

1949 APR 15

Hatvan kilométeres sebességgel fut majd át a Duna alatt az új földalatti vasút

A körút és a főbb útvonalak kereszteződésénél hatalmas sűrűtoronyok emelkednek az ég felé. A kíváncsi pesti járókelők sűrű tömegben állják körül a munkásokat, akik az ötéves terv keretében felépítendő földalatti vasút próbatúrásait végzik. A „SZIKRA“ munkatársai felkereste a Beszkárt illetékes osztályát, hogy felvilágosítást kapjon arról a hatalmas munkáról, melyet egy képszerű földalatti villamos kiépítése jelent.

Egyetlen világváros sincs, ahol olyan akadályok vannak a földalatti építése előtt, mint Budapesten. — mondották. — A geológusok megállapították, hogy az őskorszakban az egész magyar Alföldet tenger borította, Budapest és környéke pedig közvetlenül a tenger partján feküdt. Ez az oka annak, hogy a főváros alatt elterülő földréteg homokos, szabdalat talaj. A kutatások azt is kimutatták, hogy

a török megszállás idején a mai Nagykörút helyén folydogált a Duna

Igy a talaj nem nagyon alkalmas földalatti építésére, mivel a külföldi tapasztalatok bebizonyították, hogy a legkönnyebben ott folyik az építke-

— Ez is tervbe van véve — hangzik a válasz. — Reméljük, hogy — nemcsak egy, hanem

több alagút is fog vezetni a Duna alatt.

Itt azonban újabb problémák merülnek fel, mert olyan erőre kell építeni az alagútfalakat, hogy a 18—19 tonna nyomáson kívül, még 5—6 méter mély vízréteg nyomását is kibírja. Feltétlen szükséges azonban a dunai alagutak megépítése, mert ezzel termentesítenénk a hidakat.

— Szakembereink részletesen

tanulmányozzák a moszkvai metro építését

és felhasználják a bő tapasztalatokat. Hatalmas munkát jelent a földalatti megépítése, de mindnyájan szívesen és lelkesen dolgozunk rajta, mert a



zés, ahol agyagos és mésztartalmú talajrétegek vannak. A mi fővárosunkban pedig, mint már mondtuk, homokos földréteg van.

— Természetesen az akadályokat legyőzzük és reméljük, hogy a most folyó talajkutatási vizsgálatok nem a legrosszabb eredményekkel fognak végződni. Számításunk szerint

10—12 méterre a föld alatt fognak építeni a földalatti hálózatot,

de ha szükséges, lemegyünk 40—50 méterre is. Már most kidolgoztunk terveket, hogy az állandó talajvíz be ne omlassa az alagutakat. Tökéletes magyar szigetelőanyag áll rendelkezésünkre, amely teljesen megakadályozza a talajvíz bomlasztó erejét. Az alagutak falvastagsága 140 cm. lesz, akárcsak a moszkvai vagy a párizsi metroé. — A falakat terméskőből, téglából, vasbetonból és acélszervezetekből építjük.

— A mi földalattink Európa egyik leggyorsabb villamosa lesz, mert

óránként 60 kilométeres sebességgel

fog robotni. Természetesen sűrűn lesznek megállók és így az új vasút lényegében óránként 36 kilométeres sebességgel halad. Óriási haladás a villamosokhoz képest, mivel jelenleg a leggyorsabb járatunk a 6-os villamos, mely óránként 14 kilométeres sebességgel közlekedik. A villamosok jelenleg 9 méter hosszúak. A földalatti vasút 14 méter hosszúságú lesz és egy járatban öt szerelvény halad majd. Jelenleg két kocsi álló villamos 120 embert tud szállítani, míg

a földalattira 700 ember is kényelmesen eltér

— A Duna alatt is fog vezetni a földalatti villamos? — tesszük fel az újabb kérdést.

főváros dolgozó népének régi kívánságát valósítjuk meg és tudjuk, hogy munkánkkal kivesszük a részünket az országépítő ötéves tervből.