

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tár

385.859

Hely:

Idő:

1957. 11

Személy:

Helyszám:

FÖLDALATTI GYORSVASÚT, 1954

Szerző:

Cím:

Forrás:

Világhírű

Budapest 1957. 8-6

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

A népművelési minisztérium a közeljövőben közzvet ad ki „öt-éves tervünk: tervterv” címmel. Ebből a könyvből közöljük az alábbi részletet a földalatti gyorsvasútról.



Öt éves népgazdasági tervünk második legnagyobb beruházása, a Budapesti Földalatti Gyorsvasút — éppen úgy, mint a Dunai Vasmű — a tartós béke törhetetlen hitével készül.

Ki más építené kétmilliárd forint költséggel, ezer és ezer métereken a föld alatt futó gyorsvasutat, mint egy békeért küzdő nép? Gyujtógránátok és gyorsanölő mérgek kitalálása helyett azon gondolkozunk, hogyan juthat a főváros millió dolgozója gyorsabban munkahelyére. A Magyar Népköztársaság kormánya nem arra készíti haditerveket, hogyan törhetne a határon túli országok dolgozó népére, hanem azon: hogyan faraghatna le napi egy-egy órát száz- és száz ezer budapesti dolgozó villamosutazásából, hogy a megtakarított időt pihenéssel és szórakozással tölthesse.

A Budapesti Földalatti Gyorsvasút üzembehelyezése évente több mint kilencmillió óra időmegtakarítást jelent a budapesti dolgozóknak.

Kilencmillió óra alatt

el lehet olvasni kilencvenezer közepek terjedelmű könyvet, meg lehet tekinteni négy és félmillió mozifilm-adást, vagy három és félmillió színdarabot.

Kétmilliárd forint költséggel és hatalmas erőfeszítések árán születik meg a Budapesti Földalatti Gyorsvasút. Negyven Margit-hídat lehetne építeni ebből az összegből.

A földalatti vasút első vonala ott halad, ahol a legnagyobb a forgalom: nyolc kilométer hosszúságban keletnyugat irányában szeli át a fővárost az új Népstadiontól egészen a Déli vasútig.

Nem teszünk mást, mint egy hatalmas csövet fektetünk le a föld alá, amint a víz- és gázvezetékek, vagy a csatornahálózat csöveit is a föld alá

fektetik. Csakhogy a földalatti óriáscsőve többszöröse az előbbinek. Belső átmérője nem kevesebb, mint öt méter, azaz két lakoszoba magassága. És ebben a csőben természetesen nem víz áramlik és nem világítógáz, hanem minden két percben hetvenkilométeres sebességgel robot végig egy villanyvontatású szerelvény.

Van Budapestnek egy több mint fél-évszázados kis földalatti vasútja. Amikor megépült, csodájára jártak, de ma már inkább múzeumi tárgynak tűnik. Az öt éves terv szocialista gyorsvasútja

nem sokban hasonlít majd sem öreg elődjéhez,

sem a nyugati országok sivár ember szállító üzemeihez.

Az egész Budapesti Földalatti Gyorsvasút a világhírű moszkvai Metro 87 kötetes tervrajza alapján készül, szovjet mérnökök közvetlen segítségével és Moszkvában tanulmányúton járt magyar mérnökök irányítása alatt.

Nézzük csak meg, milyen a mi gyorsvasútunk.

... A sportesemény véget ért, száz- ezres tömeg áramlik ki a vadonatúj Népstadionból. Mindenki egy irányba törekszik, a Kerepesi-út sarkán emelkedő, szobrokkal, szökőkutakkal díszített, zöldkúpolás, hatalmas vörös márványépület felé.

Akik már elhaladtak a pénztárlakok előtt, most a négy emelet magas kupolás körcsarnokba érnek, amelynek falát zöldes sikklósi márvány borítja, körbefutó képek és fehér mészközből faragott szobrok díszítik.

A földtől a kupoláig érő hatalmas üvegablakokon ömlik a napfény, sugárzó zónbe fonja a színes kölapokat, a műalkotások domborulatait és a vasárnapiasan öltözött tömeget.

Széles mozgólépcső viszi

egyenletes áramlással az embereket a föld alá. Néhány másodperc múlva ott vannak a vágányárokat szegélyező széles sétányokon. A sínpárokat zöld márvánnyal borított és mozaikképekkel díszített táblák választják el egymástól.

A csarnok rejtett tetővilágítása nyugodt fénybe von mindent. A hőmérséklet enyhe, tavaszias, mert az önműködő légelszívó berendezés nyári melegben közvetlenül az állomásépület tetejéről szívja a friss levegőt, télen pedig egy távolabbi légaknából felmelegített levegőt szív be.

A vágányároka szüntelenül érkeznek a vonatok. Mihelyt megérkezik a kettő, négy vagy hat kocsiból álló szerelvény, minden kocsin egyszerre négy tolaajtó pattan fel. Tíz másodpercig tart, amíg kétszáz utas a nagy ajtókon keresztül a kocsikból a peronra lép s újabb tíz másodperc alatt ugyanannyi felszálló utas helyezkedik el a kocsikban. Ekkor önműködő szerkezet csukja ismét össze a kocsik ajtaját és egyidejűleg önműködően felszabadítja a mozdony indítóberendezését. A kocisor megindul, sebessége szokatlan mértékben gyorsul. A vége még el sem hagyta az állomást és a vonat már 50 kilométeres sebességgel fut, néhány másodperc múlva pedig nem kevesebb mint

óránként 70 kilométer a sebessége.

A Szovjetunió rendelkezésünkre bocsátotta biztosítóberendezéseinek rendszerét. A moszkvai Metro nyomán a mi földalattink is önműködő csodavilág lesz. Minden emberi közbenjárás nélkül működnek a jelző- és biztosítóberendezések és az áramátalakító készülékek, a szellőztető gépek, a mozgólépcsők és a vízellátó szivattyúk.

Mind ezeknek az önműködő készülékeknek van egy közös irányító központjuk. Hatalmas kivilágított táblán apró szerelvények futnak, híven mutatva, hogy a valódi szerelvények mint haladnak a város alatt. Apró lámpácskák jelzik a különböző készülékek működését. A központi irányító személyzetet kivül a földalatti vasútnak jóformán nem is kell senkit alkalmaznia.

Nem kicsinyeség a földalattit megépíteni. Pályája mélyen lesz a talajban. A többi között például alagutat kell fúrni a Duna medre alá is s a sebesen robotó földalatti, a zúgó víz-tömegek alatt fut majd végállomása felé.

Hósi munka kell a pálya elkészítéséhez.

Szovjet-rendszerű fúrópajzzsal vágják az alagutat. A fúrópajz hatalmas acélhengercső, amelyet a föld alatt állítanak össze. Hossza 4—5 méter. Elől kör alakú vágóéle van, hátulról hidraulikus sajtók nyomják előre.

A dolgozók a fúrópajzban dolgoznak. Amikor a sajtók előrenyomják az acélcsövet, az előrenyomás helyén gyűrűt helyeznek el a földbe. A gyűrű (vagy idegen nyelven: tübing) öntöttvasból készül, a Szovjetunió küldi hazánkba. Ezeket a hatalmas gyűrűket ugyancsak szovjet gyártmányú gépi szerelőkar helyezi be. A levágot földet kiemelik, a sajtókat előretolják és újra kezdődik az egész művelet.

A földalatti munkásainak valóságos közelharcot kell vívniük a legnagyobb ellenféllel: a szüntelenül előtörő talajvízzel. A legtöbb helyen magas légnívomást vezetünk be a fúrópajzokba, hogy ezzel tartsuk vissza a talaj hajszálerecskéiben a vizet. Amikor a talaj szerkezete megengedi, vegyszereket és cementet befecskendezve kövesítjük a rétegeket és így akadályozzuk meg a víz kiáramlását. Más helyen (mint például a Batthyány-téren megkezdett légaknánál) szovjet módra megfagyvasztjuk a talajvizet. A munkahely körül csöveket ágyaznak a földbe, a csövekben minusz 26 fokos folyadék kering. Valóságos jégpáncél fogja körül itt a munkahelyet s ezzel megszűnik a vízveszély.

Még az első tervévből a főváros igen sok pontján megindult a légakna képzése. Az öt éves terv második évében készen áll a Népstadion közelében lévő végállomás és sok új állomás építése folyik. Az öt éves terv további idején egyre gyorsuló ütemben készül a város minden pontján a gyorsvasút földalatti pályája.