



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Ratnári Jenő*
Cím: *A Lánchíd hőskölteménye*

Forrás: *Kis Újság*
1949 III/24.

Hely

Idő *1949*

Személy

Helyszám

Székesfővárosi házinyomda 1926 — 8891

Folyt. következő oldalon

Kis Újság
1949 MAR. 24

A Lánchíd hőskölteménye

Négyszáz munkás dolgozik lázasan, hogy november 20-ára feltámadjon Budapest legszebb hídja

Ahogy az építést vezető főmérnökkel végigmegyünk a pesti rakparton az épülő híd felé, lépten-nyomon vasba ütközünk. Sok száz tonna vasroncs hever itt szerteszét. Néhány évvel ezelőtt még láncok voltak, avagy tartóvasak, amely büszkén hordták a Lánchíd testét, míg a Duna habjaiba nem döntötte őket az aljasul bűnös kezek okozta robbanás. A vízben rozsdásodtak csaknem két esztendeig. Aztán egy napon megszólalt felettük az uszódaru láncának csörgése, amely az új életet jelentette. Ötezer tonna vasanyagot halásztak ki a Dunából, csaknem felét az összeg vas- és acélanyagnak, amelyet most a Lánchídba beépítenek. Azok közül a vasrészek közül, amelyeket nem sujtottak a Duna hullámai közé hitvány náci kezek, sok használható állapotban maradt — így a lánc és a függővasak egy része. Roppant anyagi megtakarítást jelentett ez, hiszen a híd újjáépítése így is ötvenmillió forinttal kevesebb kerül!

A szorgalmas „József Attila”-daru

A pesti rakpart másik oldalán, az Akadémia alatt már az új vasszer-

kezet összeillesztése folyik. Budán már beemelték a parlamenti kisebb nyílás merevítőtartóit. Ott könnyebben ment ez a munka, mert a lánc ottani része sértetlen maradt és a lehorgonyzás sem szenvedett sérülést, míg a pesti oldalon a lánc teljesen kiszakadt a robbantás következtében. A vasszerkezet lemezei Ózdon készültek. A hídmonstráns a pesti parton összeszerelgetik a lemezeket, azután odaúszik a „József Attila”- vagy a másik uszódaru, felemeli az elkészült tartót, odaáll vele a hídhoz és beemeli. Ez persze nem megy olyan egyszerűen, mint ahogy itt leírjuk. A hidat most tulajdonképpen annak a rendszernek a fordítottjával építik, amellyel annak idején Clark Ádám megépítette. Akkor a pillérekre először a láncot húzták fel, csak azután szerelték fel a lánc alá az úgynevezett merevítőtartókat, amelyeknek az a feladatuk, hogy a láncra függő hidtestet mereven tartsák és így megakadályozzák, hogy a hidtest átvége a lánc elkerülhetetlen hullámozását. Ez az eljárás azonban rengeteg faanyagot kíván, ezért most fordítva járnak el. Előbb a merevítő tartókat emelik be és később azokról

emelik fel helyére a láncot. Persze a merevítőtartókat is tartani kell addig, amíg a lánc a helyére kerül és a tartókat arra függesztik fel. Ezért a cölöpök egész sorát verik le. A cölöpverő masina ezerkilős vaskosa addig ütöget szorgalmasan a cölöp fejére, amíg az meg nem áll az öreg Duna iszapos homokjában. Ezek a cölöpök tartják meg a merevítőket, sőt ezek hordják a lánc súlyát is, míg azt fel nem emelik helyére és el nem horgonyozzák, csak azután távolítják el a cölöpöket. Roppant figyelmet és precizitást igénylő munka ez, de sok faanyag megtakarítására vezet.

190 méteres ív

A legnagyobb munka persze a középső nyílás átépítése, mert ez a nyílás 190 méter hosszú és ezt a nagy távolságot természetesen nem lehet egyetlen tartóval átívelni. Még ha össze is lehetne szegecslni egy ilyen tartót, olyan daru nincs, amely ezt az óriási tartót fel tudná emelni. Ezt a tartót tehát több darabból építik össze, amelyek egyenként 30—35 méter hosszúak.

Rendkívül nagy munka lesz a *pesti hídfő horgonykamrájának újjáépítése*. Ez a kamra teljesen elpusztult, mert a német hídgyilkosok a kamrában is elhelyeztek egy robbanótöltetet. Ez a töltet teljesen szétvetette a kamrát és *darabokra törte a hatalmas acélsarukat*, amelyeken a lánc le volt horgonyozva. A régi saruk többmázsás darabjai most ott hevernek a parcon. A lánc kiszakadt és több mint húsz métert csúszott ki a Duna fölé. A budai részen ez a horgonykamra sértetlen maradt — ugyanúgy, mint 1849-ben, mikor *Hentzi osztrák tábornok* akarta felrobbantani a hidat. Utászainak parancsnoka, *Alnoch ezredes* akkor a budai horgonykamrát töltette meg lőporral. A robbantás azonban nem sikerült, a híd sértetlen maradt, csak *Alnoch ezredes veszítette életét*. *Pfeifer-Wildenbruchnak*, a náci tábornokának sajnos, jobban sikerült felrobbantania a pesti horgonykamrát. Most a *láncot vissza kell húzni, újra meg kell feszíteni*. Az ózdi vasgyárban már készülnek a roppant acélsaruk, amelyek a láncot a horgonykamrában fogják és a híd terhelését átviszik a horgonykamra vasbetonfalára, amelynek a saruk nekifekszenek.

Két autobus egymás mellett

A híd különben pontos mása lesz a réginek, de persze nem *Clark Ádám* hídjának, mert a Lánchidat egyszer már átépítették 1914—15-ben. A híd már akkor sem bírta el a modern forgalom terhelését, tehát *acélra cserélték ki az öntöttvasból készített régi függőtartókat* és más részeket, sőt részben át is dimenziolták azokat. Most erre nem kerül sor. A dimenziók maradnak. Csak a pilléreket vésték ki annyira, hogy *két autobus is elfér majd egymás mellett, a mi eddig nem volt lehetséges*.

A híd újjáépítői különben nagy csodálattal adóznak *Clark Ádám* emlékének, aki a Lánchidat építette. Csodálatos technikai munka volt ez akkor és sok tekintetben csodálatra méltó még ma is. Így a pillérek tetején 8—10 tonna súlyú termésköveket találtak. Ilyen hatalmas kövek szállítása még ma sem egyszerű. Ugyanilyen nagy teljesítmény volt a *pillérek* építése is.

Körforgalom az Alagút előtt

A *Lánchíd* tehát ugyanolyan marad, mint amilyen volt, de a híd környékének a képe megváltozik. Ez a változás a budai részen lesz nagyobb. A budai hídfőnél a *Clark Ádám-téren 40 méter átmérőjű parksziget épül a Lánchíd torkolata és az Alagút szája közé*, úgy hogy a jövőben a járművek *nem hajthatnak a Lánchídról közvetlenül az Alagútba, vagy fordítva, hanem szépen körül kell kocsikázniuk a szigetet és ugyanézt kell tenniük a Főutcában közlekedő járműveknek*. Készül egy aluljáró is, amely — mint a pesti oldalon — lehetővé teszi, hogy gyalogosok a híd alatt mehessenek át a híd egyik oldaláról a másikra. A pesti oldalon ugyancsak *körforgalom* lesz, amennyiben a Roosevelt-tér közepén parkozott rész létesül, amelyet a járműveknek meg kell kerülniük. A villamos a híd alatt közlekedik majd, még pedig *egy betontechnőben*, amelyet már régebben megépítettek és amely megakadályozza, hogy — elöntse a síneket, ha a Duna áradása elöntené az alsó pesti rakpartot.

Négyszáz munkás dolgozik a hídon, ha összegezzük a tulajdonképpeni hídmunkásokat azokkal, akik Ózdon és más vasgyárakban a híd vasszerkezetén dolgoznak és — november huszadikára elkészül a híd.

Szatmári Jenő