

# Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Népszabadság,  
1960. okt. 14.

Szerző: *Pinkler József - Szabó László*

Ösztályozás

624.2



## 5. Épül az új híd

15 esztendőnek kellett eltelnie, hogy ismét hozzáláthassunk a híd felépítéséhez. Am a 15 esztendő alatt sem tétlenkedtek a magyar hidépítők, s ha lassú ütemben is, a roncsokban álló Erzsébet-hídnál is folyt a munka. Még folyt a roncskiemelés, amikor a tervezőmérnökök már arról vitatkoztak, milyen legyen az új híd. Többen azt javasolták, hogy a hidat ne eredeti formájában építsék újjá. Kezdetben a tervezők arra gondoltak, hogy a gyalogjárókat a főtartókon kívül helyezik el, úgynevezett konzolokra, s a hidat ilyen módon csaknem 16 méteresre szélesítik. Alaposabb elemzés után rájöttek, hogy ez a megoldás esztétikailag nagyon elváltotta volna a híd képét, de nem oldotta volna meg teljesen a szélességgel kapcsolatos problémákat sem. Hisz kezdettől fogva abból indultak ki, hogy a régi négy pályás híd helyett hatpályásat kell építeni, vagyis olyat, amelyen mindkét irányban, három-három sorban haladhatnak a járművek. Ehhez viszont 18 méter széles hídpálya kell.

A hatpályás híd igényét diktálta az egyre növekvő forgalom. Megállapították például, hogy a budapesti hidak gépjárműforgal-

ma 1939 és 1959 között kétszeresére emelkedett. Az utóbbi években viszont évente már átlag 10 százalékkal nőtt a forgalom, s a következő években a gépkocsiforgalom további és ennél nagyobb növekedése várható. A szakemberek hozzávetőleges előzetes számításai szerint 1975-ig a személygépkocsi-forgalom mintegy hatszorosára, a motorkerékpár-, az autóbusz- és a tehergépkocsi-forgalom a mainak két és félszeresére növekedik. Azt is kiszámították, hogy az új híd a dunai átkelőforgalomnak körülbelül 25 százalékat fogja viselni. Pontos szerepe lesz az új hídnak a főváros közlekedési hálózatában. A Nagykörút és különösen a Kiskörút forgalmi telítettségén csak ennek a hídnak a megépítésével lehet segíteni, mert csak így lehet ezeket az útvonalakat tehermentesíteni.

S a híd nemcsak a forgalmat teszi majd gördülékenyebbé, de lehetővé tesz jelentős megtakarítást is. Az Erzsébet-híd újjáépítésével a főváros villamosforgalma napi 10 ezer kocsikilométerrel rövidül. Tízezer kocsikilométer megtakarítása annyit jelent, hogy 66 villamoskocsit fel lehet szabadítani, illetve ennyi kocsi beszerzése feleslegessé válik. Ezáltal 50 milliós beruházás takarítható

meg, s a felszabaduló munkaórák és kocsikilométerek további 30 millió forintot jelentenek.

Miután amúgy is új hidat kellett tervezni, megvizsgálták, lánchidat építsenek-e, vagy más megoldást válasszanak. Beszélgettünk *Sávoly Pál* Kossuth-díjas mérnökkel, az UVATERV hídirodájának vezetőjével, az új híd vezető tervezőjével, aki elmondta, hogy a lánchidat ma már túlhaladta a technika. Azért is, mert a láncok rengeteg acélt emésztenek fel, azért is, mert a rendkívül súlyos láncok felszerelése nagy nehézséggel jár. A kábelhíd sokkalta olcsóbb, hiszen a kábel súlya csak *egynegyede* a lánc súlyának, ami



Az Erzsébet-híd bontása magasan a Duna fölött

nemcsak a szerelésnél jelent nagy könnyebbséget, hanem az anyagfakarekosság szempontjából is rendkívül jelentős. Egy hasonló teherbírású lánc híd acélígyénye 13 000 tonna lenne, a kábelhídhoz ellenben csak 7000 tonna acélra van szükség. *Sávoly Pál* elmondta, hogy szóba került egy úgynevezett gerendahíd építése is, ennek a tervét azonban hamar elvetették, mert egyetlen ívben gerendahídat átvezetni óriási költséggel jár. A pilléres megoldás ellen viszont a vízügyi szakemberek tiltakoztak, mondván, hogy a Dunának ezen a keskeny szakaszán nem szabad pillérekkel megtörni a víz folyását. Szóba került még olyan terv is, amelynek illuzórikus volta már megszületése pillanatában látszott: épüljön alagút a Duna alatt. A javasolt alagút elkészítése annyira emésztett volna fel, amelyből öt Erzsébet-hídat lehetne építeni. Ráadásul az alagút bejárati lejtőjének a pesti oldalon már a Nemzeti Múzeumnál, Budán pedig a Szent János téren kellene kezdődnie.

Akárcsak 60 esztendővel ezelőtt, most is akadtak tervezők, akik az alagút mellett, hogy „a híd nekiviszi a hegynek”. Ezért azt javasolták, hogy az új híd ne a két régi pillér között íveljen át a Dunán, hanem ferdén vezessen a Döbrentei térig. De elvetették ezt az esztétikailag is képtelen tervet, a többi között azzal az egyszerű érveléssel, hogy mivel Buda hegyes, nagyon is természetes, hogy a Dunán átívelő híd „nekimegy a hegynek”. Sikerült

1900

viszont a budai hídfő körüli közlekedésre olyan tervet kidolgozni, amely biztosítja a hídról érkező és távozó forgalom zavartalan-  
ságát. A budai hídfőnél körforgalmú közlekedést biztosítanak, amely zökkenésmentesen osztja szét a híd forgalmát a Gellért rakpart, a Hegyalja út, a Krisztina körút, az Ybl Miklós-rakpart felé. A hídtól északra, a Döbrentei téri csomópontban villamosvasúti deltaelágazást terveznek. A Duna-parti villamosvonalat az alsó rakparton a híd alatti alagútban vezetik át. A pesti oldal hídfőjének kialakításánál szintén körültekintően számoltak az adottságokkal. A belvárosi templom közelsége megakadályozza, hogy a hídfőt ezen az oldalon is térré szélesítsék. A minél nagyobb területnyerés érdekében a kocsúttestet egészen a templom faláig építik ki, s alatta, mint egy hosszú alagútban közlekednek majd a gyalogosok. A pesti hídfő előtt három és fél méter széles, kettős megállóknak megfelelő hosszúságú járdaszízeket épülnek a villamosutak számára. A járdaszízekről lépcsős aluljárókon juthatnak az utasok a Váci utcai vagy a Szabadsajtó úti gyalogjárókhöz.

Sávoly Pál és munkatársai több éven át dolgoztak a híd tervein. A hatpályás híd mindkét oldalán három és fél méter széles gyalogjárók lesznek. Az úttesten két villamos és négy autóbusz fér majd el egymás mel-

lett. A tervek szerint a most épülő híd hossza azonos lesz a régivel: 378 méter lesz. Ezen belül a középső nyílás 290, a két parti nyílás pedig egyenként 44 méterre készül. A híd teljes szélessége 27,5 méter lesz. A tervezők gondoltak arra is, hogy az új híd szépségében se maradjon el a régi híd mögött, s olyan függő kábelhidat építenek, amely lényegében követi a régi híd lendületes és nemes vonalát.

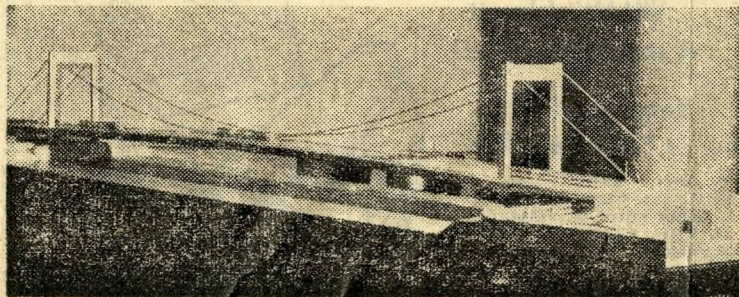
A hídepítő vállalat munkásai, mérnökei már dolgoznak az új hidon. A régi pillérek ugyan megmaradnak, de nagy átalakításokat végeznek el rajtuk. A Kábel- és Sodronykötélgyárra vár az a feladat, hogy elkészítse a híd építéséhez szükséges kábeleket. A magyar szakemberek évtizedes tapasztalatokat szereztek már az acélsodronykötél-gyártásban, amelyeket eddig a bányákban drótkötélpályákhoz használtak. A hídepítéssel kapcsolatos kábelgyártási feladat elvileg hasonló ehhez, csupán technológiai megoldásában tér el. S éppen azért, mert a nagy teherbírási kábelek készítésében nem voltak tapasztalataik, huzamos külföldi tanulmányok után látott csak hozzá a gyár ehhez a nagy, speciális munkához. Hogy milyen hatalmas munkát kell végezniük, arra álljon itt néhány adat. A híd hatalmas terhet két kábelköteg tartja majd. Egy-egy köteg 61 da-

rab sodrott, 57,2 milliméter átmérőjű drótkötélből áll és egy ilyen kötélen 125 úgynevezett elemi szálból készül. A drótköteleket egyenként vezetik át az egyik partról a másikra, csak azután fogják össze a 61 drótkötélet, egy szabályos hatszög keresztmetszetű kábelkötegbe. Az egyes drótkötelek hosszát a tervezők pontosan megadták a gyárnak, egy-egy szál hossza körülbelül 500 méter lesz. A megadott méretre kell tehát majd vágni a drótköteleket, mégpedig a gyárban és 10 centinél többet nem szabad tévedni a vágásnál. Ez bizony nem egyszerű feladat, hiszen 10 fokok hőmérséklet-változás elegendő arra, hogy hat centivel megváltozzék a kábel mérete. A két kábelkötegről úgynevezett függesztő kábelek ereszkednek majd le s ezekhez kapcsolják a hídpálya tartószerkezetét. A 85 milliméter átmérőjű függesztő kábeleket 252 elemi szálból sodorják és a kábelköteg „belógásának” megfelelően különböző hosszúságúra kell őket vágni. Itt is nagyon fontos a pontosság. Egyébként a tervezők kiszámították, hogyha azt a sok elemi szálat, amelyet az új hídba beépítenek, egy szállal alakítanak, 7600 kilométer hosszú huzalt kapnának.

Hatalmas munkát végeztek a régi híd építői, és munkájukat majd egy fél évszázadon át csodálták az emberek. Aki látta a régi Erzsébet-hidat, az meg is szerette, s kedves emléke marad valamennyiünknek. De máris megszerettük az új, a korszerű hidat, amely ugyan még csak terveiben él, de amely már a magyar hídepítéssel nagy fejlettségéről beszél. A magyar hídepítési technika lépést tart a fejlődéssel, s ahogy hatvan esztendővel ezelőtt, úgy most is a korszak legújabb technikai vívmányainak felhasználásával dolgozik.

Pintér István—Szabó László

(Vége.)



Az épülő új híd makettje