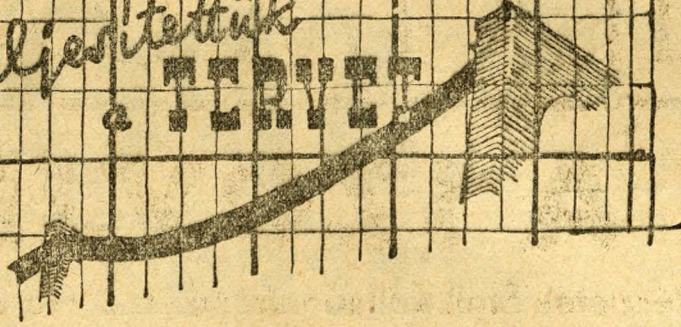


16

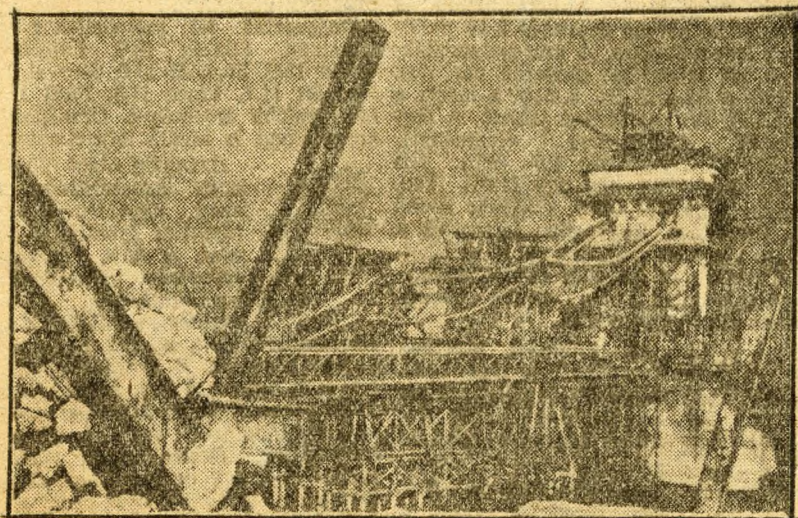
teljesítettük a TERVET



NAPRÓL NAPRA büszkén jelentik országunk dolgozói, hogy územekben határidő előtt teljesítették a hároméves terv részét. November 20-án, a Lánchíd felavatásának 100. évfordulóján — mintegy jelképeként az ország újjáépítésének — a Lánchíd dolgozói is elvégezték a rájuk rótt feladatot; újjáépítették a hidat.

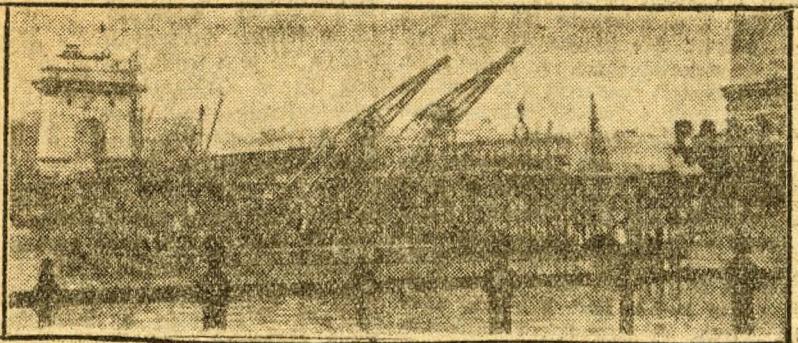
Amikor 1947 elején Gerő Ernő akkori közlekedésügyi miniszter kijelentette, hogy 1949 november 20-án a Lánchíd felavatásának centenárius napján a híd állni fog, kissé rövidnek tűnt a terminus. Rövidnek tűnt azért, mert el kellett végezni a roncskiemelési munkálatokat, ki kellett javítani a hidpüléreket s mindezt akkor még igen mostoha körülmények között kellett megkezdni. De a híd a dolgozók áldozatkészsége, kitűnő munkája által 30 hónap alatt elkészült.

EZT AZ IDŐT csak akkor tudjuk megfelelőképpen értékelni, ha hozzátesszük, hogy annakidején 10 évig épült a híd. A pillérek építése 1839-ben kezdődött és 7 évvel később fejeződött be. A munkálatok során igen nagy technikai nehézségek merültek fel: pl. a pesti oldalon a pillér alapja 7.27, a budai oldalon 12.64 méterrel fekszik a Duna nullpontja alatt. Mínt hogy a pillérkapuzatok nullpont feletti magassága 36.35 m — a



pillér és a kapuzat 43.62, illetve 49 méteres együttes magassága tehát 14—15 emeletes építménynek felel meg. Az alapozás úgy történt a vízszint alatt, hogy hármasszáró-gátfalat létesítettek az építendő pillérek körül. Ezért 12—24 m hosszú cölöpöket vertek le a meder nagy teherbírású, vízzáró kékagyag rétegbe. Ezután a falak közötti kavicsot kiemelték és úgy biztosították a vízzárást, hogy a cölöpfalak által alkotott közölkébe agyagot döngöltek.

A LANCOKAT külföldről hozták, míg az öntővasból készült keresztartók Magyarországon és Ausztriában készültek. Az akkori híd merevítőtartója fából készült. Ezért, ha nagyobb súlyú kocsihaladt rajta át, állandó lengés volt tapasztalható. Ezen ügy próbáltak segíteni, hogy úgynevezett alsó merevítőtartókat alkalmaztak, melyeknek az volt a feladatuk, hogy a terhelést egyenletesen oszták el az egész tárcsán. Ez azonban nem sokat segített, mert a fából készült merevítőtartók



hajlékonyak voltak. A Lánchíd teherbírása első formájában mindössze 244 kg volt négyzetméterenként. Budapest fejlődése folyamán, azonban megnövekedett a forgalom, a járművek súlya, ezért a híd első alakjában nem felelt meg a követelményeknek. Az átépítési munkálatok 1913-ban kezdődtek meg. A megerősítés után a teherbírás az elsőrendű hidak teherbíró képességnek megfelelően 400 kg/m²-re emelkedett. Ugyanekkor a megnövekedett teherbírásnak megfelelően a hidfők alapjait kiszélesítették. A régi 260 mm szélességű láncokat 360 mm-esekre cserélték ki és jóval nagyobb szilárdságú acélból gyártották. Egy-egy láncok legvastagságát 600 mm-ről 700 mm-re emelték. Ebben a formájában 30 évig, 1945 január 17-én történt felrobbantásáig teljesítette feladatát a Lánchíd.

MOST ISMÉT régi alakjában épült újjá. Csak a mederpillérek kapuzatát szélesítették ki 5.45 m-ről 6.40 m-re. Így lehetővé vált, hogy a kapuzaton egyszerre két szélesebb jármű is keresztül tudjon haladni. Jelenlegi teherbírása azonos a többi budapesti hídéval: 450 kg/m²-enként. Az újjáépítést nagymértékben gyorsította az, hogy ugyanúgy, mint az eddig újjáépült budapesti hidnál, a főartók összeszerelése a parton történt s a bemelést úszódarukkal végezték el.

S a híd áll, hirdetve a dolgozók áldozatos munkáját. De egyszerűs mind jó példa is, hogyan kell a nehézségektől vissza nem riadva dolgozunk a tervért, a szocializmus építéséért.

