. Így az út egyik oldalán mindig lesz közlekedés.

A stationi állomás nyugati részének építői elértek ahhoz a ponthoz, ahol a HEV és a földalatti vágányai majd elválnak egymástól. A HEV vágányai innen felfelé, a földalatti vágányai pedig lefelé haladnak majd.

A Szabadság-téren tíz nappal a határidő előtt megkezdték a földalatti aknájának süllyesztését. A zsilipek már üzemképes állapotban vannak és a földkitermelés a zsilipeken keresztül folyik.

Látogatás a Rákóczi-út alatt az első pajzskamrában

A Rákóczi-út bérhársorát megszakító kökerítés dekorációja földalatti alagutat mutat: figyelmezteti az arra járókat, hogy a kerítés mögött a budapesti gyorsvasút épül. A közeli villamosmegállótól külön sín pár vezet a munkahelyre és a sűrűn nyitogatott nagykapu hasadékan naphosszal kíváncsi pillantások figyelik a munkát.

Az acélnarancs leszállásra készen

A kerítés mögött, mintha egy embernél sokkal magasabb, óriási narancs fekdne a sín mellett. Könnyű felismerni hatalmas gerezdjeit, amelyek azonban — acélból vannak. Ez az »acélnarancs« a földalatti alagútját kivájó fúrópajzs egy része.

A föld alatt már megépítették a gyorsvasút két alagútjának fúrásához szükséges két kiindulópontot, a két »pajzskamrát«, ahová darabonként szállítják le a fúrószerkezetet. A végleges összeállításra odalent kerül sor.

A leszállítás tágas, függőleges akna keresztül történik. Ide igyekszünk. Az akna fölött már nem »pipá« a jellegzetes vaszerkezet, amely a légszilipen keresztül kiszállított földet dobálta ki pipa-alakú száján.

— Jelenleg nem folyik nálunk keszonmunka — mondja Kecske Zsigmond keszonmester, aki kalauzunkul szegődött földalatti utunkra. — Most nincs szükség magasabb légnyomásra, a munkateret a betonfalak teljesen megvédik a talajvíztől.

Lefelé a végetérni nem akaró létrán

Elindulunk hát az aknában, lefelé. A tágas, »fenekellen« mely lyuk torkolatában drótkötelek csüngenek, hogy elektromotoros csőrökkel és csigasorokkal szállítsák le a fúrópajzs részeit az akna egyik oldalán kéményszerű, vastag vascső vezet le; a keszonmunka idején ez szolgálta a szelőzést, mostanában pedig a betont öntötték le rajta a mélyben várakozó csillékre. A cső mellett különféle kábelek; az egyik ugyancsak a keszonmunka idején a magas légnyomást, a másik a légkialapácsok működéséhez szükséges 12 atmoszférát közvetíti a gépházból, ezenkívül elektromos vezetékek, telefonhuzalok. Az akna másik oldalán, végetérni nem akaró létratorokon mászunk lefelé. Keskeny, de jó tartású, erős létrák s vagy húsz fokként egy-egy kis »plato«, ahol meg lehet pihenni s kitérhetnek a szembejövők. Oldalt drótháló védi a szédülősebbeket.

Ahogy lefelé megyünk, egyre melegebb van s nedves, páradús a levegő. Jólérhető beszédre szüket hallunk fentről is, lentről is, mintha valami hangvezető csőben járnánk, olyan erővel jön messziről is a szó. Háttal lefelé mászunk s bizony heletlik egy kis időbe, amíg leérünk.

Ahol pár év múlva a földalatti szerelvénye robog...

Az akna mélyén széles földalatti folyosó tárul elénk. E pillanatban még az üres telek — a földfeletti munkahely — a távol vagyunk s ez a folyosó vezet a Rákóczi-út alá. Szaknyelven tárnának mondják, hengeralakú és körös-körül frissen kötött, de a talajvíztől nedves beton burkolja. Keskenyvágyányú csillapálya vezet a folyosón: ezen szállítják a szerszámokat és vizsik majd, a fúrópajzs elkészülése után újra felszerelt lifthez az alagútból kifúrt földet. Rövid, pár méter az egész s máris a Rákóczi-út alatt vagyunk, az első »pajzskamrában«. Itt valósággal teremmmé tágul a folyosó, hogy helyet adjon majd a fúrógépeknek.

Ez a pont már a budapesti földalatti gyorsvasút vonalának egyik része. Néhány év múlva erre robognak majd el 80 kilométeres sebességgel, megállás nélkül a gyorsvasút pompás szerelvényei. Itt, ahol most állunk, ta

Buda
Budapest 1952 III/12

Épül Budapest büszkesége

Megkezdték a fúrópajzsok összeszerelését a Rákóczi-út alatt

A földalatti gyorsvasút Rákóczi-úti munkahelyén megszüntették a magas légnyomást a föld mélyén, lebontották a légszilipelő berendezést és a pajzskamrákban hozzákezdtek a fúrópajzsok összeszereléséhez. Amíg a szerelés munkája tart, a Rákóczi-úti munkahely keszonos dolgozói a földalatti építés más munkahelyén dolgoznak. A Rákóczi-úti munkahelyre új szakmunkások érkeztek: a pajzs-szerelők. A két hatalmas fúrópajzs összeállítás

előreláthatólag május elején fejeződik be, akkor kezdik majd első ízben itt, szovjet tapasztalatok nyomán a fúrópajzsos módszerrel az alagútépítést.

A fúrópajzs a Rákóczi-úti munkahelyen kezdődik meg először annak az alagútnak az építése, mely már a földalatti pályáját képezi. A Szent István-téri munkahelyen — bányász módszerrel — épülő alagút ugyanis csak a gyorsvasút egyik kitérője lesz.

lán majd csak egy oldalról bevetődő fénycsík jelzi, hogy szelőkőzöknek vezet oldalt, a Divatcsárnok felé. De ezt végig gondolni is alig lesz idő, hiszen gyorsvasúton olyan közel lesz ide a két szomszédos megálló, a Baross-tér és a Blaha Lujza-tér.

A »kamra« után újabb párméteres folyosó vezet a másik hasonló pajzskamrához amely az ellenkező irányba robotzó gyorsvasút alagútjának egyik pontja. A szakmai nyelvben elfogadott »kamra« szót idézőjelbe kell tenni, hiszen ezek az elsőnek elkészült pályarészletek nem kamrák, hanem hatalmas földalatti üregek. Nem is lehetne másként elképzelni, hogy elférjenek bennük az egyenként 140 tonnás fűrópajzsok.

— Augusztus eleje óta építettük a pajzskamrákat — adja meg a felvilágosítást kísérőnk.

— Itt is, mint a gyorsvasút építésének minden fázisában új módszert kellett kipróbálnunk. Másként történt az aknamélyítés, amikor lefelé haladva az aknát övező betongyűrű előbb önsúlyától haladt lefelé, ahogy kivettük a földről a földet — majd amikor már a talaj nem engedte, alul kellett fokról fokra a betongyűrűhöz hozzátoldanunk. És másik módszerrel »törtünk ki« a Rákóczi-út felé, a bányákban alkalmazott eljárásokkal, vajtuk a tárnát, dúcoltunk, betonoztunk. A kamra építése pedig egészen különleges módon történt.

A cement-injekció

— Ilyen óriási üreget nem lehet csak úgy egyszerűen kivájni, hiszen köröskörül beomlana a föld. Ezért a pajzskamra oldalfalainak helyét vajtuk ki először. Tehát csak annyi földet emelünk ki, aminek a helyére beton töltöttünk. Így a kocka alakú üregnek először megépítettük a vasbeton-oldalait — és aztán kezdtük csak kihordani belőle, a középből a földet. Ez volt az úgynevezett »magkiemelés«, amire az első kamránál januárban került sor. Ekkor volt nap, hogy 80 köbméter földet is megmozgattunk.

Mindent a munkát fokozottan nehéz körülmények között, magas légnyomásban végezték, mert a sűrített levegő szoríthatta csak ki a talajvizet a munkahelyről. A fokozott légnyomásban 20–30 Celsius fok meleg volt állandóan, de ez egyben könnyítette is a munkát, mert a beton megegyeszer olyan gyorsan megkötött, mint szabad ég alatt. Most is van 16–18 fok meleg, s erősen érezhető a talajvíz párolgása és a helyenként még friss cementrétegek száradása.

— A betonlemezek mögé — hangzik a felvilágosítás — 12 atmoszférás nyomással, injekciós tűhöz hasonló vékony csövön cementpépet préselünk be s ha ez a cement megkötött, tökéletesen elszigeteli a víztől az egész földalatti üreget. A cementpép »injektálását« a tulsó pajzskamrában kezdtük, fokozatosan haladunk az akna felé, így valószínűleg kihajtjuk és kiszivattyúzzuk a vizet.

Másfélméteres vastag betonfal övezi a pajzskamrát s a falon mindenfelé vaskampók állnak ki a mennyezet pedig szerelőállvány vonul végig. Ezekre a

kampókra ezeken az anyavakon kezdik meg holnap a fűrópajzs felszerelését. Az üreget teljes szélességben elfoglalja majd egy óriási acélhenger, amelynek nyitott elejében helyezik el az odafent látott »acélnarancsot«. A »narancs« oldalára fektetve helyezkedik el a hengerben és sebes forgással vájja magát előre. A kemény földet valószínűleg »lemarja« s maga mögé dobálja. A henger fokozatosan nyomják előre, ahogy a forgórészek meglazították és kivésték a földet. Az egész szerkezet már végleges formában ki is alakítja az alagutat s ahogyan előrehalad, mögötte felszerelik az alagutat borító, összecsavartott acéllemezeket, az úgynevezett tübingeket, amelyeket magyarul pártástelemeknek neveztek el.

Május elsején megindul az alagútúrás

Kissé megilletődve hagyjuk ott a pajzskamrákat, hiszen valamennyiünk szeme fénye, büszkesége a földalatti gyorsvasút s ez a néhány köbméternyi földalatti folyosó már ennek a gyorsvasútnak része. Sokszor fogjuk

még látni, évek múlva, pillanatokra, a tovasuhanó kocsi ablakából... Most egyelőre a végtelen létrasoron mászunk fel újra a napvilágra és az építési irodában Papp Aurél főépítésvezetőt és Litzko Imre építésvezetőt keressük fel, hogy tőlük kapjunk további felvilágosításokat.

— Rákosi Mátyás születésnapja tiszteletére, március 9-re ajánlottuk fel, hogy elbontjuk az eddigi légszilipet és már 8-ra készen lettünk. Most azt ajánlottuk fel, hogy május 1-re munkakészen felszereljük a fűrópajzsokat és addig megépítjük az új légszilipet is, mert az alagútúrást újra magas légnyomás alatt kell végeznünk. Új rendszerű szilipet építünk, amely szétszedhető és újra összerakható. Ha az alagútúrásban 100–200 méterrel előbbre haladunk, akkor a munka megszakítása nélkül helyezhetjük tovább a légszilipet.

— Május 1-én szeretnénk megkezdeni az alagútúrást. A fűrópajzs naponta két métert halad előre és tervszerűen, az év végére el kell érniünk a Baross-teret. Ott, a Keleti-pályaudvar

előtt most kezdtek aknát mélyíteni s addigra ők is kész lesznek a pajzskamrákkal, ahová a mi alagútúrásunknak pontosan bele kell majd találni. A Baross-téri munkahely nagyobbik feladata egyébként a földalatti állomás megépítése.

— Az alagútúrással érdekes új munkaszakasz kezdődik. A Szovjetuniótól tanult eljárással, az ott is alkalmazott nagyteljesítményű géppel gyorsan haladunk előre. A kivájt földet villanymozdonyral vontatott csillior szállításra majd el a géptől s azért is fontos az új, nagy légszilip, hogy a nagymennyiségű földet gyorsan kiemelhessek a föld felszínre. A fűrópajzs mögött azonnal szereljük a vasborító lemezeket, amelyeknek egy-egy darabja hat és fél mézsa súlyú. A tübingek mögé »injektálás« előbb durva anyagot: kavicsot, aztán cementet préselünk be, így zárjuk el az alagutat a víztől.

Az első fűrópajzs hamarosan dolgozni kezd a Rákóczi-út alatt. Az elsőt követik a többiek s hamarosan naponta kezdhajtuk számíthatni, hogy mennyi épült már meg öt éves tervünk büszkeségéből, a földalatti gyorsvasútból.

Magyar Pál