

Osztályozás		Tárgy		Hely		Idő		Személy		Helyszám	
		385.859				1968.					
Budapestre vonatkozó újságcikkek		Szerző:		Cím:		Forrás:		(Hely)		(Oldal)	
				A Duna medre alá ért az alagút-fúró pajzs		Balogh Teréz		1968. júl. 21.		(Köt. v. füz.)	
										(Oldal)	

A földalatti építéséről jelentjük: *244*

A Duna medre alá ért az alagút-fúró pajzs

A Duna medre alá ért az egyik szovjet alagút-fúró pajzs, amely a Kossuth Lajos téri mélyállomástól kiindulva halad a folyó medre alatt a Batthyány tér irányába.

A metró Fehér úti járműtelepéről kiindulva körülbelül egy kilométeres szakaszon már elkészült a végleges pálya. Ezen „vizsgáznak” a földalatti első motor-kocsijai. A négy motorkocsi futópróba során 100 000 kilométert tesz meg, s utána vizsgálják a szakemberek, hogyan „állták ki” a próbát ezek a metró-szerelvények. A Népstadion állomást építészetileg már korábban kialakították, ezekben a hetekben szerelnek be jónéhány gépészeti berendezést, transzformátorokat, egyenirányítókat.

A Baross téri mélyállomáson ugyancsak szerelik a gépészeti berendezéseket, helyükre kerültek az egyenirányítók. A Baross téren az oldalfalak fedésére fehér márványlapokat használnak — olyan lesz, mint az Emke-aluljáró — míg a padlózat vörös gránitlapokból készül.

A Blaha-Lujza téren a ferde alagútban előkészítik a mozgólépcsősor szerelését, vasbeton tartóoszlopokat készítenek, ezekre kerül a mozgólépcső hatalmas acélszerkezete. Az Astória állomáson is befejezték a szigetelést, ezekben a hetekben előkészítik az oldalfalak bur-

kolását, az üzemi helyiségekben is megkezdődött a technikai szerelés. A Deák téri állomáson hozzáláttak a mozgólépcsősor szereléséhez. A mozgólépcsősort még az év végén átadják próbára.

A Kossuth Lajos téri mélyállomást nagy erővel építik. Gyakorlatilag ugyanolyan módszerrel dolgoznak, mint a Szent István tér—Kossuth Lajos tér közötti vonalszakaszon, tehát két szovjet pajzs fúrja az alagutat, amelyek előrehaladásukkal egyidejűleg vasbeton, illetve a Duna alatt öntöttvas tübbingekkel bélelik a több mint öt méter körszelvényű alagutat.

A Batthyány téren a mozgólépcső alagutat, az úgynevezett ferde alagutat fúrják, továbbá a felszín alatti utaselosztó térség kialakításán munkálkodnak és a korábban mélyített függőleges aknába szerelik be a liftet. Eml a metróvonal a Déli pályaudvar és a Moszkva tér között is.

A metró építői és az építkezésben részt vevő több mint húsz vállalat dolgozói a múlt év decemberében szocialista szerződést kötöttek, amelyben vállalták, hogy közös erőfeszítéssel a metró Fehér út—Deák tér közötti szakaszát 1970. április 4-re, hazánk felszabadításának 25. évfordulójára átadják Budapest közönségének.

Hétfőn megkezdik a Park-szálló előtti gyalogos aluljáró építését

Hétfőn megkezdik a Baross téri gyalogos aluljáró-rendszer egyik legbonyolultabb műszaki munkáját: a Keleti pályaudvar üveghomlokzatát tartó oszlopsor alapjainak átalakítását. Az üveghomlokzat súlyát viselő oszlopsort nem bontják le, hanem különleges műszaki megoldással, először ideiglenesen, majd később véglegesen *alátámasztják*. A Keleti pályaudvar csarnokában egyébként a felszín alá süllyesztett pénztártermet építészetileg már kiképezték.

Ugyancsak hétfőn látnak hozzá a Park-szálló előtti gyalogos aluljáró folyosó építéséhez. Az építkezéssel még az idén el-

készülnek. Tartama alatt a Kerepesi úton, a belső városnegyedekből kifelé haladó járműveket a Park-szálló előtt egy ideiglenes kis hídra irányítják. Az elgondolások szerint még az idén megkezdik a Baross teret áthidaló felüljáróhid alapozását is.

A téren, az Elektromos Művek irodája előtti gyalogos aluljáró folyosó második szakaszának építéséhez — mint jelentettük — már hozzáláttak. A földmunkákat részben már el is végezték. A jövő héten az alapozáson dolgoznak. Ezt a gyalogos aluljárót az év végéig átadják a forgalomnak.