

ÚJJAÉPÜLT HÍDJAINK

egy kivételével ma már ismét büszkén ívelik át a Dunát. Szám szerint ugyan ma eggyel több hídja van Budapestnek, mint a háború előtt, mert áll a Kossuth-híd és az első ötéves tervben elkészült a Sztálin-híd. Az *Erzsébet-hídra* azonban csak a pesti oldalon megmaradt toronykapuzat emlékeztet.

A második ötéves terv során megkezdődik Budapest utolsó roncs-hídjának, az Erzsébet-hídnak felépítése is. A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium híd-főosztályán és az UVATERV tervezőirodái-

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: *Pardovgyi József*

Cím: **Felépül legszebb hídunk:**

az Erzsébet-híd

Forrás: *Műg. Tervez. 1956. T.*

az Erzsébet-híd

(Hely)

(Idő) **23.**

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy: **624.2**

Hely:

Idő: **" 1956/1960 "**

Személy:

Helyszám:



Mikolcsó

(Mikolcsó László rajza)

ban javában folyik a hatalmas munka előkészítése. Az újjáépítés küszöbén nem érdektelen visszapillantani az Erzsébet-híd születésének viszonytagságos történetére.

A Millenniumot megelőző években, 1893-ban egy időben irtak ki nemzetközi pályázatot a Ferenc József-híd és az Erzsébet-híd terveire. Az Erzsébet-híd pályázatára több mint ötven, zömében *külföldi pályamű* érkezett be. A bíráló bizottság azonban egyik tervet sem tartotta kivételre alkal-

Az új Erzsébet-híd masznak. Magyar mérnököket bízták meg új terv elkészítésével. *Kherndl* Antal műegyetemi tanár dolgozta ki a merevített függő híd statikai számításának módszerét, *Beke József*, *Gálik István* mérnökök és az Államvasutak Gépgyára hídosztályának mérnökei együttesen készítették el a híd-szerkezet terveit. **A híd tehát magyar mérnökök alkotása.**

AZ ERZSÉBET-HÍD ÉPÍTÉSÉT 1898-ban kezdték meg, akkor a világ legnagyobb függő-

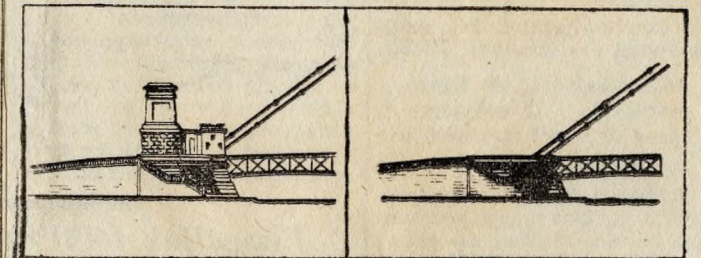
hídjának készült. Középső nyílásának támaszköze 290 méter az egész híd hossza 374,4 méter volt. Programszerűen foly az építkezés egészen 1902 márciusáig, amikor is a budai híd fő lánckamrájánál *csuszamlás* vettek észre. Bár az elcsúszás *mindössze 5 milliméter* volt, a műszaki szakemberek azonnal leállították a már majdnem kész híd további munkálatait. Megállapították, hogy a budai hóforrások átáztatták a tala-szigetelését és megerősítését

célo bitumenréteget. A szakértők, nehogy a csuszamlás szélesedése összeomlással fenyegettesse a hidat, elrendelték a híd-szerkezetről eltávolítható részek lebontását, a terhelések leszerelését és a hídfőknél levő négy lehorgonyzó test megerősítését. 1902 márciusától 1903 áprilisáig tartott ez a nagy munka. A lehorgonyzó falazatok fölé összesen 2200 tonna súlyú *vastömböket* helyeztek el, a lánckamrák elé egy-egy hatalmas vasbeton-torlaszt süllyesztettek le caissonok segítségével, hogy az is akadályozza az esetleges további csuszamlást. A vastömböket a hídfők két oldalán a két-két négyemelet magasságú szobortalapzatszerű építménnyel álcázták, amelynek súlya szintén a szerkezet csuszamlásának megakadályozására volt hivatott.

A megerősítés ellenére a közönség, de a szakkörök egy része is sokáig bizalmatlan volt az Erzsébet-híd teherbíró- és állóképessége iránt. Eppen e bizalmatlanság folytán nem merték rávezetni a hidra a villamost. A megerősített híd az évek folyamán szilárdnak bizonyult és 1910-ben *lefekteték rajta a villamossíneket* is. Több mint harminc évig az Erzsébet-híd volt a világ legnagyobb lánchídja és karsú *vonalvezetése, szelíd ívelése* egyik legszebb látványosságát fővárosunknak.

Most, hogy az újjáépítés napirendre került, sokat folyt a vita, vajon eredeti formájában, vagy más tervek szerint építsék-e fel újra az Erzsébet-hidat. Igen helyesen *az eredeti híd* újjáépítése mellett döntöttek. Ugyanakkor azonban figyelembe vették a hídépítési

dabb vasanyag kerul felhasználásra. A 11 000 tonnás híd-ből a robbantás nyomán mintegy 8000 tonna zuhant a folyamba, ennek nagyrésztét azóta kiemelték, most még 500 tonna lánc és a merevítő tartókból 100 tonna súlyú *vas-szerkezet pihen a hullámsírban*



AZ ERZSÉBET-HÍD RÉGI ÉS ÚJ HÍDFŐJE

Baloldalt a régi hídfő az otromba szobortalapzatokkal, amelyek nem is szerepeltek az eredeti terveken, csak később, az építés folyamán építették meg, miután a leterhelő tömbök elhelyezése szükségesnek látszott. Jobboldalt az új hídfő, amelyekbe beépítik majd a leterhelő tömböket, az otromba talapzatot pedig lebontják.

technika haladását, a fejlődő közlekedés, a nagyobb arányú forgalom követelményeit.

AZ ÚJJAÉPÜLŐ ERZSÉBET-HÍD külső képe ugyanolyan lesz, mint az eredeti volt, mégis sok újítást hajtana majd végre szerkezetén. Az ötvenhárom évvel ezelőtt elkészült híd-ba annak idején 11 000 tonna vasat építettek be, az újjáépítésnél sokkal kevesebb, de lényegesen szilár-

és várja mielőbbi kiemelését. Megmaradt a híd pesti oldalának kapuzata, amely egymaga mintegy 1000 tonna. A szakértők megvizsgálták a tornyot és megállapították, hogy elferdülése ellenére *a kapuzat megtartható*. A lehorgonyzó láncokat azonban ki kell cserélni. Megfelelő megerősítéssel és átalakítással megmaradhatnak a hídfőknél levő alépítmények is, ami nemcsak a munkála-

tok szempontjából, hanem költségmegtakarítás miatt is igen fontos, mert ezek az *alépitmények több mint 100 millió forint értéket* képviselnek.

Maga az új híd sokkal *teherbíróbb* lesz és sokkal *nagyobb forgalmat* tud majd lebonyolítani, mint elődje. Bár a híd

nem lesz szélesebb, mint az eredeti volt, a kocsipályát *két villamos vágánypáron kívül további két járműsáv szélességére* bővítik ki. A híd merevítő tartójának magasságát valamivel *alacsonyabbra* tervezik, a tartólánc is *kissé lejjebb* függ. A régi Erzsébet-híd a közlekedés szempontjából ugyanis nagyon *meredek* volt, ezt az

ívelést az újjáépítésnél enyhítik. A budai hídfő megfelelő forgalmi rendezésére a Gellért-hegy lábánál körülbelül 60 méter átmérőjű »giratoiret« — körforgalmi szigetet — alakítanak ki, mint a Lánchíd pesti és budai hídfőjénél. A budai hídfőnél az átmenőforgalom egy részét a pesti hídfő min-tájára, a híd alá terelik.

AZ ELŐKÉSZÍTŐ MUNKÁK során megtörténik a budai hídfő feltárása és annak megállapítása, mit kell a meglévő építményekből lebontani. Ezután a pesti hídkapuzat kitémasztása, a lehorgonyzólánc és a merevítők kicserélése következik. Lebontják a hídfőknél levő négy szobortalapzatot is, amelyeknek újbóli felépítésére nem is kerül sor. Az épületek helyett a föld alá süllyesztett vasbeton ellen-súlyokat helyeznek el a láncok lehorgonyzásának biztosítására, vagyis a csuszamlás megátlására.

Az Erzsébet-híd újjáépítése a megmaradt alépitmények és szerkezeti részek figyelembe vételével *mintegy 150 millió forintba* kerül. Sok pénz ez, nagy áldozatot követel állammunktól, de a szakértők kiszámították, hogy az Erzsébet-híd hiányában a járművek által tett kényszerkerülő olyan nagy kiadási többletet okoz a népgazdaságnak, hogy a híd újjáépítési költsége nyolc—tíz év alatt megtérül.

Gárdonyi Jenő