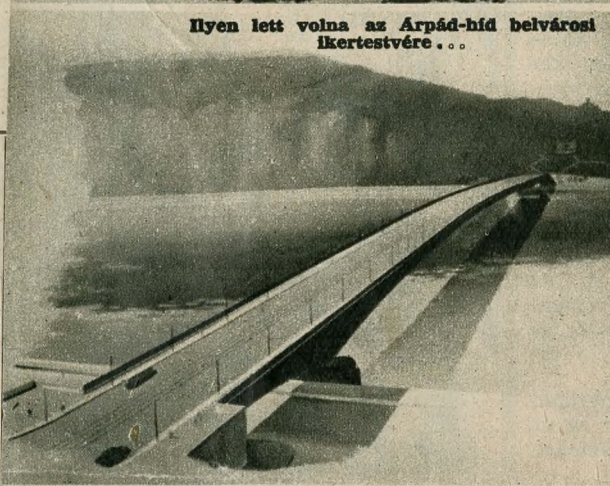


A lánchíd-megoldás tervezete



Ilyen lett volna az Árpád-híd belvárosi ikertestvére...



...és ilyen lesz az 1964-re felépülő Ady-híd



1959. november: az UVATERV mérnökkel bemérik a híd tengelyét



UVATERV és MTI Foto — Pényes Tamás felvétele!

Ezenkilencszázharminnégy decembere... A zászlódszibe öltözött új hídon, amelyet csupán néhány órája adtak át a forgalomnak, gyorsan sülkának a mindkét irányban közlekedő villamosok, suhannak a személygépkocsik, robognak az autóbuszok.

Únnepe Budapest, a város apraja-nagyja. És a jó öreg Duna büszkén hordja az új diadémját — a karcsú Ady-hídat, fővárosunk új, csillogó-villogó ékességét...

De ez még csak a jövő. Térjünk vissza a mába.

Az 1897—1903 között épített Erzsébet-hídat a náci barbarizmus 1945 január 18-án hajnalban a Budát és Pestet összekötő többi híddal együtt a levegőbe röpítette.

1959-ben a Minisztertanács határozatot hozott a híd megépítésére.

A tervrajzok ekkor már készen álltak, s lehetett választani közülük: a legmodernebbet, a legmegfelelőbbet. A hídat először műemlékként kezelték, s teljesen eredeti formájában akarták helyreállítani. De 1903, vagyis a híd avatása óta 1959-ig több mint fél évszázad telt el, s azóta a sokszorosára növekedett a budapesti forgalom. Ezért a rengeteg mulakatos munkát igénylő és 11 méteres szélességével a forgalom lebonyolítására már alkalmatlanná vált eredeti tervet elvetették.

A második variáció az volt, hogy lánchídat kell építeni, de 18 méter szélességben, s fel kell használni a régi híd lánccsatornáinak túlnyomó részét. Viszont a lánchíd 18 méteres szélességben már nem nyújt olyan összrzepet, mint a régi, mivel itt már erősen változnak az arányok.

Harmadik változatként a felsőpályás gerendahíd tervrajza szerepelt, amely lényegében az Árpád-híd „testvére” lett volna.

Az UVATERV irodáiban Sávoly Pál Kossuth-díjas főmérnök vezetésével végül is elkészült a legújabb, legmodernebb híd típus, az úgynevezett kábelhíd tervrajza, s ennek felépítését javasolták a szakemberek.

A kábel 54 milliméter átmérőjű, többszörösen csavart, hazai gyártmányú acélhuzal. Hatvanegy huzalköteg összekötéséből lesz a híd tartó kábelköteg. A kábelhídnak az is előnye, hogy külalal: a csinos és jó kilátás nyílik róla. Gazdasági szempontból is előnyösebb, mert a kábelhíd építése csupán 7200 tonna acélt és 370 millió forint költséget igényel. A lánccos megoldású pedig 3000 tonnával több acélt és csaknem 400 millió forintot. Az Árpád-hídhöz hasonló típus 11 ezer tonna acéiból készült volna.

A hídnnyílás a régi lesz, azaz 290 méter. Ez azt jelenti, hogy az egész híd egyetlen karcsú ívként szeli majd át a Dunát. A 18 méteres pályatest két szélén 3—3 méter széles gyalogjárót is építenek.

A bontási munkálatok már megkezdődtek, s 1960 nyarára be is fejezik. Ezzel egyidőben a Hidépítő Vállalat munkásai készítik el a híd alépítményét. A szerelési és egyéb munkákat a Ganz—MÁVAG végzi, a kábeleket pedig a Kábel- és Sodronygyár műhelyeiben készítik el.

Öreg Dunánk gyönyörű új ékszere 1964 végétől ékesíti majd hazánk fővárosát.

Nádasi Lajos

Osztályozás

624.2

Hely

Idő "1959-1964"

Személy

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

Új ékszere
AZ ÖREG DUNÁNK

Sávoly
1959. nov. 14.