



*November 7-re*

## ELKÉSZÜL A SZTÁLIN-HID

Óbuda és Angyalföld lakóinak évtizedes álma válik valóra a Sztálin-híd megépítésével, amely közvetlen összeköttetést létesít fővárosunknak a Duna által elválasztott északi városnegyede között, a Margitsziget bekapcsolásával. Az új hídnak jelentősége azonban országos viszonylatban is kiemelkedő. Biztosítja a dunáninneni és dunántúli országrészek között a közúti gyorsközlekedés lebonyolítását. Azok a járóművek ugyanis, melyek Budapesten csak át akarnak haladni, nem lesznek bekényszerítve a zsúfolt belső városrészekbe, hanem a Sztálin-hídon keresztül, a széles Róbert Károly- és Hungária-körúton át idővesztés nélkül haladhatnak céljuk felé.

### A HID ÓBUDAI FELJÁRÓJA

a Flórián-térenél kezdődik, ahol egy hatalmas, 110 méter átmérőjű körforgalmi tér létesítése van tervbe véve, amelybe a hídfeljárón kívül a Szentendrei-út, Vörösvári-út és Knurr Pálné-utca torkolnak majd be. Az óbudai feljáró egyirányú, 6-6 méter széles külön kocsipályákkal készül. Négy méter széles gyalogjárók és 1.5 méter széles

kerékpárutak, középvezetésű villamosvágányai, a vágányok és a kocsipályák között pedig gyepszőnyegek lesznek.

A pesti feljáró a Váci-út és Róbert Károly-körút találkozásánál indul ki, a Váci-úthoz kétágú szintbeni csatlakozással. Később, amikor a forgalom sűrűbb lesz, a hídfeljáró a Váci-utat felüljáróval fogja áthidalni. Ezt a felüljárót a forgalom zavarása nélkül lehet majd megépíteni. A másik két felüljáró viszont már megépült, egyik a Vizafogó-utca fölött 25 méteres nyílással, másik az Esztergom-utca és a Lipótvárosi pályaudvar vágányai fölött 34 méteres nyílással, mindkettőnek vasbeton szerkezete van. A hídfeljáróból egyébként a Vizafogó-utcahoz vezető két oldallejáró ágazik ki, biztosítja a Duna és a Váci-út közötti területnek a híd forgalmába való bekapcsolását. A feljáró pályabeosztása: 3-3 méter széles gyalogjárók, 1.5-1.5 méter széles kerékpárutak, a felüljárók között 12 méter széles kocsipálya; az Esztergom-utcai felüljáró után a Váci-út felé kétágúvá nyílik szét a feljáró, egyenként 6 méteres kocsipályája van. A középvezetésű villamosvágányok

melletti területek itt is pázsittal lesznek borítva. A Sztálin-híd építésénél

### ÉRVÉNYESÜL A TERVSZERŰSÉG,

amely a jövő igényeit kielégítő teljes terv megszerkesztése mellett a gazdasági szükségleteket felméri és gondoskodik a beruházások helyes ütemezéséről, szigorúan ügyel arra, hogy a fejlesztés lehetőségét biztosítsa.

A margitszigeti csatlakozás lesz a híd egyik szenzációja. Két lejáró vezet a szigetre, melyek közül az egyik egyenes, a másik íves vonalozású. Ez a korszerű megoldás kiküszöböli a közlekedő járóművek keresztvezését. Gyalogosok a szigetről a

### DISZES CSARNOKON

keresztül juthatnak fel a hidra, éspedig vagy lépcsőkön, vagy kényelmes lejtős feljárókon. Ez utóbbiakat a hidépítők „babakocsi”-pályának nevezték el, mert az idősebb embereken kívül első sorban a gyerekek „járóművei” részére készülnek azok. A 90 méter hosszú hídfőben nagy befogadóképességű garázs, irodák, továbbá falatozók, trafik, újság és könyvtárosító helyiségek lesznek elhelyezve.

### A Sztálin-híd

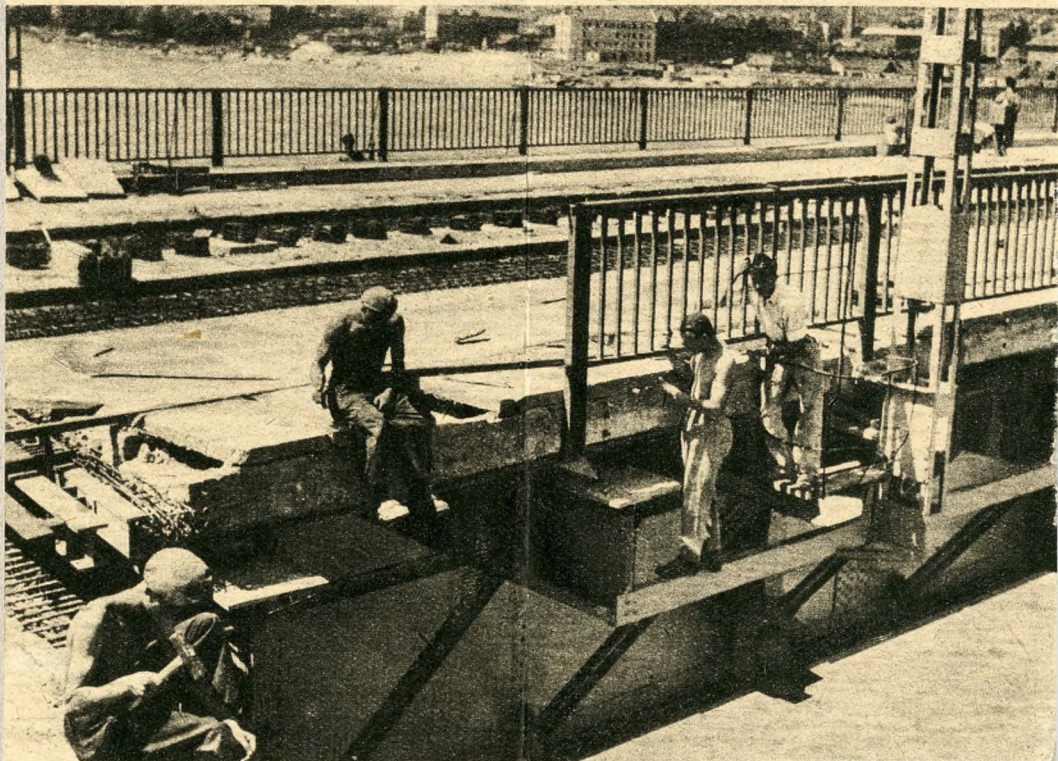
### KÖZÉP-EURÓPA LEGHOSSZABB HIDJA

lesz. A 334 méter hosszú Szabadsághíd majdnem háromszor kisebb. Óbudától a hajógyári szigetig kétnyílású vaszerkezet, a hajógyári sziget felett egy nyílású vasbetonszerkezet, innen a Margitszigetig négynyílású, a szigeti hídfőtől a pesti partig háromnyílású, a pesti parton pedig egy nyílású vaszerkezet létesül.

### MIBŐL ÁLL

A felső pályás elrendezésű vaszerkezetek négy tömörfalú főtartóból, ezek együttműködését biztosító, szekrényes kialakítású keresztükötésekből, illetve tartókból, átlós elrendezésű kettős szélrácsrendszerből, idomvas hossz tartókból és a villamosvágányok alatt dongalemeztartókból állnak. A főtartók szögecselt, a többi tartók hegesztett kivitelűek, szögecselt kapcsolatokkal. A pályatartókra összedolgozott vasbetonlemez kerül. A legnagyobb nyílás a budai mederág felett 103 méter, a pesti mederág felett pedig 102 méter. A vasszerelésnél egyébként a Magyarországon először alkalmazott szabadszerelési eljárás került kivételre,

*A gyalogjáró korlátjának szerelése*



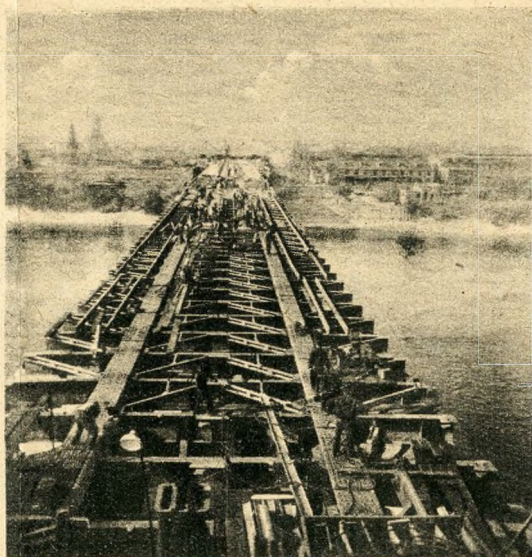
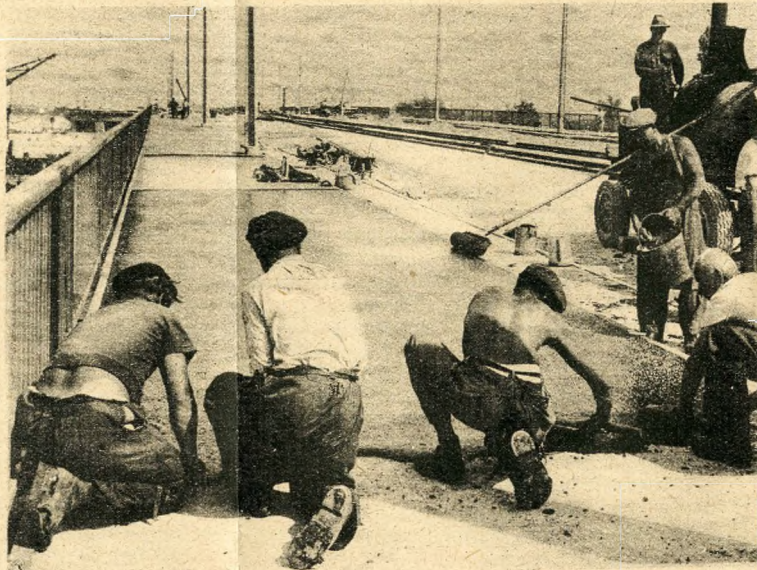
*Az elején, közepén és végén teljes szélességben épül meg a híd*

nyílásonként egy-egy cölöpkötegből álló segédpillér felhasználásával, ami a régi rendszerű teljes beállványozással szemben igen nagy anyag, költség és időmegtakarítást eredményezett.

A híd szélessége változó, amennyiben a mederágak feletti szakaszok egyelőre ideiglenes szélességben épülnek meg oly módon, hogy a vaszerkezetek főtartói közül csak a két közbensőt és a felettük lévő pályaszerkezetet szerelik fel. A pályaszélesség ezeken a szakaszokon 13 méter, amelyből a kocspálya 11 méter, melyhez kétoldalt 1—1 méter széles ideiglenes gyalogjáró csatlakozik. Az óbudai hídfőtől a hajógyári sziget végéig, továbbá a margitszigeti hídfőn, végül a pesti parti nyílásban, vagyis a híd elején, közepén és végén teljes szélességben épül meg a híd, az ideiglenes szélességű pályarészekhez megfelelő átmenetekkel csatlakozva. Ezeknek a végleges hídrészeknek szélessége 27.60 méter, amely méret szintén csúcseredmény, mert az eddig legszélesebb Margithíd pályaszélességénél 2.60 méterrel nagyobb. Ebből a méretből 18.80 méter a kocspálya, 3.40—3.40 méter a kétoldali gyalogjárókra, 1—1 méter pedig a kocspálya és gyalogjárók között elhelyezett kerékpárpályákra esik. A kerékpárpálya a hídon nálunk újdonság, amely Óbuda és Angyalföld dolgozói szempontjából különösen indokolt, tekintettel a híd nagy hosszára. A Flórián-tér és a Váci-út közötti távolság ugyanis közel 2 km.

A szélességi méretek megválasztásánál is a gazdaságosság és tervszerűség szempontjai érvényesültek. Az ideiglenes hídrészek 11 méter kocspálya szélessége, amely azonos a volt Erzsébet-híddal és csak 50 cm-rel kisebb a Szabadság-hídnál, a közeljövő forgalmi igényeit előreláthatólag jó ideig ki fogja elégíteni annál is inkább, mert a végleges szélességű szakaszok kedvező, csillapító hatást fognak a közle-

kedésre kifejteni. A gyalogjárók viszont azért készülnek aránylag keskenyre, mert a hídnak és feljáróinak nagy hossza miatt a gyalogos forgalom viszonylag csekély lesz, minthogy a hídon kétvágányú villamosvasút is rendelkezésére fog állni a közönségnek. A végleges szélességre való kiépítés a szélső főtartóknak oldalról, úszódaruval való felszerelésével, az ideiglenes gyalogjárók eltávolítása mellett fog majd annak idején — ugyancsak forgalomzavarás nélkül — megtörténni. Villamosmegállók egyébként a hídfeljárók elején és végén, továbbá a Margitszigeten lesznek.



*A pályaszerkezet a pesti oldal felé*

A híd lejtéviszonyai a fővárosi hidak közül a legkedvezőbbek, amennyiben a legnagyobb emelkedő 1.5%. A vasbetonpályaszerkezetre éppen ezért aszfaltburkolat kerül, amely két rétegben, 6 cm összvastagsággal készül. A gyalogjárók és kerékpárutak szintén aszfalttal lesznek burkolva, nemcsak a hídon, hanem a feljárókon is. A budai feljáró legnagyobb emelkedője 2.5%, a pesti feljáróé 2%, a margitszigeti feljáróké viszont 8%, tekintettel arra, hogy ezek elsősorban személyautók részére készülnek, minthogy a teherautóforgalomnak a szigetre való terelése nem kívánatos. A feljárók kocsipályaburkolata kiskocka.

Az építési munkák a fasiszták által kirobbantott háború miatt 1941-ben abbamaradtak.

A döntő fordulat ennek a hídépitésnek történetében akkor következett be, amikor Gerő elvtárs a 3 éves tervbe beiktatta. 1948 augusztus 1-én indult meg a munka a sérülések helyreállításával.

1949-ben az óbudai feljárónak korszerű átalakítása, a margitszigeti lejárók építése, a pesti feljárók földmunkája, a töltéslezárások, a két felüljáró és mint az ezévi program döntő része, az Óbuda és Margitsziget közötti hídszakasz megépítése történt meg. Említést érdemel, hogy a pesti feljáróhoz 200.000 m<sup>3</sup> töltésanyag mozgósítása volt szükséges, aminek nagy részét a fővárosi romházak bontásából, kisebb részét pedig üzemi salakanyag-

ból nyerték. Télen a parti nyílás vaszerelését végezték el, kihasználva azt a körülményt, hogy itt a jégjárás nem zavarta a munkát s ezáltal a jól bedolgozott szerelőcsoport téli foglalkoztatása is megoldást nyert.

1950-ben, az 5 éves terv keretében befejeződik a hídépités. A vasszerkezet főtartói már elérték a pesti partot, nagy iramban folyik a vaszerelés hátralévő része, mögötte a pályaszerkezet munkái, utána a burkolatok, vágányfektetés, korlátok és vezetéktartó oszlopok, mázolósi munkák, burkolási és egyéb iparismunkák, közvilágítási berendezések, végül a kertészeti munkák kerülnek sorra.

A hídépités lelkes dolgozói együttes felajánlásuk szerint az eredetileg december 31-ben, majd november 30-ban megállapított befejezési határidőt november 7-re, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 33-ik évfordulójára vállalták. Ez a teljesítmény újabb rekordot fog jelenteni a felszabadulás utáni magyar hídépités azelőtt elképzelhetetlen eredményeket felmutató fényes történetében, melynek mérföldkövei: 1946 Kossuth-híd, 1947 Szabadság-híd, 1948 Margithíd, 1949 Lánc-híd és 1950 Sztálin híd.

Budapest dolgozó népe és az egész ország lakossága feszült érdeklődéssel figyeli és várja hídépitőink legújabb alkotását, a Sztálin-hídat, népköztársaságunk és a békefront újabb győzelmének gyümölcsét.

**Láng-Miticzky Tibor**

*Két lejáró vezet a szigetre, az egyik egyenes, másik íves vonalozású*

