

Népszava 1949. 10/24

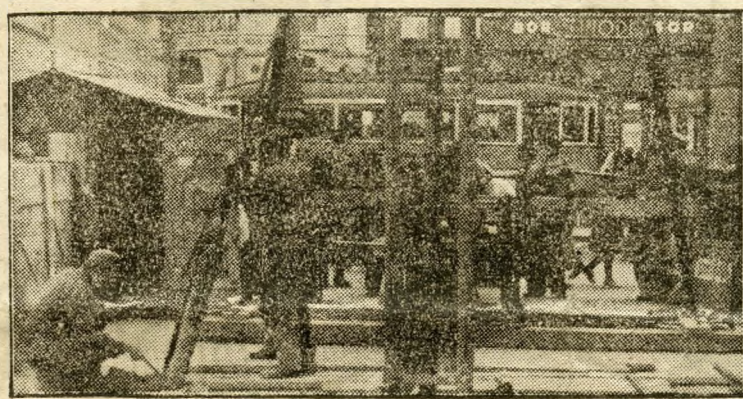
Hal lesz az új földalatti

Öt kocsiból áll

36 kilométeres sebességgel rohan

700 utast szállít

Budapest közlekedésének fejlesztésére egymagában 650 millió forintot fordítunk. Öt év alatt 6 és fél kilométer hosszúságban megépítjük Budapestben az új földalatti villamosvasút első vonalát. (Részlet a Magyar Dolgozók Pártja által jóváhagyott ötéves tervből.)



Próbafúrás a föld belsejében a Nemzeti Színháznál

Amióta Rákosi Mátyás elvtárs bejelentése elhangzott a MDP Központi Vezetőségének ülésén a földalatti villamos gyorsvasút megépítéséről, a kérdést a nagybudapesti dolgozók fokozott érdeklődéssel kísérik. A főváros több pontján folynak már talajkutatások. Néhány héttel ezelőtt a Rákóczi-úton, az Uránia film-színház előtt, a Rákóczi-út és Somogyi Béla-út sarkán, a Baross-téren, a Dózsa György-úton, a Kossuth Lajos-ucca és Ferenciek-tere sarkán és a Nemzeti előtt kutattak a mélyben, hogy megállapítsák a főváros alatt húzódó talajrétegződést. Fialatok, öregek, férfiak, nők állják körül a felállított korlátokat és vitatják a Beszkárt ötéves terve legnagyobb szabású beruházási tervének előmunkálatait. Amerre megjelennek a mélyfúrás végző dolgozók, mindent izgalmat és örömet váltanak ki a környéki lakosságban.

legkedvezőbb, mert könnyen megmunkálható és jól tapad. Ilyen összetételű például Moszkva talaja, amely lehetővé teszi a nagyterjedésű földalatti vasúthálózat kiépítését. Budapest talajviszonya a földalatti vasút építése szempontjából nehéz feladat elé állítja az építőket. Ősidőkben az Alföldet tenger borította, a mai Nagykörút vonalán pedig a Duna hőmpölygött, vagy ártéri terület volt. A Keleti pályaudvar és a Boráros tér környéke ingoványos, nádat termő területből állt. A balpart talaja igen sok helyen hordalékokból áll, tehát laza, amely a földalatti számára nem kedvező. Az ilyen talajösszetétel lassíthatja a munkát, de a földalatti irányvonalát csak részben befolyásolhatja, mert ez olyan akadályt jelent, amely elől nem hátrálhatnak meg a földalatti építetők és építői. A talajviszonyokat nem hagyják figyelmen kívül, ez is az egyik tényező, amelyet számításba vesznek de nem a döntő szempont. A főszempont az építésnél az lesz, hogy a földalatti a forgalmi súlypontok figyelembevételével jelöljék ki és építsék meg. Azokat az útvonalakat tehermentesítse, ahol ma a legnagyobb a forgalom, tehát az utazó dolgozók érdekeit elsősorban veszik figyelembe.

ami azt jelenti, hogy a földalatti megállás nélkül 60 kilométeres sebességgel száguldhat, de a megállások miatt ez a sebesség 36 kilométerre csökken két megálló között.

Hétszáz utas egy szerelvényen

A földalatti gyorsvasúton másfél perennél sűrűbb indítást nem engedélyeznek. A követési távolságot — mint minden modern földalattinál — automataberendezések szabályozzák. A gyorsvasút egy-egy szerelvénye valószínűleg öt kocsiból áll majd, a kocsi szélessége 2 méter 40 cm, hossza 14 méter. A földfeletti villamoskocsik átlagos befogadóképessége 60 személy, míg a gyorsvasút egy-egy járműve 120 személyes, elviselhető zsúfoltság mellett pedig 140 személyt vihet, egy-egy szerelvény tehát 700 utast tud szállítani.

Másfélmillió embert érintő kérdés

— Milyen lesz a földalatti, mikor kezdik építeni, honnan indul ki és hol lesz a végállomása, merre vezet majd, hány kocsiból áll egy szerelvény, milyen sebességgel száguld majd — ilyen és hasonló kérdéseket tesznek fel a mélyfúrásnál dolgozóknak a kíváncsiságtól felelszített érdeklődők, újabb és újabb embercsoportok Nagy-Budapest 1 millió 570-696 főt számláló lakosságából.

Mert a földalatti gyorsvasút építése nem kizárólag budapesti probléma. A fővároson kívül hat város: Budafok, Pesterzsébet, Pestszentlőrinc, Rákospalota, Újpest dolgozóit is érdekli a kérdés, merre halad a gyorsvasút; de ugyanúgy kíváncsiak a Nagy-Budapesthez tartozó 15 község: Albertfalva, Békásmegyer, Budatétény, Nagytétény, Pesthidegkút, Csepel, Soroksár, Dunaharaszti, Pestszentimre, Mátyásföld, Rákoshegy, Rákosszentmihály, Sashalom, Cinkota, Pestújhely lakosai, akiknek a fővárosban van a munkahelyük.

A főváros közlekedésének profilját alaposan megváltoztatja a földalatti vasút, amely alaposan eltér az Andrásy-út alatt húzódó villamostól, amely valójában nem is földalatti, hanem »kéregvasút«. Az Andrásy-úti villamosvasutat úgy építették, hogy az útburkolatot felnyitották, a sínek lerakása után a burkolatot tartóköpökre helyezték, a villamosvonal fölött csak az uccakéreg vonul végig, ezért nevezik szaknyelven kéregvasútnak. Ezzel szemben a lendő gyorsvasút mélyen a föld belsejében, hosszú csatornában szalad végig hat és fél kilométer hosszú pályán. A földalatti vonala a pesti oldalon 10-12 méter mélységben húzódik majd, előfordulhat azonban olyan hely is, ahol 40-50 métert is elérhet az alagút mélysége a föld felszínétől.

A gyorsvasút építését és a munka gyors haladását nagyban befolyásolja a talajösszetétel rétegződése. A földalatti vasút létesítésére az agyag és mésztartalmú föld a

A közlekedés súlypontjai

A közúti közlekedés súlypontja ma a Nagykörútra, a Váci útra, a Rákóczi útra, a Kiskörútra: Tolbucin körútra, a Múzeum körútra, a Somogyi Béla útra, Bajcsy Zsilinszky útra, továbbá az Üllői útra nehezedik. Budán a Fehérvári út, a Bartók Béla út, a Mártírok útja - legforgalmasabb. Ezekbe az útvonalakba torkolnak bele a perifériák: Budafok, Kelenföld, Óbuda, Csepel, Soroksár, Ráckeve, Dunaharaszti, Kispest, Pestszentlőrinc, Vecsés, Pestszentimre, Rákoshagy, Rákosszentmihály, Gödöllő, Rákosszentmihály, Cinkota, Zugló, Rákospalota, Újpest felő vezető útvonalak, amelyekben a villamosok és autóbuszok naponta sokszázezer utast szállítanak a fővárosba.

Ma kétségszerűen a Nagykörút a főúterére Budapest közlekedésének. A 6-os és 66-os villamosjárat percenként indul a végállomásokról. 52 darab három kocsiból álló szerelvény szállítja az utasokat hajnalról késő estig. Ez a vonal állandóan zsúfolt a nap minden szakában, de különösen reggel és este. A villamosoknak középrehelyezésével a villamos menetsebességét sikerült 14 kilométerre felemelni. Ez a sebesség csigalassúságnak tűnik majd a földalatti gyorsvasút 36 kilométeres gyorsaságához, mert ennyire tervezik az óránkénti utazási sebességet. A menetsebességét 60 kilométerben szabják meg,

Akadályok, problémák

— Mi történik, ha az alagút fúrásánál vagy építésénél vízbe réteggel találkozunk? — kérdeztük a Beszkárt illetékes osztályán.

— Ha agyagos talajban dolgoznak, akkor a vizet egyszerűen szivattyúzással távolítják el. Az esetleges talajvíz ellen az alagút falát háromszoros bitumenes jutával vonják be, ha ez sem elegendő, akkor még erre külön trikozálos — ez kvarcos nemesanyagú vakolat — betonréteget helyeznek.

— A 10-15 méter mélységben húzódó alagút falának egy négyzetméternyi területén, ha felette ezérez földréteg van, de az esetleges beázásokat is figyelembe vesszük, a föld nyomása 16-19 tonna. Ha a Duna alatt is átvezetik az alagútát, akkor a vízreteg súlyával együtt a nyomás kb. 20-4 tonna.

— Hogyan kezdődik a fúrás tulajdonképpeni munkája?

— A fúrásokkal megállapítják a talaj rétegződését, hány méter vastag az agyag, kavicsos-homok réteg és mennyi talajvízzel kell számolni. A fúrógép segítségével minden rétegből kiszécsnek egy bizonyos mennyiséget, ebből metzetet vágnak ki, amelyet behelyeznek egy nyomószerkezetbe és lemérik, hogy a kiszécselt anyag mennyire nyomódik össze. Így kiszámítják, milyen nyomódás várható a ránehezedő súly alatt.

— A multi rendszer alatt egyáltalán nem törődtek a főváros közlekedése korszerűsítésével, a dolgozók érdekeivel. A Beszkárt a felszabadulás óta sokat javított ezen a téren. Az ötéves terv új földalatti gyorsvasútja további hatalmas könnyebbségeket hoz Nagy-Budapest dolgozóinak a közlekedés terén.

Vig István