

|                                  |                                            |             |         |
|----------------------------------|--------------------------------------------|-------------|---------|
| Budapestre vonatkozó újságcikkek |                                            | Osztályozás |         |
| Szerző                           |                                            | Tárgy       | 385.859 |
| Cím                              | Kedden összeérték a<br>metróalagutak Budán | Hely        |         |
| Forrás:                          | 1971. 2                                    | Idő         | 1971    |
|                                  |                                            | Személy     |         |
| (Hely)                           | (Ö)                                        | Helyszám    |         |
|                                  | (Köt. v. füz.)                             | (Oldal)     |         |

## Kedden összeérték a metróalagutak Budán

4935 méternyi alagút a Deák tértől a Széna térig — Hol tart az építkezés?

December 22 jelentős dátuma a budapesti metróépítésnek: keddelben a Batthyány tér felől közlő mechanikus alagútfúró pajzs áttörte az utolsó néhány méteres „földdugót”, s ezzel teljes hosszában elkészült a kelet—nyugati metróvonal második, 3,5 kilométer hosszú szakasa. A két alagút a legnagyobb pontossággal találkozott. (A mostani alagúttal párhuzamosan futó másik furat szeptember 23-án érte el a Széna teret, 27 milliméteres eltéréssel.) Az első alagút 843 méter hosszú a Batthyány tértől számítva; a most elkészült második — a kisebb hajlasi ív miatt — 816 méter.

A Martírok útján, 35 méterrel a Széna téren robogó villamosok, autóbuszok alatt, hatalmas dörrenéssel szakadt át az állomástér felől megtámasztott agyaggal, s előtűnt a lassan forgó, több mint öt és fél méter átmérőjű szovjet

SCSN mechanikus pajzs marólemeze. A résen elsőként az Akosbrigád tagjai léptek át a Széna téri alagútszakaszba. Amint Szendrői Dezső, a Közlekedési Építő Vállalat műszaki igazgatója elmondotta, a szovjet mechanikus pajzsok kétszer olyan hatékony munkavégzést tettek lehetővé, mint a korábbi, a pesti szakaszon alkalmazott, úgynevezett nyitott pajzsos módszerű gépek. A Deák tértől a Széna térig a párhuzamosan futó alagutak hossza 4935 méter; építésük közben kiemelték 130 ezer köbméternyi földet, beépítettek 25 ezer tonna vasbetont és 12 ezer tonna öntöttvas-tübbíngyet.

A vasbeton elemekkel bélelt alagutat most más szakma munkásai veszik birtokukba, a fúrópajzsot pedig — hosszabb karbantartási idő után — az észak—déli metróvonal építkezésénél, a Kálvin téren állítják munkába.

Mint ismeretes, a Deák tértől a

már korábban megépült Déli pályaudvari végállomásig négy mélyállomást alakítanak ki. A Deák térről kiindulva az első állomás a Kossuth Lajos téren lesz; a szerelvények itt teszik meg a leghosszabb, 1150 méteres szakaszt. Továbbhaladva — most már a legrövidebb, 595 méteres pályán — a Batthyány téren állnak majd meg a szerelvények. Az állomásnak itt közvetlen kapcsolata lesz a HÉV-vel. A legmélyebb állomása a budai vonalnak a Moszkva téri; itt már kibontakozóban van a tetszetős állomásépület is. A Déli pályaudvarnál az állomásépítés, a szigetelés ad még munkát, s ezenkívül el kell készíteni azt a rövid alagútszakaszt is, ahol a végállomásra beérkező szerelvényeket visszafordítják.

Az utasok innen egy, a Baross térihez hasonló „kerengőben” jutnak majd a felszínre, a később megépülő MÁV-üvegcsarnok alá. A metróépítők úgy számítják, hogy az összes állomás kialakításával hamarosan elkészülnek, s 1972 végére már az Őrs vezértérétől a Déli pályaudvarig járhatnak a szerelvények.