

SZIMBÓLUM A DUNÁN

MEMENTÓ:
125 ÉVE RAKTÁK LE
A LÁNCID ALAPKÖVÉT

1. A kétfejű sas, a Burgból hosszára nyúlt nyakkal, magyar búzát csipegetett és a körszakállas Széchenyi gróf mégis arról a korról álmodott, amelyben megtelelik a magyar gyomor is, a pusztai népé. Akart virágzó kereskedelmet és ipart, hajókat, vasutakat, tetszhalottat ébresztő tetteket. Kúriák kapuját döngette, ébredjen a nemes, a hazafiságát ne füst, de tűz jelezze, s a jólét-földek holt hasznából jólétet teremjenek a holt földek is. Hogy tűnjenek

akartak építeni — II. József elutasította, pedig ő is forgatott a fejében hasonló gondolatokat. Camptiller József 1821-ben favihidat tervezett. Sándor Móríc csak hintókon tudott átugratni lovával, a Dunán nem — szintén hidat akart, akár félévi jóvedelme árán, s tárgyalt ő is, Széchenyi is, Brunel angol mérnökkel.

Széchenyi kezdeményezésére Hídegylet alakult. De honnan vegyék a pénzt? A városi kasszából nem futja, a nemességnek jó a hajóhíd, ingyen, a lakos-

Hazatérve, percegnek a lúdtollak, jelentés készül. Tárgyalások. Részvénytársaság kell. Helyes. Pest megye megérti a hidépítés szükségességét. Nőgrád vétót jelent be. Az 1832—36. évi országgyűlés is törli a fejét, bizottságot küld ki... de honnan, miből lesz pénz? Buda helyes, Pest helyes, de sovány a tárcájuk.

A törvény pedig kimondja, hogy „egyedül ezen esetben és minden innen vonható következtetések nélkül, csak az Országos Küldöttség által a részvényes társasággal kötendő szerződési és alább kijelentendő határidő alatt — híd-vámost kivétel nélkül mindenki fizetni tartozik.”

Rés a kapun. A résen át megpillanthatjuk 1848-at. A hídpénz megszavazását a feudális konzervatívok vezére, gróf Cziráky Antal országbíró „Magyarország végső romlásának” bélyegezte.

Közteherviselés? Mit szólna ehhez, gróf Pálffy Fidél tárnokmester, nemes barátom?

Sajnos, József nádor is behódolt ennek az anarchista Széchenyinek, s a császár — a király! — aláírta.

Persze, „egyedül ezen esetben és minden innen vonható következtetések nélkül.”

Nehogy a víz, „az úr”, átörje a gátat.

3. Az egyik Clark tervezte a hidat, a másik felépítette. Ez a másik, Adam, életében feleséget, halálában teret kapott a vendégszerető magyar nemzetől. Az áldást hozó hidépítő Áldassy Irmát vette feleségül, kettőjük fia, Simon, pedig Kistenyén adagolta a medicinát a falusiaknak.

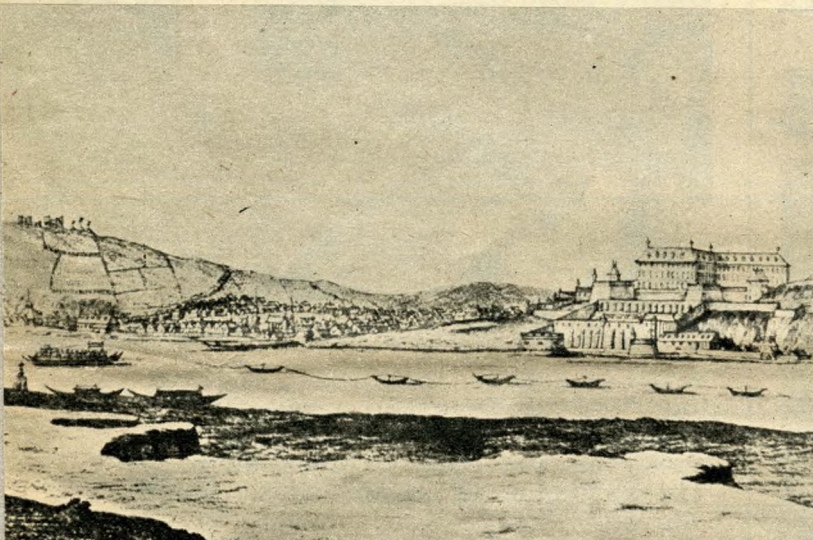
Bocsánat, hogy inkább hiszem, mint kétkem — mert Széchenyi is hitte —, hogy báró Sina György, a bécsi bankár és magyarországi földbirtokos (övé volt például Trencsén vára) tán kisebb haszonnal, de több nemzeti büszkeséggel vállalta a pest-budai hidépítés finanszírozását, mint más jelentkezők, 97, majd 87 évre fenntartva a hasznát. (Egy gyalogos egy krajcárt, ha terhet vitt, 2 krajcárt, lovas személy 4 krajcárt fizetett — kutyabőrrel és kutyabőr nélkül.

És hiába drukolt az ellenpárt: 1839-ben elkezdődött a hidépítés, menett Széchenyi a parti palota ablakaiból figyelte; olykor nem is hagyta elaludni a pörölyök döngése. Merthogy keszont még nem ismertek akkortájt, cölöpöket vertek a folyó medrébe, kétsorosan a tervezett pillérek körül, közüket betapasztották, a vizet kiszivattyúzták. Kétezer cölöpre „fejenkint” négyszázat ütött a gigászi kalapács.

A pillérek a sósuti és váci terméskőből, maut-

főpatronusa és a mai Budapest eltervezője, kevesebb titulust kapott. De lehetett-e szebb, mint a magyar népé, a baráti: palatinus Jóska?

Notabilitások sora írta alá az oklevelet, néhány főherceg és a primás, báró Sina és Széchenyi István, a lovászmester és a koronaőr, William Thierney Clark és L. M. Rotschild, püspökök, főispánok, alispánok, Buda és Pest polgármesterei. Az iratot, arany- és ezüstpénzekkel együtt, tokba rejtve helyezték az alapköben hagyott üregbe, amelyet 130 mázsás kővel fedtek le. Elefántcsontnyelű ezüstanállal „vakolták” be a kő hézagait, az előkelőségek és az érdemesek diófakalapáccsal hármathármat ütötték a kőre, s a két parton visszhangzott a hurrá és az éljen.



Rákos-híd Pest és Buda között. Rézmetszet Bél Mátyás: *Notitia Hungariae Novae* című munkájából. (1737)

a kiváltságok, s a száműzött székhelyből feléledt főváros legyen Pesten és Budán. Hogy kölábú madár pihentesse meg acél-szárnyait a két parton.

Ipar kellett, kereskedelem, közlekedés.

És híd, igen, híd.

Amiről Zsigmond is ábrándozott, Mátyás király is, meg... Széchenyi István, amikor 1821 januárjában, a jégzajlás miatt alig kapott dereglyést a budai parton.

A kötélre fűzött kompokra, repülőhidra akkor már csak a krónikások emlékezhettek, a félszázados hajóhíd télen nem állhatta a jégtáblákat, de barátságosabb évszakban is naponta kétszer kellett nyitni a hajók miatt.

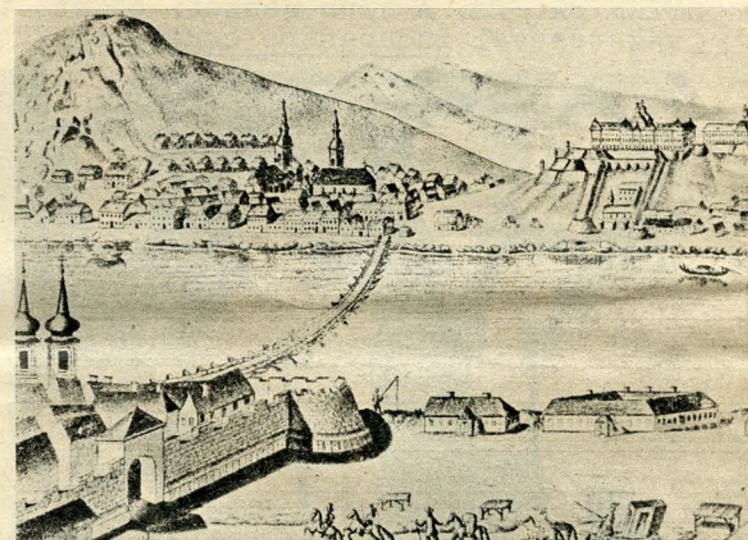
„Egyévi jóvedelmemet szívesen feláldoznám azért, hogy álló híd legyen a Dunán!”

2. Mennyi terv került már irattárba! 1786-ban például három mérnöké. Ötpilléres kőhidat

ság meg fél attól, hogy a pillérek megállítják a jégtáblákat, s a két várost elönti a víz.

Igazság, jog és ésszerűség döngette a közönyt, a rendi kiváltságok és a félelem kapuját. S meredezett a kérdés: mit szól mindehhez Bécs?

Széchenyi Angliában tárgyalt Andrassy Györggyel együtt. Hogy jó-e a lánc-híd? (Nincs felhatalmazásuk, kelletlenül állnak velük szóba.) Pedig az ottani mérnököknek már nagy gyakorlatuk van a láncidák építésében, ilyen kellene a Dunára is, két pillér mégiscsak szabadabban hagyja futni a jégtáblákat, mint egy ötlábú kőhíd. Igen ám, de már sok láncidát leszakadt. Megnyugtatták őket: ha jó erősnek építik a pilléreket és megfelelő a vaszerkezet anyaga, a láncok elbírnák a terhet, s az építmény túléli a legerősebb jégzajlást is. Az egyik „megnyugtató”: William Thierney Clark.



A Váci kapu környéke a hajóhíddal (1770). A lovasok a mai Vörösmarty tér helyén hajtanak a városkapu felé

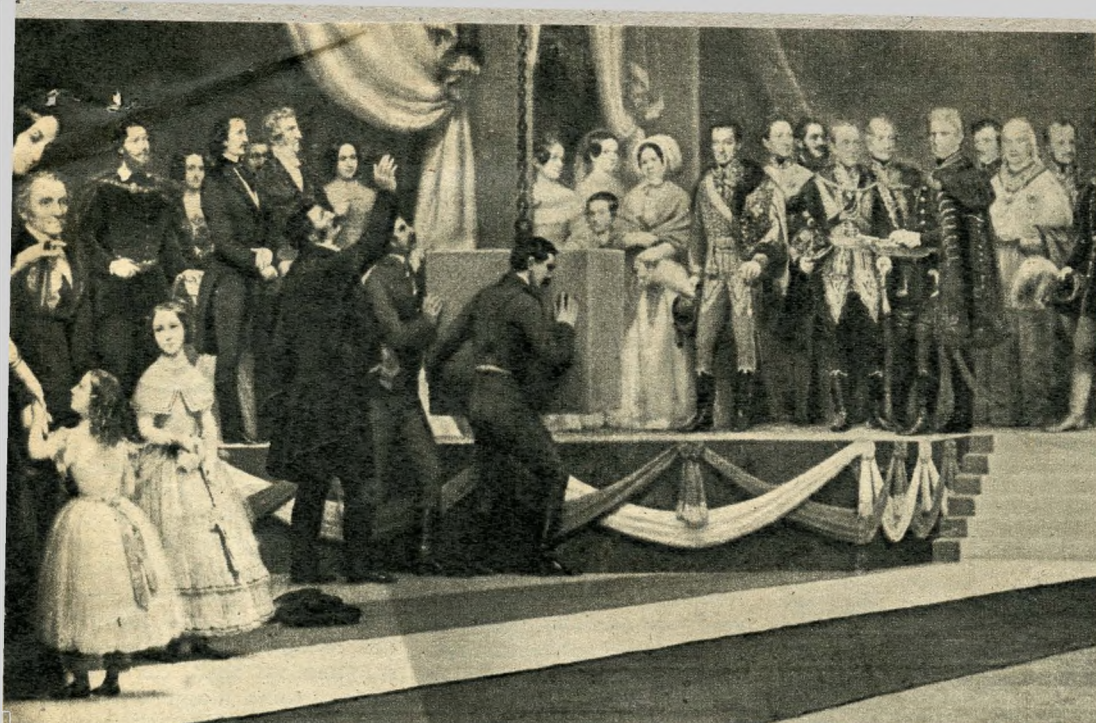
hauseni gránitból épültek (száz évvel később is fejtettek gránitköveket Mauthausenban — az örök ott embert, Pesten hidat is gyilkoltak.) A vasszerkezetet jórészt Angliából hozatták, miként a munkásokat is, az öntöttvas kerestartókat a Ganz-gyár készítette.

1842-re elkészült a négy zárógát — országos ünnepséget lehetett rendezni: az alapkövetételt.

Lobogó keszkenők, díszegyenruhák, csótányos parádé, ágyúdörgés, Ő császári és királyi fenségét Károly főherceg képviselte, az okirat szerint „Károly Lajos János József Lőrinc ausztriai örökös főherceg, aranygyapjas, Mária Terézia vitézrendje és számos jeles rend nagykereszt és első osztályú vitéze, Csehország kormányzója s főkapitánya, császári királyi táborigaznád, egy gyalog s egy dzsida ezred tulajdonosa”. József nádor, Széchenyi

A Pesti Hírlap munkatársa jóslott is:

»Eljövend egy szebb kor, midőn ennyi küzdelmet, mellyekkel jövendőnk előkészítésében meg vívnunk kell, nem igénylendenek többé az utó nemzedéktől illy erőmegfeszítést, midőn a jelennek kivetett magának érett gyümölcsseit élvezendik az utók, és akkor e híd emlékül állandó, egy lehúnyt nagy időre emlékeztetvén az utókort, midőn a polgárnak lemondással és a jelennek nélkülözésével kell a boldogabb jövendőért harcolnia; és akkor ezerszeres fényben ragyogandak azon jelesek nevei, kik soha nem csüggedő lélekkel munkálkodnak e hon jövendőjén, millió ajak magasztalandja nevét a nagy honfinak, ki a tespedés és elaljasultság korában merészen emelte föl férfiszavát, villám gyanánt szórta az igazságot az alvó nemzet közé, ki fáradatlan munkássággal igyekezett jólétet teremteni e honban, s ki sikerrel koronázott tetteivel dicsőbb emléket épít ma-



Az alapkőletétel ünnepélyes pillanata (részlet Barabás Miklós festményéből)

gának, mint aminőt nekie a művészet nyújthatna.“

És ott jár-kel, a hidépitő munkások közt „a nagy honfi, ki merészen emelé föl férfisavát” — Széchenyi. Nagyon szerették a munkások.

Ha akkor tudta volna, hogy művét sohasem látja készen.

Mert ezen a hídon Haynau ment át először.

A bresciai hiéna.

4. Szimbólumot emlegettem a címben.

Mit jelentett ez a híd?

Egyenlőséget, a francia forradalom késői szellemében, földrajzi, kereskedelmi — és legalább itt — társadalmi kiegyenlítődést. Jelképesen Budapestet is: két kisváros egyesülését fővárossá, a hatalom visszavételét a törökmentes Pozsonytól (csaknem negyedszázad telt el, amíg a kikiáltott fővárosból — valóságos főváros lett.)

A híd sorsa együtt fordult a nemzetével, a városával — vele került a sír szélére és vele támadt új életre. Szimbóluma élni akarásnak és heroikus építőláznak.

Itt fújdogált először 1848 szele: nincs többé nemesi kiváltság. És ez itt az ország fővárosa, nem Pozsony, nem Bécs.

Nem Bécs?

Ki küldi Budára Hentzi generálist? Kinek a csapatai gyűjtják fel a hajóhidat, ki szedeti fel a lánchídi pallókat, ki rakat a hídra lőporos hordókat? Ki löveti romhalmazzá a pesti Redout-ot, kinek az ezredese, Alnoch, dobja égő szivarját — esztelen ötlet — a lőporos hordóba? (Isten nyugtassa az ezredes urat, őt tépte szét a robbanás.)

És ki árasztja el vízzel a robbanóanyaggal teli kamrákat, s teszi tönkre a szivattyúkat, hogy épségben

maradjon a híd? Az építő: Adam Clark. Megmentette a hidat az osztrákok vandalizmusától, s ő kérte Dembinszkit is: visszavonuló csapatai után ne romboltassa le a csaknem kész hidat, hiszen mindössze 4–5 nap haladékok nyerhet.

Mikor 1849 novemberében, Haynau jelenlétében felavatták a hidat, sokan arra gondoltak: ha még a gyalázatosakat is elbirja, örökké tart.

5. Anekdota. Mindenki ismeri, csak éppen más és más formában.

Sokat beszéltek arról az emberekről, hogy a lánchídi oroszoknak nincs nyelvük. Egy suszterinas fedezte fel, s a szobrász, a lőcsei Marschalkó János, emiatt a Dunába ugrott.

(Tudunk egy másik suszterinasról is, aki megkérdezte az osztrák őrt: „Kutyák fizetnek-e hidpénzt?” „Milyen kutyák?” „Hát a Kossuth-kutyák!”)

A szobrász nem ugrott a vízbe. Hallotta a kaján híreszteléseket, barátai boszszantották. Fogadást ajánlott fel, a tét: ötszáz forint. „Amikor az oroszlan úgy tartja a száját, mint az enyéim, nem látszhatik a nyelve, mert mélyen lent fekszik” — mondta. A fogadás után felkeresték az István téri menaszériát — és Marschalkó megnyerte a fogadást.

Mondogatta is a tréfáskedvűeknek: „Úgy legyen nyelve a te feleségednek, mint az én oroszlanjaimnak. Akkor jaj neked!” Tóth Béla, a híres anekdotagyűjtő felmászott az

oroszlánokhoz és lámpással bevilágította a szájukba. Töredelmesen bevallotta, hogy a hírhedt oroszlanoknak valóban van nyelvük.

6. 1945 januárjában egy budai ház pincéjében szorongtam a szorongókkal. Megmozdult a föld, másnap hozták a hírt: minden híd halott.

1945 áprilisában, májusában naponta végigmentem a budai Duna-parton, s a régi Ferenc József híd maradványai közé barkacsolt deszkapallókon át gyalogoltam a bölcsészkarra, hogy Gerevich professzor úr vetített képein ismét találkozzam Leonardóval, Michelangelóval, s Horváth János elemzője Petőfit. Odamenet, hazajövet bűz csapott az orromba. Lovak hullái oszladoztak a Lánchíd meg az Erzsébet-híd láncai között.

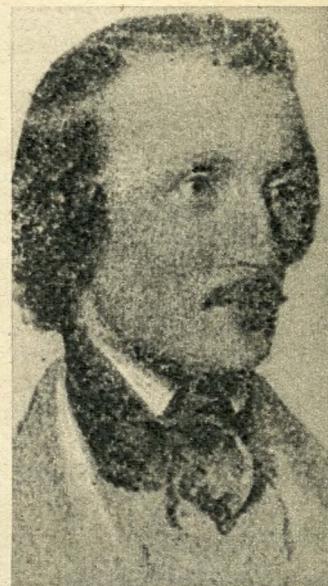
És azon a napon, 1949 novemberében, Haynaut felledve én is átsétáltam Pestről Budára, diadalmas szívvel az újjáépült hídon, a többiekkel, akiknek apja 1918-ban tette meg ezt az utat, teljesebb életre vágyó követelésekkel tartva a budai Várpalota felé. Műemlék.

Külföldiek fényképezik, szerelmes fiatalok ballagnak át rajta Budára. Erzsébet modernebb, Margit praktikusabb. Minden jelző kissé magyarázat.

A Lánchídnek nem kell jelző.

Mert anélkül is a szabadság és az új világ szimbóluma a Dunán.

MARTHY BARNÁ



William Thierry Clark — a tervező

Adam Clark — az építő



A Lánchíd — ma



REPRÓK ÉS FOTÓK: GADÁNYI GYÖRGY