



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

T

385.859

Szerző:

Hely:

C

Milyen lesz majd nagy békeművünk,

Idő: " 1953 "

Forrás: a földalatti vasút

Személy:

Helyszám:

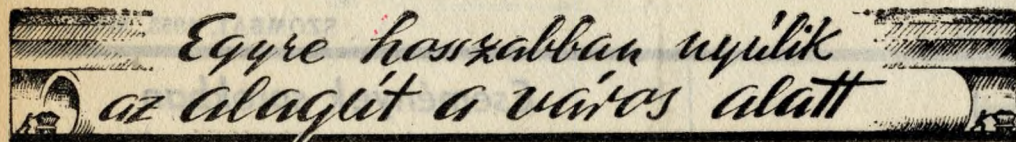
(Hely)

27. Op.

453. (Idő) v. 8.

(Köt. v. füz.)

(Oldal)



„Budapesten földalatti gyorsvasúti hálózatot kell építeni..."

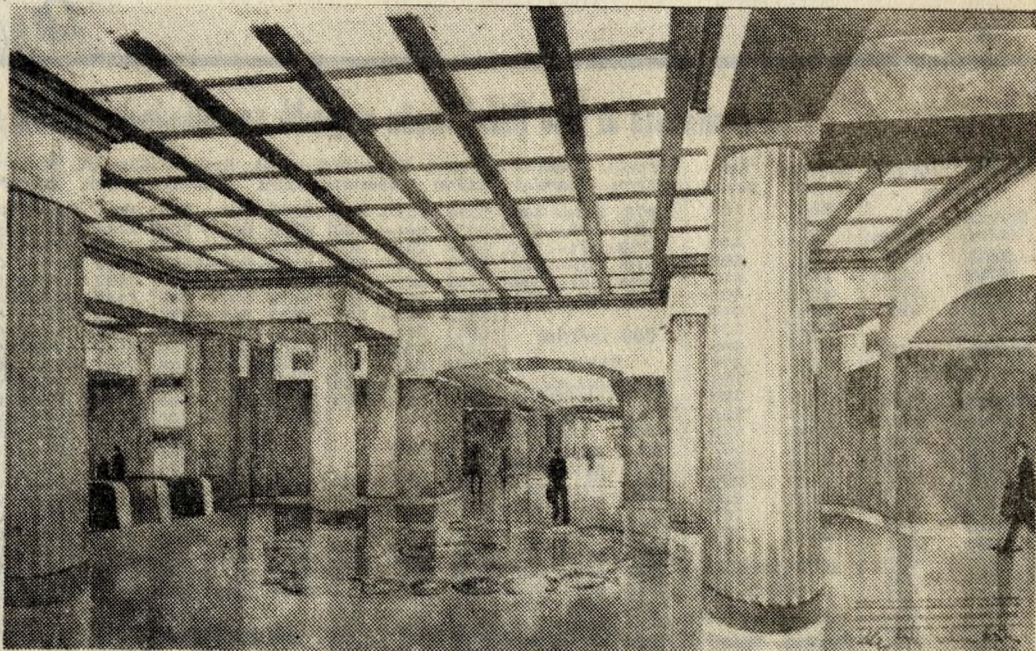
A földalatti gyorsvasút vonalai közül az első ötéves terv során a kelet-nyugati átlós fővonalat kell... megépíteni."

(A minisztertanácsnak a földalatti gyorsvasút építéséről hozott 1950. szeptemberi határozatából.)



„A második ötéves tervben... Folytatnunk kell a budapesti földalatti vasút építését."

(A Magyar Függetlenségi Népfront választási felhívásából.)



A földalatti vasút Engels-téri állomása felszín alatti átszálló csarnokának távlati képe. Dr. Kiss Tibor pályaterve.

Kétszázszemélyes ko-
csik, nappali világosságot
árasztó fénycsók, 70
kilométeres sebesség.

szzerű számadatból. Míg ma a Lenin-körúton a legmagasabb utas-számlító képesség óránként 10.800 fő, a Rákóczi-úton pedig 7800 személy, addig az első földalatti vonal hatalmas sebességgel ro-bogó kocsijai óránként 50.000 embert szállítanak majd el egy irányba. A földalatti utazással nyert időmegtakarítás évi 9 mil-lió munkaóra.

A forgalom és üzem zavartalanágának biztosítására a moszkvai Metro mintájára a legkorszerűbb önműködő biztosító-berendezést vezetjük be földalatti vasútunknál.

A földalatti vasút alagútjainak, állomásainak, az azokhoz vezető lejáróknak igen jelentős saját villamosberendezése is lesz. Ez az alagút és az állomás szellőztetését szolgáló berendezések-ből és a mozgólépcsőkből áll majd s ehhez tartoznak a biztonsági be-rendezések is. A világítást legkorszerűbb fénycsövek szolgáltat-tják, nappali fényt árasztva. A vonatokat önműködő, gyorsítást sza-bályozó berendezéssel szerelik fel és ugyanilyen berendezés biztosítja az egyenletes fékezés szabályozását is. Egy vonat két ikerkocsiból áll majd. Egy kocsi hossza 19 méter 60 centiméter lesz, befogadóképessége 52 ülőhely, de csúcsforgalom idején 200 utas is elfér benne. A két kocsiban tehát 400 személy. Az első motorkocsi kipróbálására, működésének kikísérletezésére éppen ma került sor a népligeti próbapályán. A legnagyobb szerelvény, a három ikerkocsi-párral rendelkező vonat teljes befogadóképe-sége 1700 utas lesz. A vonatok legnagyobb sebessége 70 kilomé-ter, az ikerkocsi-pár teljesítménye 960 lóerő.

Zajtalanul járó mozgólép-
csők szállítják majd az
utásokat a földalatti csar-
nokokba.

adat vár majd a mozgólépcsőkre.

Milyenek is lesznek a mozgólépcsők és hogyan működnek?

A mozgólépcső egy hatalmas átmérőjű csőben helyezkedik el, amely a pályaudvar közepére, a két sínpar közé fut le. Egy-egy csőben három lépcső működik majd. Egy lépcső szélessége egy méter lesz, tehát két ember fér el rajta egymás mellett. A moz-gólépcsők sebessége olyan, hogy a lépcsőre betegek, öregek és gyerekek is nehézség nélkül ráléphetnek. !

A lépcsők sétasebességgel haladnak és a rajtuk való utazás egy percnél valamivel hosszabb ideig tart csupán, s az utasok megállíthatják, ha erre szükség van. A mozgólépcső ilyenkor állólépcsővé lesz, amelyről egyszerűen le lehet sétálni. A mozgólépcsők tehát fontos szerepet töltenek be a meginduló gyorsvasút működésében. Tervezőmérnökeink figyelme minden es-hetőségre kiterjed, hogy azok teljes biztonsággal, zajtalanul mű-ködjenek.

Alig van dolgozó Budapesten, akit ne érdekelne, milyen lesz fő-
városunk földalatti vasútja, hogyan
működik majd és mit jelent meg-
építése közlekedésünk szempontjából.

A földalatti vasút megépítésének
jelentőségét lemerhetjük néhány egy-

jelentős és Lenin-körúton a legmagasabb utas-
számlító képesség óránként 10.800 fő, a Rákóczi-úton pedig 7800
személy, addig az első földalatti vonal hatalmas sebességgel ro-
bogó kocsijai óránként 50.000 embert szállítanak majd el egy
irányba. A földalatti utazással nyert időmegtakarítás évi 9 mil-
lió munkaóra.

A forgalom és üzem zavartalanágának biztosítására a
moszkvai Metro mintájára a legkorszerűbb önműködő biztosító-
berendezést vezetjük be földalatti vasútunknál.

A földalatti vasút alagútjainak, állomásainak, az azokhoz
vezető lejáróknak igen jelentős saját villamosberendezése is lesz.
Ez az alagút és az állomás szellőztetését szolgáló berendezések-
ből és a mozgólépcsőkből áll majd s ehhez tartoznak a biztonsági be-
rendezések is. A világítást legkorszerűbb fénycsövek szolgáltat-tják,
nappali fényt árasztva. A vonatokat önműködő, gyorsítást sza-
bályozó berendezéssel szerelik fel és ugyanilyen berendezés
biztosítja az egyenletes fékezés szabályozását is. Egy vonat két
ikerkocsiból áll majd. Egy kocsi hossza 19 méter 60 centiméter
lesz, befogadóképessége 52 ülőhely, de csúcsforgalom idején 200
utas is elfér benne. A két kocsiban tehát 400 személy. Az első
motorkocsi kipróbálására, működésének kikísérletezésére éppen
ma került sor a népligeti próbapályán. A legnagyobb szerelvény,
a három ikerkocsi-párral rendelkező vonat teljes befogadóképe-
sége 1700 utas lesz. A vonatok legnagyobb sebessége 70 kilomé-
ter, az ikerkocsi-pár teljesítménye 960 lóerő.

A földalatti vasút egyik legfon-
tosabb alkatrésze a föld alá és a
föld fölé szállítás eszköze: a mozgó-
lépcső. Ha elgondoljuk, hogy az első
fővonal megnyitásakor máris napi
350.000—400.000 utasra kell számí-
tani, láthatjuk, hogy mekkora fel-

adat vár majd a mozgólépcsőkre.

Milyenek is lesznek a mozgólépcsők és hogyan működnek?

A mozgólépcső egy hatalmas átmérőjű csőben helyezkedik el,
amely a pályaudvar közepére, a két sínpar közé fut le. Egy-egy
csőben három lépcső működik majd. Egy lépcső szélessége egy
méter lesz, tehát két ember fér el rajta egymás mellett. A moz-
gólépcsők sebessége olyan, hogy a lépcsőre betegek, öregek és
gyerekek is nehézség nélkül ráléphetnek. !

A lépcsők sétasebességgel haladnak és a rajtuk való
utazás egy percnél valamivel hosszabb ideig tart csupán, s az
utasok megállíthatják, ha erre szükség van. A mozgólépcső ilyen-
kor állólépcsővé lesz, amelyről egyszerűen le lehet sétálni. A moz-
gólépcsők tehát fontos szerepet töltenek be a meginduló
gyorsvasút működésében. Tervezőmérnökeink figyelme minden es-
hetőségre kiterjed, hogy azok teljes biztonsággal, zajtalanul mű-
ködjenek.

Művészi alkotásokkal gazda-
gon díszített állomások.

A földalatti vasút mindegyik
állomása külön építészeti és képző-
művészeti remekmű is lesz. Az ál-
lomások tervezését olyan elvek sze-
rint végezték, hogy minden egyes állomás művészeti kiképzése
más és más eszmei mondanivalóval rendelkezik. Amint az utas
belép valamelyik állomás előcsarnokába, a legművészebb szob-
rokkal, domborművekkel, freskókkal, mozaikokkal és falfestmé-
nyekkel találja magát szemben. A Népstadion-állomás művészeti
alkotásai a sport- és a dolgozó nép kapcsolatát tükrözik, a
Baross-téri állomása a falu és a város dolgozóinak életét és
együttműködését, a Blaha Lujza-téri állomása a művészetek kö-
réből veszi mondanivalóját, az Engels-téri állomás a sztálini
eszmeik hatalmas erejét tükrözi művészi alkotásaiban, a Kossuth-
téri állomás a felszabadulás nagyszerű jelentőségét örökíti meg,
a délivasúti állomás pedig a természet szépségeit.

Az első fővonal építésére pártunk és kormányunk hatalmas
összeget, jóval több, mint 2 milliárdot fordít. Az alagútban kö-
rülbelül egymillió köbméter föld kerül kitermelésre. Ha ezt egy-
szerre raknánk vasúti kocsikba, a vagonok 1000 kilométer hosz-
szúságú vonatot képeznének. Az építkezésnél felhasznált 600.000
köbméter mennyiségű kavics szállításához mintegy 2000 uszály
szükséges.

A budapesti földalatti vasút megépítése roppant jelentőségű
lesz Budapest közlekedésében. Ennek a döntő fordulatnak létre-
hozásában jelentős része van népünk áldozatkészségének, jó
munkájának. A földalatti vasút is szocialista jövőnk tükrözi, s
mint minden mást, ezt a nagyszerű alkotást is csak kemény,
megfeszített munkával valósíthatjuk meg.

Épül a földalatti — napról napra hosszabbra nyúlik alagútja
mélyen a város alatt.