

# A Széchenyi Lánchíd eredeti, Clark-féle változatának merevítő- és korlátszerkezete



*A városligeti Hídkertben kiállított kereszt-tartó részlete a korlátszoporttal*

2015 decemberében került a Hídepítők Hídkertjébe az első Láncchíd egyik, a Kiscelli Múzeumban őrzött korlátoszlopa. Származásáról, konzerválásáról, a kiállítás körülményeiről Balla Lóránd és Perényi Roland urak írtak cikket az utolsó lapszámában\*.

A Közlekedési Múzeum is őriz több elemet a hídnak ebből a változatából. Ezek részben (ma még) a városligeti Hídkertben állnak, részben a raktárban vannak, egy pedig a Ferenc József/Szabadság híd mellé tervezett szabadtéri kiállítás elemeként, beépítésre várva, Vecsésen, a Finnút telepén fekszik.

A két első kép a Kiscelláról származó, és a Vecsésen tárolt korlátoszlopot mutatja. Feltűnő, különösen a talprészükre nézve, hogy eltér a szerkezetük. Ennek oka az, hogy a Kiscelli Múzeum oszlopa egy, a járda belső oldalán, a láncok közelében állt öntvény volt, a Vecsésen tárolt pedig a híd külső szegélyére, a járda külső peremére készült.

Ha megnézzük a városligeti Hídkertben álló teljes (bár fa elemeiben erősen korhadt) keresztartót, megláthatjuk a magyarázatot. A szélső oszlopsor fagerendákon állt, fölül is gerendák fogták össze, közöttük pedig „andrásskereszt” formába rendezett ferde rudak támasztották ki és tették biztonságossá a gyalogközlekedést. A belső, láncok felőli oszlopsor alsó illesztő bakján keresztül is átmentek az „andrásskereszt”, bár ritkábban, a keresztartók alatt viszont függőleges vasoszlopokat látunk, eredetileg ezeket is vízszintes fa dúcok támasztották egymáshoz.

Az eredeti szerkezet egészen tisztán elénk tárul a híd eredeti terveit nyomtatásban közlő kiadvány rajzaiból\*\*.

A híd vasszerkezete különböző műhelyekben készült. Így a láncokat az angliai Hunter and English, a nyeregsarukat a Howard and Ravenhill, a függesztő rudakat, a csigasorokat pedig a Harvey cég szállította. A horgonytömböket a bécsi Norris cég gyártotta. A keresztartók az Andrássy uradalom dernői öntödéből kerültek ki. A korlátokat és az egyéb öntvény-elemeket a budai Ganz műhely állította elő.

Az első szerkezet átépítését (és a hasonló korú angol létesítményekét ugyanígy) az tette szükségessé, hogy a gyalogos- és lovasforgalomra méretezett hídon a század végén megjelentek a gépjárművek. Ezek statikus és dinamikus terhelését már nem bírta sem a fa pályaszerkezet, sem némelyik keresztartó. A városligeti keresztartó is ezért törött.

A decemberi cikk szerzői részletesen leírták az elemek megőrzésének történetét. Itt annyit fűzhetünk hozzá ehhez, hogy a Közlekedési Múzeum darabjai – a korabeli fényképek tanúsága szerint – a világháborút, Budapest ostromát, és az épületet, a kiállításokat súlyosan rongáló bombatámadásokat is a mostani helyükön, a szabadban „vészelték át” (szerencsére). Így jelenlétükkel ennek is emléket állíthatnak.

*Szabó László*

\*H. M., 2015/4., p. 39;

\*\*Burnell, G. R.; Clark, W. T.: Supplement to the Theory, Practice and Architecture of Bridges etc., London, 1852-3., abb. 26., 27.

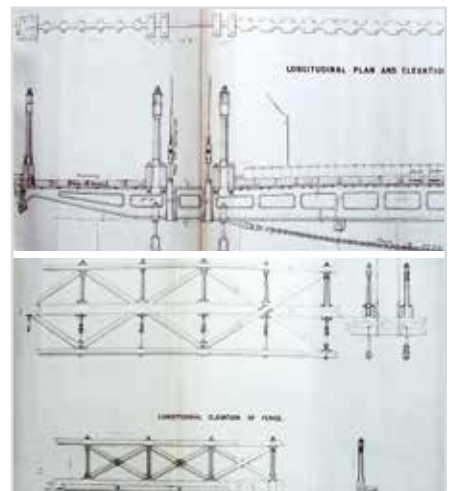


1. sz. kép A Kiscelli Múzeum korlátoszlopa a Hídepítők Hídkertjében kiállítva;

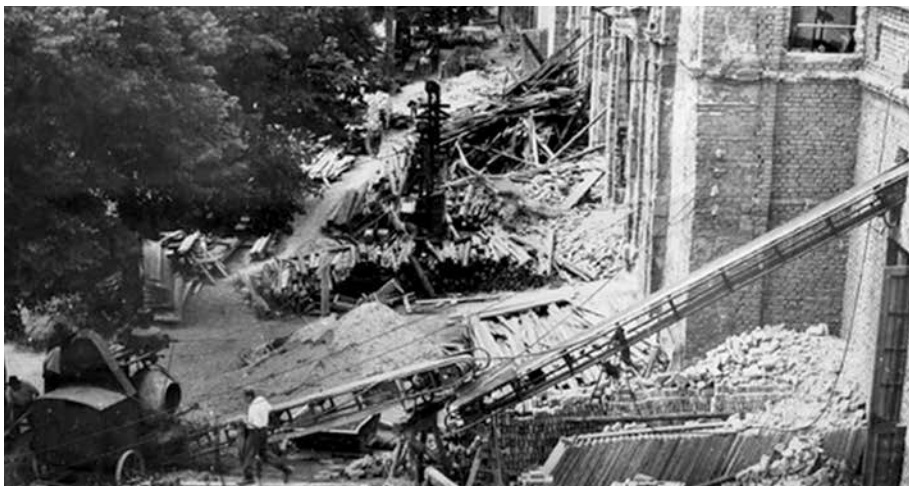
2. sz. kép A Közlekedési Múzeum korlátoszlopa Vecsésen, kiállításra előkészítve;



A Városligetben a keresztartón látható „Dernő” felirat;



A keresztartó és a korlátok kapcsolata, elrendezése Burnell és Clark rajzain;



A romok között fekvő horgonyssaru.



A háború utáni romos múzeumépület előtt álló keresztartó