

1949 NOV. 20

A régi formák gondos megőrzésével || szocialista munkamódszerekkel

Épült újjá 100. születésnapjára a Lánchíd

A Lánchidat, a dicső 1848/49-es szabadságharc tanuját és Széchenyi álmát 1849 november 30-án adták át. Haynau jelenlétében a forgalomnak. A fasiszták által 1945 január 18-án felrobbantott hidat 100. születésnapján megújítva adja át a forgalomnak a magyar népi demokrácia.

A Lánchíd úgy épült újjá, hogy amit régi szépségének, vonalozásának és megjelenésének esorbításánál nélkül modernizálni lehetett rajta, azt megcsinálták, s az építkezésnél az újítások egész sorát valószínűsítették meg rajta.

Cementhabarcsos belővések

Mit kellett a Lánchidon újjáépíteni?

Ezt legjobban akkor látjuk, ha visszaidezzük, milyen képet mutatott a felrobbantott Lánchíd. Látjuk a tépett, vízbeelőgő láncroncsokat s az ágyúvédékektől megtépett klasszikus formájú pillérek tatóngó sebeit, amelyeket a kiszakított láncok szakítottak rajta. Bizony, alig hinnénk, hogy ezeknek a láncoknak kétharmadát ismét felhasználták az új Lánchidban is. Gondos kísérletek után kiderült, hogy az elgörbült láncszemek kiegyengethetők, anélkül, hogy a vasanyag szilárdsági tulajdonságát érezhetően csökkentek volna. A láncszemek hossza ugyan megváltozott, de újrafúrással sikerült a maximálisan 5 mm-es hossz-különbségeket is eltüntetni.

Ha a pillérek tetején tatóngó részeket nézzük, megérthető, miért nem lehetett a munkásokat odaengedni a javítási munkák megkezdésére: félt volt, hogy amint hozzányúlunk egy darabhoz, megbillen az egész főpárkány egyensúlya és az egész leomlik. Ezért először cementhabarcsot lövelltek a labilis falazatra „álló távolságból”. Ez annyira összeerősítette, hogy bátran odaengedhették a munkásokat a dűcolási munkák elvégzésére és nem kellett attól félni, hogy a több tonna súlyú kövekből álló főpárkány leszuhanc a Dunába és ezt is újat kell pótolni.

Megfördítették a szerelés sorrendjét

A legfontosabb újítást a híd új vasszerkezeténél alkalmazták. Az újáépítés ütemét ugyanis úgy szabták meg, hogy 1948-ban az alapépítményi munkáknak és a vasanyagok kihengerlésének kel-

lett elkészülnie, 1949-re maradt volna a teljes vasszerkezet (5000 tonna) felszerelése. Márpedig a lánchidakat eddig mindenütt fix állványzatról szerelték, úgy, hogy először felszerelték a láncokat, majd utána a merevítő tartókat és a pályát. Viszont így év alatt egy ilyen nagy állványzatot megépíteni és a szerelés befejezése után még le is bontani, a legnagyobb erőfeszítés mellett sem látszott kivihetőnek. Időnyerés céljából az állványozási munka nagy részét meg kellett takarítani és a szerelési munkát a téli jégzajlás által megkövetelt szünetről függetleníteni. Ezt a feladatot egy először alkalmazott újítással úgy oldották meg, hogy a szerelés sorrendjét megfordították; először szerelték fel darabokban a merevítőtartót, majd arról támasztották alá a láncokat s azok összekötése után a merevítőtartót felfüggesztették rá. A merevítőtartó darabok alátámasztására csak 30—40 m távolságra egymástól vertek a mederbe egy-egy alátámasztó cölöpjármot. Az eljárással 1000—1500 köbméter fát és többhónapi munkaidőt sikerült megtakarítani.

A régi görbült láncszemek felhasználása

Megoldották azt a kérdést is, hogy a szerelés munkáját már 1948—49 telén megindítsák; a budai 85 m-es oldalnyílás merevítőtartóját 1948 őszén felszerelték s hogy az alátámasztó két ideiglenes cölöpjármot ne kelljen a jégzajlás veszélyének kiténni, ideiglenes alsó vonóláncsal erősítették meg a másikoldalon ilyen nagy feszítávolság áthidalására alkalmatlan merevítőtartót. Ezáltal vált lehetővé az is, hogy a középső nyílásban a budai pillér mellett a láncokat elvághatták

és a középső nyílás sérült, görbült láncszeméit a télen át megmunkálhatták, ugyanakkor a budai oldalnyílás aránylag épességben maradt és teljes egészükben újra felhasználható láncoknak a megerősített merevítő tartóról télen megtámasztást tudtak adni.

Szebb, tökéletesebb lett a Lánchid!

Végül nézzük meg azt is, hogy mennyiben tér el az új Lánchid a régitől!

Szélessége ugyanaz, mint volt, mindössze a modern pillérek lettek 1 m-rel szélesebbek, miáltal két autóbusz elfér egymás mellett. — Erősebb lett a híd pályaszerkezete, aminek következtében a jövőben teherautók is használhatják. Alapjában megváltoztak a híd feljárói. Budán 40 m átmérőjű körtér létesült, melyen körforgalomban szünet nélkül, folyamatosan követhetik egymást a járóművek. Atalkult a feljáró környéke is. A romházak lebontásával sokkal levegősebb, nagyoobszabású lett az egész hídfő. A pesti oldalon is kitágultak a feljárók, a villamos a föld alá került, a hídfő alá. Bár a híd szélességén az eredeti formák megőrzése érdekében nem változtattak, a feljárók kiszélesítésével és átépítésével, valamint a teherbírási emelésével a híd forgalmi kapacitását lényegesen megnövelték.

A Lánchid a régi formák és emlékek gondos megőrzésével, de a mai idők újító munkamódszereivel és igényeinek megfelelően született újjá 100. születésnapjára a magyar munkások és mérnökök dolgoz, lelkes összefogásából.

(Az Élet és Tudomány cikke nyomán.)