

385.859



Lap: Villamos

1950. MAR. 3 1.

Szerző:

Cím: Rövidesen megkezdődik az akna mélyítése és az új földalatti építésén

Idő: "1950"

Személy:

Helyszám:

(oldal)

Budapest nyomda NV., Közp. város háza — 1890/50

Rövidesen megkezdődik az akna mélyítése az új földalatti építésén

Május körül a Duna alatt is megkezdik a fúrásokat

Szerte a városban megállnak az emberek a fúrótornyok mellett. Mindenki, aki derűs, vidám arccal nézi a hatalmas hajtórudakat, a fúrórudakat — tudja: ez az első munkája a nagy műnek, a hatalmas, korszerű földalatti vasútnak, amelynek első vonalain az ötéves terv során már utazik majd Budapest népe. Az egyik fúrótornynál beszélgettünk az éppen ellenőrző körúton járó mérnökkel.

A fúrótornyoknak az a feladatuk, hogy

talajmintákat hozzanak fel a mélységből, hogy a Műegyetem Talajmechanikai Laboratóriumának tudósai pontosan megállapíthassák Budapest általánosan geológiai képét.

Nem könnyű ez a munka, mert hiszen a főváros altalaja nagyon sokféle réteggel rétegződött. A felső réteg horadlék, majd sorra következnek a finom, majd a durvább homok, a kavics alatt iszapréteg és agyag, azután pedig rendszerint a homokkőes réteg következik a pesti oldalon, de Budán már gyakori a kemény márga és a mészkő.

Hajdanában a Duna egyik ága még a mai Nagykörút—Hungária-körút és Pákoszatak vonalában kanvar-

sút és a várható összennyomódást is, amiből megtudjuk, hogy milyen erős aknafalakat kell majd ott építeni.

**Óránként
30.000 ember...**

A fúrást 50 méter mélységig folytatják a különböző próbafúrások helyén. Éjjel-nappal, három váltásban dolgoznak a földalatti első munkásai.

A járőrelők csak a fúrótornyokat látják, de a laboratóriumban és a tervező asztalok mellett a tudósok és mérnökök már készítik a rövidesen meginduló alagútúráshoz szükséges terveket.

Az ötéves terv során megvalósul Budapest legnagyobb műszaki alkotása: a földalatti gyorsvasút, amelyre égetően szükségünk van. A mai „földalatti”, amely csak „kéregvasút”, a főváros közúti közlekedésének lebonyolításában lényeges szerepet soha nem játszott.

A most épülő földalatti gyorsvasút már nagymértékben megkönnyíti a dolgozók közlekedését.

Ragyogó világítású, kényelmes ülések-

építkezésénél is baráti támogatással siet segítségünkre a Szovjetunió.

— Rövidesen Budapestre érkezik a moszkvai Metro több tervező mérnöke, akik bekapcsolódnak munkánkba és átadják nekünk gazdag tapasztalataikat. Ugyanakkor fiatal mérnökök, technikusok és munkavezetők utaznak Moszkvába, hogy a helyszínen résztvegyenek a gyakorlati munkában és mint kiváló alagútépítő szakemberek térhessenek haza

— mondja még a mérnök.

A Szovjetunió azonban további segítséget is nyújt: korszerű alagútúrásgépeket bocsát majd rendelkezésünkre, amelyek nagymértékben meggyorsítják a munka menetét. A gyorsvasút tervezett vonalán nagy iramban folynak a próbafúrások s értesülésünk szerint rövidesen megkezdik az első akna mélyítését. Amikor a „zöldár” elvonul a Dunán, tehát körülbelül május végén, megkezdik a Duna alatti talajvizsgáló fúrásokat is.

A nézelődő járőrelő, aki megáll a fúrótorny mellett büszkén gondol arra: a Párt ígérte, a dolgozók munkája megkezdődött: a földalatti hamarosan valóság lesz Budapesten!

Világosság
1950. III. 31

gott,

a Nagykörút helyén a török hódoltság idején még vígan csónakáztak a török pasák.

— Az alagút fúrása szempontjából a legnehezebbnek ígérkezik majd ott a munka, ahol laza a talaj és vízbetörésekre lehet számítani — világosít fel bennünket a mérnök és hosszás magyarázat után megérteti velünk, hogy a szikla „ideálisabb” a laza rétegnél.

Mire kell a talajminta?

A fúrási munkával időközben leállnak, a fúrómester krétával megjelöli a rudat, majd dolgozni kezd a felvonó csiga.

Az egyes rúdreszeket lecsavarják a rúd kulcsokkal, majd kiemelik a „csapószelopes iszapolóból” a talajmagot. Belehelyezik egy bádoghengerbe, a réseket paraffinnal vonják be, hogy a talajminta ne veszítsen nedvességiartalmából.

Ebből

a talajmintából állapítják meg a talaj szerkezetét, víztartalmát, vízáteresztőképességét, amiből következtetni lehet, hol milyen vízbetörésekre számíthatunk, ha megkezdjük az alagutak fúrását.

Elárulja ez a minta a talaj teherbírá-

rel berendezett, jól rugózott, modern forgószámolyos kocsiból álló vonatok 60—65 kilométeres sebességgel szállítják majd az utasokat

a Keleti-pályaudvar tözsomszéd-ságában épülő Népstadion és Déli-vasút között.

Egy-egy automatikusan nyíló ajtókkal ellátott kocsi 240 utast fogad be és így egy 4—6 kocsiból álló szerelvény 1000—1500 utast képes elszállítani, ami — ha hárompercenkénti indítást veszünk figyelembe — óránként 30.000 embernek felel meg. Önműködő térközbiztosító berendezések ügyelnek majd arra, hogy a vonatok egymásba ne szaladjanak.

Rövidesen megkezdik az aknák mélyítését

A földalatti gyorsvasút nagymértékben tehermentesíti a Rákóczi-utat, amelyen főleg távolsági utasok érkeznek Zuglóból és a Keleti-pályaudvar felől.

Megkönnyíti a Nagykörút és a Margit-híd utasforgalmát is azáltal, hogy a Pestről Budára, illetve Budáról Pestre igyekvő közönség a gyorsvasuton teheti meg az utat.

Min! minden téren, a gyorsvasút

625.4