



Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

Bp.
(Hely)

1913 VII 16
(Idő)

(Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás

Tárgy

G24.2

Hely

Idő

"1913"

Személy

Ha elzárják a Lánchidat...

Buda fejlődését már másfél esztendeje megakasztja a Lánchid át-
alakításának folytonos halogatása.
Először úgy volt, hogy ez év tava-
szán már megszűnik a forgalom a
hidon, utóbb azonban a hatóságok
nem zárkóztak el a főváros jobb-
partjának az elől a kívánsága elől,
hogy a Lánchid elzárásának tartamára
új közlekedő utvonat álljon a
hid helyett rendelkezésre. A ha-
lasztás csak hasznára volt Budának,
mert közben a főváros és az állam
is belátták, hogy az elvesztett köz-
lekedő vonal helyett új forgalmi le-
hetőségeket kell föltétlenül nyujtani-
niok. Így lett egyszerre komolyan
aktuális az autóbusz-kérdés, így
ébredtek föl a villamos társaságok
és ők maguk is szükségesnek talál-
ták az Erzsébet-hid villámosságának
megépítését és így vetődött föl a
Kossuth Lajos-utcai villamos kér-
dése.

A fővárosra nézve különben más
oldalról is hasznos jelent a hidnak
átalakítása, mivel ha a pénzügy-
miniszter meghajol a közgyűlés
egyetemének az előtt a kívánsága
előtt, hogy a hidvámmentességet
megadja, akkor már a főváros egy
teljes modern hidat fog kapni és
nem kell az átépítésébe újabb mil-
liókat befektetni. Megteszi helyette
az állam.

A hid átalakítására vonatkozó
előkészület teljesen befejeződött. A

munka programját a kereskedelem-
ügyi minisztériumban teljesen el-
készítették. Legutóbb a miniszte-
rium meghívására értekezlet volt,
melyen a műszaki és közigazgatási
hatóságok képviselőinek hozzászó-
lása után megállapították a Lánchid
programját. A nagyfontosságú
kérdésről a minisztériumban a kö-
vetkező részletes fölvilágosítást ad-
ták az *Esti Újság* munkatársának:

Az átalakítás.

A Lánchid azért került rekonstruk-
ció alá, mert a tartószerkezet nem fe-
lel meg a fokozott forgalmi követelmé-
nyeknek. Egyes részei a megengedett-
nél túlságosan jobban igénybe vannak
véve. A felső szerkezetet teljesen újra
kell előállítani és pedig úgy, hogy
mellett a hid szépsége ne változzék
fokozott teherbíró képessége és a
modern hidak merevsége is meg-
legyen. A hid szerkezet-falazati erős-
bítéseket is tesz majd szükségessé,
melyeknek építése sem a hid képét nem
változtatja meg, sem a közforgalmat
nem fogja korlátozni, mert minden
a föld alatt történik.

A vasszerkezetet a magyar királyi
állami vasgyárak készítik, a láncok
gyártását a diósgyőri gyárban meg-
kezdték és nagy részük már kész is.
A hid fő erősítő munkálataira zárt ver-
senytárgyalást tartottak és igen neves
cégek pályáztak. A döntés már meg is

van és néhány nap múlva nyilvános
ságra hozzák.

Ezt a munkát még ebben a hónap-
ban megkezdik, mert miattuk nem
kell a hidat elzárni. A hid elzárása
csak 1914. januárjától van terve-
béve; rögtön, a mint az első jég el-
vonul, hozzá kell fogni a szerkezet át-
építéséhez és ezzel kapcsolatban a sze-
hid programját. A nagyfontosságú
állványoknak a Dunába való he-
lyezéséhez. Az állványokról végzik
a bontást és a láncfölrakást. Az
állványok vízbe vert cölöpépítmények
lesznek, melyeken három darab ötven
méteres vashidalású állást hagynak a

hajóközlekedésnek. A cölöpépítményt
és a láncfölrakást a tavaszi jégzajlás-
tól az őszi jégzajlásig kell befejezni,
mert a cölöpök a jégzajlás miatt nem
maradhatnak ott. Tehát körülbelül no-
vemberig állnak a cölöpök a Dunán.
A további munkát már nem fix áll-
ványról, hanem a már fölszerelt lán-
cfölgő és részben a vizenuszó állvá-
nyokról fogják végezni. Ez a munka
olyan tempóban halad, hogy 1915.
őszére befejezhessék és akkor átadhas-
sák a hidat a közforgalomnak.

Az építkezés költsége.

A Lánchid átépítésének költségét
hat és fél millió koronában állapí-
tották meg. Az előirányzott költség
jelentékeny részét, négy és fél mil-
lió koronát, a vasszerkezet emészt
meg, melyet az Állami Vasgyárak
készítenek. Az erősítő munka más-

fél millió koronába kerül. A to-
vábbi összeget a hidpálya, a vilá-
gitó berendezés, a belső munkákat
és más költség fedezésére fordít-
ják. A míg a Dunában állványok
lesznek fölállítva, a hidépítés és a
hajózás biztosítására egy horgony-
örség lesz. Az örség a Margitsziget
felső csucsával szemben állomáso-
zik és az lesz a feladata, hogy a
lefelé vonuló tutajokat és dereglyé-
ket kioktassa; figyelmeztesse az
építkező viszonyokra, esetleg az
állvány-hidalásokon átvezesse eze-
ket a járóműveket. Az állványszer-
kezettről nappal színes zászlókkal,
éjjel különböző színű jelző-lám-
pákkal fogják figyelmeztetni a ha-
jósokat az éberségre.

Az új Lánchid.

Nemcsak szilárdság nézőpontjából
felel meg az új hid egy nagyváros fo-
közódó forgalma által támasztott köve-
telménynek, hanem kiküszöböli a
Lánchid eddigi nagy hibáját, az ingást.
Ezt úgy érik el, hogy a vízszintes és
merőleges kilengéseket megszüntetik,
mert a láncokat két oldalról vastartók-
kal látják el, a melyekkel merevvé te-
szik őket.

Hogy a hid erősebb lesz, annak az a
magyarázata, hogy a láncok az eddigi-
nél finomabb és erősebb acélból ké-
szülnek és a mostani öntöttvas kereszt-

23. sz. tartók és fából készült hossztartók anyaga jó minőségű hengervasanyag lesz. A vízszintes kilengések ellen a hid-pálya alatt alkalmazott szél-vasráczsokat, a merőleges lengések ellen a merevítő tartók védik az alkotmányt. A láncok vastagsága *néhány centiméterrel nagyobb lesz, mint a mostani, de a hid karcsuságán ez mitsem változtat*, mert csak feleannyi függőtartó lesz rajtuk. És ez a körülmény kiegyenlíti a méreteket.

Az építést megnehezíti, hogy *a közelben nincs elég hely*. Különösen helyszűke van Budán, a hol a két kis park, a melyet villámos szegélyez, alig alkalmas a munkálathoz szükséges szerszámok lerakására. Az építés alatt a budai alsórakpart teljesen el lesz zárva. A pesti parton tudvalevően eddig sem volt közlekedés.

A közlekedés.

A közlekedés megoldására vonatkozóan többféle terve van a minisztériumnak.

Mint ismeretes, fölmerült az a terv, a melyet *Roessemann és Kühnemann* budapesti gépgyárosok tettek, hogy egy drótkötélpályát létesítsenek a Lánchid körül, mely állandóan üzemben van és pótolja a hid gyalogutját. Van egy másik terv is a minisztériumban, hogy a Lán-

hid mostani pilléreit használják föl függővasut céljára.

Azonban mindezekről a tervekről le kellett mondani azért, mert az átalakítás időben és térben annyira kiszámított és kényes, hogy semmiben sem szabad zavarni.

Ezenkívül fölmerült az a terv is, hogy az állványok cölöpépítményén *gyalogjárót* létesítsenek, de ennek sincs célja, mint a minisztériumban megállapították, mivel egyrészt zavarná a munkát, másrészt ugyanakkor, a mikor hajóközlekedés nincs, tehát télviz idején, ezt a pillérekre épített gyalogutat nem lehetne igénybe venni.

Egyelőre egyetlen és megbízható megoldásnak azt látja a minisztérium, hogy ha *csavargőzös-járatokkal tartják fönna a forgalmat*. Erre nézve az a terv, hogy a minisztérium három csavargőzöst fog járatni, a melyek a Vigadó és a Clark Ádám-tér között *állandóan* közlekednek. A propellerek nemcsak nappal, hanem éjjel is tartanának járatot, a mihez a minisztérium anyagi hozzájárulását is kívánja a csavargőzös-társaság.

Az építés felelősségteljes felügyeletét *Harwig Sándor* és *Szántó Albert* miniszteri tanácsos fogják ellátni, a kik különben a tervező és előkészítő munkát is vezették.