

Az újjáépülő Lánchíd lábánál

A kormányzat hadimenetrendje szerint a Lánchídat a jövő év őszén, tehát első felavatásának százados évfordulójára átadják a forgalomnak. Mivel pedig a mostani munkálatok minden egyes időpontja tulajdonképpen centenáriuma valamely régi építési mozzanatnak: egészen az új megnyitásig a híd jubileumi idejét éljük.

Most száz éve pl. nagyjában ugyanazt láthattuk volna a híd körül, amit ma (bár magának a hídnak arcúlatata, a felvont láncokkal más volt): a kész pillérek körül sok állványt, cölöpöket, csónakokban sok szorgos munkás embert; ezek az építést vezető Clark Ádammal élükön több, mint 10 esztendőig dolgoztak a nagyszerű alkotáson, mert hiszen az első pilóta leverésétől, ami 1839 szept. 21-én történt, a megnyitásig ennyi idő telt el. De ez a lusztum már csupán realizálása volt Széchenyi régi álmának s lezárása egy hosszú, küzdelmes korszaknak, amit a „legnagyobb magyar” folytatott a megcsontosodott konzervatívizmussal.

Naplóiból tudjuk, hogy neki már 1821 legelején, mikor egyszer kompon kelt át a jejes Dunán, „élénk óhajátta tamadt a két ikerfővárosnak egy állandó híddal leendő összeköttetésére” s e célra kész volt feláldozni egy egész évi jövedelmét. Buda és Pest egyesítése nélkül ugyanis lehetetlennek tartotta a modern magyar élet kifejlődését, amiben igaza is volt. Ehhez pedig állandó híd kellett, nem az a 42 hajóból álló, szegényes alkalmatlóság, ami a mai Türr István-utca folytatásában szolgálta a két part közötti forgalmat, mert hiszen azt télen nem használhatták. De ugyanilyen állapotok voltak végig az egész magyar Dunán; mindössze még csupán négy helyen találhattunk provizorikus átkelési lehetőséget: Pozsonynál, Komáromnál, Esztergomonnál és Újvidéknél. Ezeket a körülményeket ismerve kétségtelen, hogy sokkal jobban megértjük Széchenyi Lánchíd-törekvéseit és kellően méltányolhatjuk az ő fáradozását. Ne felejtjük azonban, hogy a haladásnak mindig voltak kerékkötői s minden reform útját keresztelte a vaskalaposág. Maga a híd angol tervező-mérnöke írta idevonatkozó munkájában, hogy a Lánchíd építése több nehézségbe ütközött, mint bármely építménye a világon. Pedig ő, az idegen nem ismerhette a belső harcokat, mégkevésbé az ok rugóit. Ezekről ennyit állapít meg: „Az erkölcsi nehézségek versenyeztek a fizikaiakkal. Büszkeség, előítélet és féltékenység volt a három leg-hatalmasabb ellenfél. Külön-külön kellett megküzdeni valamennyivel.” Ma már persze csodálatosnak tűnik előttünk, hogy ellentétek egyáltalán felmerülhettek egy ilyen nyilvánvalóan hasznos és szükséges alkotás megépítése körül. Pedig így van. Történelmi tény, hogy Pálffy Fidélt gróf, magyar főkancléllá a maga körével mindent elkövetett a híd ügyének megbuktatásáért.

Széchenyi mindezekkel nem törődve 1832-ben megalakította a Hídegyületet s még ugyanezen évben kiment Angliába hídepítő szakemberekkel tárgyalni, mert az itthoniak egy része úgy vélte, hogy függő híd a Duna fölött nem építhető, annak lengései veszedelmesek. Továbbá: a Dunába pillért eresztini sem szabad, mert

vagy elviszi a jégzajlás, vagy pedig áradást okoz. De mikor Széchenyi odakint meglátta Clark Vilmos hammersmithi alkotását, mely eredeti alakjában szinte mása a mi Lánchidunknak ezt írta jegyzetében: „Magasra feldobogott a szívem. Rég nem fogá el ily keser-édes érzelen... Könnyen menne, legföllebb cgymillió pfrt. Felhevülésemben az egész költséget a nemességgel viseltetném s azután semmi hídvám”, mely utóbbi mondatban a legjelentősebb a nemesség bevonása a közteherviselésbe. Hihetetlen, minő emberfeletti munkájába került a „legnagyobb magyar”-nak míg az országgyűlés is elfogadta a kiváltságosokat érintő vámfizetés elvét. Széchenyi tervezete szerint ugyanis hídat csak úgy lehet építeni, ha azon mindenki, a legkisebb kivétel nélkül vámot fizet. Ezzel törte meg a nemesi előjogoknak egyik bástyáját s került szembe saját társadalmi osztályával. (Szepešy püspök tartott is tőle, hogy „Széchenyi majd mindenfelé az országban lánchidakat épített, hogy adófizetésre szoktassa a nemeset.”) Főként a konzervatívok ellenezték a vámfizetést, akik ebben a törvényelőtti egyenlőség felé vezető lépésben az alkotmány veszélyeztetését látták s mikor nagy ellenállásuk dacára mégis keresztülment a törvényhozásban: gróf Cziráky Antal országbíró ezt a napot a magyar alkotmány temetése napjának nevezte, (amiben tagadhatatlanul van némi túlzás,) míg Fáy András azt írja valahol, hogy „a vámeszmét némelyek háborzonqatónak, mások hajmeresztőnek mondták. Egy előkelő vármegyei tisztviselő pedig lángbaborult arccal mondta, hogy ő inkább Paksra kerül le átmenni a Dunán, mintsem nemes létére hídvámost fizessen.” Kossuth viszont idevonatkozóan azt jegyezte meg: „Ma tették le a legelső követ a polgári egyenlőségnek.”

Ily elvök szem előtt tartásával kezdi meg Széchenyi tárgyalásait egy hídepítő részvénytársaság összehozására. A terv pénzügyi vonalának élére Sina György bécsi bankár került s a tervet az 1836: XXVI. t. c.-vel az országgyűlés is elfogadván, misem állott az építkezés útjában.

Lánchidunk történetével két angol mérnök neve forrott egybe: Clark Vilmosé és Clark Ádámé. Az előbbi — a híd tervezője — korának egyik legnevesebb vízépítő mérnöke volt, de ő huzamosabb ideig nem maradhatott hazájától távol s ezért bízta meg az építés vezetésével névrokonát, Clark Ádámot. Ez utóbbi azután közelebbi sőt végleges kapcsolatba került velünk. A hídat megépítette s itt maradt továbbra is. Sok jó szolgálatot tett a magyarságnak: a szabadságharc alatt ő lépett közbe a Hentzi-féle hidrobantási tervek meghúsfálására; az 50-es években ő váltotta valóra Széchenyi másik álmát, az Alagutat. Magyar nőt vett feleségül, itt alapított családot, végleg itt telepedett le, Pest város képviselője is volt s egyik budai temetőben alussza örök álmát immár 82 esztendő óta.

Clark Ádám készséggel teljesítette Széchenyi óhaját, hogy a híd lehetőleg magyar anyagból épüljön. A homokkővet a sóskúti és váci kőbányából termelték ki, a mészmárgát a beocsini kolostorból szereztek

be, a cementet maga a Lánchíd-vállalat gyártotta, az öntött vasalkatrészeket itthon Ganz Ábrahám, a mai világhírű budapesti gyár alapítójának felügyelete alatt készítették. A gránitot azonban kívülről, a rosszemlékű Mauthausenből szállították, a kovacsolt vasláncokat pedig Angliából. A munka nem volt könnyű, ha meggondoljuk, hogy a budai pillér helyén pl. a vízmélység 9—10—11 méter. Érthető hát, ha a külföldi szakkörök is figyelték az építés technikai eredményeit.

Három évi megerőltető előkészítő munkálatok után jutottak el az alapköv letételéig, ami nagy pompával 1842 augusztus 24-én történt. Ez ünnepélyes aktusra az ifjúság fátylós zenével készült Széchenyi elé, ő azonban elhárította magától a tiszteletadásnak ezt a formáját. Ugyanekkor Kossuth azzal adózott neki, hogy indítványozta: a hídat Széchenyiről nevezzék el, ami később meg is történt.

Az idén mult száz éve, hogy elérkeztek a láncok felhúzásáig s ekkor történt a szerencsés kimenetelű baleset. Clark Ádám már előbb figyelmeztette Széchenyit, hogy eddig minden lánchíd-építés bajjal járt a láncok felhúzásakor. Ettől kezdve a gróf aggodott s nem ok nélkül. A 12 ik — éppen az utolsó — lánc beemelésénél, 1848 július 18-án, az emelőlánc egyik szeme leszakadt s rázuhant a munkahídra, mely tele volt emberekkel. Ezek egy része a Dunába esett, köztük maga Széchenyi is. Elborultan mondja később: „Így fog velünk is történni mindig, 11 óráig fényesen fog sikerülni minden s midőn elbizakodásunk nagyra nőtt, a 12-ik órába török össze minden.” A jóslat szerencsére nem vált be, a híd elkészült, csak éppen Széchenyi számára nem. Neki a sors nem adta meg, hogy átmelessen azon a hídon, melynek létrejöttéért senki nem tett annyit, mint ő. Egyik láncón meg átvergődött augusztus 16-án, mert talán érezte, hogy mire elkészül a híd, ő már nem láthatja. Írta is naplójába: „Én sose megyek rajta keresztül.” Valóban: szept. 5-én elvitték Döblingbe — örökre. A megnyílt hídon pedig elsőnek Haynau és Geringer ment át, Bach polgári kormányzója...

A 375,4 méter hosszú híd 14 es fél millió forintba került s egy két javítással egészen a nyilas őrjongségig állott és a százados jubileumra állani fog ismét régi szépségében. De akkor sem mosódik el bennünk az a szörnyű kép, amit 1945 telén láttunk a Duna partján, s amit a költő ezekbe a sorokba öntött:

A legszomorúbb látvány
ez volt: a betörött
gerincű néma hídark
a két város között...

Bory István

