

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

385.959

A főváros átvette a földalatti gyorsvasút eddigi építményeit



Személy

Forrás:

Esti Hírlap

Helyszám

1958.9.7.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A budapesti földalatti gyorsvasút építkezése 1954 közepe óta szünetel. Azóta a munkálatok csupán az állagfentartásra szorítkoznak, ami szintén nagy körültekintést és gondosságot igényel. Ezt a feladatot a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium felügyelete alatt álló Földalatti Vasút Vállalat látta el, amely a Gazdasági Bizottság által jóváhagyott program szerinti beruházási kerettel gazdálkodott.

A Földalatti Vasút Vállalatot most a fővárosi tanács vette át,

ami azért különös jelentőségű, mert ezzel az intézkedéssel a legérdekeltőbb fél, a fővárosi

tanács irányítása alá került a vállalat és most már a tanács fogja szorgalmazni — amint arra a gazdasági helyzet alakulása lehetőséget nyújt — a földalatti gyorsvasút építésének folytatását.

Amióta a földalatti gyorsvasút építését átmenetileg szüneteltetik, a vasúttal kapcsolatban elhangzanak tudatlanságból, vagy rosszindulatból terjesztett hírek. A többi közt azt beszélik, hogy Budapesten a talajviszonyok nem teszik lehetővé a földalatti vasút megépítését, azt is állítják, hogy az eddigi létesítményeket is elöntötte a talajvíz. Ezekből persze egy szó sem igaz. Az építkezés folytatását nem a

műszaki felkészültség hiánya, vagy a megoldhatatlan feladatot akadályozta meg, hanem az anyagiak.

Az eredeti tervek szerint ennek a vonalnak az építésénél 850 000 léghöbméter alagútát és 275 000 léghöbméter felszínalatti állomáscsarnokot kellett építeni. A munkálatok átmeneti felfüggesztéséig ebből a programból

elkészült 575 000 léghöbméternyi földalatti építkezés. Befejezték 5500 méter pályaalagút, 1000 méter állomáscsarnok és 340 méter kihúzó-vágány építését.

Ezenkívül 44 nagyobb műtárgy készült el, megépítették a Népligetben a kísérleti földalatti vasúti kocsik próbapályáját a hozzátartozó kocsiszínnel és áramátalakító állomással. Elkészült a Népstadion végállomás mindkét épülete a hozzátartozó pályaalagúttal.

Az alagútakba több mint 30 000 darab vastübinget építettek be.

Az építkezések szünetelése óta állandó megfigyelés alatt tartották az alagutakat, szünet nélkül gondoskodnak a földalatti létesítmények víztelepítéséről, folyamatosan cementinjektálást végeznek az alagutak körül maradt üregek kitöltésére.

Tekintettel arra, hogy a földalatti vasút építésének

folytatására csak később kerülhet sor, a Gazdasági Bizottság elfogadta az állagfentartás és biztosítás négyéves programját és ütemtervét. Az építkezések hosszabb szünetelésére való tekintettel

nem akarják, hogy az egyes munkahelyeken levő földszíni létesítmények romsáka a városképet.

Ezért a Fővárosi Vasút Vállalat megállapodott a fővárosi tanács városrendezési osztályával ezeknek az építményeknek a lebontási ütemében. Elsőnek a Corvin Áruház előtti építményeket távolították el és már megkezdték a felszabadult terület rendezését. Néhány nap óta

a Baross téren is megkezdődött a földalatti vasút felszíni munkahelyének bontása.

1959. végéig valamennyi felszíni épületet, néhány munkatorony kivételével lebontanak. Sorrend szerint a Batthyány téri, a Szent István téri, a Kossuth Lajos téri munkahelyek építkezéseit távolítják el.

Hozzákezdnek a Deák tér rendezéséhez is.

Itt azonban két évig tart a munka befejezése, mert a föld alatt még bizonyos építkezéseket kell végezni. A Múzeum körüli munkahelyen csak a torony marad meg. A Rákóczi úton, a Kiss József utcával

szembeni munkahelyen tovább dolgoznak, nyomda 1926 — 8891

a városkép érdekében azonban az utcai fronton a fővárosi tanács ideiglenes üzletsort épít és

ezzel eltakarja a telek belső részén levő munkahelyet. A Vörmezőn is rendezik a földalatti vasút munkahelyét. Ezen a területen még szintén befejezésre várnak bizonyos műszaki eljárások, úgyhogy csak 1959 őszére tudják eltávolítani a föld feletti épületeket. A munkatorony azonban itt is megmarad.

Gárdonyi Jenő