

Tizenöt méterrel a Duna medre alatt

Milyen Budapest talaja a földalatti gyorsvasút szempontjából?

A földalatti gyorsvasút építésével kapcsolatban egyike a legérdekesebb kérdéseknek, vajjon milyen Budapest talaja, mennyire alkalmas a gyorsvasút alagútjának építésére? Nézzük meg fővárosunk talajviszonyait a gyorsvasút munkálatai szempontjából, ahogyan azt a szakemberek megállapították.

Budapest alattja az építkezés szempontjából teljesen egyenletes. A felszín alatt közvetlenül 4—5 méter széles úgynevezett „feltöltés” következik, ez alatt pedig 8—10 méter kavicsos réteg húzódik, majd az úgynevezett kiscelli agyag következik, amely a földalatti vasút alagútjának építésére a legelőnyösebb. A kiscelli agyag a budai részekben és Pesten a Deák Ferenc-terig megfelelő szilárdságú, a Nemzeti Színház és a Keleti pályaudvar környékén azonban, ahol a régi Duna-meder terül el, iszapos homoklencsékkel van átszőve, Ebben talajvíz is van. Az építés szempontjából ez a két rész rejti magában a legnagyobb nehézségeket.

A mai Duna alatti szakaszon a földalatti gyorsvasút a meder fenekénél mintegy 15 méter mélységben halad majd, jöminőségű kiscelli agyagban s így a szakértők szerint ezen a szakaszon aránylag kedvező talajviszonyokkal lehet számolni.

HARC A TALAJVIZ ELLEN

A földalatti építésének legnehezebb része a talajvíz elleni küzdelem lesz. Ezért azokon a szakaszokon, ahol „vízvezető rétegekkel” — homokkal, iszappal, kavicsal — kell számolni, az alagút járása légnyomással történik. Ez azt jelenti, hogy azt a szakaszt, ahol az építés folyik, a külső levegő elől légzáró jallal zárják le és azon keresztül a talajvíz nyomásának megfelelő sűrített levegőt nyomnak a munkatérbe. A sűrített levegő kiszorítja a talajvizet. A vízálló kiscelli agyagrétegekben az alagútsöveket légnyomás al-

kalmazása nélkül lehet megépíteni.

A földalatti gyorsvasút egymás mellett párhuzamosan haladó, egyenként 5 méter belső átmérőjű csöben halad majd, amelynek burkolatát öntöttvas palástelemekből és előregyártott vasbeton idomkövekből alakítják ki. Az átlomásokon nem két, hanem három cső halad egymás mellett. A két szélső csöben fut majd a földalatti vasút, a középső cső pedig a perronokat és a lejáró lépcsőket foglalja magába. Az átlomások 25—30 méter mélyen fekszenek majd.

TUDÓSOK A FÖLDALATTI GYORSVASÚTÉRT

A Magyar Tudományos Akadémia akadémikusok és tudósok részvételével bizottságot alakított. A szovjet akadémikusok és tudósok példája nyomán a bizottság tagjai szakértelmüket a budapesti földalatti gyorsvasút építkezésének szolgálatába állítják.

Michailich Győző akadémikus, a Tudományos Akadémia műszaki tudományok osztályának elnöke és dr. Hevesi Gyula, a Találmányi Hivatal főtitkára felajánlották az építkezéshez a Magyar Tudományos Akadémia segítségét. Az akadémiai komplex-bizottság tagjai mindazokat a tudományágakat képviselik, amelyek kapcsolatban állnak a földalatti gyorsvasút építési problémáival.

FRISS UJSÁG

1950. szeptember 26. kedd



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím: Tizenöt méterrel a Duna medre

alatt

Forrás:

Tria Műve

1950. szept. 26.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

385.859

Idő:

1950. n

Személy:

Helyszám: