

# TECHNIKAI CSODA A MARGITHÍDON

## SZÁZNEGYVENNÉGYSZER FELEMELIK A HIDAT, HOGY ÖT MILLIMÉTERREL MEGNÖVELJÉK A VASÍVEKET

— A 8 Órai Újság tudósítása —

A gyanútlan közönség mit sem sejt, amíg autón és autobuszón, villamoson vagy gyalogszerrel át-évicckél a Margithídon. Nem tudja, hogy zseniális mérnöki tervek alapján serény munkások megemelik alatta a hidat. A forgalom csúcsponjtján, déli 12 órakor — most már nap-nap után végzik el ezt a hihetetlen munkát:

**5 milliméterrel megemelik a híd vas-ívet.**

A Margithid szélesítési és átépítési munkái során most érkeztek el a legérdekesebb és — lehet mondani — a hidépítés történetében páratlan eseményhez: a vasívek és a kőpillérek érintkezési felületén elhelyezkedő úgynevezett saruknak a legteljesebb forgalom idején való kicseréléséhez. A nappali órákban, miközben nehéz társzekerek, súlyos villamosok vonulnak át a hidon, a vasívet elmozdítják a helyéről és végrehajtják ezt a rendkívül érdekes munkát.

Tegnap délben mi is leszálltunk a híd alá és amíg fejünk fölött dübörögtek el a villamosok, az inspekciós főmérnök kalauzolásával megsejleltük közelről a híd elmozdítását.

— Mihailics Győző műegyetemi tanár és a kereskedelmi minisztérium Dunahíd-építési szakosztálya dolgozta ki a terveket, — hangzott a tájékoztatás. —

**72 sarut cserélünk ki új szerkezetre.**

Ezek a saruk kötik össze a pillért és a vasívet, a hídra ható erők tehát itt érződnek meg legjobban. A régi saruszerkezetek nagy lapokkal támaszkodtak a pillérekre és így az ív igénybevétele elég kedvezően volt. A hőmérséklet és a terhelés hatására ugyanis a nyomóerő megoszlott az egész lapon és aszerint, hogy a hőmérséklet változására a vasszerkezet összezsugorodással vagy kitágulással reagált, a támaszkodási erő is az érintkezési lap alsó vagy felső részére került. Ezt a bizonytalanságot kiküszöböli az új szerkezet, amely tulajdonképpen

csak egy ponton teremti meg az érintkezést a pillér és a vasív között.

Ezzel a csuklós alátámasztással a nyomóerő egy pontra koncentrálódik.

Ezután a szakszerű magyarázat után elmondta a főmérnök úr, hogy a saruk kicserélését előbb éjjel végezték. Mivel azonban a munkát a legtökéletesebb eredménnyel és biztonsággal tudták végrehajtani, a múlt héten elhatározták, hogy nappal is folytatják a kicserélést. Most a budai oldalon levő első ív alatt dolgoznak. Eddig két sarut cseréltek ki, úgy, hogy csak a jövő évre fejeződik be ez a munka.

**Összesen 144-szer akarják megmozdítani a hidat.**

Most éppen az ívnek ama része alatt

dolgoznak, ahol a villamos jár. Megremeg a hídszerkezet, miközben megtudjuk, hogy az ívet keréken öt milliméterrel kivették a helyéből.

A saruk kicserélése ugyanis úgy történik, hogy ideiglenes alátámasztó szerkezetet építenek az ív alá. Aztán hidraulikus sajtóval néhány milliméterrel megemelik az ívet. Az ív és a pillér közti érintkezési szerkezet meglazul, a régi sarut lassan kitolják, a pillér kőanyagát 30 centiméterrel kivésik és ide beillesztik az új sarut, amely átveszi terhes feladatát: tartani az ívet beláthatatlan időnkig.

— Milyen súlyt emelnek meg, hogy öt milliméterrel eltölhassák az ívet? — kérdeztük aggódva.

— 800—1000 tonnát.

(Hirtelen kiszámítjuk: 80—100 vagón, vagy 8—10.000 mázsa, vagy

800 ezer — egy millió kiló!

— A belsőbb nyílásokban valamivel még többet is meg kell majd emelnünk. Egyébként az öt milliméteres emelés fent a hidon egyáltalán nem érződik meg. Hiszen ha egy villamos keresztül megy a hidon, akkor is majdnem egy centiméteres hajlás keletkezik.

Az ideiglenes faállványon elmegyünk a Duna közepéig és a főmérnök megmutatja a „híd játékát“. Valóban, ha a mozdulatlan fahídról nekitámasztunk egy deszkát a Margithíd vasívének, szemmel látható, amikor egy robogó villamos lenyomja a hidat.

Szóval nem kell aggódni, a híd amúgyis állandóan mozog. Legfeljebb az csodálatos, hogy ezt a sarukicserélést a legnagyobb forgalom idején végzik. Ez a forgalom pedig igazán jelentékeny. Naponta 40.000 járómű megy keresztül a Margithídon. Ezért van olyan nagy jelentősége műszaki körökben ennek a hídemelésnek. Ilyen munkát eddig csak az egyik Rajna-hídon végeztek. Az azonban sokkal kisebb híd volt és a sarukicserélés alatt szüneteltették a forgalmat. Műszaki körökben híre is járt a Margithid most folyó munkájának. Vidéki mérnökök jönnek fel Budapestre megnézni a csodát, sőt az első nappali munka alkalmával lengyel mérnökesoport tett látogatást a híd alatt, május 14-én pedig egy hindu vasútigazgató tekintette meg az építést.

N. Gy.