

Óránként 30.000 utas + Alagút a Duna alatt + Gyönyörű kocsik és állomások

Ilyen lesz öt éves tervünk nagyszerű alkotása:

az új földalatti gyorsvasút

Lázasan folvik a munka közlekedésünk fejlesztésével foglalkozó intézményeinkben: Nagybudapest gyorsvasúthálózatának terveit készítik. Fővárosunk minden lakója, de különösen a fővároshoz nemrég csatlakozott peremvárosok lakói örömmel várják a tervek megvalósítását, mert ezek a tervek nemcsak a főváros központi fekvésű területeinek közlekedését gyorsítják, hanem elsősorban a peremvárosok gyors összeköttetését biztosítják a főváros központi területeivel.

A gyorsvasúthálózat egy része felszíni vasúthálózat lesz, melynek pályáját úgy építik meg, hogy a keresztbenmenő forgalom alul- és felüljárókon bonyolódik le. Ezek a pályák a modern szerelvények 60-80 kilométeres sebességgel haladhatnak és útjukat modern biztosító berendezések teszik veszélytelenné. A város sűrűn lakott, nagyforgalmú területein a gyorsvasút mélyen a föld alatt fog haladni.

A nagybudapesti gyorsvasúthálózat teljes kiépítése hatalmas munka — legalább két-három öt éves terv szükséges befejezésére. De már az első öt éves tervben jelentős részét megvalósítjuk. Többek között megépítjük az első földalatti gyorsvasutat, melynek építkezéseit már 1950-ben megkezdik.

35 perc helyett 14 perc alatt a Sportsarnoktól a Déli-pályaudvarig

Legkiválóbb közlekedési szakembereinkből és műegyetemi tanárokból álló munkabizottságok — a moszkvai Metróról szóló tudományos irodalom alapján — megállapították, hogy a budapesti gyorsvasúti hálózat gerincét egy észak-déli irányú és egy kelet-nyugati irányú fónál fogja alkotni, melyekhez csatlakoznak majd a peremvárosokba vezető gyorsvasúti szárnyvonalak. Először a kelet-nyugati irányú vonal építésére kerül sor. Így az új földalatti vasút a Sportsarnok és a Déli-pályaudvar között fog közlekedni. A Sportsarnoktól kiindulva, utbaéjt a Baross-teret, a Nemzeti Színházat, Deák-teret, Szabadság-teret és Duna-alatti alagúton keresztül a Bathványtér érintésével jut el a Széll Kálmán-téren át a Déli vasúthoz. Ezt az utat a gyorsvasút 14 perc alatt teszi meg, szemben a mai villamosközlekedéssel, mellyel ugyanez az út legalább 35 percig tart.

Mit jelent az új földalatti gyorsvasút az utazóközönség szempontjából? Tehermentesíteni fogja a szűk Rákóczi-utat, melyen jelentős részben távolsági utasok — zugliak és Keleti pályaudvarra érkezők — igyekeznek a főváros szíve felé és ahol több villamos, vagy autobus beállítása moskocsi, vagy busz beállítása már nem gyorsítaná, hanem akadályozná a forgalmat. Megkönnyíti a Körút és a M. Argit-híd utasforgalmát is azáltal, hogy a Pestről Budára, illetve Budáról Pestre tartó közönség tekintélyes részének utazását lebonnyolítja. Az Obudán lakóknak az új földalatti vasút is örülni fog, mert a villamoskocsikról és a HEV-szerelvényekről közvetlen átutazást biztosítanak. (Nem beszélve arról, hogy az obudai híd fel-

építésével Obuda közlekedése Észak-Pest felé teljesen megoldódik.)

240 személyes kocsik, hatalmas állomások

Földalatti gyorsvasutunk a moszkvai Metro mintájára épül. Ragyogó világítású, kényelmes ülésekkel berendezett, jól rügözött, modern forgószámolyos (Pullmann) kocsikból álló vonatok fogják szállítani a közönséget. Egy-egy tágas, automatikusan nyíló ajtókkal ellátott kocsit 240 utast fogad be. (Jelenlegi földalatti vasúti kocsijaink befogadóképessége 50-60 fő.) Így egy szerelvény, amely 4-6 kocsiból áll, 1000-1500 utast képes elszállítani, ami — ha 3 percenkénti indítást veszünk figyelembe — óránként 30.000 embernek felel meg.

Automatikus biztosító berendezések ügyelnek arra, hogy a vonatok egymásba ne szaladjanak.

A dunaparti állomás, mely a Duna alatti alagút bejáratához vezet, ilyen lesz: az utcáról néhány lépcsőn lemenve egy széles, modern előcsarnokba jutunk. Itt vannak a jegypénztárak, de a jegypénztár mellett cigarettát, újságot is vásárolhatnak majd az utasok. Az előcsarnokból mozgólépcsők vezetnek le a nagycsarnokba, melynek két oldalán vannak a peronok. „Régi” földalatti peronjaink hossza 30-40 méter. Az új peronok három-négyszer ilyen hosszúak lesznek.

Hogyan épül az alagút a Duna alatt?

A földalatti gyorsvasút építkezésének legnagyobb részét a 400 méter hosszú Duna alatti alagút-szakasz lesz. Az alagút építkezéseit moszkvai tapasztalatok alapján folytatják majd. Ugy a tervezésbe, mint a munkálatokba bevonják sztáhanovista bányászainkat is, akik tapasztalataikkal nagy segítséget fognak nyújtani az alagút fúrásában.

Az alagút építését az aknák építésével kezdik. 50-80 centiméter vastagságú vasbeton falakkal határolt — a víz és a föld nyomását kibíró — mintegy 15x25 méter alapterületű aknákat süllyesztenek le arra a mélységre, ahol az alagút lesz. Ezek képezik az építkezés alatt az alagúthoz való szállítási bejáratát. Azért van szükség ilyen széles bejáratra, hogy a fúráshoz szükséges hatalmas gépeket kényelmesen lehessen szállítani. Az alagút-fúrógépek hatalmas vaslemezekből készült hengeralakú pajzsok, amelyeknek elől vágóélük van és hátulról hatalmas hidraulikus sajtók nyomják előre a talajba. A talajba bevágódott vashenger védelme alatt termelik ki a földet az alagútból.

A Duna alatt végzendő munkálatok-

nál számítani kell arra, hogy a talaj egy-egy hasadékan a Duna vize behatolhat. Ezért a pajzs előreajtása közben szükség szerint 1.5-2 atmoszférá nyomással nyomják be a levegőt a pajzs alatti térbe. Ez akadályozza meg, hogy a víz az alagútba betörjön.

A föld kitermelése is gépi erővel történik. A kitermelt földet futószalagok továbbítják a csillékhöz, vagy futószalagon közvetlenül kerül el az aknabejáratokhoz. Az aknákon keresztül lift szállítja fel a kitermelt anyagot a föld felszínére. Innen pedig teherautók és vagonok viszik a lerakóhelyekre.

Ugyancsak az aknákon bocsátják le azokat a hatalmas betonköveket, melyekkel az alagút kifalazása történik. Egy-egy ilyen kő súlya másfél tonna. Ezeket a köveket milliméter pontossággal kell elkészíteni, hogy az alagút falazatába hézagok ne kerüljenek. Gyártásukra külön üzemet fognak létesíteni, amely teljesen gépesítve lesz: betonkeverőgépekkel, darukkal, stb. A kövek az aknán keresztül daruval, vágányokon járó szállítókoszikkal jutnak el a pajzsig, ahol egy emelő-szerkezet, elektor a pontos helyükre illeszti a köveket.

Ha egy útszakasz így elkészült, akkor egy 20-30 centiméter vastagságú vasbetongyűrűt készítenek, mely belülről burkolja az alagutat és biztosítja teljes szilárdságát, megvédi a víz betörése ellen.

Az állomásoknál a betonkövek helyett acéllemezeket alkalmaznak, amelyeket belülről ismét vasbetongyűrű burkol.

E munkálatok elvégzése után már csak a vágányok építése, az áramot szállító kábelek, a biztosító és szellőző berendezések elhelyezése szükséges, hogy a vasúti kocsik megindulhassanak.

Ugrásszerű javulás a főváros közlekedésében

A hatalmas építkezés, melyet a Szovjetunió gazdag tapasztalatainak felhasználásával fogunk lebonyolítani, fordulóponthoz jelent majd Budapest közlekedésében. Már az első vonal megnyitása ugrásszerűen megjavítja Nagybudapest forgalmát. Azon a gyors utazáson túl, amit maga a gyorsvasút biztosít, a villamosok és autobuszok tömegeit fogja szabaddá tenni a Rákóczi-úton, a Nagykörúton, melyeket a város más részein, különösen a külső kerületek és a városközpont közti közlekedés megjavítására lehet majd beállítani.

Igy lesz a tervből valóság. Ilyen lesz az öt éves terv egyik nagy alkotása, melyet Pártunk ígért és Pártunk vezetésével valósítunk meg és amelyre jogosan lesz büszke Nagybudapest minden dolgozója.

(mózes)



Kár szenvedni

meghülés és fájdalmak ellen gyors és kitűnő hatású szer a régvált

ASPIRIN
TABLETTA

BAYER