

# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

624.2

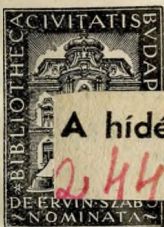
Szerző: .....

Hely: .....

Idő: .....

Személy: .....

Helyszám: .....



A hidépitők és a „műszaki agytröszt” újabb nagy győzelme:

## PARTOT ÉRT A PETŐFI-HÍD

Forrás: .....

*Ujpesti Hírlap*  
1952. X. 14.

(Hely) (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

A Duna piszkos-szürke hullámai felett két nap óta nyugtózva ível a budai partig a Petőfi-híd impozáns vasszerkezete. Csütörtökön még a vasgerendák labirintusában járók, szegecselők lebegtek szinte ég és föld, ég és víz között, a vágyóknál töhegesztők dolgoztak. A hid utolsó, 36 méteres fődarábját még a parton szerelték, de ideát, a pesti oldalon a víz- és gázcsőszerelők már elérték a Duna közepét. A kedvezőtlen időjárás ellenére is teljes erővel folyt a hid szerelése, úgyhogy a tervet megelőző, pénteken délután a Petőfi-híd elérte a budai partot.

### Két év küzdelmeinek koronája

— Nagy nap ez, kétéves küzdelmünk koronája — mondja Lébényi László, az állami építésvezetés főmérnöke, a Petőfi-híd építésének legfőbb irányítója. — 1950. tavaszán indult meg a munka a MAVAG műhelyeiben s egy évre rá kezdünk csak hozzá a szereléshez. A főtartók 60 százalékat és az egész hid körülbelül kétötödét sikerült a régi hidroncsokból átmenteni, de még így is nagy nehézségeink voltak. Kevés volt a faanyag, késett a gyártás, a vasanyagot nem hengerelték le idejében. Mindez azonban nem szegte kedvünket, sőt annál nagyobb lendülettel láttunk hozzá a nehézségek legyűréséhez. A fahiány leküzdésére bevezettük a szabad szerelést, amivel elértek, hogy a régi hid teljes állványozásához felhasznált 4000 köbméter fa helyett mi csak 1600 köbmétert használtunk fel.

— Sok bajunk volt a vízállással is — meséli tovább. — Amikor cölöpözni kellett, akkor magas vízállás volt, a vízalatti merítéseket búvárok végezték, amikor pedig folyamatosan kellett emelni az úszódaruknak, mint most ősszel, akkorra beköszöntött az alacsony víz. Állványozóink azonban kitűnő munkát végeztek, rájuk mindig lehetett számítani. Az ő jó munkájukat dicséri az a tény is, hogy *akkora teher Magyarországon még nem volt cölöpökön*, mint a budai mederpart mellett a faállványzat: ezerhatszáz tonna vasanyag nyomta az ácsolatot.

— A hidászok igazi segítsége a két úszódaru. Soha nem volt velük baj. Húsz méter magasra és 14 méter előre emelnek, a magas horoggal 50 tonnát, az alacsonnyal pedig százat. Volt olyan eset is, hogy egy 36 méter hosszú, 42 tonnás darabot egyszerre emeltünk be. Sokat segített a hajósok ügyessége is.

gyár, a Műgyetem, a budai hídő és a déli összekötő vasúti híd magassági pontjai segítségével pontosan meghatározta a hid vízszint feletti magasságát. Ez látszólag nem nagyon fontos adat, de mi igyekeztünk, hogy a terven lévő adatok az országos magassági adatokkal egyezzenek, mert például a Szobnál hajózó hajóskapitány, a vízalásból és a hid magassági köztájjából számíthatja ki pontosan, hogy magas vízállásnál átfér-e hajójával a hid alatt.

### Amerikai történet

A hid alján lévő szélrácsokról sokan nem is gondolják, hogy milyen fontos szerepük van a hid biztonságában. A Duna felett fújó örökös szél néha több száz tonna nyomással fekszik neki a hídnak, s ezt az irtózatoss erejű oldalnyomást a szélrácsok hivatottak közömbösíteni.

— Tíz évvel ezelőtt — említi egy példát Lébényi László — Amerikában a szélrácsoknak még nem tulajdonítottak nagy jelentőséget. Egy hosszú fésztaóvságú, úgynevezett »kábelhíd« a szélvíhar hatására »önrengésbe jött«, mindig nagyobb és nagyobb kilengéseket végzett, majd órák múlva, az időközben megérkezett filmfelvételgép és fotóriporterek szemelátára, nagy robajjal a mélységbe zuhant. Az eset óta a

hidak tervezői már a szélvíharok erejét is belevonják számításukba s a mai hidak már úgy épülnek, hogy biztosan állnak pilléreiken a legerősebb és legnagyobb sebességű széllekecskel szemben is.

Beszélgetés közben Benő János mérnök, Lébényi László legközvetlenebb munkatársa a hidra kalauzolja Ullrich Zoltánt, a közlekedésügyi minisztérium hidosztályának vezetőjét és Körmeny Lajos csoport vezető főmérnököt. Ok négyen, valamint a MAVAG építésvezetésének tagjai: Perényi Miklós műszaki tanácsos, Bujdosó Géza és Csorba Gusztáv mérnökök alkotják a Petőfi-híd építésének »műszaki agytrösztjét«. Kiváló szak tudásuknak, munkaszeretetüknek és nem utolsósorban ötletességüknek, műszaki fantáziájuknak köszönhető, hogy Budapestnek ez a nagy érdeklődéssel várt hidépítkezése, a tervek feszített-sége ellenére is pontosan, a határidők betartásával közeledik a végleges befejezéséhez.

Szeptember 26-án a MAVAG és a Hidépitő Vállalat dolgozói »házi« bokrétaünnepet tartanak. A hidépitkezések történetében ez annyit jelent, hogy ettől a naptól kezdve a daru lényeges hidalkatrészt nem emel, tehát minden a helyén van. Természetesen munka van még bőven, hiszen a Duna közepétől Buda felé a vasszer-

kezetek között még lelatni a hullámokra s a betonozás, aszfaltozás, különböző szakszerelések dandárja még csak ezután következik. De Lébényi László, a hidépitkezések kiváló szakértője már arra gondol, hogy a lezárolási munkák után máris új, még az eddigieknél is szebb feladat vár rá: az Erzsébet-híd megépítésének 1953-ra előírt előkészítő munkálatai.

Az erős víz sodrás és a hullámzás ellenére, a hídelemeket kötelekkel mindig úgy »megfogaták«, hogy a mozgó vízfelszínről is milliméter pontossággal tettek le a hatalmas szerkezeteket rendeltetési helyükre.

— Az új hid pontos mása a réginek?

— Nem. A mai hid három méterrel szélesebb, nagyobb teherbírási és alacsonyabb, tehát kisebb az emelkedője, így a járművek felhajtása könnyebbé válik. Más természetű a pályaszerkezet is: könnyebb, vagyis kevesebb vasanyag ment bele, ugyanolyan szilárdság, tartósság mellett. Bár a hid régi tervei az ostrom alatt épségben megmaradtak, statikailag újból át kellett számítani az egész tervet. A tervező intézetben 20 statikus több mint egy éven keresztül végezte ezt a hatalmas munkát.

### A tudomány segítségére siet

— A bolnyolult számításokra jellemző, hogy olyan körülményeket is figyelembe kellett venni, mint például a hőmérsékletkülönbségeken alapuló hidmozgás. A hid nyári terhelt és téli terheletlen állapota között 10—12 cm hosszkülönbség van, azonkívül télen a hid íve közel egy méterrel magasabb. Ez a 8500 tonna súly finomacélból készült, úgynevezett »sarukon« nyugszik, amelyek közül csak egy van rögzítve, a többi tulajdonképpen mozgó henger, mely a hid mozgását a pillér felé közömbösíti.

A hid építése közben rengeteg probléma adódott, amelyek kisebb jelentőségűek voltak ugyan, de amelyeket mégis meg kellett oldani, ezernyi egyéb-irányú elfoglaltságuk mellett.

— Ilyen volt például a Duna feletti átszintezés. Hihetetlenül nehéz volt a magassági pontokat áthozni a Dunán, miután a víz felett a fénysugarak elhajoltak. Időközben az is kiderült, hogy az országos háromszögelési pontok többsége az ostrom alatt elmozdult. Például a közraktárutcai sarokház 16 mm-t süllyedt. Oltag Károly, a Műgyetem professzora jött segítségünkre, aki a Budai Dohány-