



A népligeti pálya építése



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Várhegyi Tauds*

Cím: *Megkezdődnek a kísérletek...*

Forrás: *Ifjú Törekvő*

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

1953. V. 5.

Osztályozás

Tárgy

385.859

Hely:

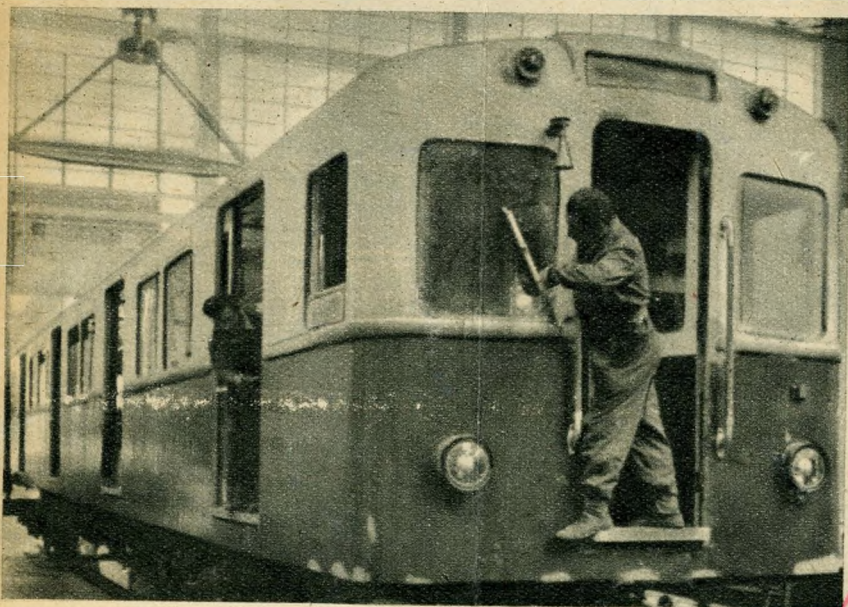
Idő:

1953. 11.

Személy:

Helyszám:

Az utolsó simításokat végzik a Ganz Vagonygyárban a Földalatti motorkocsiján



Megkezdődnek a kísérletek a Földalatti Gyorsvasút népligeti próbapályáján

A Népliget árnvas fái alatt, a Ferencvárosi és Józsefvárosi pályaudvarokat összekötő vasútvonal töltése mellett néhány hónap óta hosszú drótkerítéssel elzárt vasúti pálya kelti fel az arra járók figyelmét.

Az elkerített pályaszakasz öt éves tervünk egyik nagy alkotásának: a Földalatti Gyorsvasútnak lesz a próbapályája.

Különleges mérőműszerekkel, lengésvizsgálókkal, gyorsulásmérőkkel hónapokig vizsgálják majd itt az épülő gyorsvasút motorjainak mintadarabjait, a végleges pályán megépítésre kerülő pályaszerkezeti elemeket, sínkötéseket, a legkorszerűbb jelző és biztosító berendezéseket.

A pálya állóíuti részén két fehérre vakolt épület emelkedik. Ezekben helyezték el a próbapálya jelző, biztosító és áramátalakító berendezéseit. A zúzott kőbe ágyazott talpfákon nyugvó sínpár mellett különleges porcellán szigetelőcsészéken egy harmadik sín is húzódik. Ez a Gyorsvasút áramvezetője. A motorkocsiból kinyúló áramszedő az áramvezető harmadik sinen végigfutva, 800 voltos feszültséggel táplálja a motorkocsi hatalmas elektromotorjait. A sínt a talpfától szigetelés választja el, s az állomáson is majd különleges berendezések védik az utasok biztonságát.

Az áramvezető harmadik sínhez kapcsolódik a pálya biztonsági jelzőberendezése is. Ha az áramvezető sín mentén üzemzavar kámad, a jelzőberendezés jelzőlámpái automatikusan ki-
aluzsznak.

A pálya mentén — a motorkocsi ablakmagasságában — két bronz telefonhuzal fut végig. A kocsivezető a pálya bármelyik pontján a vezetőfülkéből kihajolva két egyszerű csiptelő segítségével rákapcsolhatja telefonkészülékét

erre a két huzalra, s máris összeköttetést kaphat az irányítóközponttal, közölni a üzemzavar okát, segítséget kérhet.

Az üde zöld fák közül elővillan a távolból a Ganz Vagonygyár gyönyörű, új irodaépülete. A gyár hatalmas szerelőcsarnokában az utolsó simításokat végzik az elkészült két motorkocsin, s néhány nap múlva megkezdődnek a próbafutások és kísérletek.

Az elkészült két motorkocsira a Szovjetuniótól kapott villamosberendezést szerelték fel. A kísérletek során lépésről lépésre felszerelik a hazai gyártású alkatrészeket is, ezeket is kipróbálják, javítják, tökéletesítik.

A mintegy 900 méternyi hosszú próbapálya 150 méteres szakaszát a kísérletek során merev ágyazású, betonba ágyazott talpfás pályaszerkezetre cserélik ki. Olyan lesz majd a Gyorsvasút végleges pályája is.

A próbapálya működésénél szerzett tapasztalatokat használják majd fel a Földalatti Gyorsvasút végleges pályájának megépítésénél, a motorkocsik sorozatgyártásánál. Es 1954-ben átadják a forgalomnak öt éves tervünk büszkeségének, a Földalatti Gyorsvasútnak első szakaszát: a Népstadiontól a Deák-térig.

Várhelyi Tamás