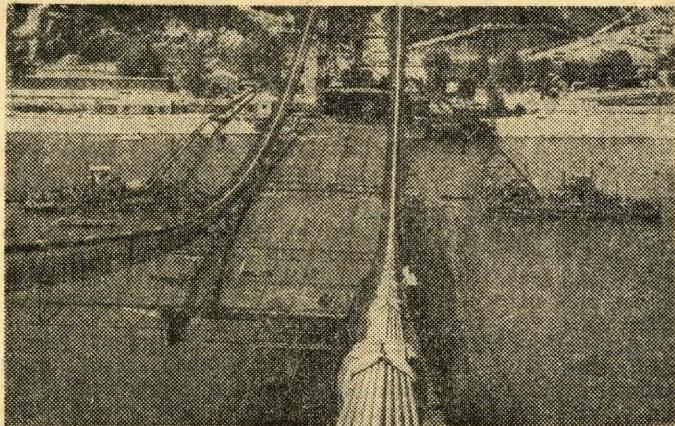


# Budapest kilencedik hidja



Itt még félig kész a híd

Megkezdődött az Erzsébet-híd újjáépítésének finise. A régi híd roncsainak és maradványainak eltávolítása, az alépítmények átépítése és megerősítése után 1962 második felében a kapuzatok helyszíni összeszerelésével megkezdődött a tulajdonképpeni „híd”, az acélszerkezet építése is. Az elmúlt évben a tartókábelek beszerelésével a kívülállók számára is kezdett kialakulni az új szerkezet körvonala. Ebben az évben pedig a merevítő tartók befüggesztésével, a befüggesztett tagok állandó szaporodásával

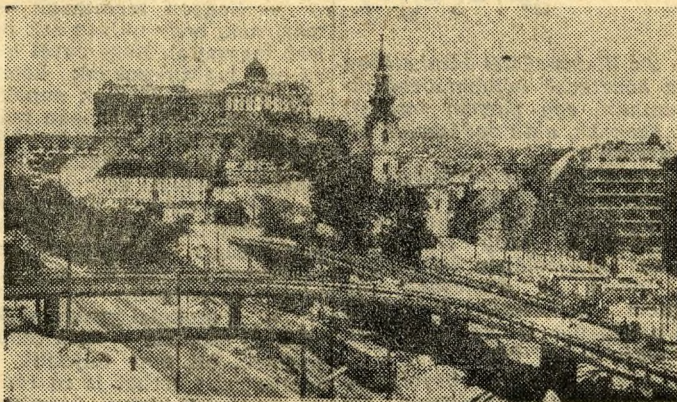
**egyre jobban a híd formáját vette fel a szerkezet.**

A két hídfőben lehorgonyzott és a kapuzatokon keresztül vezetett kábelkötél-köteg egyes kötelei párhuzamosan futnak egymással. A kábelkötél-köteg élére állított hatszög keresztmetszetű, a hatszöget bilincsekkel fogják össze. E bilincsek biztosítják egyúttal a függesztő kötelek pontos helyét, illetőleg a merevítő tartó, vagyis az egész pályaszerkezet teherátadását a híd főtartóelemére: a kábelkötegre. A merevítő tartót nagyobb hosszúságban, a híd közepére befüggesztett első tagot leszámítva

**tíz méteres egységekből már a parton előre összeállították.**

hogy alakhelyességüket, egymáshoz való kapcsolatukat

pontosan lehessen meghatározni, ellenőrizni. Ezek az egységek két oldalon végigfutó gerinclemezes tartóból, és ún. ortotrop pályalemezből épülnek fel — a szerkezetileg szükséges keresztartók, keresztkötések, merevítő hosszbordák alkalmazásával. A füg-



A többszintes budai hídfő

gesztő kábelek kábelfejét a keresztartó-konzol kettős gerincéhez „akasztják” be. Az egymás mellé befüggesztett tagokat csak ideiglenes, csukló jellegű kapcsolatokkal kötik egymáshoz. Mind a 27 merevítő tartótag befüggesztése sem jelentette még a teljes önsúly beépítését, ami mellett a hídnak az ún. terv szerinti alakját fel kell venni. (10 ° hőmérsékleten.) Eppen ezért a szegecselés elvégzéséhez, tehát

a végleges kapcsolatok kialakításához a hiányzó önsúlyt (vasbeton járdaelemek, közmérőszervevények, villamossínek, aszfaltburkolat, korlát, világítási és felsővezeték-tartóoszlopok) ballasztal kellett pótolni. E ballaszt terhelés-felhordása után

**jelenleg a híd beszabályozása folyik.**

A beszabályozás után lehet az illesztések szegecselt kapcsolatát teljesen elkészíteni. Ezt követi a villamossínek felhegesztése, az ortotrop pályaelemek korrozio elleni cinkszórásos védelme, majd az aszfaltburkolat elkészítése. Ezzel egyidejűleg fogják a járdakonzolokra és a hosszartókra az előregyártott vasbeton-járdaelemeket, a korlátot és egyéb szerelvényeket elkészíteni. Az így elkészített híd 6 nyomtávú (2—2 közúti és 1—1 villamosvasúti) lesz, s ezenkívül biztosítja majd a gyalogosok részére is a közlekedési lehetőséget. A híd forgalmá-

szes többi útvonal fölé egy többtámaszú, takaréktüreges vasbeton felüljáró hidra, melynek 3 ága van. Ezek biztosítják a Hegyalja út—Balaton, a

Krisztinaváros—Észak-Buda illetőleg a Rudas-fürdő előtti, a hídszerkezet parti nvilása alá visszakanyarodó ágon a Gellért tér—Dél-Buda felé menő közúti forgalom zavartalanlását. E felüljáró hid alatt nyert kialakítást a villamosvágányok deltacsomópontja is, mely szintén lehetővé teszi mind a Krisztina, mind a Gellért tér, illetőleg a Gellért—Krisztina közötti forgalmat is. A hidra felhajtó közúti forgalom az Árok utcán, illetve ehhez fonódva a Hegyalja útról és a Gellért tér irányából kis ívben való ráhajással fog történni. A Gellért térről a Krisztinaváros felé a Rudas-fürdő előtti úton a felüljáró hid alatt átbújva a Szarvas téri körforgalmi csomóponthoz lehet hajtatni, míg Észak-Budáról a Gellért tér felé az Árok utca folytatásaként, végig a Gellérthegy lábánál lehet majd közlekedni. A pesti oldalon a Március 15. téren a régi földfeltöltést eltávolítottuk, a hídfőről a Szabadsajtó út vonalára, az összes járművek részére szintén vasbeton felüljáró hídon biztosítunk közlekedési lehetőséget. A felüljáró hid alatt lehetőség nyílik egy É—D-i útvonal keresztezésmentes elvezetésére, továbbá egy nagyobb kiterjedésű autóparkolózó létesítésére. Ezenfelül elsősorban a terepszint-süllyesztés következményeként még több útvonal burkolatát kellett átépíteni, s a munkák utolsó fázisában mindkét oldalon nagy mennyiségű parképfertési munkát kell még elvégezni.

A hídepítés jelenlegi állapotában, a dolgozók elszántsága reményt nyújt arra, hogy a híd az előírt

**1964. december 31-i határidő előtt már** átadásra kerülhet, s segíteni fog Budapest közlekedési problémáinak megoldásában.

**Velsz Ödön**  
okl. mérnök

**Foto: Gábor Nándor**

**a híd közvetlen környezetében szintbeli keresztezés lehetőleg ne legyen.**

Budán az egyik forgalmi irányt (a híd felhajtó közúti forgalmát) emelték fel az ösz-