

Gombosék csak elámúltak, mikor beállított hozzájuk, hogy Terkát kéri feleségül.

— De megdöntad, öcsém? — szóló Gombos bácsi fejét csóválva.

Az asszony azonban még sem csodálkozott olyan nagyon. Hát miért ne kérhetné meg? Derék leány, jó leány, jó gazdasszony lesz belőle. Hogy egy kicsit sántít, hát az még nem olyan nagy baj.

Behitták Terkát. A leány eleinte megrémült. Olyan hihetetlen volt az, hogy Balázs őt feleségül kéri.

— Engem? . . . Engem?

A hangja is elfúlt, egész arca lángba borult; de mikor Balázs megfogta a kezét, zokogva odaomlott a nyakába.

Szörnyű nagy meglepetés volt Radnóton és az egész vármegyében, hogy Turgonyi Balázs elveszi a kis sánta Gombos Terkát. Némelyik azt hitte, hogy csak tréfa. Kérdezték Balázstól magától is.

— Igaz az, te?

— Igaz hát, — felelt vállat vonva. — Úri ember nem tehetett másképp. Muszáj volt.

S minden ismerőse azt mondta azután: persze, persze, úri ember nem tehetett másképp. De azért egyik sem tette volna meg.

Tavaly ősszel volt az esküvőjük. Én az idén tavasszal találkoztam velök. Ide fent jártak Budapesten.

Azt hittem, valami elbúsult, mogorva embert találok, a ki tompa megadással hurezolja az élet terhét; hát egy jókedvű fiút találok, a kinek szeméből csak úgy nevetett ki az élet öröme. A felesége, a ki igazán bájos asszonyka, még egy kicsit sántikált; de azt mondta az ura, az orvostanárok biztatják, hogy egészen is elmúlik a sántítása.

— Egyébként, — mondta Balázs, — ha sánta marad is, akkor is boldog vagyok én így is az én édes, aranyos kis feleségemmel. Te, nem képeled, micsoda csókolni való, áldott asszonyka ez s milyen tökfilkó voltam én, hogy előbb a lábát kellett kitörni szegénynek, hogy végre észre vegyem.

AZ ESKÜTÉRI HID.

Budapest székes főváros közművei között kétségkívül egyik legkiválóbb lesz az a hatalmas és a maga nemében az egész földkerekségen páriát ritkító hid, a mely gyorsan haladva befejezéséhez nem sokára egy új kapcsolatot képez a fővárosnak a Duna által szétválasztott két fele között. Értjük Budapest hatodik Dunahidját, az épülő esküteri hidat.

Az épülő hidnak a Duna medre felett egyetlen egy — 290 méter nagyságú — nyílása van, a melyhez, a hid mindkét végén, a rakpartok felett még 42 méter nyílású áthidalások csatlakoznak.

Ily nagy egynyílású hid eddigelé még seholy sem épült s a többnyílású hidak közül is csak az amerikai East-River hidak és az angolországi Forth-hid az, amelyeknek egyes nyílásai az esküteri hid nyílásánál nagyobbak.

Ezt a nagy medernyílást láncszerkezet hidalja át.

A láncztagok hasonlóak azokhoz, a melyek a régi Lánczhidon is láthatók, de jóval nagyobb méretekkel bírnak. Egyébként azonban lényeges különbség van a két hid szerkezete között.

A leglényegesebb az, hogy az új hid úgy a függélyes, valamint a vízszintes lengések ellen rácsos szerkezetekkel a lehető legtökéletesebben lesz merevítve, s az új hidnál nem történhetik meg az, a mi a Lánczhidnál napirenden van, hogy nagyobb szélben, vagy nagyobb embersokaságnál a hid hullámszik s jobbra-balra inog, a szerint, a mint az egyik vagy a másik oldalon van jobban megterhelve.

További újítás az új hid láncszerkezetében az, hogy a lánczok nem a hidpálya felett, hanem azon kívül lesznek úgy, hogy az egész hid a két láncztag között lesz kocsiútjával és gyalogútjával együtt.

A hidtervezők ezt abból az okból csinálták így, hogy a hidpálya minél szélesebb legyen és hogy a lánczokat jobban megmerevíthessék a szélnyomás ellen.

A lánczokat a két rakodópartba épített pillérekre függesztették föl. A pillérek a null vízszin

fölött kilencz méter magasságig kőből, azonfelül pedig szerkezeti okokból vasból készültek.

A vaspillérek lényegben két vasoszlopból állanak, a melyek, a mint az már most is látható, a rengeteg gerenda-alkotmány között, művésziesen kidolgozott toronyszerű csúcsban végződnek és hatvankét méter magasak.

A tornyos oszlopokat íves rácszat köti össze a lánczok magasságában, úgy hogy azok mind-egyik oldalán egy-egy pompás óriási kaput képeznek.

Ezekbe az oszlopokba az alsó lánczot ötven méter magasságban, a felsőt még egy és fél méterrel magasabban függesztették föl.

A lánczok az oszlopoktól meredeken futnak le a hiáfőig, illetve az azokban előállított horgonykamrákig, a hol a lánczokat vassarokkal és egyéb vasszerkezetekkel horgonyozták le.

A hidfőket, úgy a pesti, mint a budai oldalon 42 méternyi távolságban építették a pillérektől a felső rakodóparton úgy, hogy a hidfőnek a Duna felé néző homlokzata körülbelül egy vonalban van a házsorokkal.

A hidfők és a pillérek közti áthidalás alatt a gyalogosok és a kocsik zavartalanul fognak közlekedhetni.

Az új hid tehát ebben is eltér az eddigi hidaktól, a melyek csak a rakodópartoktól indulnak ki.

Egy-egy hidfő alapterülete ezer négyzetméter, mindegyiknek építéséhez mintegy 14 ezer köbméter kő kellett. Azért volt szükség ilyen ropant kötömegre, mert a hidfők falai tartják a hidnak összes súlyát. Nem csak a hid állandó súlyát, de a később reá nehezülő egyéb súlyt is.

Az új hidon épen úgy, mint a többiekén, egy kocsiút és két gyalogjáró lesz. A gyalogjárót azonban nem fogja korlát elválasztani a kocsiúttól, mert mint említettük, a lánczok nem közből, hanem a hid külső részén lesznek.

A kocsiút 11 méter széles lesz, vagyis három és fél méterrel szélesebb a Lánczhidnál, a gyalogjárók szélessége három és fél méter, tehát kétszer olyan széles, mint a Lánczhidon, sőt a többi hidak gyalogjáróinál is fél méterrel szélesebb, úgy hogy az új hid gyalogjáróin a legnagyobb sokadalomnál sem lehet zavaró torlódás.

Az egész hidtest szélessége 18 méter, az oldalán elfutó lánczokkal együtt pedig húsz méter.

A hidpálya kocsiútjának vasalzatát az úgynevezett Zorés-vasból készítik, míg a gyalogjárókat hullámlemezekből. A vasalatra aszfaltbeton jön, nem pedig cementbeton, mert a cementből az esőviz kimossa a meszet és így a vas megrozsdásodik, mint ezt a Margit-hidnál is tapasztalták. Ezenfelül még a kocsiutat fakoczkákkal, a gyalogjárókat pedig aszfalttal burkolják.

A hidpálya magassága a nulla vízszin fölött a hidnyílás közepén tizenhét méter, míg a hajózási magasság tizenöt méter. A hidpálya emelkedése valamivel kisebb a Lánczhidénál, de nagyobb a Ferencz József-hid emelkedésénél.

A hid kocsiútja akként lesz berendezve, hogy azon alsó áramvezetékkel bíró villamos vasút is átvezethető legyen.

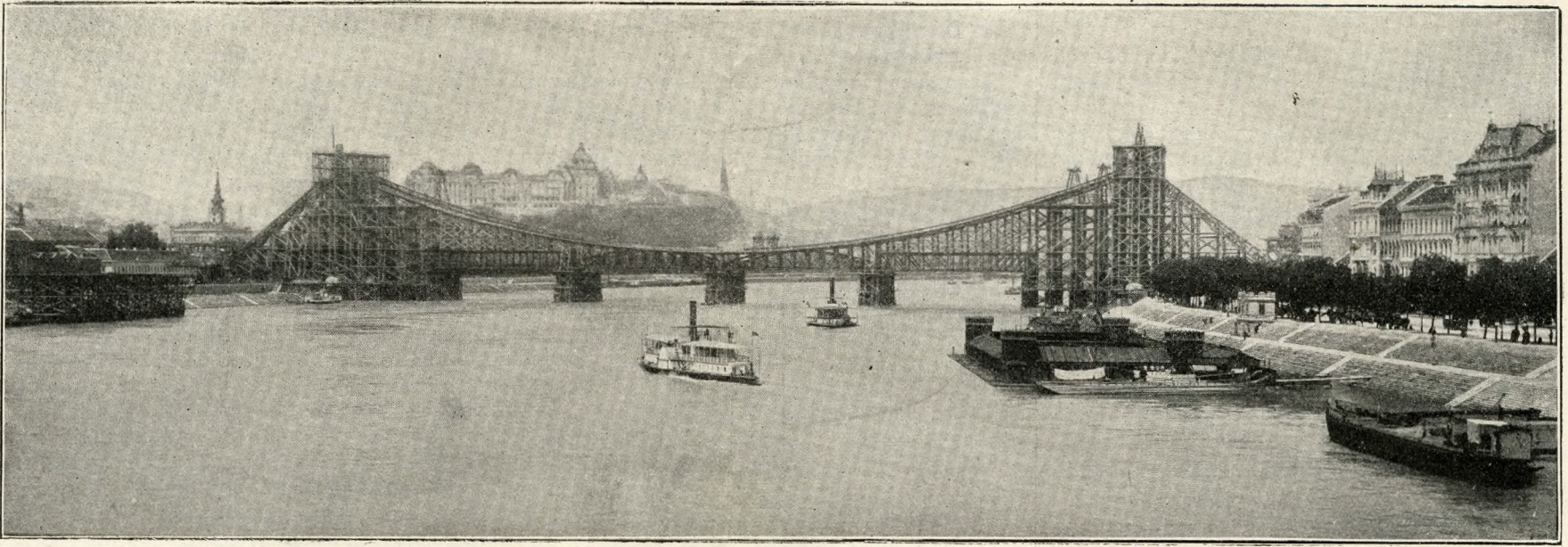
A hidnak mind a két végén két-két vamszedőház épül, a melyeknek eleje a lánczok befogására alkalmas módon van kiképezve.

A hid építését 1898. év tavaszán kezdték meg a hidfők és pillérek alapozási munkáival. A pilléreket sűrített levegő segélyével sülyesztett vascaissonokkal alapozták, még pedig a pesti pillért 9.5, a budait 5.5 méter mélységig a nullvízszin alatt, kemény agyagos, illetve sziklás talajra.

A pesti pillér alapozása közben a nullvízszin alatt négy méter mélységben igen érdekes régiség, egy aranyozott ezüst lemezzel bevont s ál-ékkövekkel díszített sisak került napfényre, mely szakértők véleménye szerint a III—IV-ik századból származó, római provinciális készítmény, de nem rómaiak, hanem barbárok számára készült. Az érdekes régiséget a Nemzeti Múzeumnak adták át.

A hidfőket nyílt gödrökben alapozták, a nullvízszin alatt négy méter mélységre.

Az alapgödröket a pesti oldalon köröskörül szorosan egymás mellé vert I alakú vascsölöpökből készített zárógátak között, a jobb parton pedig egyszerű duczolás segélyével emelték ki,



AZ ESKÜTÉRI HID ÉPÍTÉSE. — A HID A FERENCZ JÓZSEF-HIDRÓL NÉZVE.

Weinwurm legújabb fényképe.

A jobbparti hidfő alapozása közben egy rendkívül gazdag, — naponként mintegy 60,000 hektoliter vízbőségű — meleg forrás tört fel, melyet azonban az alapfenéig sülyesztett vascaisson segélyével sikerült tökéletesen elzárni.

A vasszerkezet gyártását 1899 év elején, szerelését ugyanaz év július hóban kezdték meg, a láncok lehorgonyzó alkatrészeinek a lehorgonykamrákban való elhelyezésével.

1900 év végéig elkészítették az összes falazatokat a vámszedő házak kivételével, a lehorgonyzó láncokat, a rakparti áthidalások vasszerkezetét, s a parti pillérek feletti kapuzatokat a láncok magasságáig.

Ez év elején hozzáfogtak a hidépítés egyik legérdekesebb, de egyúttal legnehezebb részé-

nek, a Duna feletti lánctartók felszerelésének végrehajtásához.

E célból mindenekelőtt egy hatalmas, a partok közelében több mint 10 emelet magasságú szerelő állványt készítettek.

Ebben az állványban négy, egyenként ötven méter széles nyílást hagytak abból a célból, hogy e nyílásokon át az építés tartama alatt is, a hajózási forgalom minden fennakadás nélkül folyhasson.

Ezt a négy nyílást rácsozott vastartókkal hidalták át. E vastartókat később közúti hidaknak fogják fölhasználni az ország egyes pontjain. Ezen tartók felett felépítették a láncok magasságáig az állvány felső részét.

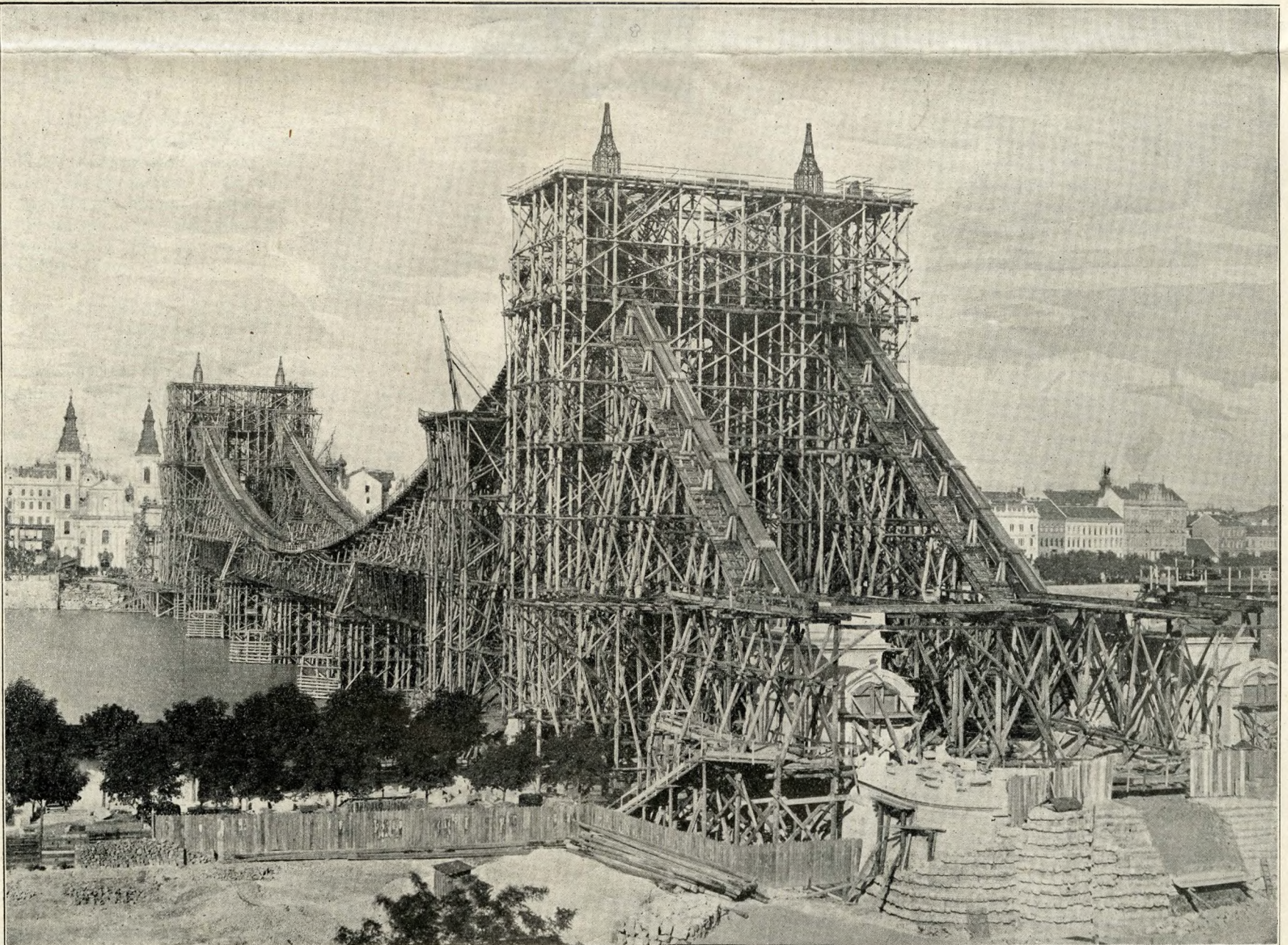
Az állvány elkészülte után azonnal hozzá-

fogtak a láncok felszereléséhez, még pedig egyidejűleg mindkét part felől a Duna közepe felé.

A láncok szerelése úgy történik, hogy a vaspillérek körül 43 méter magasságban levő platformra villamos gépek segélyével húzzák fel az egyes láncszemeket, melyeket fatalpakra erősítve csúsztatnak helyükre, darúk segélyével fölemelik, helyükre beillesztik s azután erős aczélsapokkal kapcsolják össze egymással. Egy-egy láncszak átlag 20 darab, 25 milliméter vastag, 450 milliméter széles és 13 méter hosszú aczélemezből van képezve.

Az alsó láncszal már teljesen elkészültek, s most a felső lánc szemeit fűzik össze.

Ezzel a munkával előreláthatólag augusztus hó folyamán készülnek el, azután az állványo-



AZ ESKÜTÉRI HID ÉPÍTÉSE. — A HID A BUDAI OLDALRÓL NÉZVE.

Erdélyi legújabb fényképe.



AZ ESKÜTÉRI HID ÉPÍTÉSE. — A HID A GELLÉRTHEGYRŐL NÉZVE.

Az államvasutak gépgyárának június végén készített fényképe.

kat az azokhoz tartozó vastartókkal együtt lebontják, a hidpályát felfüggesztő vasakat a lánczcsapokon megerősítik, s hozzáfognak a pályaszerkezet fölszereléséhez, melynek befejező része azonban már a jövő évre marad.

A hid építéséhez kizárólag hazai anyagot használtak a nálunk alkalmas minőségben és mennyiségben nem található gránitkő kivételével, a melyet részben Ferencz Ferdinánd főherceg trónörökös konopisti bányáiból, részben pedig a pilseni, neuhausi s egyéb külföldi bányákból szereztek be.

A hid vasszerkezetének gyártását és helyszini szerelését, valamint az ehhez szükséges és a saját terve szerint való összes szerelőállványok és vasszerkezetű szerelőtartók előállítását nagyszabású berendezéseivel a magyar kir. államvasutak gépgyára végzi.

A vasszerkezethez való és a nevezett gépgyár hidépítési műhelyében feldolgozás alá kerülő anyagokat a diós-győri magyar kir. vas- és aczélgyár, valamint a zólyom-brézói magyar kir. vasgyár szállítják.

A hidépítés összes költségei, bele nem értve a hid környékének szabályozási költségeit, kerek számban tíz millió koronára rúgnak.

Mint érdekesebb s a munkák terjedelme iránt is tájékoztatást nyújtó adat felemlíthető még, hogy a hid falazataihoz több mint 40,000 köbméter követ, a vasszerkezethez 110,000 métermázsa aczelt és vasat, az állványokhoz pedig 12,000 köbméter fát használtak fel.

Hegedüs Sándor kereskedelemügyi miniszter az érdekes hidépítést már több ízben megtekintette, legutóbb e hó elején, a midőn is végigjárva az óriási állványokat és fölmenve a toronymagasságú kapuzat ormára is, apróra megnézte a most folyamatban levő láncz-szerelést és ismételten elismerését fejezte ki, hogy a nagy mű oly hatalmas arányokban halad befejezéséhez.

Most már biztos kilátásba helyezhető, hogy e nagyszerű alkotás a jövő év folyamán teljesen elkészül s a közforgalomnak átadható lesz.

A hid tervét tudvalevőleg a kereskedelmi miniszterium hidépítő osztálya készítette, de nem hagyhatjuk említés nélkül, hogy az alkotásban oroszánrésze van *Czekélius* Aurél miniszteri tanácsosnak és *Szántó* Albert műszaki tanácsosnak, a kik a hidépítés munkálatait oly lelkiismeretes és kiváló szakértelemmel vezették.