

Budapest új vasúti

Irta Polgár Iván dr.

Fővárosunk összekötő vasúti hídja, mióta 1876-ban a francia építészek kezéből kikerült, évtizedeken át egymaga bonyolított le minden vasúti forgalmat, a mi hazánkban a Duna egyik partjáról a másik felé irányult. A pozsonyi, újpesti, bajai, Komáromi és gombosi vasúti hidak mind később álltak be ugyan- ebbe a munkába.

Igaz, hogy ezek sokat magukhoz vontak az összekötő hid forgalmából, mindazáltal Budapest egyetlen fővasúti hídja, mert az újpesti csak helyi- érdekét szolgál, egy emberöltőn keresztül annyi ter- het szállított, annyi rázkódást állott ki és forgalma annyira megnövekedett, hogy megéri lassankint arra, vasszerkezetét újraépíteni.

A megnyitástól számított harmincharmadik évben, 1909-ben határozta el a kereskedelemügyi minisztérium, hogy az összekötő hid északi oldalán egészen új és szintén két sínpáru vasúti hidat épített. Az alapozást és falazást vállalatba adták, a hidszer- kezet és felépítmény munkáit pedig az államvasut maga végezte.

Mindjárt 1909 késő őszen hozzáfogtak a pillérek alapozásához. Minthogy ez az új hid egész szo- rosan csatlakozik a régihez, azért hosszúságban és pilléreinek számában teljesen egyez amazzal. A há- rom mederpillér 6—7 métert megy lefelé a talaj- ba, a parti pilléreknél a falajban lehatolás 15 méter is van. A talaj a balparti hídfőnél homokos kavics és kék agyag, a folyami medrében 4 méter mélyen kemény kék agyag, a jobbparti hídfőnél ismét ho- mokos kavics, de 4—5 méter mélységben már kris- tályos mészkő.

Az alap készítésében különös nehézséget csak két körülmény okozott, egyrészt a régi pillérek kö- hányása, másrészt a pesti oldalon a rakpart falán való keresztülhatolás. A jobbparton az ellenfal és hídfő között egy középpillér áll, a balparton pedig kettő. Míg a három középpillér külön áll, addig a régi pillérhez a két ellenfal tompán illeszkedik, a két hídfő 2.50 méter, a 3 mederpillér pedig 2.10 mé- ter magasságban van odaboltozva a null víz fölött úgy, hogy csekély vízálláskor a régi és új pillér bolt- hajtása kilátszik a vízből. A null víztől fölfelé szá- mítva a legnagyobb árvíz felszíne 7.60 méter, a pil- lérek teteje pedig 10.60 méter.

Valamennyi pillér gránitkövel burkolt beton- falazat. Ebben a pneumatikus alapfalazat 5000 köb- méter betont foglal magában, az összes fölmenő fa- lazás pedig 5400 m³ gránitot. A fölhasznált beton mennyisége több 8000 köbméternél. Minden egyes pillér fölött 4—4 darab pillérfedő kő van, ezek da-

Iktatószám	Budapestre vonatkozó ujságcikkek		Osztályozás
	Szerző Polgár Iván.		Hely
	Cím Budapest új vasúti hídja.		Idő
	Forrás: Budapesti hírlap		Személy
	Bp.	1913 4/22	Helyszám
	(Hely)	(Idő)	(Köt. v. füz.)

624.2

1913

rabonkint 1050 koronába kerültek. Az összes gránit Mauthausenből való.

Minthogy a ferencvárosi pályaudvar s az összekötő hid közt 7 ezrelék a pálya emelkedése, s a Lágymányos talaja fölött is magas töltésen halad a fővasut, azért az új hidhoz odajáró pálya is mind- két parton a régivel egyenlő oldaltöltésen nyugszik. Ennek magassága a pesti oldalon 8, a budain meg 14 méter; hossza azonban meglehetősen kicsiny, úgy hogy csak a Soroksári-uton túl kezdődik s még a Lágymányos víztükre fölött beleolvad a régi pálya- testbe és így a vonatok mindkét irányból csakis a megfelelő kitérés után juthatnak föl az új hid vá- gányaira.

Ez a vonatok sebességére bizonyos fokig ká- ros körülmény, vagyis ennek is tulajdonképpen oka az tudniillik, hogy nem épült meg az új pályatest a Ferencváros és Kelenföld között, csak kisegítőnek tünteti föl az új hid szerepét, a nélkül, hogy négy sínpár beállításáról már most lehetne beszélnünk.

A hid teste két részre osztható. A part fölött lévő áthidalásoknál alólives tömör gerendatartók szolgálnak, a medernyílásokat pedig vonóvasas, rá- csós ívek hidalják át. Az egyes medernyílások teljes nagysága 98.50 méter. A pályaszín egyez a régivel, tehát a null víz fölött 16.40 méter. Az ívetők a pá- lyaszín fölött 14, a falazat teteje fölött pedig 20 mé- ter magasban állanak.

A hid vasszerkezete, a mit Diósgyőrben öntöt- tek az állami vasgyárban összesen 43.330 méter- mázsa sulyu és szereléssel együtt 2,900.000 koronába került. Építőrendszere hozza magával, hogy könnyebb és sokkal tartósabb a réginél; de egyúttal azt is, hogy a réginek rácsos oldala sima tetejével ennek lvekre tagozott karcsúsága kirívó ellentétben van.

A felépítményben érdekes dolog, hogy a góliát sinek, a melyeknek folyómétere 42.8 kilogrammot nyom, itt rendkívüli hosszúságúak, egy-egy darab sin 24.6 méter. Ilyen hosszú sin alkalmazásának oka abban rejlik, hogy ez a hosszúság adta meg az egyes hidnyílások dilatációs készülékeinek legcélszerűbb beosztását. A felépítmény a csatlakozó pályával együtt, a mely nagy földmunkával járt, kerek egy millió korona.

Midőn a vállalati munka fölülvizsgálatát 1912. október 23-án megtartották, a vállalkozó cég a vál- lalati összegnek még 22.6 százaléknyi pótkövetelésé- vel állott elő, a mi maga is 248.390 koronára rugott. De a kereskedelemügyi miniszter ennek csak 1.3 szá- zalékát tartotta elfogadhatónak, ez pedig 3278.24 ko- ronát tesz ki.

Mindent egybevéve ennek az új hidnak összes költsége 5 millió korona.

A hidépítés befejezéshez közeledik. A hidat valószínűleg szeptember végén próbálják ki négy- szeres vagy ötszörös teherbírásra; és mivel újfajta szerkezeiről van szó, a hosszabb próba után azon- nal meg is nyíthatják a forgalomnak.

Ez az új vasúti hid nagy munkára van hivatva. Neki kell szállítania ugyanis azt a 210 vonatot, a mi elhagyva a fővárost és odaigyekezve mindennap át- fut a Duna fölött. E szerint mindegyik sínpárra külön-külön minden 14 percben egy-egy vonat jut, ha átlagosan elosztjuk az egész napra.

Hogy mi lesz a régi hiddal, most még eldön- tetlen. Annyi bizonyos, hogy csak alapos vizsgálat után lehet határozni sorsa felől. Viszont az is két- ségtelen, hogy a hidon négy sínpár csak akkor le- het üzemben, ha ezt a két új vágányt a Ferencváros

és Kelenföld közt teljes hosszában kiépítik. Ez a kérdés azonban a budapesti pályaudvarok rendezé- sével s a kereskedelmi kikötő építésével áll a leg- szorosabb összefüggésben.