

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Mészáros Ferenc

Július közepéig eltávolítják a Kossuth-híd vasszerkezeti részeit

Mi lesz a nyolc mederpillér sorsa? — Ezer tonna vas a parton

1960. június 8.
Mészáros Ferenc

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Helyszám

nély

Osztályozás

624.2

Bontják a Kossuth-hídat. A hidat tíz évet leszolgált, most nyugalmába vonulhat, mert a Dunán felépült új hidak összekapcsolják a két városrészt.

Ady Endre, Táncsics és Jókai összefog

Mendik Antallal, a Hidépítő Vállalat főmérnökével beszélgettünk a Kossuth-híd lebontásáról.

— Melyik a nehezebb feladat: az építés vagy a bontás?

— A bontás — mondja a főmérnök. — Számptalan meglepetéssel kerülhetünk szembe. A bontás nagy körültekintést, óvatosságot igényel. Ennek ellenére szépen haladunk a munkával.

Szavait bizonyítja az, hogy áprilisban kezdődött meg a tulajdonképpeni bontás, s már leemelték a pesti oldalon három 28 méteres, és egy 57 méteres vasszerkezeti részt. A Kossuth-híd kilenc nyílásból állott: hat 28 méteres, két 57 méteres és egy 80 méteres elemből.

— Jövő héten a budai oldalon szeretnénk kiemelni a kisebb részeket — mondja Mendik főmérnök. — Utoljára marad a középső és legnagyobb rész; az lesz a legnehezebb.

A főmérnök elmondotta, hogy a Kossuth-híd vasszerkezeti része körülbelül ezer tonna. Az egyes részeket előbb könnyítik, vagyis leszedik róla a pályaburkolatot és a kisebb alkatrészeket. A hat kisebb részt az ötven tonna teherbírású Ady Endre úszódaru emeli ki a partra.

Az 57 méteres rész eltávolításához segítségül kell hívni, pontosabban, kölcsön kell kérni a hajógyártól még egy darut — magyarázza a főmérnök. — Ennek a résznek a súlya 120 tonna. A középső, 160 tonna súlyú részt pedig három daru emeli le, az Ady Endre, a

Táncsics és a Jókai. Július közepéig szeretnénk a vasszerkezetet kitenni a Duna-partra, s reméljük, ez sikerül is.

A hidépítőkre vár a nyolc mederpillér eltávolítása is. A pillér két részből áll: egy felső betonrészből, ami négy-öt méter magas, és egy alsó, vasbetonköpenybe burkolt, 8—10 méter hosszúságú részből. A pesti oldalon már egy felső részt teljesen, egy másikat pedig félig lebontottak.

Huszonöt centis vasbetonköpeny

— Előbb robbantással lazítjuk meg a betontömböt, utána pedig légkalapáccsal aprítjuk — mondja a főmérnök. — Sokkal nagyobb feladat azonban az alsó pillérrész eltávolítása. Ez a rész úgy készült, hogy előbb megépítették a huszonöt centi vastagságú vasbetonköpenyt, olyan szekrényfélé, s utána ezt kibetonozták. Ezenki-

vül a köpenyben általában 14—16 vascsövet vertek le a Duna medrébe. Ezek a csövek rögzítik a pillért. A vascsöveket szintén kibetonozták.

— *Hogy bontják szét a köpenyt?*

— Előbb kivessük a szekrényből a betont egészen addig, amíg eljűnk a mederbe vert vascsöveket. Ezután fűróval kiszedjük ezekből a csövekből a betont, s ekkor leeresztünk a csöbe egy szerkezetet, amellyel fél méterrel a Duna medre alatt elfűrészeltük a csöveket. Ha ezzel megvagyunk, már semmi sem köti a köpenyt a mederhez, mivel a pillért nem süllyesztették bele a mederbe. Úgy tervezzük, hogy a félig kivésett, egy szekrényhez hasonló pillért daruval felemeljük a helyéről, és egy darabban szállítjuk el. Ezt a munkát csak akkor tudjuk elvégezni, ha a szokásos nyári zöldár elvonul, mert júliusban és

augusztusban a víz el szokta lepni a szekrényes részt. A pillérek súlya még a kivésés után is körülbelül 600—800 tonna lesz, és csak két hajóemelő daru tudja elmozdítani.

Kiárusítják a Kossuth-hídat

Mindenkit érdekel, hogy mi lesz a lebontott hid alkatrészeinek sorsa. A főmérnök elmondotta, hogy a vasszerkezeti részeket a Ferroglobus vásárolta meg. A használható szerkezeteket, mint hasznosat értékesítik, a többit pedig beolvasztják. A pesti és a budai kisebb méretű pillérek között van egy-egy, amely a hid elkészülte után került beépítésre, az eredeti farészek helyére. Ezek a részek erősebbek, és nem használódtak el annyira, hogy ne lehetne még ebben az állapotban is használni. A két részt a minisztérium megvásárolta, és valamelyik kisebb hid építésénél felhasználják.

A pillérből kivésett betondarabokat útépitésekhez szállítják, az egyben kiemelt betonköpenyt pedig Budapesttől hatvan kilométerre délre, a Duna folyamszabályozásánál használják fel. A pilléreket hajón viszik el. Tulajdonképpen minden anyagot felhasználnak, ami a bontásnál kikerül a budai partra.

A pillér körül kőhányás is van, amit szintén el kell távolítani a mederből. A szakemberek szerint annak idején 3000 tonna követ öntöttek a pillérek mellé. A követ az „Előre” gőzmarkoló szedi ki a mederfenékről. Ez lesz majd a Kossuth-híd lebontásának utolsó aktsza. Erre előreláthatólag jövő nyáron kerül sor.

A Kossuth-híd annak idején kilenc hónap alatt épült meg. A lebontása ennél tovább tart.

Mészáros Ferenc