

Budapestre vonatkozó újságcikkek

OSZTÁLYOZÁS

Szerző: *Regős István*Cím: *Barangolás a földalatti alagút-
jaiban*Forrás: *Eszperádai Magyar Hírlap**1965. okt. 14.*

Tárgy

385.859

Hely

Idő

"1965"

Személy

Helyszám

Barangolás a földalatti alagútjaiban

*244**Hetvenre megindul az első szakasz**Harminc méterrel a föld alatt**Két atmoszféra nyomás*

Lefelé száll a kas, tíz emelet mélybe, a föld gyomra felé. Elhagyjuk a csatornák szintjét, majd az elektromos kábelek szövevényét keresztezi az alászálló lift. Tizennégyen vagyunk, a lentieket váltó brigád, Kövi József osztályvezető és az újságíró. Az acélsisakok alatt markáns férfiarco. Ismét egy műszak, ki tudja már, hányadik 1950 óta?

Kint napsütés, itt a mélyben örökös félhomály, csak a lámpák fénye világít. A hőmérséklet állandó: télenyáron 14—15 Celsius-fok.

A ZSILIP

Nem rohammunkával, de a tervek szerint, jó iramban, méterről méterre hosszabbodik az alagút. A víz mindenütt beszivárogná, befolyna a munkahelyekre, ha az 1,8—2,5 atmoszféra túlnyomás vissza nem tartaná. A munkahelyek így szárazak, de: nem könnyű itt dolgozni. Mielőtt bárki is lejutna ide, zsilipelésen kell átesnie. Ülünk a vashengerben és fokozatosan ugyanolyan nyomású lesz a levegő itt, mint a munkahelyen. Az oda vezető ajtó a nyomáskiegyenlítés után automatikusan nyílik.

A VÁROS ALATT

Elindulunk, az Astoria-szálló alatt járunk. A fejtekalapácsok zajától, alig lehet érteni a kísérő szavait. A két vonalalagút több mint hatvan százaléka elkészült már. Valamennyi állomás helye végleges és építésük is megkezdődött.

Milyen lesz a budapesti metró?

Teljes forgalmi hossza 10,1 kilométer. A Népstadiont köti össze — a legforgalmasabb pontokat érintve keresztülhaladva a város szíve alatt — a Déli pályaudvarra. Az utat 17 perc alatt szaladja végig a szerelvény, óránkénti maximális sebessége eléri a 90 kilométert. Az alagutak átlagos mélysége a föld felszínétől számítva, átlagban meghaladja a 30 métert.

A szerelvény négy motor-kocsiból áll. Pótköcsi nincs. A szovjet gyártmányú szerelvények hossza 26 méter, s egyszerre 800 utast szállítanak. A kocsik két percenként követik egymást. A vonalalagutak, ahol a sínpályák fekszenek, 5,1 méter átmé-

rőjűek. Az állomásoké ennél jóval szélesebb, eléri a 8,5 métert, tehát elegendő terület áll a közönség rendelkezésére, a ki- és beszállás gyors és zavartalan lebonyolításához.

Hogy jutnak majd le a mélybe? A mozgólépcső-sorokkal ez csak másodpercek kérdése. A mozgólépcsőket a forgalom irányának megfelelően működteik majd: ha lefelé több az utas, akkor két lépcsősor halad az alagutakhoz és egy a kijáratokhoz, ha szükséges, megfordítva.

Az építkezés egyik nagy gondját a mozgólépcsők ferde alagútjainak megépítése okozta. Az útburkolat alatt talajvíz akadályozta a munkát, ezért szellemes műszaki megoldást alkalmaztak: hatalmas, sok ezer tonnás vasszekrényeket süllyesztettek le, túl a talajvízszinten, és ekkor már akadálytalanul folytathatták a fúrást.

EGYMILLIÓ

KÖBMÉTER FÖLD

Az építkezés szinte falja a különböző anyagokat. Érzékeltetésképpen néhány adat: 81 ezer tonna cement vár még beépítésre, 8400 tonna betonacél, 7200 tonna vaslemez, 20 000 köbméter faanyag, 12 000 öntöttvas

elem kerül még a föld alá. Eddig már több mint félmillió köbméter földet termeltek ki, és mire befejeződik a munka, túlhaladják az egymilliót is. Egy munkahelyről napi 80—100 csille földet szállít fel a lift.

A „KISÉRO”

— Vigyázzon! — mondja kísérőm. — Itt véget ér a palló, óvatosan lépjen!

— Hol vagyunk?

— A Deák-téren, valahol a főkapitányság alatt.

Fejünk felett autók suhannak, villamosok dübörögnek. Itt lent csak a kompresszorok zaja verődik vissza megsokszorozódott erővel alagútról-alagútra.

Kövi József építési-osztályvezető biztonságosan halad: 15 éve járja naponta az alagutakat. Kőművesként került a földalattihoz, a munka mellett tanult. Most végzős mérnökhallgató. Főlöszleges kérdés, szereti-e a Metró-t, mert ezt mi sem bizonyítja jobban, mint az itt töltött másfél évtized.

Az építők mindennapi kemény, áldozatos és kockázatos munkája eredményeként 1970-ben kigördül a Népstadion végállomásáról az első szerelvény és néhány perc alatt 800 utast repít a Deák térig.

REGÓS ISTVÁN