



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: **Igy épül a földalatti**

Cím: *Végh Ottó*

A NÉPSTADIONTÓL A VÉRMEZŐIG

Forrás: *Magy. Hírlap*

1953. V. 22

(Hely) (Idő) (Köt. v. fűz.) (Oldal)

Osztályozás

Tár: **385.859**

Hely:

Idő: *"1953"*

Személy:

Helyszám:

dulnak meg. Ugyancsak a napokban készültek el az első budai állomás, a *Baththány-tér* alatt épülő pajzskamrák.

Budán alagútfolysót még nem fúrnak, csak az állomások földalatti csarnokai épülnek itt. A *Széna-téren* az aknasüllyesztés és az abból az állomáshoz vezető szellőzőcső már elkészült és most az állomásalagút irányában kutató tárót építenek. Ezt a kis alagutat szélesítik azután ki az állomásos megfelelő nagyságára. A talajviszonyok itt elég jók (sziklás, palás réteg), így nincs szükség keszorra. A kismennyiségű talajvizet szivattyúzással távolítják el.

Elérkeztünk a *végállomás*hoz.

A Déli vasút mellett,

a *Vérmező* alatt már majdnem kész a földalatti végállomás. A két állomáscsöből már csak az oldalfalak egy részének betonozása van hátra. A sziklás talajban sűrített levegő alkalmazása nélkül épült a földalatti csarnok. Rövidesen megkezdődnek az állomás felszíni építkezései, az utak rendezése, a villamosok közvetlen csatlakozásának biztosítása.

Tizenkét telep és mindenütt más feladatok, más módszerek, más akadályok. A mérnökök és vajárok, geodéták és keszornómesterek gondos, körültekintő, áldozatos munkája mégis lehetővé teszi, hogy a *Metro* szilárd alagútjai végigfussanak fővárosunk alatt és a meggyiproskrémszínű gyorsvasúti kocsik, amely most még csak a népi-gei próbapályán száguld 80 kilométeres sebességgel, nemso-kára a *Déli vasút* és a *Népstadion* között röptse az utasokat.

Végh Ottó

a Divatsarnok melletti Rákóczi-úti munkahely

feladata. Itt már szinte emberfeletti harcot kell vívni minden centiméterért. Lőszös munkok váltakozik a Duna kavicsos hordalékával és a víz is jócskán otthont talál ezekben a rétegekben. Bár magasnyomású levegővel kötik meg a talajt, ennek ellenére csak óvatosan haladhatnak előre. Ed-dig körülbelül 50 méter hosszúságban készült el az alagút ezen a szakaszon.

Épül az állomás földalatti csarnoka

a Blaha Lujza-téren

és. A fagyasztással kőkemény-süllyesztett földben, sűrített levegő biztonságában készítik az állomás elektromos gépterét, a mozgólépcső motorját befogadó kamrát és a pajzskamrákat. Ugyanakkor a felszíni utcarendezés nyomait láthatjuk a Nagyarúházzal szemben épülő árkádokon és az Akácfá-utca sarkán lebontott romépületen, ahová a *Metro*-állomás lejárata tervezik.

Ezután a következő állomás már a *Deák-téren* lesz. A két tér közötti hosszú vonalat a volt *Márkus Parkszínház* helyét elfoglaló

Múzeum-körüli munkahely

dolgozó építik. Több mint 400 méter készült már el ebből az alagútszakaszból. A fúrás ezen a területen pajzs nélkül *bányászmodra* folyik, túlnyomó-

részt az úgynevezett »legyező módszerrel«. Kis trapézalakú alagutat (fejtarót) hajtanak előre egy méter hosszúságban és azt alátámasztják. Ebből azután legyezőalakban kis alagutakat (kítőresek) fúrnak a földalatti alagútjának megfelelő határig. A kítőresek között fokozatosan vájják ki a földet és mindjárt be is betonozzák azt a részt, úgyhogy mire eltűnnek a legyezők és a fejtárol támasztékait kiemelik, készen van az alagút felső boltozata. Ennek biztonságában vájják ki és betonozzák be az alsó részt. A közeljövőben azonban itt is áttérnek a *fürópajzs* használatára.

A *Deák-téren* egyrészt a régi, városligeti földalatti-vonal elbontását végzik, másrészt a *Metro*-állomást építik. Mellette, az *Engels-téri* munkahelyen a *Szent István-tér* felé indul meg az alagútépítés.

A Szent István-téren

már készült az előirányzott alagútszakasz mindkét cső-

ben. Április 20-ra fejezték be ezt a munkát. Ezzel párhuzamosan januárban elkezdtek egy harmadik pálya építését a két alagútos között, az úgynevezett »kihúzó vágányt«. A *Metro*-nak ugyanis lesznek olyan járatai, amelyek csak a *Deák-térig* közlekednek és itt fordulnak vissza. Mindkét alagútcsőből átmeneti pálya: »trombita« épül a kihúzó vágányhoz, amelyeken az érkező kocsik ráfutnak erre a középső harmadik vágányra és onnan átmenve a másikra, indulnak vissza. Jelenleg ezeket a »trombitákat« építik.

A munka itt szintén *fürópajzs* nélkül és a jó talajhoz mérten többnyire *Kunz-módszerrel* folyik. Kifúrják az alagút felső félkörének nagyságában és alakjában a földet egy rövid darabon. Ugyancsak télikorlakú, de kisebb vasmintá-íveket helyeznek el benne, a fö-lötte megmaradó részt pedig alátámasztják. A támasztékokat egyenként szedik ki és a köztük lévő részt darabonként betonozzák, így nyerik az alagút felső betonfalát. Vastübingeket itt nem használnak.

A Kossuth Lajos-téren

elkészült a két pajzskamra, amelyekben majd a *Duna* alatt előrenyomuló *fürópajzsok* in-

Köfallat körülvevő telep. Magasba nyúló fűrótorony. Széles vaskapun kivezető sín pár, rajta földdel megtöltött szürke villamosvagonok. Ide-oda száguldó buktató teherautók: dum-perek. Két és fél év óta megszokott látvány ez Budapesten. Mégis mindennap újra, meg újra megcsodáljuk, kíváncsian pillantunk be a kapukon, nyílásokon. Büszkeséget érzünk, amikor a *Rákóczi-úton*, vagy a *József Attila-utcában* sétálunk és tudjuk, hogy mélyen alattunk éppen most emelnek be egy túbvinggyűrűt, most betonoznak egy újabb méteres szakaszt.

A gyorsvasút építésének mindig új lendületet ad egy-egy ünnep tiszteletére indított versenymozgalom. Így volt ez a felszabadulási héten is, amikor a *Metro* építői átlagosan 123 százalékra teljesítették tervüket. A *Gheorghiu-Dej* Hajógyár felhívásához is elsők között csatlakoztak és a *választási békeversenyben* tovább fokozták a felszabadulási hét iramát s ez a lendület a választás után is töretlen maradt.

Ha végigjárjuk a *Metro* készülő vonalát végállomástól végállomásig, mindenütt más-más kép fogad.

A Népstadion-végállomás

kétkupolás földfeletti épülete már elkészült. Az utolsó simításokat végzik rajta. Készen áll az alig süllyesztett *négyvágányú perronsarnok*, a *Metro* és a *HEV* találkozóhelye is. A felszíni építkezésekkel párhuzamosan indult meg a két *fürópajzs* a *Baross-tér* felé és már majdnem 200 métert haladt előre a két párhuzamos alagútos.

A laza, homokos talaj és a ferdén lefelé haladó alagútban összegyülemelő talajvíz miatt nem könnyű itt a munka. A szivattyúk állandóan működés-

ben vannak: »víztelenítik« a munkateret. A két hatalmas *fürópajzs* napi 1 1/2—2 métert tör előre a földben és mögötte rögtön szerelik be az alagút falait képező vastübingeket.

Újra megkezdődött a munka a *Kerepesi-út* központi szakaszán,

az Ügetőpálya mellett

is, ami meggyorsítja majd az alagútépítést a *Népstadion* és a *Keleti pályaudvar* között.

A *Baross-tér* alatt elkészült már a *Metro*-állomás elektromos géptere, ahol a különböző jelzőberendezések, villamos váltóállítók kapnak helyet. Ugyancsak megépült a három pajzskamra, jelenleg a nagyméretű állomási *fürópajzsok* beszerelésén dolgoznak. Itt már keszornban, sűrített levegőben dolgoznak, mert ebben a mélységben a könnyen omló talajban csak ez a módszer nyújt biztonságot. Az állomásépítkezés befejeztével itt is megindulnak majd a *fürópajzsok* tovább, a *Kerepesi-út* felé és útközben találkoznak majd a *Népstadion* felől előretörő *füró-óriásokkal*.

A *Keleti* és a *Blaha Lujza-tér* közötti vonalszakasz kiépítése