



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.859

Szerző:

Lelkes István

Cím:

Milyen lesz a budapesti földalatti villamos vasút

Idő:

"1950"

Forrás:

Központ

Személy:

Helyszám:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Központ, Budapest, N.Y., Központ, Városháza — 1896/54

MILYEN LESZ A BUDAPESTI FÖLDALATTI VILLAMOSVASÚT?

Fürdőtornyok tüntek fel néhány hete Budapest utcáin. A kövezők felszakították az aszfaltot és kézi, meg gépi erővel másfél méter széles, 40–50 méter mély rést vágtak az útburkolat alá. A járóelők kíváncsian figyelik a talajfúrási munkát, tudják, nagy mű születésének a tanúi. Most végzik országunk első földalatti gyorsvasútjának próbafúrásait.

Delet hírdet a tűző nap, a munkások ebédelnek. Magas, barna, fiatal művezető felelget az érdeklődőknek.

— Talajmintákat emelünk ki a föld különböző rétegeiből — mondja. — A mintákat a Műegyetem laboratóriumában vizsgálják meg. Megnézik: milyen a fúrási helyen a talaj összetétele, víz-tartalma, vízáteresztő-képessége, mekkora a teherbírása. Ebből tudjuk meg, milyen erős aknafalat kell majd építeni a földalatti gyorsvasút számára azon a helyen.

— Miért építik ilyen mélyen a föld alá? — kérdi egy idősebb kőműves, aki a szomszédos építkezés állványairól jött ide.

— Negyven-ötven méter mélyen halad majd a város házai, utcái alatt a gyorsvasút

— hangzik a felelet. — Ilyen mélyen már elég erős a talaj ahhoz, hogy elbíra a nagy sebességgel száguldó gyorsvonatot.

— Mekkora lesz a sebessége?
— Hatvan-hatvanöt kilométer óránként. Egy szerelvény nem is egy, hanem négy-hat kocsiból áll. Valóságos

expresszvonat robot majd a város alatt

— Kétszáznegyven utas fér fel egy kocsiban. Egyszerre tehát csaknem ezerötven embert szállít a vonat. A

szerelvényeket hárompercenként indítják egymás után. A földalatti tehát óránként könnyűszerrel

húsz-harmincezer embert továbbít a város egyik pontjától a másikig.

— Milyen lesz maga a vasút? — kérdi egy villamoskalauz.

— Gyönyörű lesz! Amint befut az állomásra, egyetlen gombnyomásra kinyílik valamennyi kocsin a sok széles ajtó. A kiszállóok egy pompás, száz méter hosszú, húsz méter széles peronra lépnek ki. Közben a felszállók is elfoglalják helyüket, egy újabb gombnyomásra: önműködően bezáródnak az ajtók, a vonat elindul. Nagyerejű villamosmotorja egy perc alatt az egy kilométerre lévő legközelebbi állomásig röpíti. Semmiféle járművel

sem lehet a sűrű forgalom miatt ezt a sebességet elérni a város utcáin. A dolgozók így percek alatt jutnak el a város legtávolabbi pontjáról munkahelyükre.

— Hol lesznek az állomások?

— A Keleti pályaudvar mögött megépülő Népstadion előtt indul a gyorsvasút. Megáll a Keletinél, a Nemzeti Színház előtt, majd a Madách- és a Szabadság-légnél,

áthalad a Duna alatt,

végül a Batthyány- és a Széll Kálmán-téren lesz a végállomás. Nyolc pályaudvara lesz.

— És hogyan jut át a Duna alatt?

— Eppen úgy, mint a város többi pontjain. A gyorsvasút alagútja csaknem tízszer mélyebben halad majd a Duna medrének legmélyebb pontjánál. A kavicsos-homokos folyómeder alatt agyagos, majd homokkőes talajréteg húzódik; ez alatt terül el a kemény márga- és a mészkő-réteg. Ebben fúrják meg a földalatti alagútját.

— Nem önti el a víz a munkát?

— Nem öntheti el!

A talajvizet ammóniákkal fagyasztjuk. A föld így kőkeménnyé válik

és könnyen dolgozhatunk benne. Amint egy-egy útszakasz elkészül a föld alatt, mázsás betonkövekkel kifalazzuk.

Ebben hiba nem lesz!

Korszerű alagútfúrógépeket is kapunk a Szovjetuniótól

és ezek igen megkönnyítik a munkát. Moszkvában a szovjet nép a miénknél vagy tízszer nagyobb földalatti vasutat épített. Hosszú éveken át csodájára járt a világ! Mi most jelentős segítséget kapunk a Szovjetuniótól ezen a téren is. Szovjet mérnökök érkeznek Budapestre: segítenek az építkezésnél. Mérnökeink, technikusaink, munkavezetőink pedig kiutaznak Moszkvába, hogy onnét mint kiváló alagútépítő szakemberek térjenek vissza. Segítséget kapunk a vonatok és villamosberendezések építésénél is.

— Milyenek lesznek az állomások?

— Hatalmas légcsovartók gondoskodnak friss levegő szolgáltatásáról. A kiszálló utas a peronról

örökmozgó lépcsők segítségével pillanatok alatt a tágas előcsarnokba jut. Ugyanilyen örökmozgó viszi az előcsarnokból a peronra a beszállókat.

Jegypénztár, falatozó és újságcsvillan épül az előcsarnokban, még trafik is lesz.

— Mindez pedig nem álom, hanem pontos mérnöki tervekben nyugvó lehetőség, mely rövidesen — öt éves terünk éveiben — valósággá lesz! Partunk kezdeményezte ezt a nagyszerű alkotást s a Szovjetunió példája nyomán meg is valósítjuk!

Lelkes István