

Budapest baut seine Metro

Während die Jonas und Honays, die SP-Führer der Gemeinde Wien, behaupten, nicht einmal die Stadtbahnlinie bis Heiligenstadt wiederherstellen zu können, bauen in Budapest, viele Stockwerke tief unter der Oberfläche der Straßen Ingenieure und Facharbeiter mit Hilfe moderner Maschinen eine der großzügigsten Schöpfungen des Fünfjahrplanes, die Untergrundbahn. Ihre erste, acht Kilometer lange, von Ost nach West führende Hauptlinie wird 1954 ihrer Bestimmung übergeben werden.

Mit dem Bau der Metro geht ein langgehegter Wunsch der Budapester in Erfüllung: der Verkehr der ungarischen Hauptstadt wird schneller, bequemer und moderner. Die mit einer Stundengeschwindigkeit von 70 Kilometer verkehrenden, elektrisch angetriebenen Zuggarnituren werden Hunderttausende von Werktätigen eine halbe bis dreiviertel Stunden rascher als bisher an ihre Arbeitsplätze, zu den Zerstreuungsorten und Sportanlagen der Stadt befördern. In einem Jahr werden die Budapester durch die Beschleunigung des Verkehrs ungefähr neun Millionen Stunden ersparen.

Das Gesetz über den zwischen 1950 und 1954 zu verwirklichenden Fünfjahrplan verfügte den Bau der Budapester Untergrundbahn. Auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmung setzte die Planungsarbeit ein.

Vor allem wurde auf den Straßenbahn- und Autobuslinien eine umfassende Zählung der Fahrgäste vorgenommen. Parallel damit wurden in den Fabriken, Betrieben und Aemtern Daten gesammelt, damit die mit der Planungsarbeit betrauten Sachverständigen die Wünsche und Vorschläge der Werktätigen kennenlernen. Zugleich nahmen die Experten des Geologischen Instituts an verschiedenen Punkten der ungarischen Hauptstadt Hunderte von Probebohrungen vor, um die Schichtung und Zusammensetzung des Bodens und die geologischen Voraussetzungen für den Bau der Schnellbahn zu studieren.

Auf Grund der sorgsam gesammelten und gewerteten Daten schritten nun die Ingenieure an die Planung des zu erbauenden Untergrundbahnnetzes, der Hauptlinien Nord-Süd und Ost-West, die die ungarische Hauptstadt in der Diagonale durchschneiden sowie der die Hauptlinien in Form eines konzentrischen Kreises verbindenden Ringlinien.

Als erste wird die Ost-West-Hauptlinie gebaut, die das am Ostrand von Budapest erstehende, 100.000 Personen fassende Volkstadion mit dem sich am südlichen Stadtrand erhebenden Südbahnhof verbinden wird. Diese Strecke durchquert die verkehrsreichsten Viertel der Stadt und verläuft auch unter dem Strombett der Donau.

Die Hilfe der Sowjetunion

Zum Bau der Untergrundbahn bot die Sowjetunion den ungarischen Werktätigen vom ersten Augenblick der Planung an

überaus wirksame Hilfe. Vor Beginn der Bauarbeiten weilte eine Delegation von ungarischen Ingenieuren, Technikern und Facharbeitern in Moskau, um die dortige Metro zu studieren. Die ungarischen Fachleute brachten aus der Sowjetunion eine ganze Bibliothek von Fachbüchern und Zeichnungen mit: Die sowjetischen Werktätigen hatten ihnen das gesamte technisch-wissenschaftliche Material der Moskauer Metro zum Geschenk gemacht.

Zur Inangriffnahme der Bauarbeiten schickte die Sowjetunion moderne, hochleistungsfähige Maschinen. Aus sowjetischen Fabriken gingen die ersten Stahlrohre des Untergrundbahntunnels, die Tubblings, hervor, nach deren Muster nun auch die ungarische Schwerindustrie Tubblings herzustellen begann. Auf Grund sowjetischer Erfahrungen schritt man in der Budapester MAVAG-Fabrik auch an den Bau der die Arbeit des Tunnelbohrens mechanisierenden Schild-Bohrmaschinen.

Zementinjektionen

Die beim sowjetischen Metrobau gemachten Erfahrungen und die Errungenschaften der ungarischen Technik ermöglichen es den Erbauern der Budapester Untergrundbahn, sich der modernsten technischen Verfahren zu bedienen.

Die in großer Tiefe entstehenden Tunneln werden durch verschiedene Methoden vor dem Eindringen des Wassers geschützt. An den meisten Stellen wird der Arbeitsplatz mit Preßluft gefüllt, und der starke Luftdruck hält das Grundwasser auf. Anderwärts werden maschinell verdünnter Zement oder chemische Stoffe in die Tunnelwand gepreßt und in den kapillaren Hohlräumen des Bodens das Grundwasser gebunden. In den feuchten Bodenschichten werden durch ein findiges Verfahren die den Tunnel umgebenden Bodenschichten gefrieren gemacht, und in den festgefrorenen Boden können nun die Schild-Bohrmaschinen ungehindert vorgetrieben werden.

Den Großteil der Arbeit verrichten an sämtlichen Arbeitsplätzen die Schild-Bohrmaschinen sowjetischen Typs. Die aus den Bohrmaschinen hervorkommenden Erdmassen werden durch Transportbänder, Elektroförderwagen und Aufzüge an die Oberfläche gebracht. Von den Arbeitsplätzen wird die Erde durch die Lastkraftwagen des Untergrundbahn-Bauunternehmens ohne die geringste Behinderung des Straßenverkehrs abtransportiert.

Die Budapester Untergrundbahn, deren Bau gleichzeitig an etwa zwanzig Stellen vor sich geht, wird nicht den Untergrundbahnen der westlichen Hauptstädte gleichen; ihr Vorbild ist vielmehr die Moskauer Metro, die nicht nur technisch vollkommen, sondern auch bequem und hygienisch ist und dabei



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: Budapesti élel seine Metro

Cím:

További: Wien: Volks Stimme 1952. VII. 22.

Forma:

Helj:

Idő:

"1952"

385.859

Személy:

ästhetisch einen herzerfreuenden Anblick bietet.

Schon die oberirdischen Stationsgebäude werden durchaus harmonisch und anziehend wirken. Ihre Wände werden mit Marmor verkleidet und der freie Raum, der zu ihnen führt, mit künstlerischen Statuen und Springbrunnen geziert. Von den Stationsgebäuden führen Rolltreppen die Fahrgäste in die Tiefe bis zu den die Schienenpaare säumenden breiten Gehsteigen. Für die Helle der unterirdischen Wartehallen sorgt eine Deckenbeleuchtung. Automatische Lüftungseinrichtungen sichern eine frische, Winter und Sommer gleichmäßig temperierte Luft.

Die Züge werden auf den Schienenpaaren, die durch mit künstlerischen Reliefs bekleidete Tafeln aus grünem Marmor voneinander getrennt sein werden, ununterbrochen verkehren. Die aus vier bis sechs Wagen bestehenden, modern eingerichteten Garnituren werden mit einer 70-km-Geschwindigkeit ihren Zielen zustreben. Die Regelung des Verkehrs und die Sicherung des Abstandes zwischen den Zügen werden automatisch erfolgen.

Täglich 300.000 Fahrgäste

Die Untergrundbahn wird den Millionen der Werktätigen bequeme, schnelle Verkehrsmöglichkeiten sichern. Schon die gegenwärtig in Bau begriffene, erste Hauptlinie wird täglich 300.000 Fahrgäste befördern.

Die Erbauer der Untergrundbahn sind sich über die Bedeutung ihrer Arbeit im klaren und wetteifern im sozialistischen Arbeitswettbewerb um eine Steigerung ihrer Leistungen, um die möglichst rasche Vollendung des Baues. Die Erbauer der Bahn arbeiten mit den Werktätigen der Wissenschaft eng zusammen: die Ingenieure des Forschungsinstituts für Chemische Schwerindustrie haben ein neues Verfahren ausgearbeitet, mit dessen Hilfe sie die Tubings auf elektrischem Wege entrosteten. Die Ingenieure der Traktorenfabrik „Roter Stern“ haben ein Kraftfahrzeug neuen Typs für den Abtransport der Erde konstruiert, das es ermöglicht, die Erde zehnmal so schnell, als bisher von den Arbeitsplätzen wegzubefördern...

Der Staat der Werktätigen fördert die Arbeit durch eine umfassende soziale Fürsorge, die er den Erbauern der Untergrundbahn angeeignet läßt.

Für die Werktätigen aus der Provinz wurden gesunde Arbeiterquartiere gebaut. In der Nähe der Arbeitsplätze stehen den Werktätigen Kulturheime mit Radio und Bibliotheken sowie Sportanlagen zur Verfügung. Für ihre Gesundheit sorgt eine ganze Reihe von Werkambulatorien.

Unter guten Arbeitsbedingungen, mit Hilfe moderner Maschinen und unter Anwendung moderner Arbeitsmethoden erstet der Stolz des Fünfjahrplanes, die Budapest_{er} Untergrundbahn.