

**A SZABADSÁGHARC** korának műszaki eredményei közül egyik legjelentősebb a Lánchíd építése volt. Az országot addig két részre szakította a Duna, az ideiglenes hajóhidakat télen bevonták — ilyenkor, ha elég erős volt a jég, azon keresztül közlekedtek a budai és pesti polgárok —, ha pedig enyhébb volt a tél, olvadásig csak a madár járhatott a mozgó légtáblák felett. Így volt ez *Traianus* kora óta, egészen a XIX. század elejéig, amikor még mindig csak öt ideiglenes híd kötötte össze a Duna két partját.

A legelső kísérletet pest-budai állandó híd építésére *Zsigmond* király tette. *Bonfini* írja *Zsigmond* király budai építkezésével kapcsolatban, hogy az uralkodó valami hídfeleség építtetésébe fogott, ez azonban *Zsigmond* halálakor félbeszakadt.

**MIKOR HAZÁNKBAN** nagyobb mértékben megindult a gazdasági fejlődés, nem volt már elég az a 42 hajóból álló híd, mely akkoriban a Buda és Pest közötti közlekedés lebonyolítására szolgált. Ennek a felismerése indította arra *Széchenyit*, hogy egy állandó híd létesítésének tervével foglalkozzék. 1829-ben mutatta be *József nádornak* a Lánchíd első vázlatos tervét, melyet *Sándor Móric* gróf felhívására *Brunel*, a hírneves angol mérnök, a Themze alatti első alagút építője készítette. *Széchenyi* kezdeményezésére 1832-ben megalakult a Híd Egyesület, később *Széchenyi*, gróf *Andrássy Györggyel* Angliába utazott, hogy a világhírű angol hídszakértőkkel tárgyaljon. A létesítendő híd műszaki megoldása körül két egymással ellentétes nézet uralkodott. Az egyik tábor többpilléres, stabil hidat akart építeni, annak az elgondolásnak alapján, hogy az ily hosszú függőhíd lengései veszedelmesek lehetnek. A másik tábor véleménye szerint a Dunában nem lehet több pillért építeni, mert ezek a jégzajlásnak nem képesek ellenállni, s még ha ellenállnának is, jégtorlódást s ezzel kapcsolatban áradást okoznának. Az utóbbi vé-



leményt érthetően befolyásolták az 1838-as árvíz szomorú tapasztalatai. *Széchenyiék* Angliában felfedezték az öreg, tapasztalt *Telfordot* és *Clark Tierney Vilmost*, koruk legnagyobb mérnökeit. A két hírneves mérnök megnyugtatta őket, hogy Buda és Pest között lehet biztos függő lánchidat építeni, a helyesen megépített mederpillér a legerősebb dunai jégnek is ellenáll és kellő kialakítás mellett, a jégtorlódás veszélye sem áll fenn. *Clark* megmutatta nekik kiváló alkotását, a *hammersmithi* lánchidat, ennek mintájára épült később a mi Lánchidun.

**LETERVEZÉSÉNEK** keresztülvitelére hidépítő társulat alakult, ebben a kor társadalmi viszonyainak megfelelően, a földbirtokosok és bankárok vettek részt. A híd tervezési munkáit *Clark Tierney Vilmos* készítette, az építkezés vezetője a nagy gyakorlatú angol mérnök, *Clark Ádám* lett.

A pillérek s hídfők építögödreit vizelező gátakkal, szádfalakkal vették körül, mert akkor a ma szokásos caisson-rendszert még nem ismerték. Kereken hétezer cölöpre volt szükség, ezeknek anyagát a horvátországi tölgyerdők fái szolgáltatták. 1842. év augusztus 24-én helyezték el a

## 100 év Buda és Pest között

Lánchíd alapkövét. A nemzet életében ez volt az első alapkövetétel. *Kossuth* így emlékezik meg róla: „A híd nem hypothesis többé... ma tették le az első követ a polgári egyenlőségnek.”

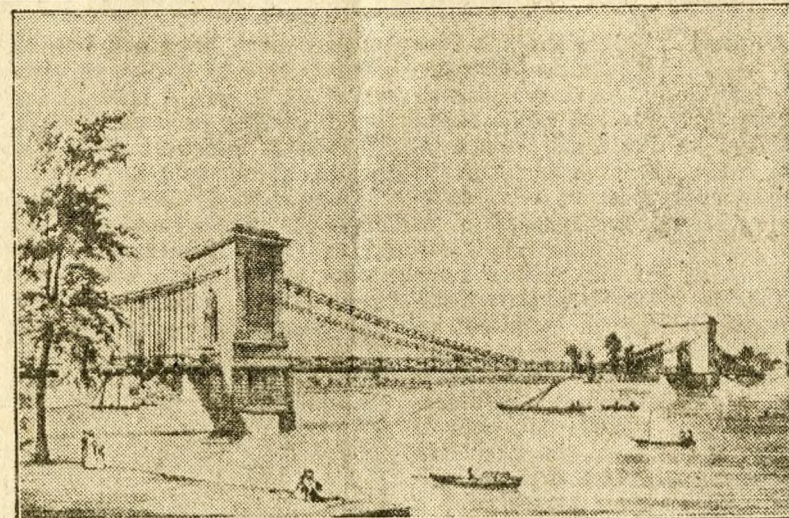
Az építkezés a kor technikai felkészültségéhez képest igen szép ütemben folyt. A legnehezebb műszaki feladat a láncok felhúzása volt a már kész pillérekre. Tizenegy lánccal felhúzása és kifeszítése jól sikerült, de az utolsó, a tizenkettedik láncszakasz felhúzásakor, 1848 július 18-án emelés közben az emelőlánc egyik szeme hibás hegesztés következtében elszakadt és az óriási teher irtózatossá csapással zuhant az építkezésre szolgáló ideiglenes fahídra. A fahídon álldogáló érdeklődők közül, akik a munkát figyelték, sokan a vízbe zuhantak, köztük maga *Széchenyi* is. Állítólag néhányan vízbe is fültek.

**A LÁNCHID** építése 1849-ben fejeződött be. Az építkezés költsége az akkori viszonyok között igen jelentős: 6,4 millió forint volt. A híd építési anyagainak nagyrészt Magyarországon szerezték be. A vasalkatrészek közül a kovácsolt vas láncokat Angliából szállították, az öntöttvas alkatrészek azonban itthon készültek, részben a *déáni* vashámorban,

képen semmit sem változtattak. **MAJDNEM** egy évszázadig volt a Lánchíd összekötő Buda és Pest között. Először csak fiákkerek és omnibuszok közlekedtek rajta, később autók, autobuszok is.

1944-ben ágyúk dörgése ébresztette fel a majdnem százéves Lánchidat és 1945 január 18-án beteljesedett a sorsa. A pesti oldalon levő lánckamrák felrobbantásával barbár módon pusztították el az utolsó perceiket élő német csapatok.

**SOKAT LÁTOTT** ez az öreg híd: *Széchenyit* és *Kossuthot*, a márciusi ifjakat és a Bach-korszak urait. Láta *Ferenc Józsefet*, amint díszes udvari hintóján Pestre kocsikázott, látta a magyar feudalizmus és kapitalizmus párharcait, 1919-ben *Horthy* fehér lova taposott végig rajta. 1945-ben elpusztult a híd, de az ország újjáépítésének során rövidesen meg fog újulni. A nemzet hatalmas költséggel és áldozattal építi fel újra történelmünk néma tanuját. Háromezer tonna vasanyagot építenek az új Lánchídba, építési költségeire 44 millió forintot áldoznak. 1949 őszén lesz kész a híd, örömmel megy át majd rajta minden magyar, aki új országot épít a Duna két partján.



Clark Tierney Vilmos egyik alkotása: a Hammersmith-i lánchíd.