



Iktatószám

## Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

4 1903 4

Személy

Helyszám

Szerző

Cím Az Erzsébet-híd.

Forrás:

Bpesti hírlap.

Bp.

(Hely)

1903 IX/30

(Idő)

(Köt. v. füz.)

## Az Erzsébet-hid.

(Saját tudósítónktól.) A főváros lakosságának száma félszázad alatt közel négyszázezer fővel gyarapodott. Ezzel a nagy szaporodással kapcsolatban az ipar és kereskedelem olyan mértékben fejlődött, hogy a fokozott forgalmi követelményeket a régi Lánchid és Margithid kielégíteni nem tudta. Két új hidat kellett építeni, hogy az egyik a gyalogos és könnyű kocsiközlekedésnek, a másik a teherforgalomnak a Dunán át új útja legyen. A fővámteri-hidra azért volt szükség, mivel az eskütéri-hid a teherforgalom lebonyolítására nem alkalmas, mert azt csak a Belvárosban lehet megközelíteni. A Belváros utcái pedig annyira szűkek, hogy a teherforgalmat azokba bevezetni nem szabad, sőt onnan elterelni szükséges. Viszont a gyalogos és könnyű kocsiközlekedésnek különösen ünnepek alkalmával föltétlenül szüksége volt az eskütéri hidra, már azért is, mert a Lánchidat a romlásától óvni kell.

Az 1893. évi XIV. törvény alapján 1893 június hónapjában a kereskedelmi miniszter a két hidra nemzetközi terv-pályázatát hirdetett. A határidőre 74 pályaművet adtak be. Az első díjat, 30.000 koronát Kübler esslingeni főmérnök nyerte el egy nyílású kábelhidtervével. De tervét kivételre nem használták föl. S az eskütéri-hidat Czekelius Aurél tervei alapján építették meg. Kezdetben a két hidépítést egyidőben akarták megkezdeni, de ezt nem lehetett végrehajtani s 1896-ban csak a Ferenc József-hidat adták át a forgalomnak. Az eskütéri hid gyártását 1898-ban, a szerelését pedig 1899-ben kezdték meg. Ma már a szerelési állványfák közül kibontakozva készen áll a hid, mely a Duna 300 méter széles medrét egyetlen hatalmas ívben hidalja át. De mennyi nehézséggel kel-

lett megküzdeniök az építőknek és a tervezőknek!

A közönség sorából számosan kifogást tettek az ellen, hogy a hidat nem a Kerepesi-ut egyenes folytatásában építették. Megfeledeztek arról, hogy ha Budapest térképén egy vonalzó mentén rajzoljuk meg a Kerepesi-ut irányának folytatását, ez a vonal ferde szögben metszi a Duna folyásának irányát. A Kerepesi-ut folytatásában csak ferdehidat lehetne építeni a Dunán át. A mikor a Kerepesi-utat építeni kezdték, nem gondoltak arra a lehetőségre, hogy az utfo-

latásában egyszer még Duna-hid is épülhet. Az utvonal irányának megtörése nélkül pedig egyenes hidat a Dunán átvezetni képtelenség. Ezért kellett elfogadni azt a tervet, a melyet a főváros és az állam együttes erővel hajtott végre s a mely az adott körülmények mellett elfogadható megoldás.

De térjünk vissza a hid építésének dolgára, a hid építésének a nehézségeire. A láncok végeinek rögzítésére szolgáló úgynevezett kihorgonyzó köépitmény alapozását végezték a budai oldalon, a mikor a szomszéd Rudas- és Rác-fürdőket tápláló forrás vize feltört és elárasztotta a munkagödrt. Ez a csapás kettős súlylyal nehezedett az építés vezetőségére, mivel, egyrészt a munka folytatása lehetlenné vált, a fürdőigazgatóságai pedig óriási kártérítést követeltek az elapadt forrásokért. Emberfeletti munka után sikerült a forrás vizét süritett levegővel visszazorítani s a tátongó sziklahasadékokat egész terjedelmében befalazták. Az építés azután jó ideig rendben ment. Már a láncok és a hidpálya keresztartói is föl voltak szerelve, a mikor 1902. husvétjának vasárnapján az ujságok azt a riasztó hírt terjesztették, hogy az eskütéri hid be akar dőlni a Dunába. Az emberek nagy tömegbe verődve siettek a Duna partiára. hogy az óriás

szerencsétlenségnek tanui legyenek. A hid nem szakadt be.

Az építés vezetősége több ízben pontos méréseket végzett a vasszerkezet vége és a hidfő belső fala között, hogy a hőkötő táulásokat a vasszerkezetben ellenőrizhesse. Egy ízben 2 centiméterrel nagyobb táulás észlelték, mint a mekkora a számítások értelmében előre várható volt. Ezt a rendkívüli körülményt csak úgy lehetett magyarázni, hogy a budai hidfő a Duna felé csuszott két centiméterrel. A szerelő munkálatokat erre megszüntették, hogy a hidfő mozgását pontos műszerek segítségével megfigyelhessék. Bodola Lajos műegyetemi tanár vezette e megfigyeléseket, melyek alapján sikerült megállapítani, hogy a budai hidfő csakugyan mozog a Duna felé s hetenként egy milliméter utat tesz meg. Május hónapjában a mozgás megszűnt. A hidfő teljes elmozdulása 3-3 centiméter volt. A hivatalos jelentés a mozgás okát abból magyarázza, hogy az alapozásnál fölhasznált elszigetelő aszfaltreteg meglágyult és azon csuszott a hidfő.

Mínthogy csuszást minden kétséget kizárólag észlelték, hozzá kellett látni a hidfők rögzítésére szolgáló munkához. A kereskedelmi miniszter szakbizottságot hívott össze, a melynek határozata alapján egy a pesti, mint a budai oldalon végrehajtották az erősítési munkálatokat. Mind a két parton a hidfőknek eddig különálló, két-két faltestét összefalazták, hogy a két faltest együttesen állhasson ellen a láncok húzásának. Hogy az aszfalt-reteg meglágyulása folytán további csuszások be ne következzenek, faragott kövekből hatalmas ékeket helyeztek el, a melyek az aszfalt-reteg fölött és alatt levő beton-tömbökbe kapaszkodnak. E kövek hossza 14 méter, szélessége 1-5 méter, magassága 1-8 méter. Ezt a munkát 1902 május hónap-

jában kezdték, s ugyanez év október elején fejezték be.

A hidfők előtt hatalmas előépítményeket csináltak. 40 méte széles, átlag 20 méter hosszú faltömbök ezek, a melyek egész terjedelmükben a korzó útjának szintje alatt vannak s így a már megállapított városzabályozó terveket nem kell módosítani. Végül a hidfőket ráfalazással terhelték meg. A ráfalazásokat szobortalapzat alakjában tervezték. A szobortalapzatok 11 méter hosszú, 8 méter széles és 13 méter magas, szépen diszitett faltestek, közel 2800 tonna súlylyal. A talapzatokat hatalmas lovasszobrokkal diszitik, a mi a hidnak még monumentálisabb jelleget fog adni.

A hid középső nyílása 290 méter. A két szélső nyílás 44·3—44·3 méter. A hidpálya szélessége 20·0 méter. A láncok 4 és fél millió kilogram önsúlylyal nehezednek a 62 méter magas vasoszlopokra, melyek maguk is harmadfél millió kilogram súlyt képviselnek. A hid építéséhez fölhasznált vasszerkezet összsúlya 12 millió kilogram. Az építés anyaga mind magyar gyártmány.

Az új hid immár teljes pompájában várja fölavatását. A megállapított program szerint október 10-dikén megy végbe a hidavatás ünnepe, a melyre eljön a király is, ha a politika megengedi.