

244 Elkészült az Astoria-állomás

Ótrészes alagút — Magyar találmány — A Fehér úttól a Bazilikáig

Harminchat méter mélyen járunk. A fölöttünk dübörgő forgalom süketen hal el a vastag földrétegben. Budapest, Astoria-állomás. Ismerik országiszerte. Itt épül a főváros első gyalogos aluljárója, ami már összeköttetésben áll a földalatti vasúttal. Ott lesz a lejárati, ahol most az élelmiszer- és cigaretta-automatásor áll.

Nagy léptekkel, szorgalmas munkával haladnak előre az építők. Már kész az alagút nagy része, ahol majd 80—90 kilométeres óránkénti sebességgel száguldanak a szerelvények, a Fehér úttól a Népstadiont, Baross- a Blaha Lujza teret, és az Astoriát érintve, a Bazilikáig. Már közeledik a nap, amikor találkozhatnak az építők — az Astoriától a Blaha Lujza tér felé haladva.

Egy éve jártam a föld alatt utójára. A suhanó kas másodpercek alatt száll alá velünk a 12 emelet mélységbe. Már kinyitották a zsilipkamrákat. A keszonos munkahely az állomás térségéből eltávolodott a Rókus kórház alá.

All az oszlopcsarnok

— Itt az állomás — mutat körbe Gaál Imre, a Földalatti Vasút mérnöke és műszaki ellenőre.

Az oszlopfők szép sorjában nyújtóznak egymás mögött. Mintha a vállukon nyugodna az egész roppant alagút. Kibontakoztak a kapuzatok is. Esztendeje még hatalmas tőrök, mindenütt földmunkálatok, ma meg már kialakult rend. Száll a szikra. A csiszolókorong sűrű a vasfelületen. Végigláttni a 120 méteres állomáson. Még gyengefényű villanykörtek sávja húzza meg a határokat, de így is impozáns. Gombnyomásra, láthatatlan kezek irányítják a csilléket. Mellettünk úgy suhannak el, terhüket cipelve, mintha az elvárásolt kastélyban járnánk. Minden szervezeten, pontos ütem szerint történik. Párás a levegő. Belefőrik a vaku fénye, a villanás mintha fehér péppé olvasztaná a ködszerű áramlást.

„Budapest-típusú“

A kezdeti tervek szerint az Astoriánál — ami egyéb-

ként a Belváros egyik útőere — nem akartak állomást létesíteni. A reális elgondolások módosították az eredeti elképzeléseket. S ez komoly gondot okozott. Ugyanis elkészült már a két szabványmeretű vonalalagút, amely — az állomásokhoz közeledve — rendes körülmények között kiszélesedik. Itt azonban változatlan szélességgel futott tovább pályáján.

Elbontani a már kész objektumokat és újakat építeni helyettük, amelyek a középső elosztó csarnokhoz kapcsolódnak, óriási költséget jelentett volna. Így született meg a nagy ötlet, az új találmány, az ötalagutas állomásrendszer. A két vonalalagút és az elosztócsarnok közé épült még két peron-alagút. A kapuzatokon keresztül kapcsolódnak egymáshoz. Oly ötletes és gazdaságos megoldás ez, hogy a továbbiakban még három ilyen, talán bátran nevezhetjük: „Budapest-típusú” állomás épül.

Megfigyelték a külföldi metróknál, hogy a beáramló utazó közönség csak néhány átjárót, elsősorban a középsőket veszi igénybe. Az elsőket és a hátsókat nem. Ha kijutottak a peronra, ott aztán ki-ki kedvére való koscsiba szállhat. Ezt a megfigyelést az új típusú állomásoknál már fölhasználják és jelentős anyagi megtakarítást jelent, hogy feleannyi átjárót építenek, mint az eredeti tervben szerepelt.

A lejtakna, a mozgólépcső alagútja már kész. Impozáns látvány a hatalmas, 30 fokban dülő túbbing-alagút. A mélyépítési munkálatokat befejezték. Az alagút a három mozgólépcső beépítésére vár. Kettő mindig a forgalom főirányának megfelelően halad majd. Bármilyen nagy legyen is az utasforgalom, ha mindkét peronra egyszerre is fut majd be a szerelvény, a mozgólépcsők könnyen, minden fennakadás nélkül szállítják az utasokat.

Szovjet fűrópajzs

A Bazilikától új technikával készül már az alagút a Déli-pályaudvar felé, keresztül a Duna alatt. Megérkez-

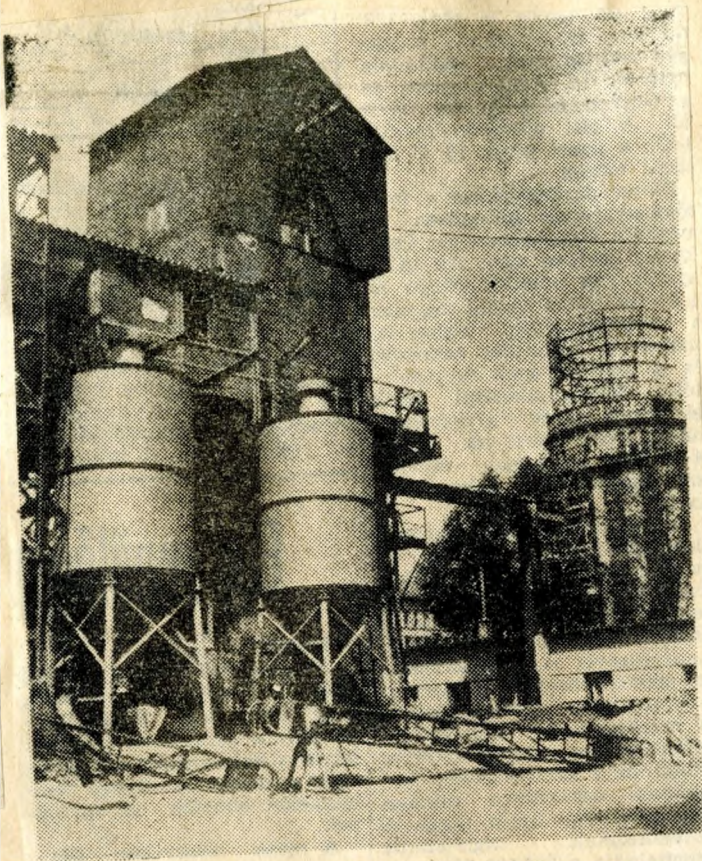
Budapestre vonatkozó újságcikkek

Tárgy	Hely	Idő	Személy	Helyszám
OSZTÁLYOZÁS				
625. 722. 35		1966		
Szerző:	- Mi -			
Cím:	Egy év után a föld alatt. Előszülett az Astoria-állomás			
Forrás:	Fejermegyei Hírlap			
(Hely)		1966. aug. 10.		
(Idő)				
(Köt. v. fiz.)				
(Oldal)				

tek a szovjet gyártmányú mechanikus fűrőpajzsok. A fizikai munkát szinte teljesen megszünteti ez a nagyszerű gépi berendezés, s segítségével meggyorsul az előrehaladás.

Végigmegyünk a peronon. Nem kis büszkeséggel, hiszen mióta a sok huzavona után, ismét teljes tempóban megindult az építkezés, a munkálatok egyik legnagyobb eredménye ez. Igaz, még hiányzik a burkolat, a díszítés, de a lényeg, az alap már készen áll. Mintha hallanánk, hogy suhan be majd 1969-ben méltóságteljesen az első szerelvény a sokszáz utassal. A Blaha Lujza tértől mindössze 8–10 perc lesz a Déli-pályaudvar, 14–16 perc alatt végigszágul a szerelvény az egész útvonalon.

— si —



A föld felett a lifttorony őrködik



Még csak a vaku fénye világít...