



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Oszályozás

624.2

Szerző:

Cím: *Új vasuti hid a fővárosban*

Idő

"1913"

Forrás:

Pesti Napló

Személy

Pp.
(Hely)1913 VIII 29
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Helyszám

Új vasuti hid a fővárosban.

Az összekötő vasuti hid metamorfozisa.

Közös pillérek. — Magyar gyártmány. — Adatok az új hid szerkezetéről. — Novemberben lesz a megnyitás. — Költségek. — Megtakarítás az építkezésnél. — Hármashid az összekötő vasuti hid helyén.

Ott, ahol a Duna elhagyja a főváros határát, a csepeli ág zsilipjei közelében óriási építkezések folynak immár négy év óta. A parton apró viskók, kicsi munkáslakások épültek, amelyek nyáron át sok száz embernek, szorgalmas kézművesnek adnak hajlékot, akik a körülöttük felhalmozott temérdek anyagot dolgozzák fel. Ameddig a szem ellát, mindenütt hatalmas vasgerendák, sulyos terméskövek, szerszámok és furógépek, keskeny vágányu kis vasutak, s egyéb építkezési alkalmatosságok borítják a földet, olyan mennyiségben, mintha egy rettenetes várat építenének valami láthatatlan ellenség ellen. De nem. Épületnek az egész vidéken nyoma sincs. A külvárosi bőrkaszárnyák több száz méternyire vannak ide, s az egyedüli nagy ház, amely látható, tul van a Dunán, amott lent, a Nádor kert környékén: a főváros villanyműviének az új pavilonja. Mindössze egy pár vasuti őrház van az erre vonuló töltés oldalában, amelyről az ember figyelme önkéntelenül is az összekötő vasuti hid felé terelődik . . . s ekkor vesszük csak észre, hogy a munka nem is szárazföldön, hanem a hidon folyik.

Ugy bizony, az összekötő vasuti hidat építik át

a munkások százai immár negyedik esztendeje. Először csak széles faállványok nőttek ki mintegy varázsszóra a vízből, majd pirosra festett vasalkatrések, óriási kazánok, s egyéb titkoszatos dolgok tarkították a sudár fenyőölöpöket. A kazánokat lenyomták a Duna fenekére, kipréselték belőlük a vizet három atmoszférás levegővel, s aztán emberek mentek beléjük, a víz alá dolgozni. Közben fönt is mind sűrűbb és sűrűbb lett az állványzat, amely a hid északi oldalát borította, s a fagerendák közül kikandikáló vastraverzek is csak sejteni engedték azt az óriási munkát, amely itt készült. A főváros publikuma valóban alig tudott valami közelebbit erről a dologról: Ha a brucki vagy fiumei gyors utasainak kíváncsiságát fel is keltette néha az a hatalmas kopácsolás, s a gőzpörtyök zaja, amely még a vonat zakatolását is túlharsogta, — a legtöbben megelégedtek a kalauz magyarázatával:

— *Kiszélesítik a hidat, mert a mai két vágány nem bírja már lebonyolítani a forgalmat.*

Igy folyt a munka nagy serénven. s szinte

titokban az összekötő vasuti-hid „kiszélesítésén”¹⁹²⁰ egész mostanáig. A napokban aztán elkészülvén az építkezés grosja, leszedték az állványzatot, amely alól *egy egész új hid tűnt elő*. A négy pillért összekötő hatalmas bolthajlások konturja élesen elüt az összekötő vasuti hid jól ismert téglány alakú, hálózatos formájától. Szinte bántja a szemet ez az éles ellentét, amely csak úgy válik érthetővé, ha közelebb megyünk s konstatáljuk, hogy *itt egy egész új hid épült*.

Hogyan, hát nem szélesítették ki a régi hidat, hanem újat építettek melléje? Hát miért nem vették ezt az új hidat más hová? Vagy ha már ide kellett tenni, miért tértek akkor el a régi hidnak megszokott formáitól, s miért rontották meg harmóniáját egy merőben idegenszerű, új alakú konstrukcióval? . . .

Ezek a kérdések vezették el ma délelőtt a Budapesti Napló munkatársát

Barta főfelügyelőhöz.

a hid építkezését ellenőrző hivatal vezetőjéhez.

A főfelügyelő ép kint járt a hidon. Kezében tervrajzok és számítások, amelyeknek bonyolult összevisszaságában laikus sohasem fogja magát kismerni. Ám Barta felügyelő ismeri az új hidnak minden gerendáját, talán minden szegecsét is; tudja mindegyikről, hogy mikor szerelték fel, milyen sulyu, milyen erős, minek a megtámasztására szolgál, s annyi szeretettel, oly szíves előzékenységgel beszél a nagyszerű alkotásról, mintha egész életét itt töltötte volna. A nap forrón tűz le az „U” alakú vasak közé, s az ember beleizzad, míg a deszkázatlan padlón szorosan a korlát mellé simulva vergődik át egyik partról a másikra. De Barta főmérnök magyarázatai, szakszerű felvilá-

gosításai elfeledtetik a kirándulás kényelmetlenségét, s egész új oldalról ismertetik meg az új vasúti hid grandiozus voltát . . .

— Tudni kell, — így kezdte magyarázni a felügyelő — hogy a régi vasúti hidat már nagyon megviselte az az óriási forgalom, amelyet a keleti pályaudvar bonyolít le. A hid már negyven éves és a technika akkori fejlettsége mellett természetesen nem számíthattak a modern lokomotív óriásokra amelyek miatt már többször meg is kellett erősíteniük az egész alkotmányt: Miután így a konstrukció gyenge volta miatt a régi hid átalakítása nem látszott célszerűnek, az Államvasutak igazgatósága egy egész új hid építésére határozta el magát.

— Igen ám! de hová építjük az új hidat? Ez a kérdés ugyancsak sok gondot okozott a kormánynak. Ha az új hid máshová épül, akkor a vasúti töltés és a sínek oda vezetése kerül fömérdek pénzbe; viszont, ha a mostani hidat alakítják át más szerkezettűre, akkor a forgalmat kell egy időre elzárni, ami szintén nagy nehézségeket okozott volna. Ezért döntöttek úgy, hogy a régi hid mellé építik az újat.

— Ez a megoldás nemcsak az említett okok miatt mutatkozott célszerűnek, hanem megtakarítást is eredményezett azáltal, hogy a régi pilléreknek hasznát vehettük. Az új mederpilléreket ugyanis ezekhez közvetlenül hozzáépítettük, s így megspóroltuk az alapozási munkálatokat.

— A hid terveit az államvasutak igazgatóságának a mérnökei készítették, s míg a pillérfalak építését a Fischer Henrik és

Fia cégnek adták ki mint vállalkozónak, addig a vasszerkezet minden egyes alkotó részére a MÁV. gépgyárából származik. Büszkén mondhatjuk, hogy ez a hid egészen a hazai ipar diadala: még csak egy idegen nyelvű munkásunk sem volt. Pedig ez nem kis dolog, mert a hidépítéset egy olyan speciális valami, amihez még külföldön is csak kevesen értenek.

— A mederpillérek alapozási munkálata pneumatikus kamrák segítségével történt. Ez volt talán a munka legnehezebb része. Az emberek csak rövid ideig bírták ki a víz alá sülyesztett kamrák magas légnyomását, s azért igen sok emberrel, de csak rövid ideig dolgoztathattunk bennük. A pilléreket egyébként nem kellett ugyanolyan magasra építeni, mint a hozzájuk kapcsolt régiéket, mert az ivhajlásos vasszerkezetnek ez a formája alacsonyabb alapzatot feltételez. A hid felszintjének, tehát a síneknek a magassága azért természetesen hajszálra egyezik a régi hid felszintjével.

— Ami a vaskonstrukeiót illeti, ez a maga nemében Magyarországon páratlanul fog állani. Csak a Rajnán vannak még ilyen szerkezetű hidak, amelyek ugy. teherviselési képesség, mint tartósság tekintetében messze felülmulják összes többi hidainkat. Mi különösen sokat várunk ettől az új hidtól, mert a MÁV. gépgyára oly nagyszerű anyagot produkált, amelynél jobbat sehol a világon nem csinálhatnak.

— A hid négy nyílásból áll, egynek egynek a hossza 98 méter. Az ívek, amelyek — a hó által okozott kiterjedésre való tekintettel — mozgó kerekeken (sarukon)

nyugszanak, 15 méter magasak, s a pillérek-nél, tehát a legalacsonyabb pontjukon is elérik a 7 méter 80 centimétert. (A lokomotív magassága legfeljebb 5 méter 10 cméter.) Az egész hid magassága a Duna 0 pontjától számítva 28 méter. Magának a vasszerkezetnek a súlya folyóméterenkint 10 tonna, összesen tehát *négyszer tonna*, ami fogalmat adhat a hid teherviselési képességéről. Nem lesz olyan nagy lokomotív, amely az elkerülhetetlen rezgésen felül megrázza az új hidat. Bezzeg a régi csak úgy ringott, ha egy gyorsvonat robogott át rajta.

— Hát mi lesz most a régi hiddal?

— Azt még senki sem tudja. Az új hidat talán már novemberben át adhatjuk a forgalomnak; addig mindenesetre elkészülünk a padlózási munkálatokkal, s a sinlefejtéssel. Azontul aztán úgy a vasúti, mint a személyforgalom ezen a hidon lesz lebonyolítva. A régi hidat egy időre használaton kívül fogják helyezni, s — úgy hallom, — még ebben az évben egy teherpróbának vetik alá. Ennek az eredményétől függ aztán a régi hid sorsa. Esetleg csak megerősítik, esetleg átépítik ugyanolyan típusura, mint ezt. De ez, persze hosszabb időt fog igénybe venni, mert ez a hid is elég pénzbe került.

— Vajjon mennyibe?

— A költségvetés *ötmillió nyolcszáz ezer* koronában állapította meg az építési költségeket, s az építést vezető mérnökök dícséretére legyen mondva, az előirányzott összegről még *meg is fogunk takarítani egy pár száz ezer koronát*. Jogossá teszi ezt a reményünket az, hogy

a bajai hídnál, — amelyet a Máv. szintén házi-kezelésben építtetett — a preliminált hét millió nyolcszáz ezer koronából nyolcszáz ezret takarítottunk meg.

— Miért volt a bajai hid drágább?

— Ott bele van számítva az oda vezető vasut az állomás épületekkel együtt. Tulajdonképpen ez a hid drágább, mert két vágányu, s mert jobb szerkezetű. Ezen a hidon fogjuk legelőször használni az országban a legújabb, 24 méteres göliát sineket, amelyektől a szakemberek a vasutak sima, zökkenés nélküli gördülését várják.

— Miért nem építették az új hidat a réginek az alsó, déli oldalán?

— Mert oda a főváros akar majdan egy közuti hidat építtetni. Eredetileg a déli oldalra is tervezték ezt a hidat, de a főváros annak az óhajának adott kifejezést, hogy az tartassék szabadon. Oda ép úgy hozzá akarnak építeni egy hidat, mint ahogy ezt hozzáépítettük. S akkor a régi összekötő vasuti hid egy hármas hid lesz. Ez persze még a messze jövő zenéje, mert az ó-budai hid építkezése előbb fog sorra kerülni. Különben az is lehet, hogy a régi hidat fogják átalakítani közuti hiddá. Ami majdnem a legokosabb volna.

Ezalatt visszatértünk a pesti oldalra s elbucszunk az előzékeny felügyelőtől, aki ily érdekes magyarázat kíséretében mutatta be a főváros legújabb látvánvosságát.