

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Ember Gábor*

Cím: *Májusban megindul a budapesti földalatti gyorsvasút építése*

Forrás: *Élet és Tudomány*

Bp

(Hely)

1950. máj. 21

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

T

385.859

H

Idő

1950 4

Személy

Helyszám

Budapest székesfőváros házinyomdája 1941 — 9086



Májusban megindul a budapesti FÖLDALATTI GYORSVASÚT

ÉPÍTKEZÉSE

Az útvonalon felállított fúrótornyoknak az volt a feladatuk, hogy talajmintákat hozzanak föl a föld mélyéből. Azokat vizsgálat alá véve aztán a geológusok pontról-pontra megállapítják a tervezett földalatti vasútvonal mentén Budapest alattalajának geológiai képét. A fúró által felszínre hozott talajmintából a Műegyetem talajmechanikai laboratóriumában állapítják meg a talaj szerkezetét, víztartalmát, vízáteresztőképességét, egyéb tulajdonságait. Ezekből következtetni lehet, hol, milyen vízbetörésekre lehet majd számítani az alagút fúrásakor és milyen szigetelő óvintézkedéseket kell tenni. A földminta alapján a talaj teherbírását, várható összenyomódását is meghatározzák, hogy milyen erős aknataiakat kell majd azon a helyen építeni.

A geológiai vizsgálatok igen komoly és nehéz részét képezik az alagútépítési munkálatoknak, már csak azért is, mert fővárosunk alattalaja igen változatos és sokféleképpen rétegződött. Általában a talaj felső rétege Budapesten hordalék, majd sorra következnek a finom, majd durvább homok, kavics, alatta iszapréteg és agyag, utána pedig rendszerint homokkőves réteg

öt éves tervünk egyik legnagyobb alkotása lesz az új földalatti villamosvasút első vonala, mely majd lényegesen megjavítja fővárosunk közlekedését és tehermentesíti a villamosforgalmat. A nagyszabású munkálatok első részét, a geológiai próbafúrásokat már a tavasz folyamán nagyrészt elvégezték. A fúrásokkal megismerik a szakemberek a talaj rétegződési viszonyait milyen mélyen lehet megkezdeni a alagút építést, melyik a legelőnyösebb útvonal, stb. Az elmúlt hónapok alatt a nagyjából kitűzött, tervezett útvonalon sok próbafúrást végeztek, melyeknek Budapest lakói lépten-nyomon szemtanúi lehettek. A fúrótornyok körül állandóan nagy volt az érdeklődők tömege és mindenki nagy figyelemmel kísérte a földalatti gyorsvasút építésének kezdő munkálatait.

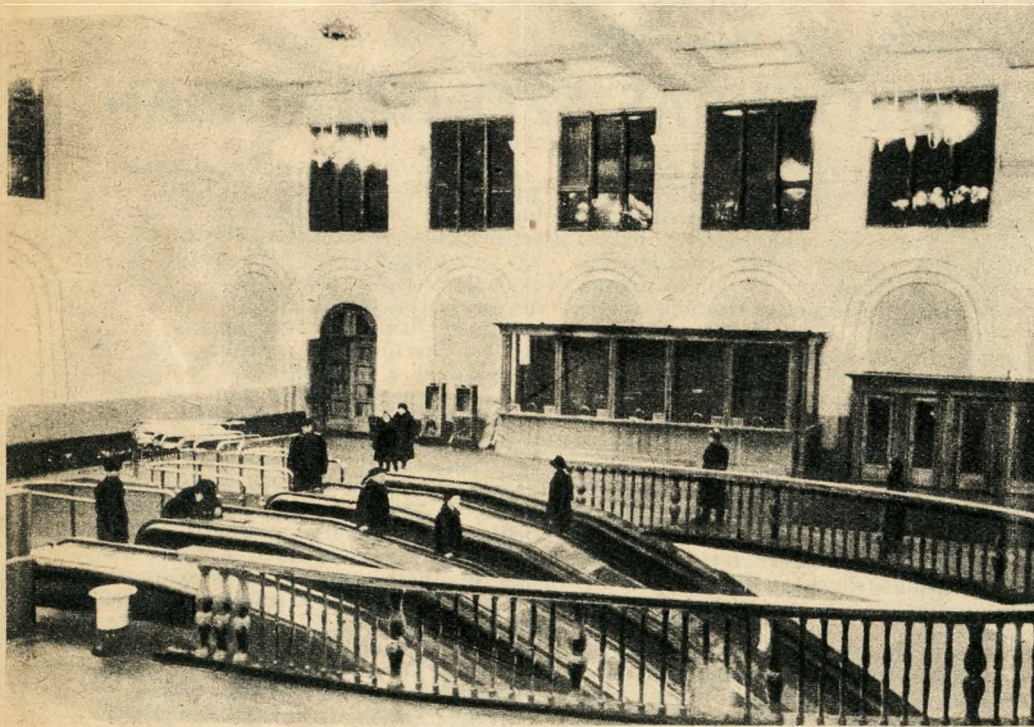
jön a pesti oldalon, de Budán gyakori a kemény márga és a mészkő. Manapság például már alig gondolunk arra, hogy hajdanában a Duna egyik ága még a mai Nagykörút – Hungária-körút – Rákospatak vonalában kanyarodott és a törökhódoltság ideje alatt a Nagykörút helyén még vígan lehetett csónakázni.

Ezek az útszakaszok lesznek majd az alagút fúrása szempontjából a legnehezebbek, mert a hordalékos, laza talajban különleges óvintézkedéseket kell tenni a vízbeszivárgások, beomlások elkerülésére.

HOGYAN ÉPÜL MAJD A FÖLDALATTI VASÚT?

A budapesti földalatti gyorsvasút építésénél hasznosítjuk majd a Szovjet-unió ezirányú tapasztalatait és a világhíres moszkvai Metro építésénél felhasznált úgynevezett mélyépitésű alagútépítési módot alkalmazzuk. Ennél a megoldásnál a kijelölt útvonal több pontján egyszerre kezdik meg a munkálatokat. Körülbelül 6 méter átmérőjű, vasbetonfalakkal határolt függőleges aknákat mélyítenek le a szükséges mélységig és ezek aljáról fúrják majd az alagútfúró gépek két irányban haladva az alagutat. A moszkvai Metro építésénél például az aknák mélyítése a homokos rétegeknél sok nehézséget okozott. Talajvíz jutott az aknába, az omlékony talaj is sokszor beszakadt.

Az építés közbeni nehézségeket a későbbiek folyamán már rendszeresen alkalmazott talajfagyasztással oldották



A moszkvai földalatti vasút „Szerpukovszkaja” állomásának felső csarnoka

berendezések biztosítanak ! A jó szellőzés nemcsak egészségi szempontból fontos, hanem azért is, mert a nyirkos, nedves levegő szetteti a vas- és acélalkatrészek rozsdásodását, a faanyagok korhadását, stb.

A BUDAPESTI FÖLDALATTI GYORSVASUT

2—6 kocsiból álló szerelvényei hasonlóak lesznek a moszkvai Metro kocsijaihoz. Egy-egy kocsi csaknem 20 méter hosszú, legnagyobb befogadóképessége 240 ember. A sűrűn induló és 65 km-es sebességgel robogó szerelvények a számítások szerint óránként 30.000 utast is szállíthatnak majd.

A földalatti vasút közlekedése önműködő térközbiztosító berendezéssel biztonságos lesz. Ha két szerelvény a megengedett távolságnál közelebb kerülne egymáshoz, a berendezés önműködően megállítja a kocsit. A „szabad” és „állj” jelzés a vezetőfülkében elhelyezett kapcsolótáblán gyullad ki, így

a vezetőnek nem kell állandóan a síneket és külső jelzéseket figyelni.

A földalatti vasút forgalmát tehát a legkorszerűbb berendezések fogják biztosítani.

A sokfelé ágazó építési munka végrehajtásához és irányításához már megalkult a

BERUHÁZÓ VÁLLALAT.

A vállalat hatalmas feladatát mutatja már csak az is, hogy az ő gondja a mélyépítés, vonatgyártás és vasúti pályaépítés, áramszolgáltatás, vízvezetékyszerelés, szellőzőberendezések építése, kőművesmunka, szobrász-, festő- és építési munka, stb. megszervezése és lebonyolítása.

Igy lesz a tervből valóság, így épül meg az ötéves terv keretében Budapest korszerű földalatti gyorsvasútjának első vonala, melyre jogosan lesz majd büszke minden magyar dolgozó.

Ember Gábor