

Írta:

2013. augusztus 24. szombat, 07:39



Most, hogy a pécsi Árpád-felüljáró (képünkön) nyugati oldali felhajtóágát felújítják, talán érdemes egy rövid áttekintést adni a kezdetektől. Már ami az építmény előéletét illeti. Hiszen az, ha nem is pontosan de évszázados história. Kissé merengősen, elmondhatjuk, olyan pécsies, ha például a „Magasház”, vagy az Expo Center modern kálváriájához hasonlítjuk. Tesszük persze mindezt némi csúsztatással, de azért a valóság mezsgyéjén maradva.

Már az 1913-as, illetve '14-es évben is felmerült, egy vasszerkezetű felüljáró elkészítése Pécsen. A városi előjáróság támogatta volna az ötletet, minderről terv is készült, ám a nagy háború (utólagos értelmezés szerint, az I. világháború) mindezt megakadályozta. Pedig még a villamos is átment volna rajta ott, ahol nagyjából most áll, az Árpád nevű tereptárgy.

Az első felvetések után. kellőképpen hosszú szünetet parancsoltak a további történelmi események. Az ügy egészen az elmúlt évszázad ötvenes éveinek elejéig nem is éledt újra. Akkor, a baranyai megyeszékhelyen a bányászat, az érc, illetve a szén kitermelése miatt, dinamikus fejlődésnek indult rengeteg dolog. Ezért hát a várost kettészelő sínpálya már akkor fejtörést okozott a szakembereknek, no meg a politikusoknak egyaránt.

Írta:

2013. augusztus 24. szombat, 07:39



Nehéz volt helyretenni a dolgokat, meg a hosszú elemek is

Az ötödik évtized végére, már-már tűrhetetlenné vált a helyzet, ennek okán pattant ki az a gondolat, miszerint egy kétsávos, a mai Bajcsy-Zsilinszky Endre útnál induló hidat emeltek volna. Lettek volna benne úgynevezett alagutak, a vonatoknak, meg a Verseny utca forgalmának egyaránt. De abból sem lett semmi! Mert azon ment a vita, ki, mi legyen az építető? Szóba került a MÁV, meg a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) szintén. Azután, 1968-ban, dr. Csanády György akkori miniszter, a vasutasokat utasította, a megfelelő lépések megtételére. Ebből következően, végül a Magyar Államvasutak beruházásaként valósult meg a kivitelezés.

De nem egyik pillanatról a másikra! Mert szakmai eszmecsere alakult ki a monolit szerkezet, meg az előre legyártott elemek között. Mivel utóbbi esetében nem, vagy csak alig voltak szakmai tapasztalatok, sokáig nem tudtak dönteni a kérdésben, az arra hivatottak. A nagy fesztáv miatt akadozott a munka, mert nem léteztek, a 31 méter hosszú, 35,5 tonna súlyú elemekhez daruk, se szállítóeszközök, amikkel elvégezhető lett volna a 178 darab mozgatása.

A korabeli politikusok is képesek voltak a zavarkeltésre, hiszen egy könnyelmű, kellően megalapozatlan miniszterhelyettesi kijelentés szerint, a szépnek már akkor sem nevezhető, de fontos építményt 1973 végére tervezték átadni. Aminek a realitása annyi volt, mint a gyors többpártrendszer bevezetésének, akkoriban, Magyarországon.

Végül, többszöri módosítás után, '74. decembere helyett, előbb augusztus 20-át jelölték meg a nyitásra. Abból lett szeptember 20-a, meg 27-e. Ekkor, az állampolgárok nagy örömeire, fél szélességben, a nyugati felhajtó, meg a

Egy hányatott sorsú híd története

Írta:

2013. augusztus 24. szombat, 07:39

keleti lehajtó nélkül, de megindulhatott a forgalom.