

A földalatti legnehezebb szakasza:

Megkezdik a Blaha Lujza téri állomás építését

Tér a tér alatt
Két fúrópajzs indulásra kész

A Blaha Lujza teret kettészelő reklámfalon túl géppuskaként ropog a légkalapács, bórsapkás metrósök szerszámokat hordanak, autófordul vasgerendákkal, a Corvin és a Rókus között kompresszor sistereg. Nagy munkába kezdenek a földalatti vasút építői. Előbb a föld felszínén vonulnak fel, gyűjtik össze az anyagot, hogy a föld alatt néhány nap múlva — mint a Magyar Távirati Iroda jelenti — elkezdhessék a Blaha Lujza téri mély állomás építését: a budapesti földalatti gyorsvasút három évig tartó, legnehezebb szakaszának munkálatait.

FENT ÉS LENT

Ott, ahol még néhány héttel ezelőtt narancsot, citromot kínáltak, most a csillék sín pályáit készítik elő, hogy azután lent, a Corvin alatt izzappal, agyaggal teli vasputtonyok gurulhassanak rajta. A sínácsokon túl a Rókus öreg falának tövében újjafestve készenlétben áll a felvonó, amely a legfontosabb összekötő út lesz a felszín és a mélység között. Ez hozza majd fel a kitermelt földet. Elkészültek az irodák, a „fehér” és a „fekete” öltözők is.

Lent, amikor kilépünk a nyirkos szállító-kasból, hatalmas fúrópajzsot látunk: készen áll, várja a bevetés pillanatát. Széles korongja, amellyel belevájja magát Budapest legforgalmasabb pontjának talajába, nyolc és fél méter átmérőjű. Ekkora lesz a gyorsvasút alagútja.

ALAGÚTRENSZER

Most a vágányokat állítják egymás mellé az építők. Csöveket szerelnek, készül a földalatti labirintus. A pneumatikus gépházban befejez-

ték 11 új kompresszor szerelését; négyet állandóan munkában tartanak, s óránként mintegy kétezer köbméter sűrített levegőt állítanak elő.

A Rákóczi út és a Nemzeti Színház alatt 120 méter hosszú, három, egyenként 8 és fél méter átmérőjű alagútát fúrják. Közöttük sűrű átjárókat nyitnak, s a három egymás mellett fekvő alagút szinte óriási földalatti tér lesz. A középső helyiségből nyílik majd a mozgólépcsők ferde alagútja. Két fúrópajzs tör utat. Az első az EMKE felé, a másik — néhány hónap múlva indul — a Corvin Áruház irányában. Ezekben járnak majd a szerelvények. A jövő év közepén megkezdik a peron építését is. A feladat rendkívül nagy. Húszezer köbméter földet, agyagot, iszapot kell kibányászni, folyó, omló homokban kell előre törni, szilárd kerget, burkolatot készíteni a pályatesteknek. Az alagútát hétezer tonna öntöttvas tübinggel bélelik, s mintegy háromszáz tonna cementtel sajtolják. A málló, szétfolyó homokos talajt — ha szükség lesz rá — kémiai eljárással szilárdítják. A Könyves Kálmán körüti csatorna építésekor már sikeresen alkalmazták ezt a módszert.

BAROSS TÉR, ASTORIA

A budapesti földalatti gyorsvasút építése ezekben a napokban a Baross téri, a Blaha Lujza téri és az Astoria alatti munkahelyekre összpontosul. A Baross téren — mint tegnap jelentettük — süllyesztés előtt áll a mozgólépcső betonalagútja. Az Astoria aluljáró mellett mélybe került állomáscsarnokhoz most lejtaknát fúrják a metrósök. Hamarosan megkezdik a mélyállomás építését is, amelyet újszerű

módszerrel készítenek. A nyolc és fél méteres átmérőjű alagút helyett két, egymásba nyíló öt és fél méter átmérőjű alagútát építene. A két szélső alagútban közlekednek majd a szerelvények, a két belsőben pedig az utascsarnok lesz. Kényelmes, szép, áttekinthető az új peroncsarnok terve. Az Engels téri munkálatokat befejezték, itt már csak szigetelnek.

Békés Attila

Budapestre vonatkozó újságcikkek				OSZTÁLYOZÁS	
Szerző:	Békés Attila		Tárgy:	385.859	
Cím:	A földalatti legnehezebb szakasza: megkezdik a Blaha Lujza téri állomás építését...		Hely:	1964.	
Forrás:	Eszaki Újság		Idő:	1964.	
(Hely)	(Idő)	(Köl. v. fiz.)	(Oldal)	Helyszám	
	1964. máj. 7.				