

Séta körömcipőben az új földalatti vonalán

A deszkák, mint a kaleidoszkópban a színes papírok, különböző alakzatot öltöttek. A magasban munkások szegelték, illesztgették össze. A kezük intésére egy daru bologatott karcsún, terhét a deszkaépítmény közé súlylyesztve, míg egy napon lehámlott a könnyű faváz és ott állt szilárdan, szürkén a négy fal. Hátterben a Keleti pályaudvar homlokzata.

A járóelők kíváncsian állnak meg a palánk mellett. Leginkább a Rákóczi út felőli oldalon, ahol a palánkhöz egy piciny házacska kapcsolódik. Fenyőrönkből piros tornyocskájával olyan gondosan készítették el, mint amelynek évekre van létjogosultsága a nagyváros közepén.

Határidő: 1973

Az új földalatti vasútnak a Fehér úttól a Déli pályaudvarig húzódó mintegy tíz kilométeres szakaszát 1973 december végéig kell üzembe helyezni. Ennek egy részét — a Fehér úttól a Deák térig — 1970 végéig adják át a forgalomnak. A földalatti a Fehér úttól a Moszkva teret érintve a Déli pályaudvarig a város személforgalmának jelentős részét bonyolítja le. A megindulásakor előre láthatóan kétpercenként, később — az utasforgalomtól függetlenül — a másfél perces időközönként indított kocsi naponta mintegy 500 ezer embert szállítanak. Az új földalatti vasút tervezője az Út- és Vasútipítóipari Vállalat. Jelentős részét a Közlekedési Építő Vállalat építi, beruházó a Földalatti Vasút Vállalat.

És még két, az építkezés méreteit érzékeltető szám: a jövőben körülbelül 500 000 köbméter földet kell kibányászni és az építkezéshez még közel hárommilliárd forint szükséges.

A lifttel 32 métert süllyedtünk. A beton- és a vasbeton-íveket villany világítja meg. Az oldalt futó csövekből sziszeg a magasznyomású levegő. Lábunk alatt vékony agyagréteg. Felülről halkán koppan egy-egy feltördött vízcsepp. Paulovits Ferenc mérnökkel az új földalatti Baross téri megállójába érkeztünk.

— Az alagutakat kör alakúra képezzük ki — mutat Paulovits Ferenc a csavarokkal összefogott vas-, és a nedvesen csillogó betongyűrűkre.

— A kör alakú alagút fala beton- vagy öntöttvas-tübing. Hogy mikor melyiket alkalmazzuk, azt a talaj határozza meg. Kemény, szilárd talajnál beton-, a könnyen omló homoknál vastübinget építünk be. Munkánkat éppen a rendkívül változatos összetételű talaj fejtése nehezíti meg. Kedvező tömör és vízmentes talajjal, amelynél önműködő fejtőgépeket is alkalmazhatnánk, ritkán találkozunk. A

finom homok, a vizes agyag ugyanúgy többletmunkát jelent, mint a kemény márga bányászása.

Alagutak vasból, betonból

Az állomásokon három-három nyolc és tél méter átmérőjű alagút épül. A vonatok pedig a két ötméter átmérőjű, megközelítően párhuzamos alagutakban robognak.

— Az alagutak építése közben a vas-, illetve betongyűrűk és a talaj közötti rést cementszappal töltjük ki. Ezzel elejét vesszük az esetleges földmozgásnak. Munkánk gondosságát bizonyítja, hogy a földalatti építése miatt felszíni építmény nem rongálódott meg. A gyűrűk mögé juttatott kitöltő anyag a talaj szilárdítása mellett a talajvíztől is szigeteli az alagutakat. A végleges szigetelést munkánk egy későbbi szakaszában végezzük el. A vastübingeknél — duzzadó cementet, a betongyűrűknél vaslemez szigetelést, valamint három rétegű cementes vízzáró vakolatot alkalmazunk. Kísérletek folynak műanyag szigetelési eljárásokkal is. Mindezeket az utazóközönség nem fogja látni, mert az állomások belső terét építészetiileg modern csarnokká képezzük ki.

Háromkarú mozgólépcső

A Baross téri állomás középső alagútjában megállunk. Felettünk süllyed a szürke betonszekerény, mind lejjebb és lejjebb. A szekrény hozza magával a földalatti állomás »lépcsőházát«. A Fehér út felől az első igazán »mély« állomás a Baross téren lesz. Az állomáshoz majd mozgólépcső vezet.

— A betonszekerény alkalmazása a mélyépítés egyik módszere, amely részben az öt-hat méter mélyen levő talajviz kizárására szolgál. A szekrényt a felszíntől 17 méterre süllyesztjük a benne elhelyezett alagúttal együtt. Ebben a 30 fokos lejtésű ferde alagútban kap majd helyet a háromkarú mozgólépcső. A lépcső alagútját, miután a talajvizes rétegeken túljutottunk, még 13 méter mélységben tovább építjük az állomásra.

— A betonszekerény augusztus végére eltűnik a felszínről. Utána megkezdjük a felszín alatti csarnok és a gépház kialakítását.

A nyers vas- és betonlagút félig készen is impozánsan szép ívű. A 120 méteres állomási szakasz után szinte behajlik a vonal-alagútba.

Az építőanyag szállítására lefektetett keskeny sínek mentén a Fehér úttól a Miksa utcáig már körömcipőben »utazhatunk« az új földalatti vonalán.

Zsigovits Edit

Budapestre vonatkozó újságcikkek				Oszátlószám	
Forrás:	(Hely)	(Idő)	(Köt. v. Hfz.)	(Oldal)	Helyszám
Szerző: Zsigovits Edit					
Cím: Séta körömcipőben az új földalatti vonalán					
Forrás: Magyar Nemzet		1964. aug. 6.			
					385.859
					1964