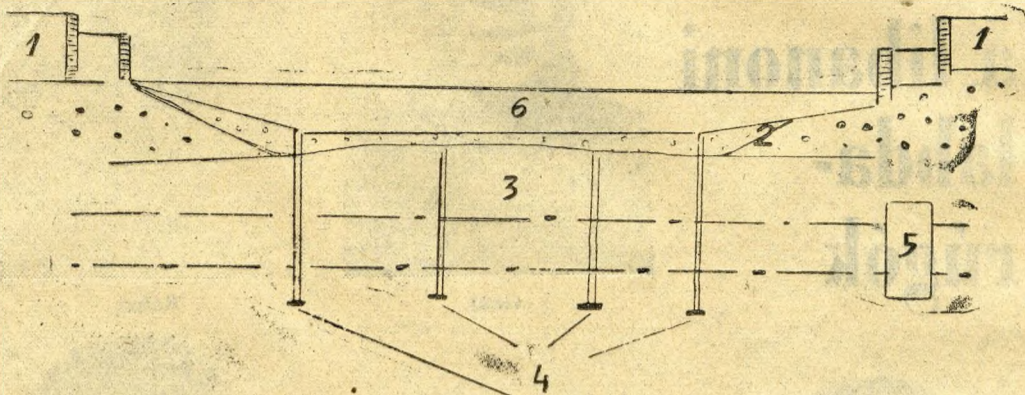


ELINDULT A FÚRÓPAJZS A DUNA ALÁ



1. Feltöltés (kultúrreteg). 2. A Duna hordaléka. 3. Az ős-Duna üledéke és fiatalabb tengeri rétegek. 4. A feltáró fúrások helyei. 5. Pajzskamra, ahonnan a pajzs a Duna alá indul. 6. A Duna.

A napokban kezdték meg a földalatti vasút Duna alatti szakaszának építését. A Kossuth téri állomás felől az alagútépítő pajzs fejtő berendezése naponta 4–5 métert halad a budai oldal felé. A Kossuth téri és a Batthyány téri állomások között 475 méter az építendő alagútszakasz. Ebből

370 méter a Duna meder alatt

fekszik.

— Milyen nehézségeket okoz az építőknek a Duna alatti szakasz kialakítása? — kérdezzük Greschik Gyulát, a Földalatti Vasút Vállalat tervezési és technológiai osztályának vezetőjét.

— Az egész pesti oldalra jellemző, hogy tíz-tizennégy méter vastag homokos-kavicsos Duna üledék helyezkedik el a felszín alatt. E réteg első kavicsait még a jégkorszaki ős-Duna hozta, s a rendszeres árvizek, ismétlődő áradások hordaléka hízta a réteget ilyen vastagra. E Duna üledék alatt tengeri eredetű agyagrétegek fekszenek. Az agyagrétegek már nem helyezkednek el olyan vízszintesen, ahogy leülepedtek. A földkéreg mozgásai, a budai hegyek állandó, lassú kiemelkedése kimozdította eredeti helyzetéből, a vetődések pedig felszabdalták az agyagrétegeket. Az agyagban lévő repedések, homokosabb rétegek egészen a felső homokos, kavicsos Duna üledékig kijuthatnak. A felső rétegben, a felszín alatt néhány méterre mindenütt vizet, talajvizet találunk. S mivel a víz a kavics és homokszemek közt könnyen mozog, a homokereken, a repedéseken az agyagrétegbe is eljut. Az alagút építése pedig az agyagrétegben folyik.

25–30 méterrel a felszín alatt.

Mielőtt a Duna alatti alagútszakasz építéséhez kezdtünk meg kellett ismernünk a talajviszonyokat.

— Hogy történt ez az „ismerkedés”?

— Az Országos Földtani Kutató- és Fúró Vállalat szakemberei vizsgálták a Duna alatti talaj minőségét, a rétegek elhelyezkedését. Négy helyen fúrtak le 50 méter mélységig. Tavaly nyáron bizonyára sokan látták azt a Dunán imboiygó kis hajótestet, amelyre háromlábú fúróállványt szereltek. Akkor folyt új technológiával, a talajfeltárás. Az F. 62 típusú „duplafalú magcsővel” egyszerre 3 méter hosszú és 10 centiméter vastag talajhengert emeltek ki az altalajból, hogy aztán különféle vizsgálatokkal, elemzésekkel vallassák a várható építési körülményekről.

— Ezek szerint...?

— A Duna-medence is a fent említett homokos, kavicsos üledékben van. Ez a réteg 1–2 méter, alatta ugyancsak agyagtakaróval. A Duna alatti alagútszakasz felett tehát épp úgy 15–17 méter agyagréteg fekszik majd, mint például a Szabadság tér alatti alagútnál. A különbség annyi, hogy a Szabadság térenél 13 méteres homokos kavicsban van a talajvíztükör, a Duna vízfelszíne pedig az agyagon lévő 1–2 méteres kavics felett szabadon. Az alagút építése során vízszivárgással mindenképpen számolnunk kell. Hogy ez a vízbezárással ne növekedjék vízbetöréssé, az alagút légtérben

levegőtúlnyomást létesítünk.

Ezért épül „keszonos” munkával az alagút.

A Duna alatti építkezés méreteire jellemző néhány adatot is megismerek. Hogy például 23 750 köbméter földet fognak kiemelni és elszállítani a Duna alól. Ennek helyére 9500 szovjet importból származó túbtinget szállítanak le és helyeznek

el. A túbbingeken át 1900 köbméter cementhabarcsot sajtólnak be a talaj hézagába. A menő és jövő szerelvények a Duna alatt is két, különálló, egyenként 5,1 méter átmérőjű alagútban haladnak majd. Párhuzamosan, egymás mellett épül a föld alatt két „cső” — másutt betonból, előregyártott vasbetonelemekből — itt túbbingekből. A két Duna alatti alagút mindegyike 3, 3 és fél hónap alatt épül meg.

Földalattink építését

külföldön is érdeklődéssel kísérik.

Ezért, 1970 őszére — máután átadták a forgalomnak a Fehér út, a Pillangó utca, Népstadion, Baross tér, Blaha Lujza tér, Astória, Deák tér közötti első földalatti szakaszt — nemzetközi mérőépítési kongresszust tervez Budapesten a Közlekedéstudományi Egyesület. (A Kossuth tér, Batthyány tér, Moszkva tér és Déli pályaudvar közötti földalatti szakaszban 1973-ban indul meg a forgalom). Kádár Márta