



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

385.859

Szerző: Erdős Jenő

Cím: Földalatti vasút

Idő

u 1920 u

Forrás:

Kis Újság

Személy

Bp

(Hely)

1920. 3. 28

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helyszám

Székesfővárosi házi nyomda 1926 — 8891

Nagy-Budapest mélytalajának geológiai arcát tapogatójuk...

A hű agyag, a hűtlen homok és a laza kavics tájékoztat:

a gyorsvasút hálózatának világvárosi méretű felállításáról

— Már egészen „kihűsödik” a 20 kilónyi súlynyomás alatt ez a talajminta... No, most következik be a lőrés...

A talajmechanikai kísérleti műhelyben vagyunk igen érdekes kísérlet tanúi. Nagy-Budapestnek mintegy 20 különböző helyéről hoztak ugyanis ide számtalan változatban talajmintákat. Azok a hatalmas fűrészerkezetek emelik ki a talaj mélyéből, amelyeket mindenütt nagy érdeklődéssel vesznek körül a járókelők. A fűrészgép a főváros talajának geológiai arcát akarta „kikapogtatni”. Erre azért van szükség, mert a többi világváros talajához hasonlóan Budapest talajviszonyai igen nehéz feladatok elé állítják a gyorsvasút-építőket. Az ősidőkben az egész Alföld tenger volt, a Nagykorút vonalán még nem is olyan régen *Dunaág folyt*. Most ezek a próbafúrások megállapítják a talaj rétegződését. *Hány méter vaslag agyag, kavics, homokoskavics* esetében *me nyi talajvízzel kell számolni?* A fűrészgép kiemelte mintából metszeteket vágunk ki. Ezt küldik ide a talajmechanikai kísérleti műhelybe. A metszetet behelyezik egy nyomószervezetbe és lemérik, hogy a kiemelt anyag milyen mértékben áll ellent a kiszámított nyomásnak. Hogyan viselkedik ugyanez a talaj, ha majd a földalatti vasút megépül és az alagút feletti és melletti földrétegek az alagút falára súlyosodnak?

— *Kész! Egészen határozott nyílásokkal hasad szét ez a minta!* Ez a legjobb talaj, mert egységesen áll ellent a nyomásnak, most már tudjuk, mennyit ér, — mondja a kísérlet vezetője.

— De csak a talaj tömörségét vizsgálják?

„Szoktató kabin” a mélyben!

— Fontos az is, hogy a talaj vízálló legyen. Nagyon is számolni kell a földalatti építés minden nehézségével, a hatalmas talajvíznyomásokkal is. A építés hosszú ideje alatt a munkateret — néha 30—40 méterre a felszín alatt — távol kell tartani a vízbetörésektől. A kivásás és falazás munkája csakis szárazban történhet! Ezt a vízalatti építkezéseknél használatos pajzsrendszerekkel hajtják végre. 2—3 atmoszféra nyomással bíró sűrített levegővel visszaszorítják a vizet az építkezéstől távolabb eső talaj hézagjaiba.

— És az emberi szervezet?

— Nem kis dolog ilyen munkateretben dolgozni! Jóltermetű erős fizikum kell hozzá. Szerencsére a magyar kurbikoszok tekintetben is kiválóak. De hogy semmiféle belső bántalom ne érje őket, fokozott óvatossággal gondoskodunk majd róluk. Első érték az emberi! Előbb az egy atmoszféra nyomású légtérből mennek be a „szoktató” kabinba. Ott a szervezetük a

másfél atmoszféra nyomással sűrített levegőhöz alkalmazkodik. Csak innen mennek majd át a két atmoszféra nyomású légtérbe.

Közben a másik mérőkészüléken akad meg a szemünk. Itt 10 centiméter magas vízoszlop „próbál” át-szűrődni a próbagépbe betett agyagon.

A víz birkózik az agyaggal

— Ez elég reménytelen kísérlet a víz számára — mondja a kísérlet vezetője —, egy másodperc alatt egymilliomod centiméter vízmennyiség sem hatol át rajta. Ez a mi kedvenc talajfajtánk. De azért akad itt olyan is, amelyen vígan tör át a víz! Ez a homokos kavics. Rajta át milliószor annyi víz fut keresztül, mint az agyagon. Azért folyik ez a gondos vizsgálat, hogy költségtétlenül is megtaláljuk azokat az útvonalakat, ahol legelősebben lehet felépíteni a gyorsvasutat. Az is főszempont, hogy a városmágtól legtávolabb élő dolgozó tömegek Nagy-Budapest peremétől 8—10 perc alatt a város közepé-

jussanak. A millenárius Magyarországnak elegendő volt a háromkilométeres földalatti vasút. Inkább különleges elhelyezésével „kiállítási látványosság” maradt. Az egymilliónál több lakosú világváros közötti közlekedését az út felszínén ma már seholsem oldhatják meg. Az élettel való szüntelen

érintkezés, a megalapozott, módszeres városrendezés, a szocialista tervek kidolgozása átfogó és messzenéző céljai elhozta Nagy-Budapest építési prosperitását. Így készült el a főváros teljes területének felhasználási terve a forgalmi úthálózat világvárosi méretű megoldása is Erdős Jenő