

A két Lánchíd műszaki adatai

16 A tíz évig épült régi Lánchíd 6,244 801 forintba, a két év alatt újjáépített Lánchíd 44 millióba került

Elkészült a Lánchíd. Kiállta a teherpróbát. Büszkén ivel át a két part között, várja a vasárnapot, mikor százéves jubileumán, november 20-án átadják a forgalomnak, hogy teljes feladatát további évszázadokon át.

Küzdelmekkel színezett volt a Lánchíd száz esztendeje. Építése annak idején egészen rendkívüli teljesítmény volt. A két mederpillér alapja a pesti oldalon 7,27 méterrel, a budai oldalon pedig 12,64 méterrel van a Duna normál vízszintje alatt és így a pillérkapuzatok tulajdonképpeni magassága 43,62 méter, illetve 49 méter, vagyis 14—15 emeletmagaságnak felel meg. Az alapokat ilyen mélyen a víz színe alatt úgy készítették el, hogy 40×40 centiméter keresztmetszetű és 12—24 méter hosszú tölgyfacölöpökből hármas zárogátfalat vertek le a folyó medrébe, egészen a teherbíró és jó vízzáró kék agyagig, a falak közötti kavicsot a víz elől kikotorták és agyaggal tömték ki és ezáltal biztosították a vízzárást. Természetesen ez a hármas zárás hozzávéve az amúgyis 16 méteres alapszélességhez, hatalmas: 31 méteres szélességet foglalt el építés közben a Duna medréből, ami 3—6 méteres kímélyüléseket okozott.

Azóta a meder ismét egyensúlyba jutott és a kímélyülés 2—3 méterre csökkent. A pillérek építése 1839—1846-ig, vagyis 7 évig, az egész hídépítés tíz évig tartott. A régi láncok vasanyagát Angliából hozták, míg az öntöttvas keresztartókat és sarukat Magyarországon és Ausztriában gyártották. A láncokat úszótárgyakon a vizen keresztbefektették és nyílásonként felhúzták a pillérekre. Az utolsó láncát felhúzásakor 1848 július 18-án szerencsétlenség történt, mert egyik emelőláncszem elszakadt és a már majdnem helyülvő lánc visszazuhan az úszópadra, ahonnan a munkások, nézők — köztük Széchenyi is — mind a vízbe estek, sőt a szerencsétlenség néhány halálos áldozatot is követelt. A hiba mindössze egy hónapi késedelmet okozott. A régi Lánchíd építéséhez összesen 2140 tonna vasat, 42.000 köbméter falazatot és 25.000 köbméter fát használtak fel.

A híd merevítőtartója és pályaszerkezete fából készült és eredeti teherbírása 2×2,5 tonnás teherkocsi volt. A híd építése 6,244.801 forintba került, ami rendkívül nagy összeg és 1938-as értékű pengőre átszámítva a hídpálya minden egyes négyzetmétere 5440 pengő költséget jelent, míg például a Boráros-téri híd négyzetméterenkénti költsége csak 860 pengő volt, az új Margithíd pedig 3000 forint (600 pengő). A régi Lánchídon a mostani hídhöz képest a felfüggesztések sűrűbbek, a rudak vékonyabbak és a láncokégek keskenyebbek és vékonyabbak voltak, mintadarabjai a Közlekedési Múzeum előtt ma is láthatók.

A régi Lánchídnak igen gyöngye fából készült merevítő tartója volt és amiatt a híd az áthaladó járművek alatt rögtön lengésbe jött, amire sokan még ma is emlékeznek. A régi híd teherbírása a hídpálya minden négyzetméterére számítva csak 244 kg volt. Budapest óriási aranyú fejlődése ezért már az első világháború előtt megkövetelte, hogy a híd teherbírást 400 kg-ra emeljék és a lengéseket egy acél merevítőtartóval megszüntessék.

Az átépítés az akkori kereskedelmiügyi minisztérium hídosztálya két kiváló mérnökének, dr. Gállik Istvánnak és Beke Józsefnek tervei és vezetése alatt készült el és a számítások elvégzésében dr. Kherndl Antalnak, a Műegyetem akkori kiváló hídépítész professzorának is jelentős szerepe volt. A régi láncokat és az egész pályaszerkezetet teljesen kicserélték és a hídfők alapjait a nagyobb terhelés következtében előálló nagyobb lehorgonyzó erő által megkívánt mértékben kiszélesítették. Csupán a klasszikus alakú mederpillérek maradtak változatlanok. A munkák 1913 nyarán kezdődtek meg és 1915 végén fejeződtek be. 5194 tonna acélszerkezetet és 22.000 köbméter falazatot építettek be ismét a hídba. Az átépítés költségei 6,205.000 koronát tettek ki, vagyis a hídpálya négyzetméterenként 1570 koronát, azaz 3140 1938-as pengőt. Az új láncok nagyszilárdságú acélból készültek, szélességük 260 milliméter helyett 360 milliméter, egy-egy köteg vastagsága pedig 600 milliméter helyett 700

milliméter. A pályaszerkezet folytatásból készült először fakocka-, ezután kiskő-, majd aszfaltburkolattal. A híd kocsi pályaszélessége az átépítés után is a régi 6,40 méter maradt, csupán az 1,80 széles gyalogjárókat szélesítették ki 2,20 méterre.

Aránylag keskeny pályáján hatalmas forgalmat bonyolított le. Mert igaz ugyan, hogy a Lánchíd napi 10.800 járművel szemben a Margithídon átlag napi 17.500 jármű haladt át és az Erzsébet-hídon 11.700, azonban az előbbi hatnyomú, az Erzsébet-híd pedig négynyomú híd, míg a Lánchíd csak kétnyomú. Ezt figyelembevéve pedig terhelése és teljesítménye az előzőkhöz képest 100 százalékkal nagyobb volt. (A minél nagyobb teljesítőképesség érdekében tiltották le a hídról a lassú tehergépjárműveket is.)

A műemlékszámba menő hidat bünnös kezek 1945 január 18-án robbantották fel. Gerő miniszter kezdeményezésére 1947-ben indult meg a Lánchíd újjáépítési akció.

18 élmunkás a Lánchíd dolgozói közt Élüzemnek nyilvánították a Lánchíd-építkezést

A Szakszervezetek Országos Tanácsa kedden délután értesítette a Lánchíd építkezésének vezetőit, hogy a Lánchíd építkezését élüzemnek nyilvánította. A Lánchíd építkezése azért nyerte el az élüzem kitüntető címét, mert az 1949. évre előirányzott 25 millió forint építkezési tervhitelet helyett csak 23,5 millió forintot vettek igénybe, jóllehet az építkezés dolgozói tervük túltejesítésével többletmunkát is végeztek. A 23,5 millió forintos összegben belül elkészítették a pesti hídfő alatti villamos-aluljárót és elvégezték a hídon a mázolás munkálatait is, holott ezeket a munkálatakat az eredeti 25 millió forintos keretben sem irányozták elő.

A SZOT méltányolta, hogy a híd a többletmunkákkal együtt az előirányzott határidőre pontosan elkészült. Ez a Lánchídon dolgozó öt brigád kitűnő munkájának és a dolgozók szocialista munkaversenyének eredménye.

A híd roncsolási munkáit 1947—48. években végezték el, majd 1948-ban megtörtént a felrobbantott pesti hídfő és a súlyosan megrongált mederpillérek tetejének kijavítása, majd 1949-ben a budai hídfő átépítésére és a vasszerkezet szerelésére került sor. Sikerült elérni, hogy a régi láncoknak körülbelül kétharmadát újra felhasználják, amiből közel 2000 tonna vasanyagot takarítottak meg. A vasszerkezet szerelése is újszerű módon történt, úgy, hogy a teljes alácölöpözés helyett csak 30—40 méterenként vertek le egy-egy cölöpcsoportot amit az új merevítő tartó darabjaival áthidaltak, arról támasztották tovább alá a szerelés alatt a láncokat.

A híd a régi felrobbantás előtti alakjában épült újjá, azonos alakú láncokból és merevítő tartóval. Teherbírást a többi budapesti híddal megegyezően 450 kg/négyzetméterre, illetve 24 tonnás teherkocsikra emelték. A híd újjáépítése kerekén 44 millió forintot emésztett fel.

Megtartották a Lánchíd világítási próbáját

Kedden este megtartották a Lánchíd világítási próbáját. Ötvenkét korhídi kivitelezésben készült lámpa ontotta az ünnepélyes alkalmakkor bekapcsolandó higanygőzös fényt. A pillérek kapuzatai kétszáz, karéjban elhelyezett reflektor, úgynevezett fényár-lámpák fényében tündököltek.

A kitűnően sikerült világítást próbán jelen volt Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter is. A Lánchídon már az utolsó simításokat végzik. A posta elhelyezi a telefonkábeleket, a Roosevelt-téren ácsolják a disztribúnt, az építkezés törmelékait eltakarítják.