



## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Hilvert Elek

Cím:

Másfél méterrel szélesebb és nagyobb teherbírású lesz az új Boráros-téri híd

Forrás:

Világosság  
Újságok 1951. VIII/9

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helyszám:

624.2

"1951"

### Másfél méterrel szélesebb és nagyobb teherbírású lesz az új Boráros-téri híd, mint a régi volt

A második világháború pusztításainak valamennyi Duna-hidunk áldoztául esett. A fasiszták felrobbantották az 1937-ben elkészült Boráros-téri hidat is. A híd öt éves tervünk keretében most épül fel újra — és a budapesti dolgozókat joggal érdekli: *milyen lesz az új Boráros-téri híd.*

A régi acélszerkezetnek mintegy a fele a nagy pusztítás ellenére is felhasználható. Ezért olyan döntés történt, hogy a híd nagyrészt régi alakjában, de a forgalmi követelményeket fokozottabban kielégítően épüljön fel.

Az új híd kocspályája kerek, másfél méterrel lesz szélesebb, mint a régi hídé. A kerékpárút és a gyalogjáró szélessége változatlan marad.

Annak ellenére, hogy a régi és a megmaradt acélanyagot is felhasználjuk, sikerült a Szovjetunió tapasztalatainak felhasználásával, a legkorszerűbb számítási módokkal elérni, hogy a híd nemcsak szélesebb, hanem lényegesen nagyobb teherbírású is legyen.

Csökken a híd meredeksége is. Ezzel sok helyen olyan nehézség, amely a múltban megvolt, most kiküszöbölődik.

A pesti feljártot teljesen átépítik. Megszűnik a villamos nagykörúti vonalának hurokvágánya.

Sikerült a hidra való felhajtást a patkóalakú felhajtók nélkül egyenes

vonalban megoldani azzal, hogy a *Ferenc-körút szintje már a Tompa-utcától kezdve emelkedik. A híd budai feljárója változatlan marad. A tervezésnél nehézséget okozott, hogy a híd-pálya emelkedésének csökkentésével kapcsolatban — ami által természetesen a hídmagasság is csökken — egyidejűleg biztosítani kellett, hogy a hajózáshoz szükséges magasság megmaradjon.*

Sok nehézséget okozott az is, hogy részben régi, részben pedig új anyagot kellett felhasználni. A régi és megrongált alkatrészeket sok esetben ki kellett egyenesíteni, ennek következtében a pontosan felvett eredeti méretek megváltoztak és ezt a részlettervek elkészítésénél figyelembe kellett venni. A tervező vállalat dolgozói azonban nem elégedtek meg azzal, hogy a régi anyag felhasználásával tesznek eleget a takarékoság elvének, hanem ezen túlmenően

több száz tonna vasanyag-megtakarítást értek el azzal, hogy látszólag teljesen használhatatlan anyagot is felhasználtak megfelelő átalakításokkal és megfeleltető helyen.

A régi híd megépítése öt évig tartott. Az új híd fele idő alatt épül fel, mint ahogy jóval kevesebb idő alatt történt annak megtervezése is. Az új híd tervezésében kitűnő munkájáért *sztahanovista oklevelet*

kapott: *Haraszi Géza* szakosztályvezető mérnök és *Zöldi Károly* technikus. Többen járultak hozzá nagyleltőségű újításokkal a híd megtervezéséhez. Például *Déri Gyula* mérnök, akinek újítását a nyomotrudak méretezésével kapcsolatban itt alkalmaztuk először. Ennek alkalmazását ma már hídszabályrendeleteink is kötelezően előírják. Továbbá *Darvas Endre* mérnök, aki a vasbeton pályalemeznek a főtartók fölé eső sávjait újszerű módon tervezte és ezzel lényeges önsúlycsökkentést ért el. Munkánkhoz nagy segítséget nyújtott a pártszervezet, elsősorban a munkában résztvevőknek a munkaversenybe való maradéktalan bevonásával. Tervezőink is minden erejükkel elősegítik, hogy fővárosunk legnagyobb teljesítőképességű hidján 1952 végéig meginduljon a forgalom.

**Hilvert Elek,**

a Mélyépítési Tervező Vállalat igazgatója