

A régi újpesti vasúti híd építését 1894-ben kezdték meg és a hidat 1896 november 3-án adták át a forgalomnak. Az eredeti híd vasszerkezetén 1932-től 1935-ig — a meg-novekedett műszaki követelményeknek megfelelően — erősítési munkálatokat végeztek. 1944 nyarán két ízben súlyos légitámadás érte a hidat, melyek következtében a híd forgalom szempontjából azóta használhatatlanná vált. A hidat a második világháború folyamán, 1945 januárjában robbantották fel.

Az újpesti vasúti híd a budapest—esztergomi vasútvonalon fekszik és több szakaszból áll: Angyalföld felől nézve először a Váci utat keresztezi, ezután folytatódik az újpesti kikötőági öbölhidrésszel. Innen továbbhaladva a Népszigeten, közel 300 méter hosszúságban, magas töltésen halad a vasútvonal, melyet egy helyen szakít meg egy közúti aluljáró. Ezt követően a *Népsziget nyugati partján az óbudai parttal a hétényilású, nagydunai meder-híd köti össze, melyhez az óbudai oldalon még egy kisebb parti hidnyilás is csatlakozik.*

A rombolás áldozata lett a kikötőági hídrésznél három mederpillér és négy vasszerkezeti áthidalás. Itt két hídmező maradt csupán épségben. A nagydunai mederszakaszon lerobbantották az egyik hídfőt, ezenfelül egy pillért és hat nagy feszítávú rácsos vasszerkezet áthidalását. E hídnak egy mederág feletti hídmezője és ezenkívül az óbudai kis parti nyílása maradt épen.

Szovjet és magyar műszaki egységek még 1945 telén hozzáláttak a vízből kiálló roncsok levágásához. E munkálatok keretében sikerült még a jégzajlás megindulása előtt a vasszerkezeti roncsokat olyan mértékben eltávolítani, hogy azok a jégzajlás megindulásakor árvizet már nem okoztak.

A roncsok további kiemelését a teljes mederszakaszra kiterjedően 1946-tól 1948-ig végezték.

A híd épen maradt vasszerkezetű áthidalásai lebontva más vasútvonalakon kerültek beépítésre.

Az újjáépítendő hírt tervezési munkáit a K. P. M. Vasúti Hídosztály irányítása mellett az Ut-Vasút Tervező Vállalat végezte.

Az új híd tervezésénél már az 1951. évi Vasúti Híd-szabályzat előírásait vették figyelembe. Az egyes szerkezetek kialakításánál a gazdaságosság és főként a vasanyaggal való takarékoság szempontjait tartották szem előtt. A módosított kormányprogram keretében, az eredeti tervtől eltérően, a nagydunai mederrész csavarolt szerkezetű, ú. n. »K« hiddal nyer áthidalást.

Az újjáépítendő műtárgy egyvágányú vasúti forgalom biztosítása mellett az egyik oldalon gyalogos, a másik oldalon pedig kerékpáros közlekedést is lehetővé tesz a híd teljes hosszában. Közben a lejárók útján a Népsziget is kényelmesen megközelíthető lesz mind a gyalogosok, mind a kerékpárosok számára.

Az új híd vasszerkezetének gyártását és szerelését a MÁVAG végzi; minden egyéb munkát mint fővállalkozó, a Hídepítő Vállalat kivitelezzi. Az építkezés irányítását a Vasúti Hídosztály látja el.

A híd tényleges újjáépítése 1952. májusában indult meg a kikötőági hídrész megmaradt és feleslegessé vált falazatainak bontásával, majd ezzel párhuzamosan megkezdődtek az új pillérek alapozási munkálatai is. Legnagyobb feladatot az alapozások végrehajtásánál a mederbe kerülő két új pillér megépítése jelentett. E pillérek a régiektől függetlenül, új helyen épültek, vasszáfal körülvárással. A régi pillérek alapozása a mederrészben caissonok segítségével történt. A parton építendő új falazatok részben a régi alapokra támaszkodnak.

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Némethy K. Géza*

Cím: **Az újpesti vasúti híd újjáépítése**

Forrás: *Vasút*

(Hely)

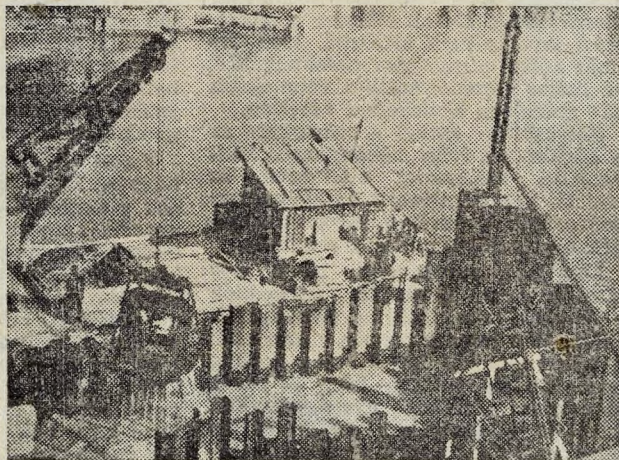
(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

A vasszáfal körülvárással készített pillérek építésénél nagy nehézséget jelentett a 14 m hosszú Larssen-százpallóknak a tervszerint meghatározott mélységig való leverése az agyagos-márgás altalajban. A vasszáfalnak három különböző verőberendezéssel végrehajtott leverése után az alaptest helyének kiemelése markolókotró segítségével történt. Ugyancsak markolókotrással távolították el a mederből a régi pillérek lerobbantott maradványait is. (1. sz. kép.)

A mederben való markolási munkákat és a Larssen-verést, egyébként igen nagy elővigyázattal — előzetes buvárfelderítéssel — lehetett csak végezni, mivel egy alkalommal a markoló egy kb. 500 kg-os légibombát emelt ki a régi pillérroncsok eltávolításánál. A robbanási veszélyre való tekintettel a mederben végrehajtott munkák végzésekor az épülő híd melletti provizórikus gyaloghídon forgalmi korlátozásokat kellett bevezetni és a hídon átvezetett közműveknek biztosítására állandó őrséget kellett készenlétben tartani.



Osztályozás

Tárgy: *624.2*

Hely:

Idő: *1955*

Személy:

Helyszám:

1. sz. kép Markoló kotró a Larssen-falon belüli kotrást végzi

Az új pillérek — egyenként kb. 500 m³ mennyiségű alapbetonja vizalatti betonozással történt. A faragott mész-köb-burkolattal ellátott pillérek felmenő falazatainak betonozását már szárazon végezték a Larssen-fallal körülvárt térben. A tavaszi áradások abnormális vízállása három ízben meghaladta a Larssen-fal magasságát, mikor is hosszabb ideig szüneteltetni kellett a falazati munkákat. A téli időszakban gözzel fűtött vízzel és adalékkal, továbbá villanyfűtés mellett folyt a betonozás. Rendkívül hideg időben a téli betonozás túl nagy költsége miatt 1953—54 telén a munka hetekig szünetelt.

A pillérek építésénél a Larssen-százpalló leveréséhez és a vizalatti betonozás végrehajtásához a »Nemzet« nevű úszó állványzatot alkalmazta a kivitelező. A víz szintje fölötti építkezéseknél kedvezően lehetett felhasználni a »Petőfi« pontonhidegységeket, melyekre darukat és egyéb gépi berendezéseket szereltek. A kölhelyezési munkák végzéséhez magára a pillérekre felfüggesztett állvány készült.

A nagydunaági mederrészben legnagyobb nehézséget a lerobbantott mederpillér újjáépítése jelentette 1953 őszén. Itt ugyancsak Larssen-pallós körülvárást készítettek. A vízfolyásban levő új pillér burkolata — a többi pillérekhez hasonlóan — az árvízszintig gránit, a felett mész-kő, faragott kivitelben. A lerobbantott pillércsonk laza felső részét előbb eltávolították, majd egy vasbeton teherelosztó lemezen kezdődött meg a pillér felmenő falának újjáépítése.

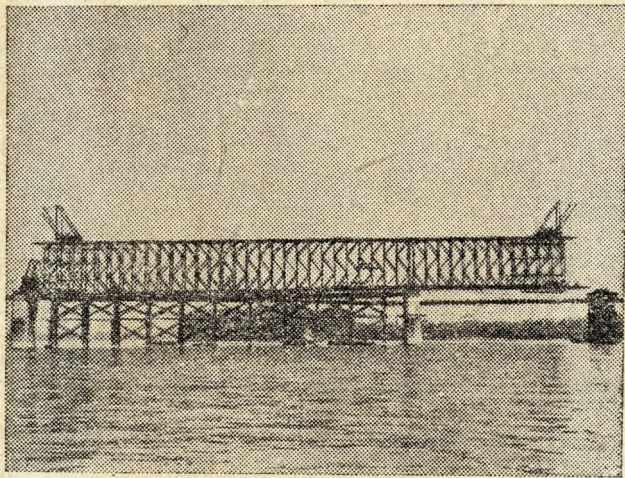
A nagydunai mederágban valamennyi további épen maradt pillér le kellett bontani, egy bizonyos határig, mivel a régi pillérekben lévő sarukó helyett az új vasszerkezethez megfelelő vasbetonszerkezetű sarugerendákat kellett készíteni. A lebontásnál a pillérekre erősített gázvezeték-tartó kábelhidat minden esetben ki kellett váltani. A nagydunai mederpillérek átépítési munkájának zöme 1954-ben került kivételre.

A népszigeti lebontott hídfő helyreállítása szárazon, a régi alapok felhasználásával történt. Az óbudai parton a régi falazatok nagy részének megmaradásával került meg-

építésre az új hídfő. Mindkét ellenfal a gázhid közelsége miatt átmenetileg azon az oldalon nem végleges formában valóulhatott meg.

A háború alatti légitámadások, továbbá egyéb háborús cselekmények következtében a mederben a pillérek közvetlen közelében és a hídnilyásokban számos, részben

éles, részben hatástalanított bomba feküdt. Az egyes pillérek végző munkálatok megkezdése, továbbá a mederben a MÁVAG által folytatott cölöpözések előtt búvárfelderítést kellett végrehajtani. E felderítési munkák ered-



2. sz. kép. A »K« híd szerelése

mányeképpen 13 alkalommal kellett a honvédség segítségével a megtalált kb. 500 kg súlyú bombákat a mederfenékből eltávolítani. A kiemeléseknél állandóan tűzszerészek is jelen voltak, akik a bombák kiemelését, majd hatástalanítását irányították. A tűzszerészek véleménye sze-

rint a gyújtószerkezettel ellátott bombák teljesen épek voltak és azok a víz alatt eltöltött tíz esztendő alatt sem mentek tönkre.

1954 tavaszán vonult fel a MÁVAG a mederági vasszerkezet szereléséhez. A szerelés a középső nyílásban indult meg, teljes beállványozás mellett, majd innen kezdve két irányban szabadszereléssel végezték az építkezést, nyílásonként egy-egy közbelső ideiglenes alátámasztás alkalmazásával. (2. sz. kép.)

Még nem készült el teljesen a beállványozott középső hídnilyás, amikor megkezdődött az 1954. évi nagy nyári áradás. Az árvíz július 18-án tetőzött +8.05-ös vízállás mellett. A vascölöpökön nyugvó állványzaton lévő hídszerkezet 3—4 cm-es elmozdulást szenvedett a víz megnövekedett torlónyomása következtében. A fenti elmozdulásokat naponta műszerrel mérték.

Az árvíz folyamán a víz teljesen ellepte a MÁVAG munkahelyét, az előkészített hídszerkezeti részeket és a darúpályát. Ugyanakkor a Hidépítő Vállalat valamennyi dolgozóját mentési munkára Győrbe rendelték. Az árvíz következtében az egyes vasszerkezeteken és egyéb alkatrészekre vastag rozsda és iszapréteg rakódott, melyek letisztítása igen sok többletmunkát jelentett.

Az újjáépítendő híd gyalogos- és kerékpárúti betonpályája miatt a népszigeti töltésszakaszt, ezenfelül az újpesti és óbudai feljáró töltését szélesíteni kell. E munkák most vannak folyamatban. A töltésépítés keretében összesen mintegy 30 000 m³ töltésanyagot kell a helyszínre szállítani és bedolgozni. Különösen nehéz a népszigeti szakasz építése, melyhez egyelőre a vasszerkezetek hiányában csak a népszigeti iparvágányon lehet a szükséges feltöltési anyagot a helyszínre szállítani.

Az építés végrehajtása során állandóan nehézséget jelentenek — elsősorban a mélyépítés szempontjából — a különböző közművek berendezései. Víznyomócső, nagy- és kisfeszültségű elektromos kábelek, gázcsövek és csatornák üzemét az építés folyamán állandóan fenn kellett tartani és azok kiváltását — amennyiben azok útban voltak

— az illetékes szervek bevonásával, rendszerint csak éjjel lehetett végrehajtani.

1954. év végéig az alépítményi munkák — a töltésszélesítés és a magasépítési létesítmények kivételével — majdnem teljes egészében elkészültek. A kikötőági hídrész vasszerkezetnek állványozási munkái megkezdődtek, a nagy-dunai szakaszon pedig összesen egy nagy hídnilyás és a parti hídmező hiányzik. Az enyhe tél lehetővé teszi, hogy mind a töltésépítés, mindpedig a vasszerelés folytatódjék. A töltésszélesítést éjjel-nappali műszakban végzik.

1955. évben, tizenegy évi kényszerű szünetelés után újból meg fog indulni a vasúti forgalom az újpesti vasúti hídon. A híd építésén dolgozók legfőbb törekvése az, hogy a forgalomba helyezése mielőbb megtörténjék.

Nemeskéri K. Géza