

1949 NOV. 20



1945... Vízbelógó láncroncsok és látogató sebek az ágyúlövedékektől megtépázott klasszikus formájú pillérekén

A Lánchidat, a dicső 1848/49-es szabadságharc tanúját és Széchenyi álmát 1849 november 20-án adták át Haynau jelenlétében a forgalomnak. A fasiszták által 95 éves korában, 1945 január 18-án felrobbantott hidat 100 éves születésnapján fogja megújítva forgalomba helyezni a magyar népi demokrácia.

Cementhabarcs-belövésekkel indítottuk el a százéves Lánchíd újjáépítését

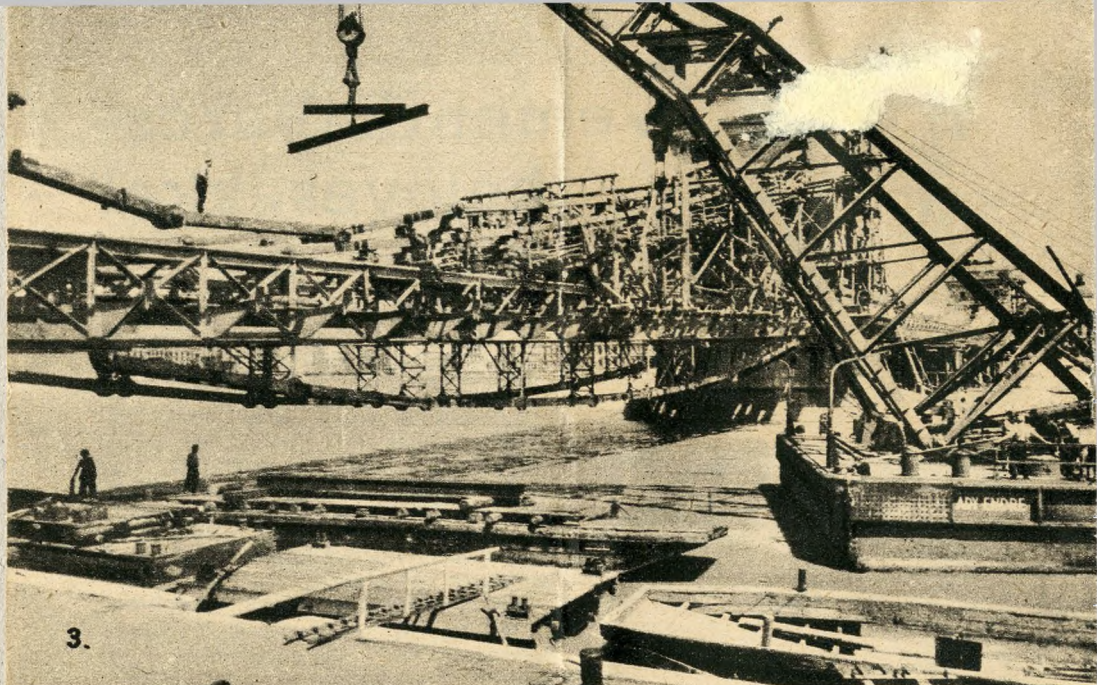
A szónak, hogy „megújítva”, itt különös jelentősége van, mert nemcsak azt jelenti, hogy az új Lánchíd úgy épült újjá, hogy amit régi szépségének, vonalozásának és megjelenésének csorbítása nélkül modernizálni lehetett rajta, azt megcsináltuk, hanem az építkezés kivitelénél az újítások egész sorát valósítottuk meg rajta.

Mit is kellett a Lánchídon újjáépíteni?

Ezt legjobban onnan látjuk, ha vissza-idézzük, milyen képet mutatott is a felrobbantott Lánchíd? Az 1. kép mutatja a megtépetten vízbelógó láncroncsokat és az ágyúlövedékektől megtépett klasszikus formájú pillérek tátogó sebait, amit a kiszakított láncok szakítottak rajta. Bizony, alig hinnénk, hogy ezeknek a láncoknak $\frac{2}{3}$ -át ismét felhasználtuk az új Lánchídban is. Gondos kísérletek után kiderült, hogy az elgörbült láncszemek kiegyengethetők anélkül, hogy a vasanyag szilárdsági tulajdonságai érezhetően csökkentek volna. A láncszemek hossza ugyan megváltozott, de újrafűréssel sikerült a maximálisan 5 mm-es hosszkülönbségeket is eltüntetni. Ha a pillérek tetején tátogó réseket nézzük,

A merevítődarabok alátámasztására csak 30–40 m távolságra vertek egy-egy alátámasztó cölöppárral. Ezzel az eljárással 1000–1500 m³ fát és többhavi munkaidőt sikerült megtakarítani.





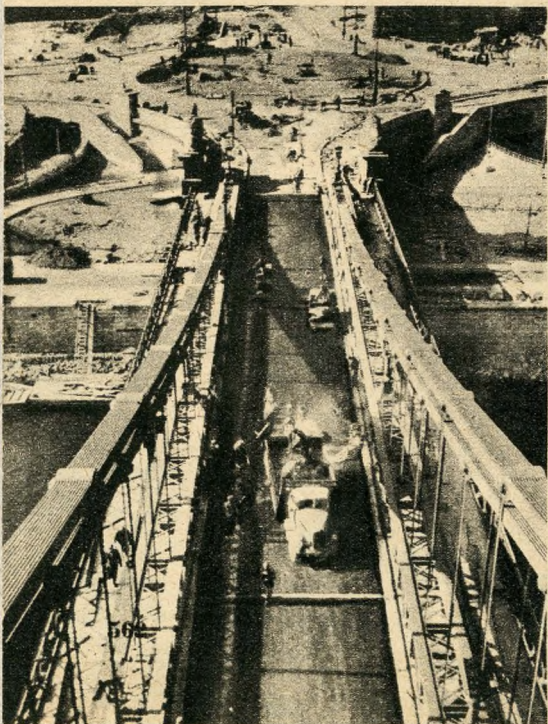
3.

Hogy az alátámasztó két ideiglenes cölöpjármot ne vonódnának erőstették meg az egyébként ilyen nagy legyek ki a jégzajlás veszélyének, egy ideiglenes alsó feszítávolság áthidalására alkalmatlan merevítőtartót

elhihető, hogy nem mertük a munkásokat odaengedni a javítási munkák megkezdésére, mert féltünk, hogy amint hozzányúlunk egy darabhoz, megbillen az egész főpárkány egyensúlya és leomlik az egész. Ezért először cementhabarcsot löveltünk rá a labilis falazatra „illő távolságból”,

amely összeerősítette azt annyira, hogy bátran odaengedhettük a munkásokat a ducolási munkák elvégzésére és nem kellett attól félnünk, hogy a több tonna súlyú kövekből álló főpárkány is lezuhan a Dunába és azt is ujjal kell pótolnunk.

De a legfontosabb újítás a híd új vas-szerkezetének szerelésénél került alkalmazásra. Miután az újjáépítés üteme úgy volt megszabva, hogy 1948. év folyamán az alépítményi munkáknak és a vasanyagok kibenglerlésének kellett elkészülni és 1949. évre maradt volna a teljes vasszerkezet (5000 tonna) felszerelése. Már pedig a lánchidak szerelése eddig mindenütt fix állványzatról történt úgy, hogy először felszerelték a láncokat, majd utána a merevítő tartókat és a pályát. Viszont egy év alatt egy ilyen nagy állványzatot megépíteni és a szerelés befejezése után még le is bontani, a legnagyobb erőfeszítés mellett sem látszott kivihetőnek. Világos volt, hogy az időnyereség érdekében az állványozási munka nagy részét kellett megtakarítani és a szerelési munkát a téli jégzajlás által megkövetelt szünettől függetleníteni. Ezt a feladatot egy először alkalmazott újítással úgy oldottuk meg, hogy a szerelés sorrendjét meg-



Alapjában megváltoztak a híd feljárói. Budán egy 20 m sugarú körtér létesült, melyen körforgalomban szünet nélkül követhetik folyamatosan egymást a járóművek

4.

fordítottuk és először szereltük föl darabokban a merevítőtartót, majd arról támasztottuk alá a láncokat és azok összekötése után a merevítőtartót felfüggesztettük rá. A merevítőtartó darabok alátámasztására csak 30–40 m távolságra egymástól vertünk a mederbe egy-egy alátámasztó cölöpjármot. Az eljárással (l. 2. kép) 1000–1500-m³ fát és többhónapi munkaidőt sikerült megtakarítani.

Megoldottuk azt a kérdést is, hogy a szerelés munkáját már 1948–49 telén megindítsuk, mert a budai 85 m-es oldalnyílás merevítőtartóját 1948 őszén felszereltük és hogy az alátámasztó két ideiglenes cölöpjármot ne kelljen a jégzajlás veszélyének kiténni, egy ideiglenes alsó vonólánccal erősítettük meg a máskülönben ilyen nagy fesztávolság áthidalására alkalmatlan merevítőtartót (l. 3. kép). Ezáltal vált lehetővé az is, hogy a középső nyílásban a budai pillér mellett a láncokat elvághattuk és a középső nyílás sérült, görbült láncszemeit a télen át megmunkálhattuk s ugyanakkor a budai oldalnyílás aránylag épségben maradt és teljes egészükben újra felhasználható láncainak a megerősített merevítő tartóról télen át megtámasztást tudtunk adni.

Végül nézzük meg azt is, hogy mennyiben tér el az új Lánchíd a régitől?

Szélessége ugyanaz, mint volt, mindössze a mederpillérek lettek 1 m-el szélesebbek, miáltal két autóbusz elfér egymás mellett. Erősebb lett a híd pályaszerkezete, minek következtében a jövőben teherautók is használhatják. Alapjában megváltoztak a híd feljárói. Budán egy 40 m átmérőjű körtér létesült (l. 4. kép), melyen körforgalomban szünet nélkül követhetik egymást folyamatosan a járóművek. De alaposan átalakult a feljáró környéke is. A romházak lebontásával sokkal levegősebb, nagyobb-szabású lett az egész hídfő. A pesti oldalon is kitágultak a feljárók, a villamos pedig a föld alá került a hídfő alá és nem zavarja ellenkező menetirányával a Roosevel-tér egész forgalmát, amelyen szintén körforgalom lesz a Széchenyi- és Deák-szobrok köré vont, kissé elnyújtott ellipszis mentén. Innen látható, hogy bár a híd szélességén az eredeti formák megőrzése érdekében nem változtattunk, a feljárók kiszélesítésével és átépítésével, valamint a teherbírás emelésével a híd forgalmi kapacitását lényegesen megnöveltük.

Elmondhatjuk tehát, hogy a Lánchíd a régi formák és emlékek gondos megőrzésével, de a mai idők újító munkamódszereivel és igényeinek megfelelően született újjá 100-ik születésnapjára a magyar munkások és mérnökök dolgos és lelkes összefogása nyomán!

Dr. Széchy Károly