

2/1h

Siklós Péter felvétele
(Cikkünk a 3—5. oldalon)

624.2

(Lámpa)

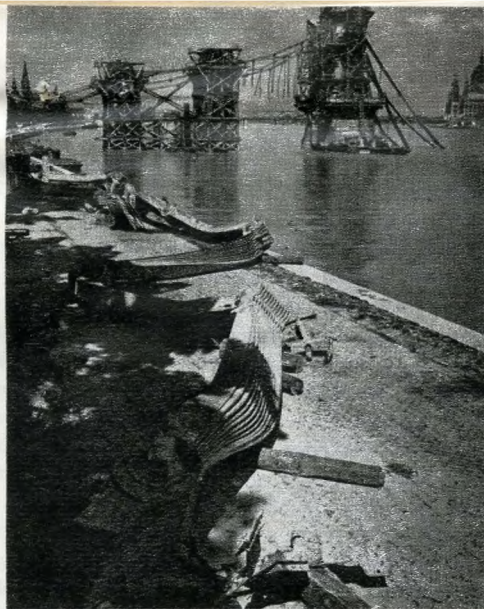


0/0

Dr. Palotás László

Lánchíd

A Híd állni fog



Amikor az óvóhelyek sötétségéből először jutottunk ki a romok között a Duna-partra, megdöbbentő kép tárult elbénk: láttuk, hogy világszép hídjaink egytől egyig élettelenül omlottak be a Duna vizébe. Erőtlenül leomló lánccarok, égnek meredő roncs-csonkok, mint rettentő felkiáltójelek meredtek felénk. Az esztelen rombolás kiölte a hídak életét. És amikor felmértük a pusztulás eredményét, rettenetes számok mutatták a féktelen, „tökéletes” rombolás realitását. Kétségbeesésünkben összeszorult az öklünk, de agyunk már lázasan kutatta: mit lehet tenni.

A világháború végéig eltelt esztendő alatt mintegy 100 km hosszú közúti és vasúti híd épült. Kereken 19 000 db, amelyek közül nagy Duna- és Tisza-hídjaink, 33,5 ezer m hosszúságot értek el, s a számuk 41 volt. Ez a nagyszámú híd szolgálta évtizedeken keresztül a magyar közlekedés fejlődését.

Amikor közlekedési célokat szolgáló hídjaink nagyrészt megsemmisítette az érthetetlen pusztítási düh, az ország a műszaki feladatok egyik legfontosabbjának tekintette hídjaink helyreállítását, hogy ezen keresztül az ország vérkeringésének legfőbb ütőereit ismét élettel tudja teleönteni. Kereken 69 ezer fm. hídunk pusztult el, egész hídállományunk 63%-a. Nagy Duna- és Tisza-hídjaink — mind a közúti, mind a vasúti hídak — egytől egyig.

Ez a veszteség pénzben és munkában az ország békeévekben felhasznált állami költségvetéseiben erre a célra fordított összegeknek több mint 30-szorosa, és így azt jelentette volna, hogy legalább 30 évnek kell ahhoz eltelnie, hogy hídjaink ismét az 1944. évi állapotnak megfelelően legyenek helyreállítva.

*

A hídak újjáépítésének megindítása akkor, amikor nemcsak a szerszámok, felszerelések és építőanyagok legnagyobb része ment tönkre a háborúban, vagy hurcoltatott ki az országból, hanem még az ezeket előállító gyárak is tönkrementek, rendkívüli nehézségekbe ütközött.

A munkák gyors lebonyolítása érdekében a Közlekedésügyi Minisztérium hídosztálya új szervezetet állított fel saját kebelén belül. E szervezet vezető irányítója dr. Széchy Károly, a hídosztály főnöke volt (később Kossuth-díjas egyetemi tanár), aki hatalmas energiával, nagy szakmai felkészültséggel látta el a reá háruló súlyos feladatokat. Ebben a munkában magam, mint a szervezet egyik tagja, a hídtervező-csoport vezetője, Nógrád, Pest és Bács megye központi felügyelője igyekeztem kivenni a részem.

Az ország közlekedésének megindítása céljából

rövid néhány hónap alatt hősi munkával ideiglenes hidakat épít a szovjet hadsereg a legfontosabb útvonalainkon, vasútvonalainkon és folyóink mellett. És ezzel párhuzamosan megindulnak a végleges hidak munkái is. Az ország számtalan helyén öntevékenyen fognak hozzá a hídak helyreállításához. A közlekedés legfontosabb gócpontjában, Budapesten már 1945. évben elkészült az első ideiglenes, de álló-jellegű vasúti híd, a Petőfi komphíd, meg a Budáról Pestre gázt szállító gázkábelhíd az északi oldalon, a Margithíd pillérei felett, és 1946 január közepén átadják a forgalomnak az új Kossuth-hidat.

Talán nem érdektelen azt is megemlíteni, hogy amikor a Margit-híd pesti ága 1944. november 4-én „véletlenül” felrobbant, a gázművek megbízásából dr. Barta József a pillérek fölé gázvezeték részére szolgáló kábelhíd tervezését kezdte meg. A megépítésre azonban már nem volt idő. A budai ág felrobbantása után, 1945. január 18-án — mivel Pest gázellátását sürgősen meg kellett oldani — 1945 kora tavaszán dr. Barta javaslatára magam folytattam s fejeztem be a tervezést, majd elláttam az építés művezetését. A Gázművek agilis műszaki igazgatójával, Bordás Lajossal együttműködve megszereztük a szükséges kábelanyagot a Kábelgyárból, a hídoszlopok faanyagát a Bükkből, s így vált lehetővé, hogy a gázhíd 1945. december 5-től el tudta látni feladatát.

A végleges hidak közül legelsőnek a Szabadsághíd (az 1945. jan. 16-án felrobbantott, volt Ferenc József híd) lehetett újjáépíteni. Az ország népe lelkesedéssel köszöntötte az 1946. júl. 30-án átadott hidat, a hídepítőket. Nagy tömeg figyelte, mikor a két 100 tonnás úszódaru beemelte a hídfőtartók közbenső ún. befüggesztett, kereken 47 m hosszú részét.

A második újjáépített híd a Margit-híd volt: a déli felét 1947. nov. 16-án, a teljes hidat (a gázhíd áthelyezése után) 1948. aug. 1-én adtuk át a forgalomnak.

*

Ha a budapesti Lánchídról van szó, a tájékozottak szeme előtt háromféle Lánchíd-kép lebeg. Az egyik az a Lánchíd, amelyet Széchenyi István hatalmas energiája hozott létre az 1839—49 években; a másik Lánchíd az, amely a régi Széchenyi Lánchíd helyett, ahhoz általánosságban hasonló alakban, de a nagyobb teher viselésére új, jobb anyagból, az 1913—15. években épült újjá.

Az első Lánchíd sokáig teljesítette a reá bízott feladatot, de a mindjobban erősödő forgalom és a reá kerülő járművek súlyának növekedése szükségessé tette az átépítést. A hajlékony — merevítőket ugyanis nem voltak elég merevek ahhoz, hogy

a hídpályát terhelő súlyokat megfelelőképpen eloszák; az öntöttvas keresztartók közül több elrepedt, a híd erős kilengéseket mutatott. Ezek indokolták a Lánchíd 1913-ban megindult első újjáépítését. Ennél az átépítésnél a pilléreket változatlanul meghagyták, a hídfőket azonban kiszélesítették a híd nagyobb teherbírásának megfelelő nagyobb húzóerők felvételére.

A második Lánchíd is vámos híd maradt mindaddig, míg a valódi „egyenlő teherviselés elvét” az 1919-es forradalmi fordulat meg nem valósította azzal, hogy a hídon teljesen eltörölte a vámot.

1945. január 17—18-a éjjelén a fasiszták romboló dühe ezt a csodálatosan szép, műszakilag és esztétikailag harmonikus alkotást megsemmisítette, teljesen okatlanul és minden stratégiai cél nélkül.

A lehorgonyzó sarukat a lánccégeket s velük együtt a pesti lánccamrát is szétrobbantották. A budai oldalon is akartak robbantani; be volt töltve a budai lánccamra, de ott a robbantás nem sikerült.

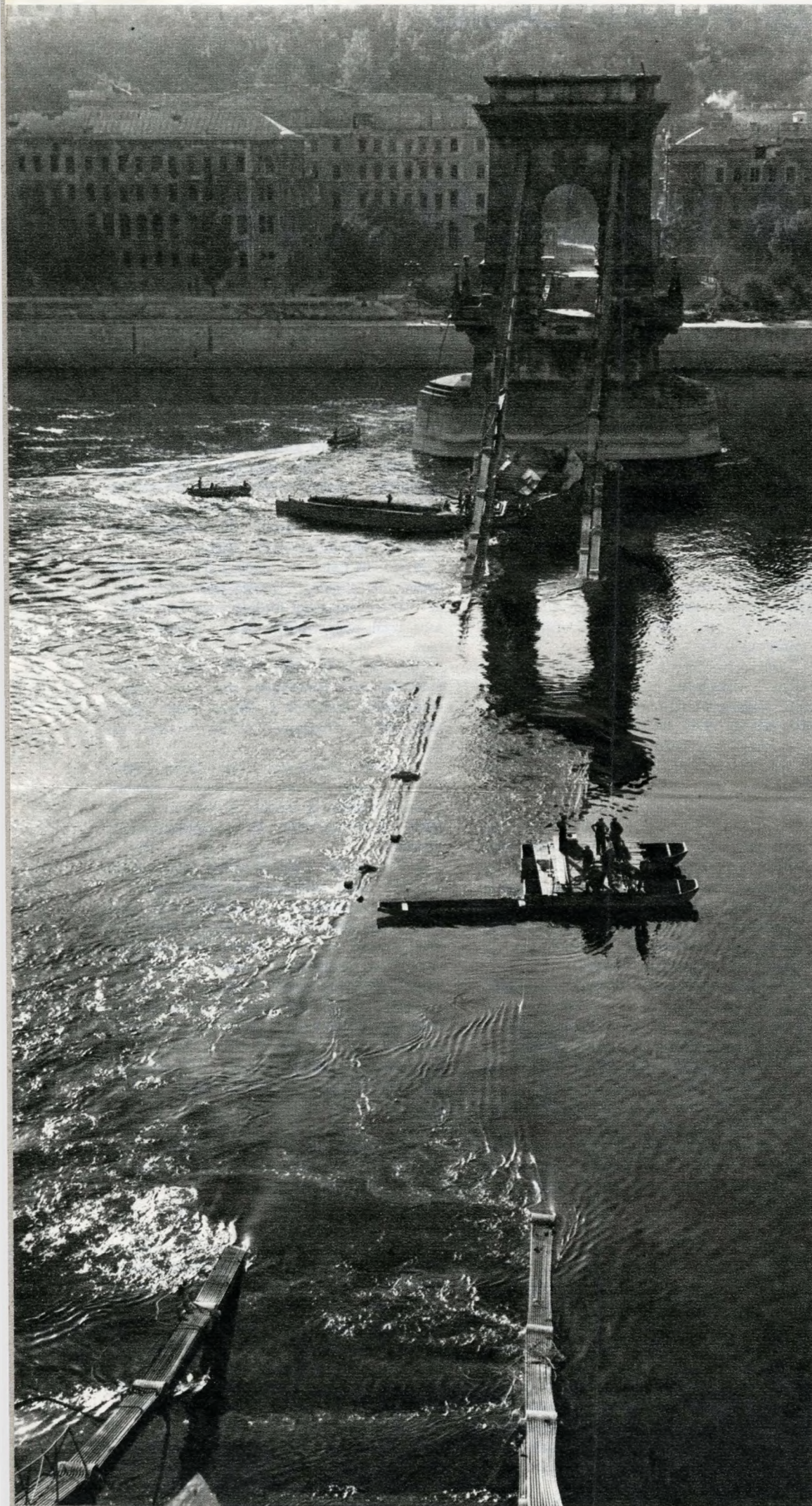
A robbantástól a lehorgonyzott lánccok kiszakadtak a pesti lánccamrából, elszabadultak, s Buda felé húzódtak el. A lánccokat tartó saruk a pesti pillér felett mintegy 18 m-re, a budai pillér felett mintegy 4 m-re lökődtek el Buda felé. Miután a lánccok lehorgonyzása megszűnt, s a lánccok kihúzódtak, a hídszerkezet a Dunába zuhant. A kiszakadt lánccok megrongálták s kirántották a pillér tetején lévő hatalmas kötőbököket, párkányköveket, s így a pillérek felső része erős sérülést szenvedett. A pesti hídfő, a rajta levő kezelőházzal együtt tönkrement, a lánccamrákat előntötte a víz. A hajózás biztosítása érdekében a budai nyílást már 1945-ben, a többieket a későbbiek során megtisztították. A roncsemeléskor a lánccok nagy részét sikerült kimenteni, s egy részüket a híd újjáépítéséhez felhasználni.

*

A népgazdaság első hároméves terve előírta a Lánchíd újjáépítését. A közlekedésügyi miniszter utasítása szerint az újjáépített Lánchídnek az első Lánchíd forgalomba helyezése 100 éves évfordulójára kellett elkészülnie.

Ennek megfelelően azonnal megindultak az előkészítő és szervező munkák. Folytatódott a romeltakarítás, a roncsemelés. Felderítették a lánccamrákat, a látható lánccok és a vasszerkezet állapotát, megvizsgálták a pillérek sérült részeit, s ezek alapján megállapították a várható anyag- és költségigényeket.

Igen kockázatos feladatunk volt a pillérek (pilónok) állapotának, sérüléseinek megvizsgálása.



Komolyabb sérüléseket, rongálódásokat a pesti oldali pilon mutatott. Hogy a kimozdult kötőbök helyzetét meg lehessen állapítani, s a helyreállításra javaslatot tenni, a déli oldali pilon melletti gyalogjárón néhány faoszlopból álló tornyot állítottunk össze, s a beépített hágcsón jutottunk fel egymás után, óvatosan (dr. Széchy, Fábián József mérnök és jó magam) a pilon tetejére, kb. 11—12 emeletnyi magasságra. A pilon hatalmas lefödő és parkány-kövei oly szétzilált állapotban feküdtek egymáson és egymás mellett, eredeti helyükből kilökődve, hogy egyetlen botlás és a laza, labilis kövekkel együtt zuhantunk volna lefelé. A helyzet felmérése azt mutatta, hogy az eredeti kövek zömét acélkapcsokkal lehet biztosítani, megmenteni s utánfaragással hasznosítani. Így történt.

Súlyos gondot okozott a felrobbantott hídfő — főképpen a pesti hídfő — helyreállítása. A láncok lehorgonyzó kamrája teljesen el volt árasztva vízzel; a vastag téglafalak össze-vissza repedve. Szivattyúztunk, zuhog be a víz. Kívülről elszigetelni lehetetlen, ill. igen-igen költséges megoldás. Belülről kell a szigetelést elkészíteni. Hogyan? Van valaki, aki erre vállalkozni mer és tud? Volt. Felülről lefelé haladva — szivattyúzás közben — a falakba ún. fenyőfa-szerű csatorna-hálózatot véstünk be, hogy a vizet levezesse. A kis csatornákat lefödve, kitömjük a repedéseket, ötrétegű vízzáró cementvakolatot készítünk, végül a fenékgilajutva, egy szivattyúzásra alkalmas mélyedést (zsompot) alakítunk ki, és a kamra fenekét is leszigeteljük. Mindkét lánckamrát így állítottuk helyre, hogy el lehessen készíteni a láncok lehorgonyzását. (Szivattyúzni természetesen most is kell időnkint.)

1947 tavaszán a Lánchíd újjáépítésének előmozdítására megalakult az ún. 48-as Lánchíd Bizottság. A Bizottság ismertette a híd újjáépítésével kapcsolatos problémákat, s felhívást intézett az ország népéhez, hogy vállaljon áldozatot, járuljon hozzá a romok eltakarításához s az újjáépítéshez.

Az ország lakói — és az amerikai magyarok is — amikor tudomást szereztek a Lánchíd újjáépítéséről, szeretettel és lelkesedéssel igyekeztek a terv megvalósítását segíteni. Ezek a felajánlások, adományok tették lehetővé, hogy a szükséges előkészítő munkálatok már 1947 nyarán megindulhassanak. A továbbiak során a hídépítés költségeit az állami költségvetés keretein belül lehetett biztosítani.

*

A tervezett és megépült híd teljes általánosságban követi a régi híd megszokott s megcsodált harmonikus vonalát, amelyről az egykori újság 1858-ban oly szeretettel írta: „Mily nagyszerű ívek! mily pazar pompa ömlik el az óriás oszlopokon! Erő és szépség oly bensőleg egyesülvén rajta, mintha a természet alkotta volna! Úgy bele is illik ebbe a változatos — halmok, végtelen síkság, az óriás folyó által alkotott — panorámába, hogy nála nélkül a kép teljességéből hiányoznék valami! . . .”

A híd tartószerkezete megmaradt a régi, két-támaszú részekből álló, merevítőtartós lánchíd-szerkezetnek.

A megnövekedett közlekedési igények megkívánták, hogy a hidat az érvényben levő előírásoknak megfelelően nagyobb teherbírási méretezzék.

A forgalmi igények azonban egy módosítást kívántak. A közlekedési viszonyok javítása érdekében a mederpillérek kapuzatának minimális kiszélesítését határoztuk el, mely lehetővé teszi a

régi 5,40-es pályaszélesség helyett a 6,45-ös kocspálya teljes szélességében való átvezetését és így két autóbusz egymás melletti áthaladását. A *kapuzatoknak* ilyen csekély mértékű kiszélesítését is úgy kívántuk azonban végrehajtani, hogy a változtatás az eredeti építmény klasszikus szépségét a legcsekélyebb mértékben se változtassa.

Négyféle változat közül a szakértő bizottság azt a megoldást választotta, amelyen a visszavetés a pilonok külső kontúrjának ferdeségét követve, a régi belső ívet meghagyva halad a párkányokig, majd azok alatt is.

A *feljárót* átalakítottuk, a helyes forgalomterelés és térképzés érdekében. A kilátást zavaró és a feljárók kiszélesítését akadályozó kezelőépületek (vámházikók) nem épültek újjá. A pesti feljáró az oroslán talapzatától kezdve tölcserszerűen kiszélesedik, szükségszerűen igazodva a közúti és a BSZKRT aluljáróhoz mint meglévő adottsághoz. A budai oldalon az oroslán talapzatától kezdve ívesen, tölcserszerűen erősen kiszélesedve csatlakozik a kocspálya a Lánchíd, illetőleg a Fő utcához. A feljáró elé forgalomterelő kerek sziget épült.

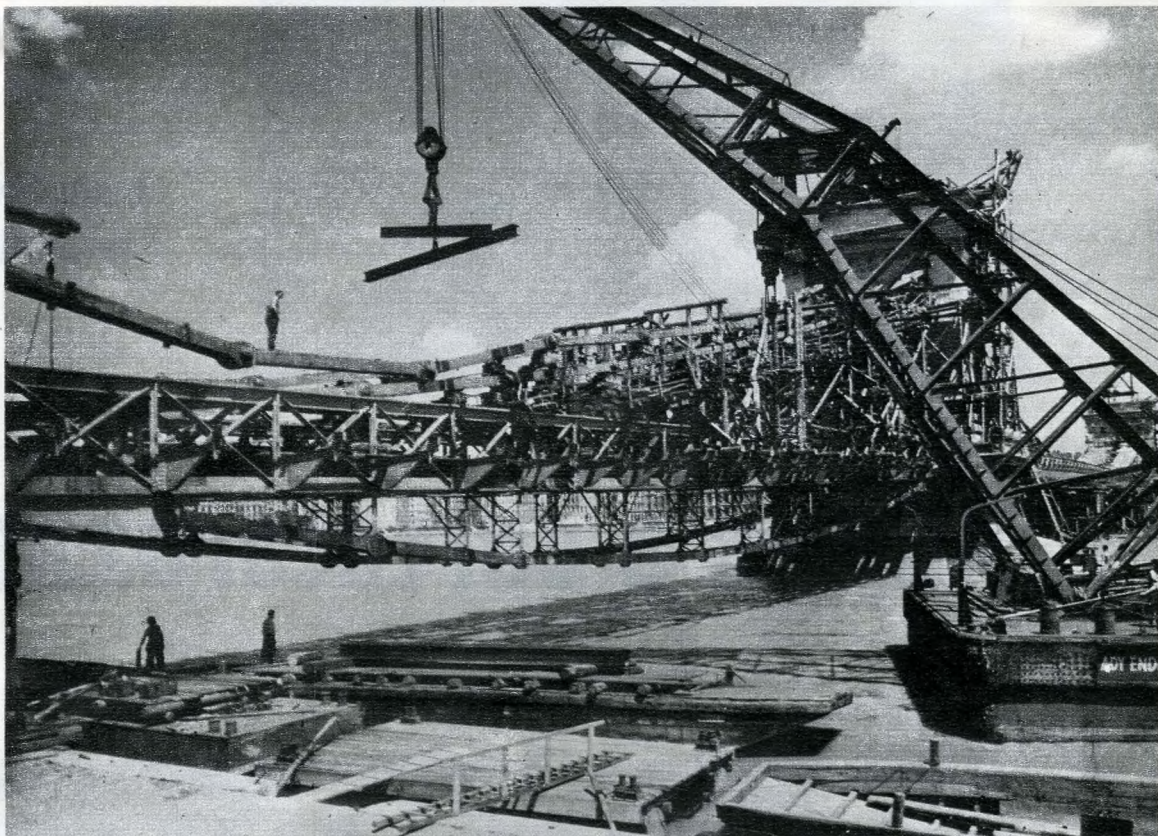
1948 tavaszán indult meg a felrobbantott pesti hídfő helyreállítása és nem sokkal később a mederpillérek sérült részeinek újjáépítése is. 1948-ban kezdtük meg az új láncanyagának és a merevítőtartó vasanyagának kihengerlését, a láncok gyártását. Megindult a láncok beépítése a pesti horgonykamrába és ezzel együtt a budai oldalnyílás merevítőtartójának beszerelése. Ezt a merevítőtartót a budai oldalnyílásban ideiglenes alsó feszítőlánccal láttuk el, hogy az így megerősített szerkezetre átadható legyen a budai nyílásban épen maradt régi láncok terhe. A feszítőlánccokat roncsláncokból hegesztettük össze. Mivel a láncok karbonacél anyagúak, s az ilyen anyag hegesztése elég nehéz feladat, minden gondosságunk mellett is előfordulhattak hegesztési hibák. Magam mindennap, amikor munkahelyemre indultam a Szabadság-hídon át, gondterhelten néztem a Lánchíd e budai nyílása felé, áll-e még? És minden rendben volt!

*

A Lánchíd az első megnyitás 100 éves évfordulójára, 1949. november 20-ára elkészült. A megnyitó ünnepség során *Fa György* hídépítő élmunkás beszélt; az ünnepi beszédet *Bebrits Lajos* közlekedés- és postaügyi miniszter tartotta, míg a hidat a főváros nevében *Pongrácz Kálmán* polgármester vette át. Nekem is beszélnem kellett az építés lényeges mozzanatairól. Aggódtam, hogy meg tudok-e szólalni, mert az utolsó napokban sokat voltam a hídépítésnél, s teljesen berekedtem. Két nappal korábban még egy hang sem jött ki a torkomon. De aztán sikerült elmondanom az ismertetőt.

Az 1949. nov. 20-án átadott Lánchíd roncskiemelését a Közlekedésügyi Minisztérium részéről *Korda István*, az alépitményi munkák, a vasbeton pályalemez, a feljárók építésének műszaki felügyeletét ugyancsak *Korda István* látta el. Az építést magát a Dunahíd-építő N. V. részéről *Fábián József* vezette. A vasszerkezet építését a MÁVAG végezte *Zimányi István* vezetése alatt, *Sávós Károly* műszaki felügyelete mellett. A korszerű tervezési munkákat *Sávoly Pál* végezte. A tervezést és az építést a Közlekedésügyi Minisztérium hídosztálya vezetőjének dr. *Széchy Károlynak* irányítása s dr. *Palotás László* központi felügyelete alatt hajtották végre.

A Lánchíd állapotát 1973-ban a Főber (*Müller József*) vezetése alatt felülvizsgálták, a szükséges javításokat elvégezték, az útburkolatot teljesen át-



építették, a hidat újramázolták. A karbantartási munkákkal együttesen meg kellett oldani a várhegyi alagút felújítását is. A közreműködő vállalatok teljesítették vállalásukat, és a főváros egysítésének 100 éves évfordulója tiszteletére, 1973. június 25-re befejezték a Lánchíd felújítását. Ezzel legszebb Duna-hídunk, a Híd, megerősödve, megújítva szolgálja Pest-Buda szoros kapcsolatát.

Ki tudná felsorolni annak a hősi műszaki tevékenységnek minden jelentős állomását, amelynek nyomán büszkén mondhatjuk, hogy alig 10 év alatt csaknem teljes egészükben eltűntek a vandál pusztítások nyomai, és nemcsak újjáépítettünk, de számos újat is tudtunk építeni.



A próbaterhelés (1949. nov. 13.)

