

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

385,859
"1950"

Szerző:
Cím: *Itt mely vezetési földalatti építése nem akadályozza*

Forrás: *Világosság*
1950. Okt. 25.

(Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Helyszám:



Közp. nyomat. XX. cs. 23. sz.

Budapest, nyomda NV., Közp. városiroda — 1896/50

Világosság
1950 OKT. 25

A mélyvezetésű földalatti építése nem akadályozza a felszíni közlekedést

Nem kell felszakítani az úttestet és nem kell nagy kerülőket tenni, mint a „kéregvasút” építésénél

A felszíni közlekedés ma Budapest sok helyén nagy nehézségekkel küzd, akárcsak az 1930-as évek elején a rohamosan fejlődő Moszkvában — természetesen ott a szovjet méretekhez viszonyítva. A cári uralomnak kisebb gondja is nagyobb volt annál, hogy Moszkvában földalattit építsen és ezért egyszerre kellett a kérdést megoldani, amint hogy Budapesten sem történt a milleniumi kiállítási földalatti építése óta semmi. Természetesen ennek a helyzetnek van egy igen nagy előnye is, és pedig az, hogy

a földalatti hálózatát egységes, modern elvek szerint, a városfejlesztési tervek megfelelő figyelembevételével lehet az építést megelőzően kidolgozni és a vonalak építési sorrendje nem az egymással konkuráló tőkeérdekeltségek koncessziói szerint, hanem a város fejlődése, gazdasági és társadalmi élete által megszabott követelmények szerint kerül megvalósításra.

Ha az egyes vonalak egy egységes terv alkotó elemeiként kerülnek megépítésre, akkor minden keresztezési vagy csatlakozási pontot már előre ki lehet jelölni és úgy megépíteni, hogy a későbbi vonal kiépítésekor a keresztezést, csatlakozást egyrészt a megépített első vonal forgalmának zavarása nélkül, másrészt pedig a leggazdaságosabban lehessen kiépíteni. Az átfogó tervek szerint történő kiépítés állandó folyamatos munkát tesz lehetővé, ahol a begyakorolt munkások már nagyüzemszerű gazdaságossággal és fokozatosan kicsiszolt gépi berendezéssel végzik egyre javuló termelékenységgel munkájukat és nem kell őket egy-egy szakasz megépítése után hosszú évekre szünetre eresztetni, a gépeket pedig kihasználatlanul hevertetni. Moszkvában a földalatti építése ilyen állandó ütemben, megszakítás nélkül folyik immár 1932 óta és biztos, hogy ennek az állandó és szünetnélküli

munkának az eredménye ugyancsak egy állandó fejlődés, amely egyre gazdaságosabb építési eljárások kifejlesztéséhez vezetett.

A mi szakembereink azonban nemcsak a vonalhálózat tervszerű megválasztásában, hanem a vonal mélységi vezetésében is a moszkvai földalatti építés eddigi tapasztalatai után mennek, mert bebizonyosodott, hogy

a felszínhez közelfekvő, úgynevezett burkolatalatti földalatti vasutak építése éppen a legforgalmasabb útvonalak úttestének felszakítását tenné szükségessé és így lehetetlenné válna az amúgy is túlszűfolt útvonalakon a közlekedés.

Azonkívül ezzel az építkezési módszerrel csak a főútvonalak nyomát követve lehet a földalattit kiépíteni, ami sokszor nagy kerülőket jelent. Házak, háztömbök alatt az ilyen „kéregvasút” nem építhető, nagyobb mélységben viszont a legrövidebb egyenes vonalban köthetők össze a forgalmi csomópontok helyén kiépítendő állomások és így az üzemműködés és munkaidő egyaránt lehet rövidíteni. Előnyt jelent azonban a nagyobb mélység az építés végrehajtását és költséget legjobban befolyásoló *altalajvízszonyok* szempontjából is. Minél mélyebbre mennek le, rendszerint annál zártabb és vizet nem vezető keményebb rétegekre lehet találni. A felső rétegekben való építés állandó küzdelem a talajvíz kiszorításáért a munkatérből, az alsó vízzáró rétegekben már kevesebb víztelenítési bajjal kell megküzdeni. Moszkvában ma már kizárólag mélyvezetésű vonalakat építenek. Miután nálunk, Budapesten, a felső kavicsakör alatt általában mindenütt jóminőségű, úgynevezett „kiscelli agyag” található, már az építés kiindulásakor hasznosítani fogják szakembereink az eddigi moszkvai tapasztalatokat.