

H í r l e v é l

2021/5
2021.02.05.

Választmányi ülés

Tisztelt Tagtársaink,

Egyesületünk Választmánya február 3-án tartotta ezévi első ülését.

A Választmány minden előterjesztést egyhangúlag hagyott jóvá és minden tájékoztatást elfogadott.

A lehetséges új székház kapcsán a Választmány felállított egy három fős bizottságot (Tolnay Lajos ex-elnök, Kőrösi Tamás főtitkár és Zelei Gábor ügyvezető igazgató), hogy az ingatlannal kapcsolatos

kérdéseket tisztázza és a szükséges forrás előteremtésének lehetőségét térképezze fel.

A BKL jövőképeinek kidolgozásával a Választmány a Kiadói Bizottságot kérte fel.

A Választmányi ülés jegyzőkönyvét a hitelesítést követően egy későbbi időpontban az Egyesület Honlapján tesszük közzé.

Jó szerencsét!

Kőrösi Tamás
főtitkár

Új pártoló tag



MÁTRAI ERŐMŰ ZRT.

Örömmel tájékoztatjuk Tisztelt Tagtársainkat, hogy újra pártoló tagjaink körében üdvözölhetjük a Mátrai Erőművet.

Ezekben a nehéz időkben ez mind erkölcsileg, mind anyagilag nagyon sokat jelent Egyesületünknek!

Jó szerencsét!

Zelei Gábor

Múzeumi Választmányi Bizottság

Az Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület felelősséget érezve a hazai bányászati és kohászati múzeumok ügye iránt, a 2020 novemberében egy, a kiállítóhelyek és emlékhelyekkel foglalkozó választmányi bizottság létrehozásáról döntött. A bizottság tevékenységének keretében kapcsolatot kíván kialakítani az intézményekkel, azok fenntartóival, a múzeumi szakterületen működő külső szervezetekkel, állami szervekkel, továbbá szakmai segítséget kíván nyújtani az intézményeknek munkájukban, közös akciók, programok és megjelenések megszervezésében.

Az OMBKE ügyrendje szerint a választmányi bizottságokba az Egyesület szakosztályai delegáltak egy-egy tagot, illetve a bizottság munkáját külső szakértők is segíthetik. A bizottság január 29-én megtartott alakuló ülésén döntött az ezévi munkatervéről.

Részletek a 2021. évi munkatervből:

- Kapcsolatfelvétel kialakítása az érintett intézményekkel és társzervekkel,
- „forródrót” kialakítása az intézményekkel, az aktuális eseményeikről szóló tájékoztatók közzététele az OMBKE csatornáin és a közösségi felületeken

- szakmai segítség nyújtása, a múzeumok, kiállítóhelyek tapasztalatainak megosztása különös tekintettel a jelenlegi járványhelyzetre
- a magyarországi bányászati és kohászati emlékhelyek katalógusának összeállítása
- az év második felében egy bányászati és kohászati múzeumi konferencia megrendezése
- a múzeumok és emlékhelyek a megjelenése a BKL egy tematikus számában

A bizottság az emlékhelyek katalógusának összeállításában kéri a bányásztársadalom segítségét, az OMBKE helyi szervezeteinek közreműködését.

A bizottság munkájáról, az OMBKE hírlevelében folyamatosan tájékoztatja a tagságot.

Jó szerencsét!

Mednyánszky Miklós
a bizottság vezetője

Indulási oldal: Miskolc-Tiszai

szakmai tapasztalatok, életutak

A Szakkoli folytatja online kurzusait, ezúttal Miskolcra indult érdekes szakmai életutak bemutatásával.

Első alkalomra Csathó Bea professzort (USA, University at Buffalo) hívtuk meg. Ő most küldött levelében kérte a későbbre halasztást a vírushelyzet miatt megsokszorozódott feladatai miatt. Viszont sikerült ugyanerre az időpontra meghívunk Hámor Tamást (EC JRC, ISPRA Olaszország), aki hasonlóan kalandos életútjáról fogunk beszélgetni, ami a paleomágnesség, medenceanalízis és bányászati jogi kérdések széles palettáján haladt keresztül. Kérésére a kezdési időpont délután 15:00 órára módosult.

Az alábbi link már a jövő csütörtöki belépésre szolgál:

Hámor Tamás

Thu, Feb 11, 2021 3:00 PM - 5:00 PM (CET)

Please join my meeting from your computer, tablet or smartphone.

<https://global.gotomeeting.com/join/987577453>

You can also dial in using your phone. (For supported devices, tap a one-touch number below to join instantly.)

United States: +1 (224) 501-3412 One-touch: <tel:+12245013412,,987577453#>

Access Code: 987-577-453

New to GoToMeeting? Get the app now and be ready when your first meeting starts:

<https://global.gotomeeting.com/install/987577453>

Mindenkit szeretettel várunk a meetingen.

Földessy János

egy. tanár

Miskolci Egyetem

Ásványtani és Földtani Intézet

3515 Miskolc Egyetemváros

<http://fold1.ftt.uni-miskolc.hu>

Selmeci sport 1. „Football Selmeczbányán”

Selmecbánya és a főiskola bő száz évvel ezelőtti múltjával kapcsolatos sorozatban eddig három írás jelent meg a selmeci ballagások emlékezetéről. A valétálási sorozatot – a változatosság jegyében, de csak átmenetileg – megszakítva, a következőkben az 1890-es és az 1910-es évek közötti selmeci akadémiai/főiskolai sportletről közlök rövid tudósításokat. E selmeci sporttörténeti sorozatban szó lesz a

főiskolai klubról, az akkori sportolási lehetőségekről és – mindenekelőtt – a már akkor is népszerű labdarúgásról. A kétrészes sportsorozat – ha úgy tetszik: a selmeci sportolás – után az olvasót egy rövid írás erejéig majd bekísérem a helyi moziba, hogy a sportban fáradt tagjainkat megpihentetve aztán újult erővel térhessünk vissza a valétalások emlékéhez. Hajrá!

Footballmérkőzés.

Ma délután 4 órakor, a vigadó melletti sportpályán, a „Salgótarjáni Sportklub“ és a „Selmecebányai Kinizsi Athletikai Klub“ között nagy footballmérkőzés lesz.

1. kép: Hazai mérkőzés reklámozása a Selmecebányai Hírlapban (1913. június 8.)



2. kép: Football illusztráció a Nemzeti Sportban [7. (1909) 52. sz. 25. (dec. 25)]

A selmeci akadémián a diákélet keretében – és a sokrétű szórakozás jegyében, valamint Magyarországon az első hallgatói sportegyesületként – 1860-ban megalakult a Selmecei Akadémiai Athléta Club. Ez a szervezet 1904 után Selmecebányai Főiskolai Athléta Club – röviden SFAC – néven élt tovább egészen a soproni idők kezdetéig.¹ Ezzel párhuzamosan a városban az 1910-es évek elején tevékenyen működött a Selmecebányai Kinizsi Athletikai Club – a SKAC – is.

1912 körül megalakult a városi klub focicsapata, mely ugyanazon év nyarán egymásután aratta „– igaz, hogy csak vidéki csapatok fölötti – győzelmeit.”² A közel 110 évvel ezelőtti, délutáni selmeci labdarúgó mérkőzéseket – vagy akkori szóhasználattal: a footballversenyeket – a már elbontott Vigadó melletti (mögötti), uszodát is magában foglalt, Fizély kerti

„sporttérén” rendezték, mely „nem volt sem vízszintes, sem szabályos alakú”.³ 1912 júliusában (is) városi – SFAC-SKAC – rangadóra került sor az említett sportpályán. „A mindvégig érdekfeszítő küzdelemből ismét a KAC került ki győztesként, amennyiben 2:0 arányban győzte le a főiskolai csapatot. A KAC csapatában Horváth középfedezet, Szabó és Szpiska csatárok, Szikorszky hátvéd és a fürge Szölgyény mint kapus tűntek ki temperamentumos játékkal. A főiskolai csapat kissé fáradtan játszott (alighanem a mérkőzés előtti atlétikai háziverseny volt még a lábukban), de elég jól tartották magukat és főleg a pompásan játszó kapusuknak volt köszönhető, hogy több gól nem esett.”⁴ Egy jó hálóőr bizony már akkor is kincset ért.

A foci Selmecen is – már a 20. század eleji kezdeteitől – népszerű szórakozás volt, de

¹ Pluhár István (szerk.): Magyarországi sportegyesületek története. Budapest, 1942. 344.; Herkules, 14. (1897) 20. sz. 1. (okt. 21.); Balázs Károly: Egyetemi, fő- és középiskolai sporttérmekek a kezdetektől 1945-ig. In. Éremtani Lapok, (2014) 148. sz. 3-4. (dec.)

² Az Ujság, 10. (1912) 165. sz. 14. (júl. 13.); A mai városi csapat, az FK Sitno 1904-es alapítást említi: <https://sitnianskejasterice.estranky.sk/>. A csapat színe a fehér-kék mellett a piros-fehér.

³ Selmecebányai Hírlap, 23. (1913) 41. sz. 5. (okt. 12.); Király Lajos: Selmecebányai ifjúság, szibériai hadifogság. Budapest, 2005. 10-11. A kert névadója, Fizély Károly (1844-1933) selmeci műlakatos-iparos, városi tanács tag és evangélikus egyházi gondnok volt. Ő készítette az akadémiai létesítmények, így pl. 1885-ben a Fritzház két főbejárata fölötti vasrácsoszatokat, de a botanikus kert kapui, korlátai is a műhelyéből kerültek ki.

⁴ Az Ujság, 10. (1912) 165. sz. 14. (júl. 13.)

a selmeci csapat(ok)nak bizonyára jól jött a reklám (1. kép) és elkelt a szurkolók biztatása is. A klub 1913-ban I. és II. csapattal is rendelkezett, emellett kerületi bajnokságra és a kupamérkőzésre is jelentkezett, illetve újsághirdetés útján kérték „azokat, kik az atlétikai és footballjátékon részt akarnak venni, hogy szándékukat jelentsék be a Klub vezetőségének.” 1913. június 8-án „tartotta reváns-mérkőzését a Selmecbányai Kinizsi Athletikai Club a Salgótarjáni Sport Club csapatával Selmecen. A tarjániak ez alkalommal megerősített csapattal érkeztek, hogy két héttel azelőtt Tarjánban szenvedett vereségüket kiköszörüljék. A csapat tényleg szebben és tetszetősebben játszott, de most sem kerülhette el vereségét, mert a SKAC ez alkalommal oly játékot mutatott, hogy a vendégeknél jóval erősebb csapatot is legyőzött volna. A selmecieknek minden embere helyén volt és az egész csapat, főleg a csatársor, gyönyörű összjátékot produkált. A Lapsánszky János bíraskodása mellett tartott mérkőzést így a SKAC 5:2 (félidő 2:1) arányban nyerte meg. A tarjáinak csapatában jók voltak a szélsők és a baloldali hátvéd, viszont gyenge volt a kapus. A selmeciek kapusa az első félidőben a szokottnál gyengébben szerepelt, de a második félidőben néhány veszélyes lövést, közöttük egy hands (= *kezezés*) miatt megítélt tizenegyest is nagy

bravúrral védett.” Ebben az időben még a SKAC-nál Obendorf és Lapay csatárok, valamint Takács, Borosics, Kossaczky és Petrások játékát emelték ki.⁵

A selmeci vigadó melletti „mindvégig fair” és a legkevésbé sem stadionszerű (2. kép, illusztráció) mérkőzésről a helyi hetilap, a Selmecbányai Hírlap is beszámolt, ebből a városi csapat mezzsínét is megismerhetjük. A vendég salgótarjániak most sem tudtak jobb eredményt elérni, ami „kizárólag a SKAC tervszerű, kombinációs játékának tulajdonítható. A piros-fehérek ez alkalommal igazán elsőrangú játékot produkáltak; minden egyes emberük pompásan játszott annyira, hogy a vendégcsapat kizárólag csak a védelemre volt kénytelen szorítkozni. ... A SKAC ma tartja utolsó tavaszi mérkőzését. Ez alkalommal az első csapat játszik a most már megerősített második csapat ellen.”⁶ A mérkőzések után nem volt ritka, hogy a selmecbányai labdarúgók „nagy ovációkban részesültek s a tiszteletükre rendezett banketten számos felköszöntőben fejezték ki elismerésüket a SKAC fair és sportszerű viselkedéséért.”⁷ Erre mi mást lehet mondani, minthogy, háromszoros: vivát!

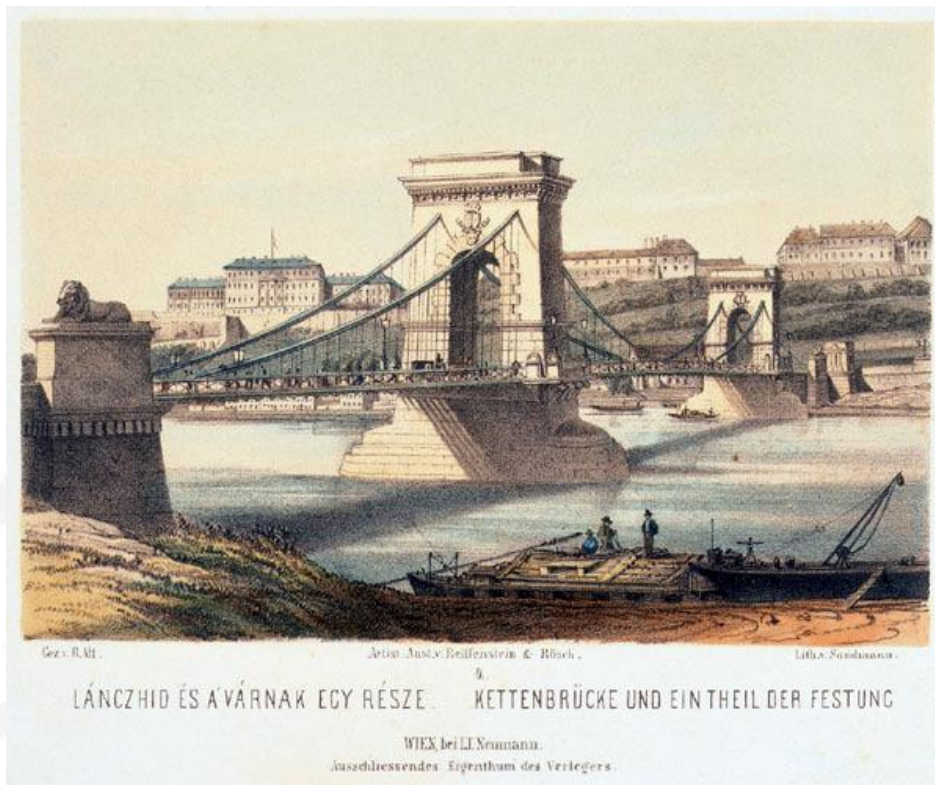
Dr. Fricz-Molnár Péter

⁵ Az Ujság, 11. (1913) 139. sz. 18. (jún. 12.) és 130. sz. 15. (jún. 6.); Selmecbányai Hírlap, 23. (1913) 25. sz. 3. (jún. 22.)

⁶ Selmecbányai Hírlap, 23. (1913) 24. sz. 4. (jún. 15.)

⁷ Selmecbányai Hírlap, 24. (1914) 14. sz. 4. (ápr. 5.). Ennek azért volt külön jelentősége, mert a korszakban – még a főiskolások körében is – számosan „durva” labdajátéknak tartották a focit (Király L.: i. m. 15. vagy Gál Péter József: Selmeci-soproni diákélet. Visszaemlékezések. Sopron, 2019. 33.).

Pest és Buda között megépült Lánchíd története



Az eredeti, az 1840-1849 között épült Lánchíd egyik legrégebbi ábrázolása

Gróf Széchenyi István gondolta ki **1821** január 4-én, meg kell építeni egy állandó hidat a Dunán, „*ha még egyévi jövedelmemet is áldoznám fel*” – mondotta ezt a gróf, mivel a jeges Dunán nem tudott átkelni, elmenni édesapja temetésére. Minden igyekezete ellenére a Hídegylet megalapítását csak **1832** február 10-re tudta összehozni.

A Hídegylet tagjai három területen – politikai, műszaki, pénzügyi – tevékenykedtek, és a beruházás megvalósításának végezetéig ellátták a feladatkörüket. Avégett, hogy Hídegylet tagjai kellő információ birtokában dönteni tudjanak, valamint hogy maga Széchenyi is bővíthesse saját ismereteit, barátjával, Andrassy Györggyel tanulmányútra indult Angliába, ahol számos neves hídépítő mérnök munkásságát megismerte, és az ott már megépült hidakat megtekintették. Felkereste korának legnevesebb hídtervezőjét, Thomas Telfordot, és William Tierney Clark által tervezett és

épített hidakat megépült állapotukban is megtekintette. Itt és így jutott Széchenyi arra az elhatározásra, hogy a létesítendő híd műszaki megoldását tekintve lánchíd legyen. Az ott látottak és szerzett információk alapján, mikor az első Duna-híd kivitelezőjének személyéről döntött, William Tierney Clark angol mérnökre esett a választása. Ettől kezdve már Széchenyi a kivitelezést kezdte szervezni.

Az **1836** évi XXVI. számú törvénycikk rendelte el a híd megépítését. A kivitelezés érdekében létrejött a Lánchíd Rt. és gróf Széchenyi István felkérte Sina György bankárt, hogy vállalja el az építkezés pénzügyeinek intézését, aki némi habozás után **1837.** február 25-én kelt levelében a megbízást elfogadta. Szokásnak megfelelően pályáztatás volt, az **1838** szeptember 18-án tartott ülésen Clark tervváltozatát elfogadták. Amint az lenni szokott a hídépítés ellenzői a törvényjavaslat tárgyalása során még utoljára megpróbálkoztak a terv

meghiúsításával. Érvük az volt, hogy felesleges ezt a munkát angol szakemberekkel végeztetni – gondolva itt Hoffmann testvérek és Maderspach Károly vashámor-tulajdonosok ajánlatára. Végül Széchenyi sikeresen rávette a törvényhozók többségét, hogy a szerződést jóváhagyják, amit aztán **1839** május 14-i szentesítést követően törvénybe iktattak, mint **1840.** évi XXXIX. számú törvénycikket.

Rettenetes, de közel **20 év** telt el a pénz előteremtésére, az ország befolyásos embereinek meggyőzésére, hogy **elvben indulhasson** az első Dunahíd építése Pest és Buda között. A magyar nemzet nevében József nádor, a Lánchíd Rt. részéről pedig Sina György bankár által aláírt szerződés kimondja, hogy a részvénytársaságnak saját költségén kell a két mederpillérű lánchidat építenie, és ekkor már a megépítés helyében is megegyezésre jutottak, ami akkor Ács téren a Nákó-ház (ma a Gresham-palota áll a helyén) vonalában éri el a budai partot.

A tervező William Tierney Clark, nem tudott mindig a helyszínen lenni, így a kivitelezésben helyettest kellett alkalmazni. Széchenyi Adam Clark ifjú skót mérnököt választotta építésvezetőnek, akit már ismert, mivel a Hunter & English cég megbízásából 1834-től dolgozott Óbudán, a Dunagőzhajózási Társaságnál, az Al-Duna szabályozásához kotróhajó tervezését és kivitelezését bonyolította. Adam Clark volt az, aki a vashámorokat és kőbányákat járta, szervezte az alapanyagok szállítását, alkatrészeket rendelt. Adam Clark szinte minden idejét az építkezés helyszínén töltötte, de rózsadombi lakásából távcsővel is figyelhette a munkákat. Később ő volt a budai Alagút építője is. Mindazonáltal a két Clark csak névrokon volt.

Gyakorlatilag **1840** tavaszán indult el a hídépítés és kezdték el a híd alapozásához szükséges anyagok szállítását. A pillértestek alapozásához a közel hétezer cölöp leverése két évig tartott. A pesti hídfő alapgödre elkészültével **1842.** augusztus 24-én megtartották a Lánchíd alapkövetelési ünnepségét, az alapkövet

József nádor tette le az uralkodó, V. Károly nevében.

A híd pillérei a Duna medrében, teherbíró talajon állnak, az alapsík a hídfőknél 5,1 m-re, a budai pilléرنél 12,6 m-re, a pestinél 7,3 m-re a nulla vízszint alatt. A mederpillérek magasabbak, mint 55 m, illetve 60 m. A pillérek felmenő falazatai mauthauseni faragott gránitkövel burkoltak, amiből a pillérek jégtörő élei és a szerkezeti talpkövek is készültek, utóbbiak a merevítőtartók és a lánconyergek saruit hordozzák. A kapuzatok az azokat övező és koronázó párkányokkal a klasszicista építészet jegyeit mutatják, az acélszerkezet architektúrájával kiváló összhangban vannak.

A láncok a kapuzatok tetején lévő sarukra támaszkodnak, majd a hídfőknél kialakított, föld alatti lehorgonyzó betonkamrákban végződnek. A láncok lemezkötegekből állnak; az egyes lánctagok hosszát a függesztőrudaknak az egész hídon egységes, egymás közötti távolsága határozza meg. A függesztőrudak felváltva csatlakoznak az egymás felett elhelyezett lánckötegeknek egyik majd másik egységébe.

Az öntvényeket és a láncok vasanyagát Clarkék angliai vashámoraiból rendelték. A Hunter & English nevű cég szállította a lehorgonyzó sarukat (200 t) és az öntöttvas lánconyergeket, a Howard & Ravenhill cég a függesztőrudakat, a láncclemezeket, és a merevítő szélrácsokat (1630 t), Harvey cég a lánccelvező csigaszorokat. A lehorgonyzó nyolc darab acéltömböt a bécsi Norris cég szállította. Az öntöttvas keresztartókat (300 t) Andrassy György dernői öntődéje gyártotta, más kisebb öntvények (korlátok, lámpatartók, díszek) Schlick Ignác és Langenfeld Frigyes budai öntődéjében készültek, és talán Ganz Ábrahám budai öntődéjében is. Megjegyezve, hogy több vita volt gróf Széchenyi István és Ganz Ábrahám között, számos Ganz irat és levél utal arra, hogy nem volt megrendelés lánchíd díszöntvényekre. A teljes, a hídba beépített vasanyag összömege 2146 tonna volt,

sajnos a nagyobb részét nem Magyarországon gyártották.

Angliából 1846. év végén indult az első vasanyag-szállítmány, ezt rendre és gond nélkül követte a többi. A szállítást Angliából vízi úton oldották meg, a Majnát a Dunával összekötő hajózácsatornán keresztül. A helyszínen, úszóállványon szerelték össze a láncokat, úgy, hogy egyik végüket bekötötték a lehorgonyzást szolgáló lánckamrába, majd a láncot akkora darabon fektették ki, amekkorát a hídnyílás áthidalása igényelt. A lánc másik végét egy, a parton álló gőzgép emelte fel a pillér tetejére, láncfelhúzó csigasor segítségével. Ez a szerkezet akkoriban újdonságnak számított mind műszaki, mind gazdaságossági tekintetben. A partra állított gőzgép által szolgáltatott húzóerőt a csigasoron kívül görgők közvetítették a láncok végeire. A láncot két hüvelyk (51 mm) vastagságú tömbvasból kovácsolták, a gép által kifejtett húzóerő elméletben 21, a gyakorlatban kb. 30 tonnás lehetett.

A láncok szerelése meglehetősen gyorsan haladt. 1848. március 28-án kötötték be az első láncvéget a pesti lánckamrában, július 8-án már a középső hídnyílás első láncának beemelése folyt, az utolsó beszerelését július 18-án kezdték meg. Mindhárom hídnyílásban négy-négy láncszakasz felhúzásra kellett sort keríteni. Tizenegy láncszakasz helyére-emelése gond nélkül ment végbe, azonban az utolsónál baleset történt. A láncot felhúzó csigasor egyik láncszeme szétpattant, a láncszakasz visszazuhant az úszóállványra, melyet összetört, majd beleesett a Dunába. A műveletet az állványról szemlélő emberek, köztük Széchenyi szintén a Dunába estek. A baleset során egy munkás életét vesztette, valamint négy hét késés állt be a munkálatokban, mivel ennyi időre volt szükség, mire sikerült kiemelni, majd helyére tenni a vízbe zuhant híd-láncszakaszt.

A 1848-1949 évi harcok idején az építkezés lelassult, hol az egyik, hol a másik hadviselő fél akarta a majdnem kész hidat átjárhatatlanná tenni, ezzel megghiúsítva az

ellenség átvonulását. Clark Ádám a láncok lehorgonyzásának felrobbantását a lánckamra elárasztásával, a szivattyúk szétszerelésével és némely alkatrész összetörésével előzte meg. 1849 tavaszán, az osztrákok egy lövedékkel eltalálták a Lánchíd budai pillérének északi oldalán a part felőli hídnyílás első lánckötegének szélső lánclemezt. A hídpálya felrobbantására a hídra helyezett négy mázsa lőpor is sérüléseket okozott, nyolc keresztartó és a csatlakozó szerkezetek tönkrementek. Később a visszavonuló magyar csapatok parancsnoka, Dembinszky tábornok akarta felégetni a pályaszerkezetet, de erről Clark Ádámnak sikerült őt lebeszélnie.

Korlátozott átjárás már a híd teljes elkészülte előtt megindult a hídon. Elsőként 1849. január 1-jén Kossuth rendeletére a magyar Szent Koronát vitték Budáról a Debrecenbe induló vonathoz. A szabadságharc idején, 1848-ban hivatalos személyek és a katonaság már átjárt a hídon, később pedig a polgárok számára is használhatóvá vált a járda.

Miután az osztrákok Budát és Pestet visszafoglalták a honvédektől, Wussin őrnagy 1849. július 11-én elrendelte a hídépítés befejezését. A dernői vasöntödében elkészültek az új keresztartók, amelyek hamarosan az eltörtek helyére is kerültek. A pillér sérülését nem javították ki. A sérült lánctag lemez cseréje nem volt lehetséges, mert azt csak a láncszakasz tehermentesítésével lehetett volna kivitelezni, és úgy oldották meg, hogy a sérült lemezköteghez mindkét oldal irányából egy-egy fele vastagságú pót-lánclemezt szereltek. Ezért ebben a kötegben tizenkét lemez volt, míg a többiben felváltva tíz, illetve tizenegy.

A híd közel tíz év alatt készült el. A híd hivatalos átadására **1849** november 20-án került sor, a szabadságharc leverése utáni terror és megfélemlítés légkörében, a ceremóniát – a megalázó gesztusként – Haynau tábornoszernagy vezette, aki alig hat héttel előtte Aradon kivégeztette a vértanúkat. Míg gróf Széchenyi István soha

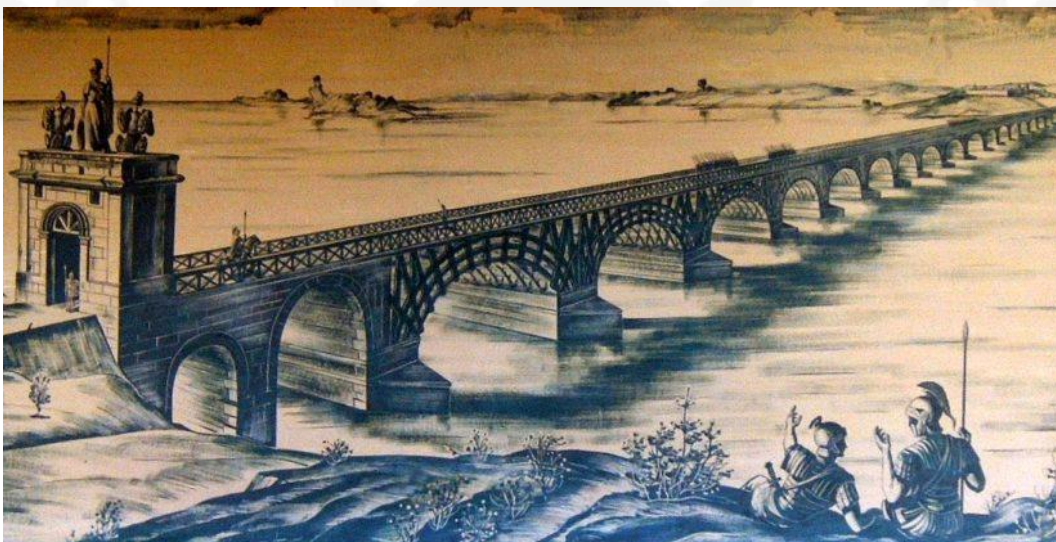
nem ment át a kész hídon, és nem is látta teljesen kész állapotában, hiszen a hídatavatás napján már Döblingben volt.

Sina György a nagy befektetésre tekintettel (a bekerülési költség közel 60 %-át Sina György saját vagyonából állta) 87 évre kapott hídvám-szedési jogot, ami azonban csak 20 évig tartott, mert az 1867-es kiegyezés után a magyar kormány az 1870. évi XXX. törvénycikk alapján megváltotta a hidat Sina fiától és örökösétől, Sina Simontól.

A mederpillérekre álló kapuzatok, s az azokat övező és koronázó párkányok a klasszicista építészet stílusban épültek, melyek a teherhordó az acélszerkezet architektúrájával kiváló összhangban vannak. A Marschalkó János által alkotott, díszítőelemként szolgáló négy kőoroszlánt csak 1852-ben állították fel, a budai hídfőnél lévők talapzatára pedig jobbra a Széchenyi- és balra a Sina-címer került, melyet Gál András öntött és cizellált. A kapuzatokat oroszlánfejként kiképzett boltzáradék, és a fölé helyezett, lombkoszorúkkal körülvelt koronás magyar címer díszítette.

Az 1840 és 1849 között felépült híd korának legkiemelkedőbb műszaki alkotása

volt. Nemcsak a Regensburg alatti, csaknem 2400 km hosszú Duna szakasz első állandó hídja, hanem akkor a világ láncokra függesztett legnagyobb és mindmáig legszebbek között nyilvántartott hídja lett – írják ezt a legújabb kori történészek, amiből csak a mondat második fele igaz. Szó nélkül nem hagyható, hogy a római katonai terjeszkedés, a Dacia elleni hadjárat céljait szolgálta Traianus hídjának megépítése is **105**-ben, a Vaskapu-szoros keleti végénél. Az 1135 méter hosszú, 15 méter széles híd 19 méter magasan húzódott a víz felszíne felett, a 20 kőpillérré emelt faszervezetet a mai Drobeta-Turnu Severin (Románia) (korábban Szörényvár) és Kladovo (Szerbia) között épült meg. A Damaszkuszi Appollodórosz által tervezett híd íveinek hosszát (52 méter) több mint ezer éven át nem haladta meg a hídepítész, Róma főterén álló Traianus oszlop ezt még ma is bizonyítja. **Traianus hídjá volt az első állandó híd a Dunán, melyet 1744 évvel később másodikként gróf Széchenyi István által építtetett Lánchíd követett.**



Traianus hídjá a Turnu Severinnél_rekonstrukció

Későbbiekben a Lánchíd faszervezetének illesztéseinek jelentkező

kopás, valamint a merevítés elégtelensége a forgalom hatására lengésben nyilvánult

meg, amely eleinte nem volt jelentékeny, azonban évtizedek múltán mindjobban feltűnt. A Lánchíd megerősítése ügyében életre hívott bizottság **1873** márciusában Reitter Ferenc mérnök jelentése alapján megállapította, hogy a főtartót alkotó láncok teherbírása elégséges és a keresztartók is megfelelnek, miután közülük a túlzott igénybevétel hatására is csak három tört el.

A Lánchíd megerősítésének kérdését 1873-ban elodázták, de nem vették le a napirendről. A századforduló táján a híd

forgalma egyre gyorsabban nőtt, a lengés mind nagyobb mértéket öltött, már-már tűrhetetlenné vált. Mire a felújítás napirendre került, már csak a teljes újjáépítésről lehetett szó 1914-ben, de ez már egy másik történet.

A Lánchidat **1915.** november 27-étől nevezték Széchenyi-lánchídnak.

Káplánné Juhász Márta km.

Új nyakkendők

Új bányász emblémás nyakkendők vásárolhatók az Egyesület titkárságán.

Egyelőre fekete és zöld színekben elérhetők. Ára: 2.500Ft+ÁFA=3.175Ft



OMBKE emblémás maszkok

Új egyesületi emblémás maszkok vásárolhatók az Egyesület titkárságán.

Ára: 1.000Ft+ÁFA=1.270Ft



2021. évi tagdíjak befizetése

Tisztelt Tagtársak!

Az ezévi esedékes tagdíjakat is már be lehet fizetni. Fizetési határidő: 2021. március 31.

Kérjük, hogy tagdíját lehetőleg banki átutalással szíveskedjen teljesíteni. Az Országos Magyar Bányászati és Kohászati

Egyesület számlaszámai: OTP Bank: 11705008-20041982-00000000; K&H Bank: 10200830-32310119-00000000).

Kérjük, hogy a „Közlemény” rovatban feltétlenül tüntesse fel nevét és tagi azonosítóját.

1% felajánlása

Ezúton is kérjük, hogy Ön és családtagjai az idén is **válasszák adó felajánlásuk kedvezményezettjének** Közhasznú Egyesületünket, **az Országos Magyar**

Bányászati és Kohászati Egyesületet és ha erre lehetőségük van, nyerjék meg erre ismerőseiket, munkatársaikat is.

Adószámunk: 19815912-2-41

Hírlevél

Hírlevelünket az Egyesület honlapjáról is elérhetik:

[Hírlevél](#)

Ha javaslata, ötlete van a Hírlevéllel kapcsolatban, vagy van olyan híre, amit ezen a fórumon szeretne megosztani tagtársainkkal, kérjük azt a hirlevel@ombke.hu e-mail címre küldje el.

A Hírlevelet összeállította: Zelei Gábor