

Vig István

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Készül a Dunai Távvezeték terve

Sztálinvárosból gázt hoz majd Budapestre

Forrás:

M. Kamenel

1958. 5. 4.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

665.F

Hely

Idő

"1958"

Személy

Helyszám

Budapest Főváros Tanácsának végrehajtó bizottsága nemrég ülésen foglalkozott a Sztálinváros—Budapest között építendő gázvezeték ügyével és jóváhagyta a beruházási program-javaslatot.

A Fővárosi Gázművek a VEGYTERV-et — a Vegyiműveket Tervező Vállalatot — bízta meg a kb. 70 kilométeres gázcsövezeték tervezési javaslatának elkészítésével. Szabó Loránd létesítményi főmérnök, Szilágyi Antal főosztályvezető, Morelli László osztályvezető, Sallai József irányító-tervező, Apor Dénes mérnök és a VEGYTERV számos műszaki dolgozója vesz részt a tervezési munkálatokban.

A csőfektetés 1960-ban kezdődik

„Dunai Távvezeték”, röviden »D«-vezeték a neve a nagyszabású munkának, amelyről Szabó Loránd főmérnök és Sallai József tervező a következőket mondotta:

— A »D«-vezeték három téma körre oszlik: a sztálinvárosi indítóállomásra, a csövezetékre és a fogadóállomásra. A tervfeladatot három ütemben 1959 márciusáig kell elkészíteni és a csőfektetésnek 1960-ban kell elkezdődnie. A VEGYTERV készíti a generáltervet, altervező a MÉLYEPTERV — Hergár Viktor és Schill Ottmár mérnök.

A közigazgatási bejárás már megtörtént, a csövezeték nyomvonalára a terv már elkészült. A csövezeték Sztálinvárosból indul és Rácalmást, Adonyt, Ercsit, Százhalombattát, Erdet, Budafokot érintve jut Albertfalvára, a fogadóállomásra. Az előbb felsorolt helységek nem kapnak a sztálinvárosi gázból, kizárólag a fővárosi lakosság gázellátásának javítására használják.

A 30 centiméter átmérőjű, testes csövezeték nagyrészt a 6. sz. Pécs—Budapest közötti főközlekedési útvonal mentén halad 30—300 méter távolságban az útszegélytől. Erd és Százhalombatta között, a Benta-patakánál azonban eltér a 6. sz. úttól és innen a régi római út mellett — ma dűlőútnak használják — halad Budapest felé. Albertfalván a

regi eraviscus falu ásatásának területén át ér be a fogadó állomásra.

420 vagon csőanyag

A 70 kilométeres — 70 000 méteres — csövezeték nagy mennyiség, összesen 4 200 000 kiló, vagyis 4200 tonna, amely 420 darab 10 tonnás vasúti vagonon fér el, ez 7 vasúti szerelvényt tesz ki, ha minden 9. szerelvény 60 teherkocsiból áll!

A sztálinvárosi déli városrészben, a Dunai Vasmű vegyi gyárrészlege kerítésével

lett, a mostani sportpálya helyén építik majd fel az indítóállomást, ahonnan a gáz elindul majd Budapestre. A sportpályán nemrég földmunkálatokat kezdtek el, de a tervező vállalat figyelmeztette az illetékeseket: a beruházást nem szabad tovább folytatni, felesleges pénzkidobást jelent, mert a kompresszor-állomásnak technológiai okokból itt kell megépülnie.

Az indítóállomásnak az lesz a feladata, hogy a félig tisztított kohó- és kamragázból kivonja azokat az anyagokat — maradék port, kénhidrogént, naftalint, vizet — amelyek a hosszú csövezetékben dugulásokat, üzemzavarokat és korrozíót (rozsdásodást) idéznének elő. A sztálinvárosi gáz az itt létesítendő kompresszorállomáson át, 12 atmoszférás nyomással jut el a fővárosba.

Naponta 420 ezer köbméter gáz

Mi a jelentősége a sztálinvárosi gáznak Budapesten?

A Fővárosi Gázművek gáztermelése nem elegendő az egyre növekvő igények ellátására. Fokozottabban jelentkezik majd a gázszükséglet az elkövetkező években.

A Gázművek napi gáztermelése átlagosan 800 000 köbméter, télen 900 000 köbméter. A csövezeték Sztálinvárosból naponta 420—430 000 köb-

méter gázt kap a főváros, tehát a téli csúcstermelésnek a felét!

1962—63-ban a csőhálózat, az indító- és a fogadóállomás már készen lesz és megszűnnek majd azok a nehézségek, amelyek ma még fennállnak a gázmennyiséggel és minőséggel kapcsolatban.

A beruházásokra 100 millió forintot irányoztak elő. A 70 kilométeres csövezeték az első nagyszabású távnyomású vezeték az országban.

Külföldi tanulmányút szükséges

A beruházás nagyságrendje megkívánja, hogy az indító- és fogadóállomás a legkorszerűbb és leggazdaságosabb gépi berendezéssel és technológiával működjék. Ennek előfeltétele, hogy a nagy létesítmény néhány tervezője a szomszédos baráti országokban 2—3 hetes tanulmányutat tegyen.

Nem kirándulásról, hanem tapasztalatszerzésről van szó!

Csehszlovákiában, Kladnóban évekkal ezelőtt létesítettek egy gáztávvezetékét a prágai gázellátás növelésére. Nemrég a »Barbora« nevű gáznyomó-állomáson — a kladnói tapasztalatokat felhasználva — sokkal kisebb helyigényű, de korszerűbb, nagyobb teljesítményű gépeket helyeztek üzembe. A lengyelek a kőszénvidékről továbbítanak gázt egyes városokba korszerű

gépek segítségével.

Szükségesnek tartjuk, hogy a tervező szakemberek tanulmányozzák a csehszlovákok és a lengyelek legfejlettebb ilyen irányú technológiáját. A forintösszeg a kiküldetésre rendelkezésre áll, de a deviza megszerzését a Nehézipari Minisztérium a Fővárosi Gázművekre, illetve a fővárosi tanácsra, mint beruházóra, ez viszont a tervezővállalat felügyeleti szerve: a minisztériumra akarja hárítani.

Kétségtelen: mi a devízával jobban kell takarékoskodni mint bármikor. Mégis az a véleményünk, ebben az esetben a népgazdasági érdekek a döntő. A népgazdaság érdeke azt kívánja: minél korszerűbb gépekkel dolgozzék a két állomás. A korszerűbb gép mindig olcsóbb, mint az elavult technikájú.

A tervező mérnökök jól emlékeznek a minisztérium egyik vezetőjének kijelentésére, amelyet egy anketón mondott nemrég: »nem szabad olyan tervezni, amit tervező-mérnök nem látott a valóságban«.

Helyes lenne, ha ennek az elvnek érvényt szerezniük a gyakorlatban!

Vig István