

# MEGNYITÁS ELŐTT BUDAPEST BÜSZKESÉGE, AZ ERZSÉBET-HÍD

Több száz mérnök megtekintette a hidépítés befejező munkálatait

Szerdán délután több száz mérnök és technikai szakember részvételével a Közlekedéstudományi Egyesület tanulmányi kirándulást rendezett a megnyitását váró Erzsébet-híd megtekintésére. A helyszíni szemlélt megelőzően az Egyetemi Szinpad termében a hidépítés vezetői tájékoztató előadásokban ismertették a hidépítés egyes fázisait és különösen befejező szakaszát.

## Széles körű összefogással

Mendik Antal főmérnök a Közlekedéstudományi Egyesület nevében üdvözölte a hallgatókat. Bejelentette, hogy a jövő év derekán, amikor a híd forgalomba helyezésének tapasztalatait leszűrték, a Technika Házában széles körű ankétot rendeznek és ennek keretében hangzik majd el a részletes vita az Erzsébet-hídról.

Elsőnek Hidvégi Károly, a Földalatti Vasútépítő Vállalat igazgatója, mint a hidépítés beruházója szólalt fel. Visszatekintést nyújtott az Erzsébet-híd újjáépítésének előzményeire. A kormány 1959 elején hozott határozatot, amelyvel eldöntötte, hogy az Erzsébet-híd eredeti helyén épül újjá. 1961 elejére tűzték ki a munka megkezdését, amelynek időtartamát öt évben jelelték meg. Az új hidat az UVATERV hidirodája tervezte Sávoly Pál Kossuth-díjas főmérnök irányításával. Hosszas előtanulmányok után elkészítették egy lánchíd és egy kábelhíd alternatív tervét, és ezek közül a kábel függőhíd megvalósítását hagyták jóvá. Az építési költségre 381 millió forintot irányoztak elő. A régi híd maradványainak bontása 28, az úthálózat és a közművek átépítése hárommillió forintba került. A híd újjáépítésével kapcsolatos lényegesebb kiadási tételek a következők voltak: az acélszerkezet építése 166,5, a budai feljáró 59, a pesti feljáró 32, a két hídfő közműveinek építése 22, az alépitmények, pillérek építése 44 millió forint. Végeredményben az eredeti előirányzaton belül sikerült a hidépítés költségeit megoldani, ami ilyen nagyszabású és sok előre nem látható körü-

ményt felszínre vető beruházásnál igen jelentős eredmény. A régi hídkapuk és a láncszerkezet bontása műszakilag igen izgalmas feladat volt. Hazai vonatkozásban sok újszerű feladattal találkoztak. A kábelgyártás sokoldalú problémáival, az acélszerkezet, a hídfőkiképzés, a világítás megoldása sok ötletességet és nagy erőfeszítéseket követelt. Nagy segítséget jelentett a tervezőknek és a kivitelezőknek a külföldi tanulmányút. Most, hogy a híd elérkezett az ünnepélyes megnyitás küszöbére, megállapítható, hogy e nagy létesítmény széles körű társadalmi összefogás eredménye. Az Erzsébet-híd újjáépítésének varázsa mindenkit áthatott, a felettes szervektől a legegyszerűbb munkásig és az egész vonalon példamutató helytállás teremtette meg Budapest új büszkeségét.

## A híd adatai

Ganczer Ferenc, a Hidépítő Vállalat igazgatója az építésszervezés és kivitelezés körülményeit ismertette. A műszaki vezetőségben, az adminisztrációban, a fizikai munkások gárdájában a legtapasztaltabb, legrátermettebb dolgozók működtek közre a híd újjáépítésében. Megfelelő mennyiségben és ütemben biztosították az anyagszükségletet a kooperáló vállalatok, úgy, hogy a munka folyamatában sohasem állott elő zavar. Ezért az eredményes közreműködésért köszönet illeti a vállalatok mind dolgozóit. Ésszerű és gazdaságos gépesítéssel gyorsították és könnyítették az egyes munkafázisokat. Az országban rendelkezésre álló gépeket a hidépítéshez koncentrálták. A dolgozók olyan jó minőségi munkát végeztek, amire csak büszkeséggel tekinthetnek. Fekete János, a Ganz-MÁVAG Hidgyár főépítésvezetője is érdekes adatokat ismertetett a hídszerkezet szereléséről. Elmondotta, hogy a mederszerkezetek illesztésekor a tartókábel alakja miként változott. Amikor már hét szerkezetet beemelték, a híd közepe 2,62 méterrel süllyedt és homorú alakzatot vett fel. De erre a változásra a tervezésnél pontosan számítottak. A híd pályája 15 mederszerke-

## Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:	Közlekedési Tervező		
Cím:	Megnyitás előtt Budapest büszkesége az Erzsébet-híd		
Forrás:	Magyar Nemzet		
(Hely)	1964. nov. 5.	(Köt. v. füz.)	(Oldal)
(Idő)			
Hely		Személy	
Tárgy			
OSZTALYOZÁS			

624.2

"1964"

zeti elem beemelése után foglalta el a vízszintes helyzetet. Gondos előkészítést igényelt az utolsó zárótagok beemelése és összeszerelése. Ezeket a záróelemeket tíz centiméterrel hosszabbra gyártották és a helyszínen, bemérés alapján vágtak le belőlük annyit, hogy pontosan beilleszkedjenek helyükre. Hiányzott még a híd megterheléséből a pályaburkolat súlya. Ennek kiegyenlítésére ideiglenesen 2700 tonna homokos kaviccsal és tübingelemekkel terhelték meg a hídpályát, amely most már *végleges helyzetébe került*. Különleges megoldással kellett biztosítani a hídszerkezet *korrózióvédelmét*. Ezt oly különleges eljárással oldották meg, amelyet még külföldön sem alkalmaztak. A teljesen megtisztított pályaburkoló lemezeket cink fémszórással vonták be. A tisztításhoz külföldről importált speciális homokfúvó berendezéseket alkalmaztak, amelyek percenként száz köbméter levegőt használtak fel. Teljesen újszerű eljárással történt a híd festése. Kétszeres ólomminiumos alapra háromszoros festékréteget raknak, és ehhez 33 tonna miniumot és 38 tonna festéket használnak. Különleges problémák merültek fel a villamossínek fektetésénél és hegesztésénél is.

### **Hat nap alatt**

Penkala Tibor, a Hídépítő Vállalat főépítésvezetője elmondotta, hogy 210 darab vasbeton panelből szerelték össze a híd gyalogjárdáját. A munkát hat nap alatt végezték el. A híd közlekedési pályáját négy réteggel burkolják. Ismertette ezután a hídfeljárók kialakítását. A pesti feljáró már elkészült, a hídszerkezet alatt autóparkolót létesítenek. A hídfőtől balra *autóbusz végállomás lesz*. Két darab tizennyolc méter magas árboclámpa ont nappali fényt a környékre. A budai hídfőnél 23 ilyen árboclámpát állítanak. Budán a hídfőnél még folyik a munka.

Az érdekes tájékoztató előadások után a résztvevők a hídépítés vezetőinek kalauzólása mellett megtekintették a munka befejező szakaszát, át sétáltak Budára az új hidon, és közben sok feltett szakkérdésre kaptak választ.

Gárdonyi Jenő