

Amilyen légiessen karcsúnak, szemet gyönyörködtetően korszerűnek látjuk a Dunát egyetlen merész ívben áthidaló új Erzsébet hidat, olyan korszerű és merész volt a hidépítés munkája is: a kábelek kifeszítése, a függesztőkötelek elhelyezése, majd az előre legyártott 27 hídelem felerősítése a függesztőkötelekre.

A korszerű hídnak — amelyet Sávolyi Pál, Kossuth-díjas főmérnök tervezett — teljes önsúlyát (a hídpálya acélszerkezetét, a kocsút és a járda burkolatát, a villamos síneket, a korlátokat, a világítóberendezéseket stb.) a kábelek viselik; a hídelemeket merevítő acéltartókat nem terheli, nem is terhelheti az önsúly. Hogy ez a szerelés idején is így legyen, az egyes hídpálya-elemeket úgy illesztették össze, hogy azok csuklók közbeiktatásával ideiglenesen lánc szerkezet-szerűen illeszkedjenek egymáshoz.

A hídpálya végleges összeszegecslése előtt a pályatestnek el kell foglalnia tervszerinti végleges alakját, amihez szükség van a teljes önsúlyra. A hídburkolat, a villamossínek stb. elkészítése azonban csak az összeszegecslés után kezdődik. Ezért átmenetileg a láncszerkezet-szerűen összeillesztett hídelemeket a teljes önsúly határáig megterhelték: hatalmas ládákat ácsoltak, és azokba sódert öntöttek, egyes helyeken pedig nehéz acél tübingeket halmoztak fel.

Mikor már a híd végleges önsúlyával függött a tartóköteleken, két napra geodéták „szállták meg”, és szintező műszerekkel ellenőrizték, hogy az egyes pontok magassága mennyiben felel meg a tervezettnek. Ezután került sor a függesztőkötelek hosszának végleges beszabályozására. Az új hídnak összesen 56 felfüggesztési helye van. Ezek közül jó néhány már kezdettől pontosan az előírt magasságban tartja a hídszerkezetet, mások kisebb-nagyobb eltérések vannak, így például a 17-es északi függesztő kötélnél 115 mm eltérést állapítottak meg; ezen a ponton a függesztőkötélet ennyivel kell

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Nagy János

Cím:

Amiről beszélnek az Erzsébet-híd „beszabályozásáról”

Forrás:

Élet és Tudomány

(Hely)

1964. aug. 14.

(Idő)

(Köt. v. fiz.)

(Oldal)

Oszályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"1964"

Személy

Helyszám

megrövidíteni. A szabályozás úgy törté-
nik, hogy a függesztőkábel fejét hidraulikus emelőkkel kissé eltávolítják a ránehez-
edő hídelemtől, majd előre elkészített
U-alakú betétvasakkal rövidítik meg a
kötelet.

Miután az első mérések alkalmával
nyert adatok alapján *valamennyi eltérést
helyesbítették*, újabb ellenőrző mérés követ-
kezik, majd szükség szerint még további
finomabb szabályozásra is sor kerül. Ha
a hídszerkezet már valamennyi pontján
eléri a tervszerinti alakot, a szerkezetet
véglegesen összeszegecselik, és leszerelik a
felfüggesztéskor alkalmazott csuklókat.
Ebben a helyzetben a hídpálya elemei
összefüggő merev tartóvá válnak, amely
önsúlyát viselve mentes a feszültségtől.
A pályaelemek acélszerkezetében a for-
galomadta terhelés és a hőmérsékletvál-
tozás hatására szabad csak feszültségnek
keletkeznie.

A jelenleg folyó munkák zavartalan-
ságát *néhány különleges megoldással* kell
biztosítani. Csillapítani kell például a *szél
hatását*, az összeszegecseleség „csuklósí-
tott” híd lengését. Ennek érdekében a híd-
főtől északra és délre, mintegy 100 méter-
nyire vastag hajókötelet erősítettek a
parthoz, amelynek másik vége a híd köze-
pét „fogja”. Külön szerkezet szolgál a híd
oldalirányú elmozdulásának megakadá-
lyozására a szélnyomás ideiglenes ellen-
súlyozására, a parti részek és a középső
hídszakasz csatlakozásánál is. Ezekre
mintegy 50—60 tonna erő is ránehezedik,
ha a szél fújni kezd. Természetesen a híd
végleges beszabályozása és összeszegecse-
lése után a kisegítő szerkezeteket eltá-
volítják.

Az összeszegecseeléssel készül el tulaj-
donképpen a hídszerkezet, azután kerül
sor a villamossínek, az aszfaltburkolat, a
lámpa- és villamosvezeték-tartó oszlopok,
korlátok stb. elhelyezésére — a festés már
eközben folyik —, és ha mindez megtör-
tént, a *közönség* birtokába veheti a
hidat ...

Nagy István