



Iktatószám

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

1903

Személy

Helyszám

Szerző

Cím az Erzsébet-hid.

Forrás:

Bpesti hírlap.

Bp.

(Hely)

1903

(Idő)

X/4

(Köt. v. füz.)

Az Erzsébet-hid.

(Saját tudósítónktól.) Az Erzsébet-hidon nagy szorgalommal végzik a munkát, hogy mához egy hétre a hidat minden akadály nélkül megnyithassák. Meg is nyitják s a budapesti speciálítások száma gyarapszik, mert az Erzsébet-hid a világ legnagyobb egy-nyílású lánchidja. A többnyílású hidak között is nagyon kevés van, a melynek egy-egy nyílása az Erzsébet-hid nyílásánál nagyobb.

A múlt század első felében a mostani Deák Ferenc-utca irányában egy primitív hajóhid kötötte össze a Duna két partját. A harmincas években Széchenyi István gróf fölvetette az állandó hid építésének az eszméjét s az 1839—1849 években megépült a Lánchid. A rohamosan fejlődött városnak azonban kevés volt az egy hid s már a hetvenes évek elején szó volt arról, hogy még két hidat építenek. 1872—1876-ban megépítették a Margit-hidat. De csakhamar ez is kevés volt s a törvényhozás már 1885-ben kimondta, hogy még egy hidat kell építeni. Hosszu tárgyalás és tervezés után a törvényhozás az 1893. évi XIV. törvényben két hid megépítésére adott fölhatalmazást a kormánynak. Először úgy tervezték, hogy a két hidat: a vámházterít és esküteri hidat egyszerre építik meg, az elsőt a teherforgalomnak, a másikat a könnyű kocsiforgalomnak és a gyalogos közlekedésnek. Később azonban úgy határoztak, hogy előbb a vámházterít hidat építik meg. De mind a két hid tervére nemzetközi pályázatot hirdettek s a 30.000 koronás első díjat a beérkezett 74 terv közül az Eisenlohr és Weigle stuttgarti építészeknek és Kübler Gyula, az eszlingeni gyár főmérnökének egy-nyílású drótkötél hidja, a második, 20.000 koronás díjat Feketeházy János budapesti mérnök kapta meg. A Ferenc József-

hidat Feketeházy tervének némi módosításával építették meg, az esküteri hidra azonban a kereskedelmi minisztérium hidépítő osztálya csinált a kivitelre mindenben alkalmas tervet.

Az 1898. év tavaszán megkezdtek az építést s ma már csak a csiszolást végzik az új hidon, hogy mához egy hétre átadhassák a forgalomnak. Az új hid egy-nyílású. Kétszázkilencven méteres nyílás köti össze a Duna két partját s mindkét parton 42 méter hosszú áthidalás csatlakozik a hidhoz. Az esküteri hidnak, a melyet a király engedelmével Erzsébet-hidnak neveztek el, nemcsak az az érdekessége, hogy a világ legnagyobb egy-nyílású lánchidja, hanem a legjobban merevített hidja is. Sem függőleges, sem vízszintes kilengése nincsen. Az elsőt megakadályozza a látható rácsos merevítő tartó, a másikat a pálya alatt lévő szélrácszat, a mely a szélerőket a hídfő falazatára viszi át.

A hid építésének nagyobb nehézségekkel kellett megküzdenie. Alig kezdték meg az alapozást, a mikor egy hatalmas melegvízforrás tört elő, a mely naponként körülbelül hatvanezer hektoliter vízzel töltötte meg a munkagödört. A forrást visszaterelték a medrébe s a laza sziklarészek helyett a fenék alatt három méter vastag beton-réteggel zárták el. A víz elzárása most sokkal biztosabb, mint volt a hid építése előtt, de megvan az a haszna is, hogy azt a forrást, ha szükség lesz rá, bármikor megnyithatják a hid érintése nélkül. A forrás eltömése után nyugodtan dolgoztak tovább. Az 1902. évi tavaszán azonban, a mikor a láncszerkezetet az állványtól fölszabadították, a jobbparti hídfőnél parányi elmozdulást tapasztaltak. Láng Lajos kereskedelmi miniszter akkor a kiváló szakértőket értekezletre hívta s az értekezlet konstatálta, hogy a szerkezet kifogástalan, de a hídfő megerősítésére

végre kell hajtani azokat a munkákat, a melyeket takarékoságból mellőztek. A hídfő két különálló fala között levő teret beépítették, a hídfők elé a föld alatt támasztófalat építettek s ezenkívül egy szobor-alapzatos ráépítménnyel erősítették meg a hídfőt. Ezeket a munkákat azonban csak takarékoságból hagyták ki az eredeti tervből s mert ha szükséges, mindenkor lehet pótolni. Magán a szerkezeten azonban egyetlen szöveget sem kellett megváltoztatni.

A hidat a láncszerkezet tartja, a mely a partokon épített mederpillérekre a Duna pontja fölött ötven méter magasan van fölfüggesztve s a hídfő falazatában levő horgony-kamrában van lekötve, még pedig úgy, hogy a saját súlyából, a szerkezet súlyából és a megerhelésből ráható erőnek biztosan ellentálljon. Ezt a célt a legteljesebb mértékben el is érték. A mederpilléret kilenc méter magasságig kőből, azonfölül vasból építették. A torony egész magassága 62 méter. Az új hidnak a többi hiddal szemben az a nagy haszna van, hogy a dunaparti forgalomnak nem kell a hídfőt megkerülnie, hanem átmehet a hid alatt is. A hid alatt közlekedik a villamos vasut is. Magán a hidon is letették a villamos vasuti síneket. A hid különben jelentékenyen szélesebb, mint a Lánchid. A láncszerkezet a gyalogjárón kívül van s így nem választja el a kocsit a gyalogjárótól. A kocsit 11 méter (a Lánchidé 7 méter), a gyalogjáró negyedfél méter széles, vagyis még egyszer olyan széles, mint a Lánchid gyalogjárója. A hidpálya legmagasabb pontja a Duna 0 pontjától számítva 18 méter.

A hidra fölrakott vasszerkezet összes sulya száz-tízezer métermázsa. Ebből a láncokra 47, a merevítőre 24, a két vaskapuzatra 15.000 métermázsa suly jut. Az utburkolat sulya 70.000 métermázsa. A négy szo-

bortalapzat sulya 112.000 métermázsa. Egy-egy hidfő területe ezer négyszögméter, magassága tizenhét méter. Mindegyik hidfőben tizennégyezer köbméter falazat van, a melynek 300.000 métermázsa a sulya. Ezek a számok is bizonyítják, hogy az új hidat igazán alaposan megépítették. Ezt bizonyította különben a megtartott próbaterhelés is.

Egy hid tulajdonképpen *élő lény*, akár mi magunk. Van vérkeringése, lélegzése, vas-csontváza az erők törvényei szerint helyezkedik el, izmai az igénybevétel szerint feszülnek stb. Bennünk, a míg élünk, minden atom *mozgásban* van, ha pihenünk is. Egy hidban is mozog minden, ha nincs is teher rajta. Az Erzsébet-hidban, mint mondottuk, száztízezer métermázsa vasanyag van. Ez az óriási suly már maga erősen kifeszíti a hid izmait; ehhez járul a szél, a hőmérsék változásának jelentékeny hatása stb. A mi klimánk alatt télen 25 fokig menő hideg lehet, nyáron pedig + 50 fokig melegedhet föl a vas, ha rátűznek a napsugarak. E 75 fokot kitevő hőmérsékleti változás következtében folyton tágul vagy összehúzódik a vasszerkezet minden porcikája, és *félméterig* menő különbséget idézhet elő a hid pályájának magasságában.

Ha megerőltető munkát végzünk, akkor legfokozottabb bennünk az atomok *mozgása*; épp így van ez egy hidnál is, ha maximális terhelés által kipróbáljuk az erejét, a teherbírását. Közúti hidaknál a próbaterhelés alkalmával négyzetméterenként *négyszáz* kilogram sulyt szoktak fölrakni, a mi a legsűrűbb embertömegnek felel meg. Az Erzsébet-hid 380 méter hosszú és 20 méter széles, alapterülete tehát 7600 négyzetméter. A próbaterhelésnél a hidon elhelyezett suly ennél fogva mintegy *három millió kilogram* volt.

Az Erzsébet-hid izmainak legnagyobb mértékű feszülése azonban akkor állott be, a mikor csupán a cs. & viz fölötti nagy nyílás volt terhelve mintegy *harmad-*

fél millió kilogrammal. Ekkor a parti láncok görbe vonala kiegyenesedik, a Duna fölötti nagy láncok a hidpályával együtt legmélyebbre süllyednek, a torony-magasságu vasoszlopoknak pedig befelé (a víz felé) kell hajolniok!

A mult héten rakták meg a hidat a teherbirás kipróbálására kockakövekkel. Ugyanazt a terhelést vették, mint a Margit-hidnál és a Ferenc József-hidnál. Hétszáz nagy kocsi vitte a hidra a 140.000 darab kőkockát. A teherpróba eredménye az, hogy a tényleges muló és maradó deformációk jóval alul maradtak a számítások alapján megengedett deformációknál.

A hid építésének költsége valamivel meghaladja a tizenegy millió koronát. Az építést kezdettől fogva a kereskedelmi minisztérium hidépítő osztálya vezette, különösen *Czekéliusz* Aurél miniszteri tanácsos, az osztály főnöke, *Szántó* Albert, az osztály helyettes főnöke és *Nagy* Virgil műszaki tanácsos. Hogy a hidat a jövő héten megnyithatják, abban nagy része van *Láng* Lajos kereskedelmi miniszternek, a ki minisztersége óta nagy lelkesedéssel sürgette a hid építésének a befejezését s maga is mindennap ott járt a hidon, hogy lássa, mennyire haladnak. A hidat a program szerint a jövő szombaton, tizedikén a király nyitja meg.