

Egy év után a föld alatt

# Elkészült az Astoria-állomás

Kánikula fent. Ingujjban is melegem van. Lent pu-fajkában is fázom, 36 méter mélyen járunk. A fölöt-tünk dübörgő forgalom sü-keten hal el a vastag föld-retegen. Budapest, Asto-ria-állomás. Ismerik ország-szerte. Itt épült a főváros első gyalogos aluljárója, ami már összeköttetésben áll a földalatti vasúttal. Ott lesz a lejárát, 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 szá-guldnak a szerelvények,

## Áll az oszlopcsarnok

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

Az oszlopfők szép sorjában nyújtóznak egymás mögött. Mintha a vállukon nyugodna az egész roppant alagút. Kibontakoztak a kapuzatok is. Esztendeje még hatalmas tárók, mindenütt földmunkálatok, ma meg már kialakult rend. Száll a szikra. A csiszolókorong sír a vasfelületen. Végiglátni a 120 méteres állomáson. Még gyengefényű villanykörték sávja húzza meg a határokat, de így is imponáns. Gombnyo-

## „Budapest—típusú”

A kezdeti tervek szerint az Astóriánál — ami egyébként a Belváros egyik ütőere — nem akartak állomást létesíteni. A reális elgondolások módosították az eredeti elképzeléseket. S ez komoly gondot okozott. Ugyanis elkészült már a két szabvány méretű vonalalagút, amely — az állomásokhoz közeledve — rendes körülmények között kiszélesedik. Itt azonban változatlan szélességgel futott tovább pályáján.

## Öttrészes alagút Magyar találmány A Fehér úttól a Bazilikáig

a Fehér úttól a Népstadion-t, a Baross-, a Blaha Lujza teret, és az Astóriát érintve, a Bazilikáig. Már közeledik a nap, amikor találkozhatnak az építők — az Astóriától a Blaha Lujza tér felé haladva.

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.

másra, láthatatlan kezek irányítják a csilléket. Mellettünk úgy suhannak el, terhüket cipelve, mintha az elvárásolt kastélyban járnánk. Minden szervezetten, pontos ütem szerint törté-  
nik. Párás a levegő. Beletörrik a vaku fénye, s a villanás mintha fehér péppé olvasztaná a ködszerű áramlást.

Furcsa érzés. Ott állunk ahol nemsokára a forgalom is zajlik majd. A peronon egyelőre még csak a szegecselő munkája veri fel a csendet. De már van valami kész jellege az építkezésnek.

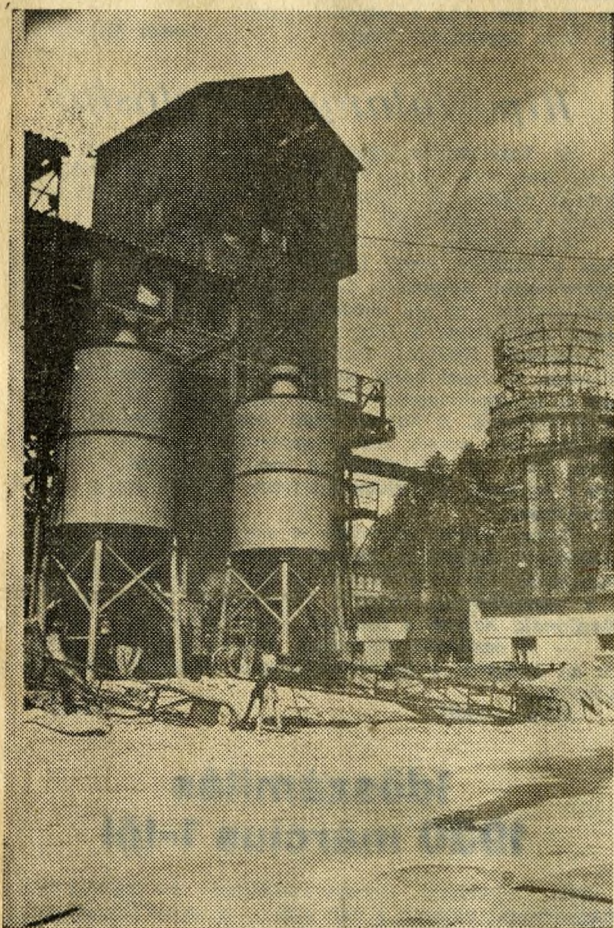
ban még három ilyen, talán bátran nevezhetjük: „Budapest-típusú” állomás épül.

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 kocsiba szállhat. Ezt a megfigyelést az új-típusú állomásoknál már fölhasználják és jelentős

<b>Budapestre vonatkozó újságcikkek</b>			
Szerző:	— A L —		
Cím:	Egy év után a föld alatt. Budapestre vonatkozó újságcikkek		
Forrás:	Népszó (Hírlap)		
(Hely)	1966. aug. 26.		
(Idő)	(Köt. v. fiz.)		
(Oldal)	Helyszám		
Tárgy	OSZTÁLYOZÁS		
Hely	385.859		
Idő	1966		
Személy			
Helyszám			



Még csak a vaku fénye világít...



A föld felett a lifttorony őrködik.

anyagi megtakarítást jelent, hogy feleannyi átjáró kaput építenek, mint az eredeti tervben szerepelt.

A lejtakna a mozgólépcső alagútja már kész. Impozáns látvány a hatalmas, 30 fokba dülő tübbing-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 szerelvény, a mozgólépcsők könnyen, minden fennakadás nélkül szállítják az utasokat.

Rövidesen megkezdődnek a szigetelési munkálatok. A talajvíz beszivárgást kell megszüntetni. A betonfalakat vaslemezekkel burkolják. Ha elkészül a teljes szigetelés, átadják a terepet a gépészeknek és a belső építészeknek.

## Szovjet fúrópaizs

A Bazilikától új technikával készül már az alagút a Déli-pályaúdvár felé, keresztül a Duna alatt. Megérkeztek a szovjet gyártmányú mechanikus fúrópaizsok. A fizikai munkát szinte teljesen megszünteti ez a nagyszerű gépi berendezés, s segítségével gyorsul az előrehaladás.

Végigmegyünk a peronon. Nem kis büszkeséggel, hisz mióta a sok huzavona után ismét teljes tempóban megindult az építkezés, az egyik legnagyobb eredmény 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 száz utassal. A Blaha Lujza

za tértől mindössze 8—10 perc lesz a Déli-pályaúdvár, 14—16 perc alatt végigszángul a szerelvény az egész útvonalon.

A felszínen még teherautók sorakoznak. A földtároló bunkerekből kaparószalag juttatja hátukra a kitermelt földet. A külső szemlélő csak nyugodt, tempós munkát lát. Az eredmények nem látványosak. A pártkongresszus tiszteletére felajánlották az építők, hogy határidő előtt, az év végéig befejezik a vonalalagút építését a Astoria és a Blaha Lujza tér között is.