

<h2 style="text-align: center;">Budapestre vonatkozó ujságcikkek</h2>		Osztályozás	
		Té	385.859
Szerző:		Hely:	
Cím		Idő:	
<p style="font-size: 2em; margin: 0;">„BÁNYA“</p> <p style="font-size: 3em; margin: 0;">A FŐVÁROS ALATT</p>		Személy:	
Forrás:		Helyszám:	
<p style="font-size: 1.5em; margin: 0;">1953. Júl. 2</p>			
(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)	(Oldal)

— **Világ**at, indulunk! — ki-átja a fiatal, barnahajú kati-aznő és belefúj tompahangú jelzősípjába. A járdán álló utaznicgályok még egy utolsó rohamot indítanak a peron ellen. A villamos elindul és a lemaradók bosszankodva néznek a tömött kocsit után: már megint eiment egy...

Ma még szinte mindennapos jelenség ez fővárosunkban, különösen a reggeli és esti órákban. A jövő azonban már mást tartogat a budapestiek számára: évek óta épül és megszervezően halad a megvalósulás felé a közlekedésünket átforgató földalatti vasút.

★

Élesen jelez a villanycsengő. Lassan sülyedni kezd velünk a felvonó. Szürke betonfal, lépcsők, korlátok mellett suhanunk el, s mind mélyebbre ereszkedünk az aknában. A földalatti vasút egyik legfontosabb munkahelyén, a Deák-téri IX-es építkezésen vagyunk. Ábrahám József, fiatal főépítészvezető kacsuzol bennünket, ő mutatja meg az épülő földalatti ismeretlen világát. A suhanó felvonóban az építkezés történelmét magyarázza:

— Ez a hely a földalatti építkezés egyik legérdekesebb része

Közp — mondja. — Megépítése után valóságos vasúti csomópont lesz itt. Háromemeletes rétegeződésben itt találkozik majd a most épülő kelet-nyugati, a későbbi észak-déli vonal és a Szélin-út alatt futó régi föld-

alatti. A munkák három éve kezdődtek, s ma már két fűrőpajzsunk dolgozik, gyorsan halad az átkelés építése.

A felvonó nagyot zökkenve megáll. Hosszú aágút ásit felénk. Alján két ember csillét tol, fent vastag fémcsövek vonala fut és erősz a villanykörtékől megvillágitott alagút messzeségében.

— Ez a szellőzőcső — magyarázza a főépítészvezető. — Az akna elkészítése után ezt építettük meg először, ez köti össze az aknát a pajzskamrával, amelyből a vonalcsövek indulnak ki. Itt közlekednek majd a szerelvények.

A szellőzőfolyosón haladva úgynevezett „kitöréshez” érkeznünk: itt lehet bejutni a „nagyfeszültségű térre”. A kitörés helyén nemrég még „levegőszilip” volt, amely biztosította a bent nagy légnyomást. Az építkezés előrehaladásával azonban szükségelenné vált a nagyobb légnyomás, a szilipet megszüntették. A kitörésen keresztül bejutunk a hatalmas földalatti üregbe, amely majd az elektromos

és gépi berendezéseket fogja magába. A munkák itt már nagyrészt befejeződtek, az alagút körvonalai jala kibetonozva — nemskára jöhetnek a kőművesek és kezdődhet a belső építőmunka...

Tovább haladunk a szellőzőcsőben, megérkezünk a pajzskamrába. Baloldalt három kitö-

rést láthatunk egymásután. A főépítészvezető körbemutatva magyarázza:

— Ez az építkezés szíve: itt épül a két vonalcső folytatásaként két, 120 méter hosszú állomás-„cső”, s közöttük egy harmadik: a tulajdonképpeni „peron”, ahonnan beszállnak az utasok a képercenként begördülő szerelvényekbe. Ennek előterébe torkollik be majd a mozgóferdelépcső, amely a föld felszínéről szállítja le az utasokat.

Ma még mindezt nehéz elképze-eln. Egyelőre a földalatti építkezés óriási „vakondjai”: két hatalmas fűrőpajzs dolgozik itt, s összeszerelés előtt áll a harmadik is. Magyar gyár, a MÁVAG dolgozói készítették ezeket, a szovjet ipar termékeinek mintája nyomán. A baloldali pajzs csak a napokban indult meg, de a másik szeptember óta dolgozik már s 30 méter hosszú, vastübbingekkel kibélelt folyosó ragyog a háta mögött.

Bemegyünk a jobboldali folyosóba, hogy közelebbről megnézzük a vágások és a fűrőpajzs munkáját. Meleg levegő árad felénk. Bármily különösen is hangzik, amíg fent alig plusz 2, plusz 3 fokos időben dideregnek a budapestiek, addig itt lent 25—28 fokos meleg izzasztja a munkásokat.

Érdekes, izgalmas ez a munka. A tübbingekkel kirakott alagútrész előtt halad előre a

fűrőpajzs, amelynek éles acélfogai vajként fúrják át a

kamény, szürke agyagot. A fűrőpajzs teste az alagút boltozatát, falait védi a beszakadástól addig, amíg a pajzs hátsó végén felszerelik a következő tübbingsort. Amikor ez megvan, ismét megfeszülnek a fűrőpajzs „acélábrái”, a vágórész előre nyomódik a homlokfalba és a hátul szabadabbá vált térségben újra megkezdődhet a következő tübbingsor felszerelése. A tübbingfal mögé azután cementhabarcsot fecskendeznek be hatalmas injekciós tűhöz hasonló szerszámmal, s ez megszilárdulva vízmentesen zárja el az alagutat.

Nehéz elmondani azt a rengeteg érdekességet, amelyet a földalatti építkezésén egyetlen nap is láthat az ember. A mun-

ka méreteinek jellemzésére csupán egy adatot említnék: A Deák-téren évente kiemelt föld mintegy ezer húsztonnás vagonot töltene meg.

★

A főépítészvezető irodájának falán egy festmény másolata látható. Fényárban úszó, hatalmas csarnokot, valóságos márcánnyavóesett költeményt ábrázol: a moszkvai Metró egyik gyönyörű állomását. A magyar Metró építőinek szemé előtt szüntelenül ez a kép lebeg: olyan földalattit akarnak építeni, amely a közlekedés gyökeres megújítása mellett az egész világ előtt maradandóan hirdeti népünk szép érzékét és eszakiatos alkotóerejét.

Dézsi Lajos