

Megkezdődtek a földalatti gyorsvasut építésének előkészítő munkálatai

A térkép, melyet alább közlünk, szemléltetően és világosan megmutatja, milyen méreteiben gigászi terv foglalkoztatja a székesfőváros illetékes tényezőit. Nem lehet mondani, hogy Budapest földalatti gyorsvasuthálózatának az a nagyszámú fejlesztési programja, amely most már közeli jövő zenéje, — hiszen a háboru után hozzá akarnak fogni megvalósításához — „gyorsforralón” született volna. Amióta a Millennium éve előtt átadták rendeltetésének a 3,7 kilométeres gyorsvasutazámba menő **Ferenc József Földalatti Villamosvasutat**, amely Európában az első ilyen létesítmény volt, elég gyakran felszínre került, majd elmerült újra továbbfejlesztésének terve. A főváros vezetői évtizedek óta tisztában voltak azzal, hogy a metropolissá nőtt Budapest közlekedési forgalmát a földalatti fejlesztése nélkül nem lehet igazán korszerű színvonalra emelni. Közlekedéspolitikai szakemberek, rajztábla fölé hajló mérnökök végeztek számításokat. Elméleti síkon nagyszerűen ment minden, de a sok gyönyörű elgondolás mégsem tudott testet öltetni. A gyakorlati

megoldás előtt minden esetben zátonyra kerültek a tervek. Megfeneklettek az első csákányvágás előtt, mert tudvalevően hatalmas tőkebefektetést kíván a földalatti gyorsvasut építése és eddig még nem sikerült a pénzügyi nehézségekkel megbirkózni. Ennek egyik oka kétségtelenül az volt a múltban, hogy a gyorsvasut építési költségeit ugyiszólván lehetetlen rideg üzleti számítással ugyan jövedelmező beruházás is legyen. Tapasztalati tény, hogy a gyorsvasut a befektetett tőkék jövedelmezőségét nem tudja azok mellett a viteldijak mellett biztosítani, amelyek a nagyvárosi közlekedésben, a gazdasági, városfejlesztés és szociális szempontok eredményeképpen kialakultak. Egyszerűbben ez azt jelenti, hogy a BSZKRT, amelynek a földalatti villamosvasuti hálózat kiépítését kell ténylegesen végrehajtania, az erre vonatkozó belügyminiszteri leirat, illetve polgármesteri határozat értelmében az óriásméretű beruházás arányában jövedelmét a „üzletre”.

ugyanis meg kell előznie talajtani vizsgálatnak és más olyan jelentős, esetleg végleges tervek sorsára is kihatással levő tevékenységeknek, amelyek nélkül az ilyen munkát nem lehet lebonyolítani. Budapestnek van ugyan geológiai térképe, ez azonban magábanvéve nem olyan segédeszköz, hogy ne kellene megvizsgálni gyakorlatilag is a föld-rétegződést azokon az utvonalakon, helyesebben ama területek alatt, ahol a gyorsvasut földalatti pályáját kiépítik. A talajvizsgálat mellett arról is pontos adatoknak kell rendelkezésre állniuk, nincsenek-e a vasutépítkezés tervbevett területészein olyan földalatti kőbor vizek, amelyek a munkálatok elvégzését megnehezítik, illetve különleges építőanyag alkalmazását teszik szükségessé?

Elsősorban a cementet „felfaló” szulfát tartalmú vizek után kutatnak. Többhelyütt a fővárosi csatornahálózatot is megrongálta ez a cementre rendkívül kártékony víz, amely úgy összerágja a csatornák betonfalát, mint a vajaskiflit a jófogu ember. A mérnöktudomány még a mai napig alig találta meg ennek gyakorlatilag száz százalékos biztonságu elhárítási módját. Kísérleteztek különféle anyagokkal, így különösen égetett csempés téglával, sőt üveggel is, más szigetelő anyagokon kívül. Ezek azonban aránytalanul megdrágítják az építési költségeket. Éppen ezért nagyjelentőségű, hogy a romboló vizeket még az építkezések előtt kikutassák. A gyorsvasut földalatti pályájának vasbeton falait nem lehet kitenni ilyen veszélynek.

Az ártalmas, ugynevezett „agresszív-vizek” után, valamint a szükséges talajvizsgálatra máris megkezdték a vizsgálatot azokon az utvonalakon, amelyeken majd reméljük, nemsokára a gyorsvasut villamoskocsijai futnak a föld alatt.

— Ez a furóberendezés — mondotta munkatársunknak a **Berlini-téri** talajvizsgálat vezetője — valósággal „detektív” munkát végez. Felszínre hozza, megmutatja pontosan, mi van a föld alatt? ...

A Berlini-tér forgalmának nyüzsgésében a Nyugati-pályaudvartól néhány lépéssnyire áll a furóberendezés. A háromlábú torony a tetejére szerelt csigával az uttesten el van barrikádózva. A száguldó autók és beláthatatlan sorokban hőmpölygő emberáradat úgy veszi körül, mint tenger a szigetet. A furó acélhegye belenyomul a talajba, méterről-méterre hatol lefelé, természetesen lassu és nehéz munka ez. Centiméterenként halad. Naponta három métert. Jelenleg már huszannégy méteres mélységet ért el a fémbelescsőben működő furóval, amelyet kézierővel, a gépi berendezés „karjait” csavargatva ösztökél mind mélyebbre négy munkás.

— Méterenként — mondotta a munkavezető — kiemeljük a furóberendezést. Az általa felhozott talajból mintát veszünk és azután a vízből is. Ebben a pillanatban csikorogva-nyikorogva bukkan elő a földből a fényes hegyű acélfuró.

Nem érvényesül az üzletes szempont...

Ha csak üzletesszempont érvényesülne ebben a kérdésben és sarokba állítaná azokat a magasabbrangu közérdeket visszatükrözőtető érveket, amelyek a problémát

megvalósulás sinjeire készítik, akkor aligha állították volna össze az építkezési költségek méreteiről a következő előirányzatot:

Költségek neve	1. (kisköruti) vonal pengő	2. (Ferenc József) vonal pengő	Együtt pengő
Előmunkálatok	930.000	620.000	1.550.000
Építés és berendezés	125.000.000	95.000.000	220.000.000
FAV-engedély megszerzése	—	2.216.000	2.216.000
Összesen:	125.930.000	97.836.000	223.766.000

Tehát — mint ebből a kimutatásból nyilvánvaló a tervezett földalatti gyorsvasut két szakaszának megvalósítása összesen nem kevesebb, mint 224 millió pengő tőkebefektetést igényel. Roppant költség ez. Hát még ha figyelembe vesszük — mint a mellékelt térkép is bizonyítja, hogy csak egyik fele a tulajdonképpeni beruházásnak. Ugyanis a székesfőváros polgármestere által javasolt gyorsvasuthálózat építési program 29 kilométer hosszú vonalat akar bevésni a föld alá, az említettekkel együtt, a következő négy szakaszban:

1. KISKÖRUTI VONAL (hossza 5 kilométer): Berlini-tér—Vilmos császár-ut—Károly király-ut—Múzeum-körut — Kálvin-tér — Üllői-ut—Nagyvárad-tér.

2. FERENC JÓZSEF VONAL (hossza 7 kilométer): Városliget (Erzsébet királyné-ut)—Hermína-ut—Allatkerti ut—Hősök tere—Andrássy-ut — Gróf Tisza István-utca—

3. PESTBUDAI VONAL (hossza 8,5 kilométer): Bosnyák-tér—Thököly-ut—Rákóczi-ut—Kossuth Lajos-utca — Eskü-tér — ... alagut — Döbrentei-tér — Attila-körut — Krisztina-körut—Széll Kálmán-tér.

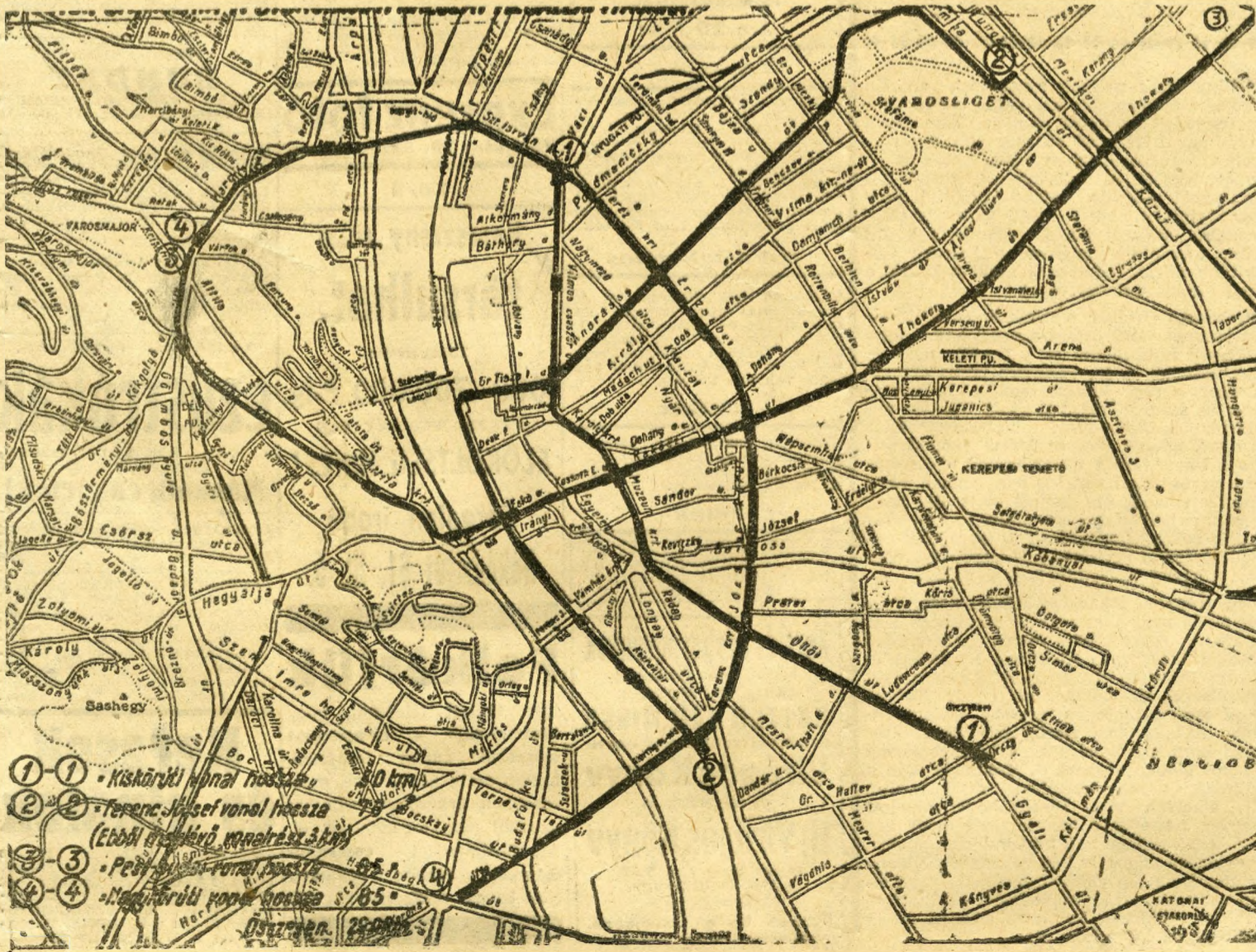
4. NAGYKÖRUTI VONAL (hossza 8,5 kilométer): Széll Kálmán-tér — Margit-körut — Pálffy-tér — Dunai alagut—Szent István-körut — Teréz-körut — Erzsébet-körut — József-körut — Ferenc-körut — Horthy Miklós-híd—Szent Korona-utja.

A Ferenc József-vonal elnevezését két szempont — egy történelmi és egy célszerűségi — támasztja alá. Az egyik, hogy a vonal gerince az 1896. évben épült földalatti vasut, amely közel félszázada viseli a **Ferenc József Földalatti Vasut** nevet, a másik, hogy a vonal központi szakaszában az új vonalvezetés mellett a **Ferenc József-tér** és a **Ferenc József-rakparton** megy át.

A cementfaló „agresszív-vizek”

A ránk kényszerített háboru lezajlása után nyomban szerét ejtik annak, hogy a már elkészített előzetes tervek és pénzügyi költségvetés alapján megkezdődjék ez a nagyszabású földalatti gyorsvasut-

építkezés. Addig is, amíg ennek az ideje elérkezik, elvégzik az előmunkálatokat. A közvetlenül és közvetve a munkások tizezreit hosszú ideig kenyerkeresethez juttató hatalmas arányú beruházást



— Itt a huszonnegyedik méter eredménye, — mondja az egyik munkás.

Szürke, izapos agyag kerül elő a furó csövének belsejéből, amelyet egy légmentesen záródó üvegedénybe tesznek. Cimke kerül az edényre. Ráírják: „Berlini-tér — 24 méter!” ...

Ezt követően másik műszaki berendezést eresztnek le a csöbéllel beomlástól védett furónyílásba. Percek alatt felszínre kerül a 24 méter vizmintája. Ezt is üvegbe teszik megfelelő felirattal. A talaj- és vizmintából aztán a geológusok, valamint vegyészek összeállítják a földalatti „helyzetképet”, melynek figyelembevételével készülnek el a végleges műszaki tervek. A vasut egész vonalán ötven méter távolságokban harminc méter mélységig végzik a talajkutatókat. A talajvizsgálatot a Műegyetemen dr. Jákó József egyetemi tanár, a víz megvizsgálását pedig a Viz- és Utügyi Intézet laboratóriumában végzik el. Jelenleg a Berlini-téren kívül a Sziget-utcánál, a Podmaniczky-utca és Vilmos császár-ut sarkán, az Andrássy-uton és a Károly-köruton végeznek a földalatti gyorsvasutépítkezés érdekében hasonló furásokat. Szóval: szorgalmasan dolgozik a furó, a föld kérge alatti talajrétegek „detektívje”. Bárha minél hamarabb sor kerülne a földalatti gyorsvasut többi munkálatainak elvégzésére is...

PARÁDI ISTVÁN