

# Az idős hölgy

75 éves lenne a régi Erzsébet-híd

Keletkezése, tündöklése, halála

„Az Esku téri híd építése mindenképpen és teljességgel célszerűtlen, kivéve a gyalogközlekedés ez esetben lényegtelen álláspontját.” — Ez volt a Fővárosi Közmunkák Tanácsának véleménye 1890-ben az Esku téri (mai Március 15-e téri) híd építésének javaslatáról.

Az ügy előzményei visszanyúlnak a múlt század második feléig, amikor Budapest lassanként kezdett világvárossá felnőni. Új korokat nyitott a főváros történetében 1867, a kiegyezés.

## Híd nélkül Északon

Néhány év alatt elérkezett az ideje olyan hivatali szervezet életre hívásának, amely egységes elgondolás alapján városfejlesztési programot készít, gondoskodik a fővárosi közlekedési utak építéséről, szabályozza a városrendezési munkák előkészítését, megállapítja a beruházások költségeit és általában legfelsőbb fokozaton intézi az építési ügyeket. E feladatok végrehajtására 1870-ben a törvényhozás elrendelte a Fővárosi Közmunkák Tanácsának megszervezését.

A fővárost átszelő Duna-szakasz szabályozásának és új Duna-hidak építésének kérdéseiben az intézkedési jogot a kormány magának tartotta fenn.

Két év múlva, 1872-ben ugyancsak törvényhozásilag megtörtént Pest, Buda és Óbuda egyesítése, ami új lendületet adott a főváros fejlődésének. Még ebben az évben megkezdtek Budapest második hídjának — az első a Lánchíd volt —, a Margit-hídnak építését, amit 1876-ban fejeztek be. A két híd azonban elégtelennek bizonyult a gyorsan fejlődő főváros két része közötti forgalom zavartalan lebonyolítására. Nehezítette a helyzetet, hogy a teherforgalmat csak a Margit-hídon engedélyezték. Az akkortájt már népes József-, illetve Ferencváros lakóinak, valamint a Pest déli felében létesült iparvidéknek csupán nagy kerülővel volt kapcsolata a budai oldallal. A fejlődés természetes velejárójaként a két városrész lakói mind gyakrabban kényszerültek egymással érintkezést találni, nem is szólva arról, hogy ünnepnapokon a pestiek már tömegesen kerestek felülülést a budai hegyvidéken.

Pálczy Antal építész, korának ismert városrendezője a 80-as évek elején elsőként vetette fel a gondolatot: a városszerkezet fejlesztése szükségessé teszi, hogy az Esku téren híd építsenek. A kérdés többé nem is került le a napirendről, 1885 márciusában a fővárosi közgyűlés felterjesztést intézett a kormányhoz új Duna-híd építése tárgyában. Még abban az évben megszavazta a parlament az 1885. évi XXI. törvénycíkket, amely kimondja, hogy amint a már fennálló hidak vámjából befolyó tiszta jövedelem meghaladja a 650 000

forintot, a többletet új Duna-híd építésére kell fordítani.

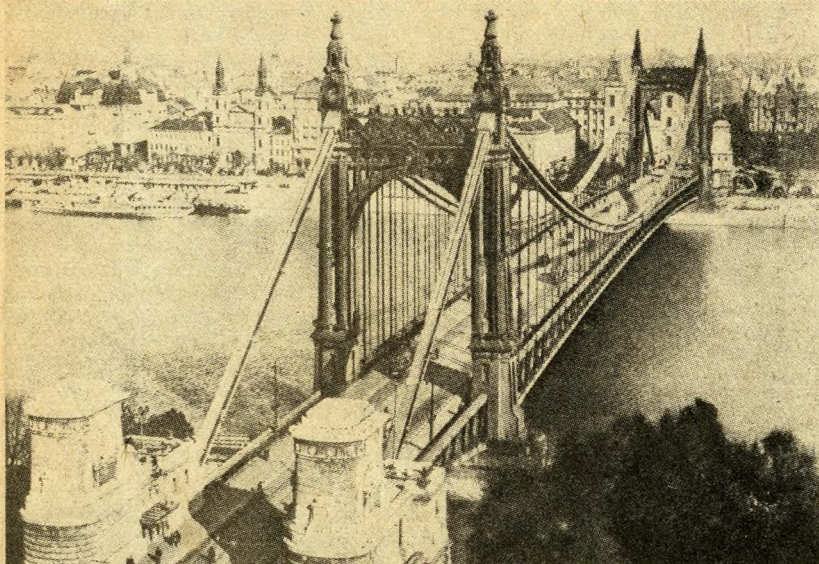
Egy évvel később a fővárosi törvényhatósági bizottság közgyűlése azt az indítványt fogadta el, hogy az új Duna-hídat az Esku tér és a Rudas fürdő között építsék fel. Az újabb felterjesztésre a pénzügyminiszter felszólította a fővárost: az új híd építésére és környékének rendezésére készítse el a részletes terveket.

A millenáris év közeledtével azonban módosítani kellett a korábbi elképzeléseket. 1890-re — amikor a kétkrájcáros hídvámokból befolyó tiszta jövedelem már jóval meghaladta a 650 000 forintot — a főváros vezetősége nem egy, hanem két új híd építését tartotta elengedhetetlenül szükségesnek: az egyiket az Esku térenél, a másikat a Várház térenél (a mai Dimitrov térenél). A Közmunkatanács akkor még főlegesen tartotta az Esku téri hídát. Az Országos Iparegylet Pálczy javaslatára a Közmunkatanácsal szemben foglalt állást, és a lapok is szinte kivétel nélkül erőteljesen sürgették mindkét híd megépítését.

## Kábel vagy lánc?

A törvényhozás 1893-ban végre elrendelte mindkét Duna-híd építését, és gondoskodott a szükséges pénzügyi fedezetről is. Ezek után nemzetközi tervpályázatot írtak ki a hidak építésére. Az Esku téri hídra 53, a Várház tereire 21 pályamű érkezett be. A bíráló bizottság élén Kherndl Antal, a budapesti Műegyetem hidépítési tanszékének akkor már világhírű tudós vezetője állott. Az első díjat egy Esku téri hídra beérkezett pályaműnek ítélték. Ez egy esslingeni mérnök és két stuttgarti építész közösen készített kábelhídterve volt. A második díjat Feketeházy János államvasúti főmérnök kapta a Várház térenél létesítendő háromnyílású híd tervéért. Ez lett a Ferenc József-híd (újjaépítése után: Szabadság-híd), amelyet 1894—1896-ig meg is építettek.

Az Esku téri híd építési munkáit az illetékes szervek évekig tartó vitája előzte meg. A vita két fő kérdés körül összpontosult. Az egyik a hídtengely irányának problémája volt, a sokkal fontosabb másik kérdés, hogy az első díjat nyert kábelhíd tervét valósítsák-e meg. A magyar ipar ugyanis nem tudott megfelelő kábeleket gyártani, ezeket külföldről kellett volna beszerezni.



A RÉGI ERZSÉBET-HID

„Teljességgel célszerűtlen”

Az eredeti elgondolások szerint a híd tengelye a mai helyétől északabbra lett volna. A főváros azonban ragaszkodott ahhoz, hogy a hídtengely egyenes folytatása legyen a Hatvani utcának (mai Kossuth Lajos utca). Ez a megoldás azzal járt, hogy a régi belváros szívét, amely még az előző század hangulatát őrizte, teljesen át kellett építeni. Elsősorban a régi Városháza klasszicista épületét kellett lebontani, és majdnem azonos sorsra jutott Budapest egyik legrégebbi műemléke, a belvárosi plébániatemplom is. Végül sikerült úgy módosítani a terveket, hogy a templom megmaradhatott, csak a plébánia épületét (amelyben Liszt Ferenc is többször vendégeskedett) kellett lebontani.

A régi belváros legősibb magjának helyén gyors ütemben indult meg az építkezés és csakhamar kialakulóban volt az Esku téri híd környezetének immár modern, nagyvárosias képe.

Az elsődíjas terv elvetésekor a fejlődés kezdetén álló magyar ipart is kívánták a teljes hídszerkezet legyártásával támogatni. Lánchíd építése mellett döntöttek, amelynek tervezését a kereskedelmi minisztérium Duna-híd osztályának mérnökei végezték Czekelius Aurél irányításával.

1901 tavaszáig a pályaszerkezet nagy része már fel volt szerelve, amikor az építésvetők a budai hídfőnél 20 milliméteres elmozdulást vettek észre. Leállították a munkákat, és műszeres megfigyeléssel megállapították, hogy az elcsúszás lelassult, majd 33 mm-nél meg is állt. Hosszas kutatás után kiderült, hogy a Rudas fürdő és a Gellérthegy alatti 45 fok C-os hőforrások feltört vize a horgonykamrák szigetelésére használt bitumenréteget deformálta, s a hídfő ezért csúszott el. A vízfeltörés nyílását eltömítették, a hídfőket pedig úgy szilárdították meg, hogy két oldalukat összefalazták, eléjük előépítményt létesítettek, majd a horgonykamrák fölötti szoboralapzatokba nehéz öntöttvas tömböket helyeztek. Mikor mindez megtörtént folytatni lehetett a híd szerelését.

A budai hídfő megszilárdítása után meggyorsult a hidépítés munkája. 1903 őszére készen állt a 290 méteres, egynyílású lánchíd

az ingaoszlopokként működő óriási kapuzatokkal. A Kherndl Antal statikai számításai alapján készített merevítőtartókkal sikerült tökéletes merevítést elérni. A maga nemében akkor egyedülálló, monumentális alkotás vasszerkezetének súlya 11 170 tonna, építési költsége 12 403 000 korona volt. Az Erzsébet királynéről elnevezett hídnál hosszabb egynyílású lánchíd csak 1926-ban épült 340 méteres nyílással a braziliai Florianopolisban.

Hetvenöt évvel ezelőtt, 1903. október 10-én volt a hidavatás. A zuhogó eső ellenére már kora reggel óriási tömeg lepte el a pesti hídfő környékét.

A világ hídepítő szakemberei sokáig méltatták a híd szépségét, merész és újszerű technikai megoldását.

## Pusztulás és újraépítés

1945. január 18-án éjjel a menekülő náci csapatok felrobbantották az Erzsébet-hídat, amely 42 évig volt a főváros egyik remek díszítőeleme. A robbantás olyan károkat okozott benne, hogy újjáépítéséről le kellett mondani. Helyette az 1968-ban elhunyt Sávoly Pál, Kossuth- és állami díjas világhírű hidépítő mérnök tervei alapján új, hatynomú kábelhidat építettek. Az új Erzsébet-híd 6500 tonna acélból, 120 ezer tonna betonból épült, a régi pillérek felhasználásával. Szereléséhez csak a helyszínen több mint 300 ezer szegecszet illesztettek a szerkezetbe, festéséhez 35 ezer kilogramm festék kellett. A híd teljes hossza 370 méter, a Duna feletti nyílása 290 méter maradt. Legmagasabb pontja a kapuzat teteje, amely a híd lábától 43 méter magasságban áll. Miután a pilonok feszítávolsága a régihez képest nem változott, de a gyalogjárók a pilonokon kívül helyezkednek el, a kocsi pályája a réginél lényegesen szélesebb lett.

1964. november 21-én, ugyancsak szemerkélő esőben, százezres tömeg jelenlétében avatták fel a gyönyörű új hidat.

VAJDA GYULA

**MAGYARORSZÁG**

politikai és társadalmi hetilap

Szerkesztőség: Budapest VIII., Gyulai P. u. 14. 1095  
Telefon: 137-660. Telex: 6351 redmo.  
Postacím: Budapest, Pf. 634. 1396

Szerkesztő:  
DR. PÁLFY JÓZSEF főszerkesztő,  
GÁRDOS MIKLÓS h. főszerkesztő.  
Kiadja a Hirlapkiadó Vállalat,  
Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. 1959  
Telefon: 343-100, 142-220.  
Felelős kiadó: CSOLLÁNY FERENC igazgató.  
78.2310/2-40. Zrínyi Nyomda, Budapest  
F. v.: BOLGÁR IMRE vezérigazgató  
Index: 25 606 HU ISSN 0464-4956

1978.  
OKTÓBER  
1.