

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Tárgy: 385.859

Szerző: Sándor István Tamás

Hely:

Cím: Az új földalatti
Független Magyarországon

Idő: "1949"

Személy:

Helyszám:

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Székesfővárosi házinymoda 1926 — 8891

Lap: Független Magyarországon, 63

Megjelent: 1949. márc. 28.



Rákosi Máttyás március 15-i beszédében jelentette be az új budapesti földalatti vasút megépítését és

közvetlenül a beszéd elhangzása után már meg is kezdődtek az új földalatti építkezések előkészítő munkálatai.

A főváros különböző pontjain napok óta folynak a próbafúrások, amelyek több helyütt már be is fejeződtek, a talajpróbák eredményeinek kiértékelése folyamatban van és ezeknek alapján határozzák meg az építendő földalatti pontos útirányát és mélységét.

A Független Magyarországon értesülése szerint

az új földalatti lényegesen különbözni fog a jelenlegi, Andrassy-úti földalattitól.

Ennek építése úgy történt, hogy az utat lesüllyesztették, megépítették a földalatti vasutat, majd beburkolták és ez képezi a kocsit (Andrassy-út, stb.). Ezzel szemben az építendő földalatti igazi mélyvasút lesz: kifúrással és azonnali betonozással fog készülni, a házak, a közművek és a csatorna-rendszer alatt fog elvezetni.

Az új földalatti építkezése, amely az öt éves tervben is jelentős helyet foglal el, számos munkaalkalmat biztosít.

Az építkezésnél felhasználják a híres moszkvai Metro építésének tapasztalatait.

A pontos útvonalról még nincsen döntés, ez csak az összes próbafúrások kiértékelése után történik meg. Legvalószínűbbnek látszik a következő útvonal:

Bosnyák-tér (Zugló), Thököly-út, Rákóczi-út, Duna alatt, Széll Kálmán-tér.

Ez az útvonal tehermentesítőné a Thököly-út és Rákóczi-út egyre növekvő forgalmát és egyúttal meggyorsítaná a zuglói dolgozók közlekedését. Ezen a terven kívül még két elképzelés vetődött fel: egyik a Nagykörút tehermentesítése céljából a Nagykörút alatt haladó földalatti Boráros-tér—Nagykörút—Széll Kálmán-tér vonallal, a másik Kőbánya és a Soroksári-úti negyed bekapcsolását célozza. A tervek szerint az építendő, nagyarányú állomások úrvnevezett »passage-házakba vezetnének; tehát a fel- és leszálló közönség árkádos, üzletsoros házakon keresztül közlekedne.

Az állomások már azért is lényegesen nagyobb méretűek lesznek a mai, megszokott állomásoknál, mert az új földalatti vasút nem egy, hanem több, 5-6 kocsiból álló szerelvény lesz. Az állomásokon kijelölik minden egyes kocsit pontos megálló helyét, nem kell tehát többé futni a túlsá-

gosan előreszaladt vagy elöbbrékező kocsit felé. A kocsik automatikus nyíló-záró feljára utiak lesznek és amíg valaki a bejáratban áll, az ajtó nem tud becsukódni és a szerelvény nem indul. Ez a megoldás kiküszöböli az üzemi baleseteket.

A Duna alatt is áthaladó új földalattinak még egy érdekessége lesz:

felső vezeték helyett a sín lesz az áramvezető, a kocsik a síneken keresztül kapják az áramot.

Felső vezetéke az új földalattinak nem lesz.

Az új budapesti földalatti büszkesége lesz a dolgozók országa fővárosának.

Sándor István Tamás

1949. márc. 28.

»FIGYELŐ«

UJSÁGSZELVÉNY VALLALAT
Budapest, XIV., Nürnberg-u. 42.
Telefon: 299-632.

Magyar Nemzet

Lap:

1949. FEB. 24.

Megjelent:

Ellenzik a Somogyi Béla-úti villamosvégállomás tervét

A főváros városrendezési bizottsága Rados Kornél tanácsnok elnöklésével tartott ülésén tárgyalta a Lánchíd újjáépítésével kapcsolatban a Roosevelt-tér rendezési terveit. Mint ismeretes, a villamosvonalat a térről levezetik a lánchídi aluljáróba és a villamosok a Dunaparton fognak haladni. A Roosevelt-téren létesülő park szabályozni fogja a Lánchídra vezető forgalmat és megszünteti a veszélyes kereszteződésekét. Foglalkozott a bizottság a Nagyvárad-tér rendezési kérdésével, valamint a Somogyi Béla-úton tervezett villamosvégállomás ügyével, mely utóbbi ellen több ellenvélemény hangzott el.