

Lap:
Megjelent: 1949 JUN 25

Hogyan épül és milyen lesz a földalatti gyorsvasút?

A villamos- és autóbusszkocsik alakjain mindenütt olvasható a Beszkárt dolgozók új jelszava: „Megépítjük Nagybudapest földalatti villamosvasútját.” A pesti ember régi álma tehát megvalósul és a Beszkárt az ötéves terv keretében a főváros közlekedési hálózatába beépíti a földalatti gyorsvasutat, amit a régi rendszer üzleti alapon álló közlekedéspolitikája rendszeresen elmellőzött. A gyorsvasút problémáját évtizedek óta állandóan fejtették, de egyetlen kapa-vágást sem tettek a megvalósítására.

Amikor földalatti vasútról van szó, mindenki az Andrássy-út alatt robogó villamosra gondol, amely tulajdonképpen csak „kéregvasút”, de mint ilyen, a kontinens első vasútvonala volt. A pesti földalattit nem tudták továbbfejleszteni azért sem, mert a talajviszonyok sok helyen kedvezőtlenek voltak.

A földalatti gyorsvasút egészen más lesz, mint az Andrássy-úti kéregvasút.

Az eddigi tervek szerint egy szerelvény öt kocsiból áll, minden egyes kocsi 14 méter hosszú, 2,49 m széles lesz. A külföldi földalatti vasutak mintájára a menetsebesség 60 km-óra, utazási sebessége pedig 36 km-óra. A menetsebesség azt jelenti, hogy a földalatti, ha megállás nélkül megy, 60 km-óra sebességgel közlekedhet, de a megállóhelyek miatt a teljesített km-sebessége természetesen jóval kisebb. Így a földalattinál a két megálló között az elérhető sebesség az, amit utazási sebességnek nevezünk és ez 36 km-óra.

A gyors közlekedés szempontjából ennek nagy jelentősége van, ha figyelembe vesszük, hogy a nagy-körűti 6-os és 66-os viszonylatok utazási sebessége a vágányok középre helyezése óta növekedett és így most 14 km-óra az utazási sebesség. Amíg a földfeletti villamoskocsin átlag 60 személy részére van férőhely, a gyorsvasút egy-egy járműve 120 személyt tud szállítani, elviselhető zsúfoltság mellett 140-et, egy szerelvény tehát egyszerre 400 utast vihet magával.

A földalatti vasút megépítésénél az első

a talajviszonyok megállapítása.

A többi világváros talajához viszonyítva Budapesté a földalatti vasút építése szempontjából nehéz feladat elé állítja az építőket. Tudvalevő, hogy a Nagykörút vonalán nem is olyan régen még Dunaág volt, a Keleti-pályaudvar és a Boráros-tér pedig ingoványos nádas terület. Ezért a talaj igen sok helyen hordalékból áll és laza. A földalatti vasút építésénél fúrásal megállapítják a talaj rétegződését, hogy hány méter vastag agyaggal, kavicsal, homokkal, talajvízzel kell számolni. Azután a fúrógép segítségével minden rétegből kiszednek egy bizonyos mennyiséget, ezekből metszeteket vágnak ki, amelyeket behelyeznek egy nyomószerkezetbe és lemérik, hogy a kiemelt anyag mennyire nyomódik össze. Így szá-

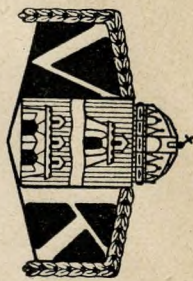
mítják ki, hogy milyen elnyomódás várható a ránehezedő súly alatt. Az alagutat pedig megvizsgálják, hogy felette és mellette a földrétegek milyen nyomást gyakorolnak a falakra. Az alagút levegővel való ellátása rendszerint úgy történik, mint

a bányák szellőztetése.

Igen körülményes és nehéz munka tehát a földalatti vasút megépítése. Sok helyen a talajvíz ellen kell küzdeni, másutt gáz-, víz- és kábelvezetékekkel találkozni az építők és így ki kell vizsgálni az alagút fúrásánál azt is, hogy a kábelek milyen mélységben fekszenek. Külön kérdés, hogy milyen mélyen húzódhat a földalatti vonal. Budapesten általában 10—12 méter mélységben, vannak azonban olyan esetek, hogy egyes magaslátok vagy mélységek áttörésénél

40—50 méterig is le kell hatolni.

Rövidesen ki fogják jelölni a földalatti villamosvasút útvonalát és azután gyors tempóban hozzákezdenek Budapest gyorsvasútjának a megépítéséhez. F. T.



Közp. nyomt. XX. cs. 23. sz.

Székesfehérvári házinyomda 1926 — 8891

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: F. T.		Cím: Hogyan épül és milyen lesz a földalatti gyorsvasút?		Forrás: Hírlop	
(Hely)	1949 jún. 25.	(Köt. v. füz.)	(Oldal)	Helyszám	Személy
			Oszályozás		
			385.859		
			"1949"		