

„1946-ig nem szabad új hidat építeni” — szölte a rendelet a múlt század közepén

Zászlódszben, ünnepi pompában várja a felavatást Budapest ötödik közúti hidja. Nevezetesen még vadkacsák röppentek el a látványos kiállításból, ahol most széles parkok, gránitfalak és színpadok jelzik a hid útját... A kékszínű acélhid fölé büszkén emelkedik a tengerészek hősi emlékműve, az angyalos világítótorony. „Elkészült a hid” — mondják százszázalékos örömmel az országban és megsodálják oly önérzettel, mint az egykori pest-budai polgár a főváros első hidját, a Lánchidat csodálta. Vajjon milyen az a múlt, amelyben Pest lakossága még harcot vívott az első hidért és milyen események irták meg a pesti hidak regényét.

A Bécsben megjelenő „Magyar Kurír” 1823-ban levelet kapott Raguzából Ika-falvi Baritz György os. és kir. mérnöki századosától. A magyar műszaki tiszti levélnek ez volt a címe: „Vélekedés, mi módon lehetne Buda és Pest között a Dunán állandó hidat építeni.” Ezzel a javaslatlalt, illetve cikkel indult el Pest-Buda polgárságának az az óhaja, hogy a két testvérvárost állandó hid kösse össze...

Száz évvel ezelőtt egyetlen hid fektűt a Dunán Buda és Pest között. Ez az ugynevezett hajóhid volt, amely 42 csónakból állott. A két város közötti forgalom állandó lebonyolítására egyáltalán nem bizonyult alkalmasnak, mert télvíz idején, decembertől márciusig, sőt gyakran májusig egyáltalán nem volt összeköttetés a két part között. 1800-ban József nádor és Alexandra Pavlovna nagyhercegnő lakodalmán a tisztelő Pest város magisztrátusa Budán rékedt, mert éppen akkor indult el a jég, amikor a menet a várkapun belépett. A zajlás egész nap és egész éjjel oly erős volt, hogy gondolni sem lehetett a visszatérésre.

Nyári időben, alacsony vízálláskor a hid középső része gyakran megereszkedett ugyanarra, hogy a lovas társaságokat alig tudták a partra felvontatni. Emiatt napirenden voltak a balesetek. Érthető, hogy mind erősebb lett a polgárság törekvése, amely a két part állandó összeköttetésére irányult. És mégis óriási küzdelmet kellett vívni, míg el tudták érni, hogy Pesten hidépítésről lehetett beszélni. Sok volt az ellenzője és még több az irigye a nagy tervnek, amely az első hid megépítését készítette elő. Technikailag sem volt könnyű feladat a mocsaras pesti partot a még szabályozatlan Duna felett Budával összekötni. A hirtelen áradások élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztettek; aggályos volt tehát, hogy épségben maradna-e a hid kőpillérei, amikor fergeteges erővel megindul a jég...

Sok tervezgetés, sűrű tanácskozás, számos kiküldetés előzte meg az 1829-ik esztendő, amikor gróf Széchenyi István vette kézbe a terv keresztülvitelét és bemutatatta a Lánchid első vázlatos tervét a nádornak. A Magyar Tudományos Akadémia Széchenyi irattárában őrzik ezt a vázlatos tervet, amely szerint a hid öt nyílású hid lett volna. Ebben az évben Andrássy György társaságában „a legnagyobb magyar” Angliába utazott a hidak tanulmányozására. Jelentését már a „Hid-egyesülethez” nyújtotta be. Mielőtt azonban sor kerülhetett volna a hid munkálatainak megkezdésére, az a kérdés kellett eldönteni, hogy a hidpénz bevezetése esetén keresztülvihető-e az egyenlő teherviselés elve? Furfangos diplomácia kellett ennek a nehéz ellen tételnek a kiküszöbölésére, amely végül is sikerült és 1836 június 10-én szétment Széchenyi István felhívása, melyben felszólítja „földtől minden pénzeseit, vállalkozni szeretőit s technikai ismerettel bíróit”, hogy pályázzanak a hid építésére. A király 1839 májusában jóváhagyta a hidszerződést. Az építési munkálattal Clark Vilmos kapta meg. Széchenyi hozzájárulásával az angol mérnök helyettese Clark Ádám lett, akinél odaadobb, lelkiismeretesebb és tehetségesebb embert erre a nagy munkára aligha találhattak volna.

A pesti hídfő zárógátjában az első cölöpöt 1840 július 9-én reggel 7 órakor verték le. Óriási lelkesedés kísérte a Pest-Budán még soha nem látott munkálattal minden részletét és mint az egykori lapok írják, a folyó két partján állandóan ezrek és ezrek sokasodtak.

A vezető munkások többnyire angolok voltak, akik mellett 800 ember dolgozott. Az egykori feljegyzések megemlítik, hogy az angol munkásokat a pontosság és tisztaság jellemezte és hogy munka közben egyik sem dohányzott. A magyar munkások tíz forintot kaptak hetenkint, a velencei és a triezsi kőfaragók heti bérére 25 forintra emelkedett. Száz cölöpverő gép dolgozott a helyszínen és mint az építési naplóban írják, a 2000 cölöp beverésére 300.000 ütés volt szükséges. Később, amikor a kőpillérek felépítet-

ték, ezeket a Szlavóniából hozott értékes cölöpöket a víz medrében kettéfűrészeltek. A kovácsoltvas-láncokat Angliából kellett hozni, bár Széchenyi mindent elkövetett, hogy a magyar vasgyárak készítsék el a vasszerkezetet. Igyekezete hiábavalónak bizonyult, mert a magyar vasöntődék abban az időben még nem tudtak versenyre kelni az angol acéllal.

A nagy munka egyik legjelentősebb részlete a hidépítő társaság kiváltságainak megállapítása. Rendeletileg intézkedtek a vámszedés bevezetéséről és kimondták, hogy az új hid mellett sem jobbra, sem balra egy mérföld szélességben újabb hidakat építeni nem lehet — 1946-ig.

Amint látjuk, ezt a rendeletet máris alaposan áthágtuk, mert 1946 előtt „csak” két Dunahid épült a vasúti összekötőhidakkal együtt.

A hid befejezését, hasonlóképpen az induláshoz, gondok és bajok hátráltatták. A 42.000 mázsa súlyú függőláncokat 12 részletben húzták fel. 1848 július 18-án súlyos baleset történt. Az utolsó, 12. lánccszakasz felhúzásán fáradoztak, amikor este fél 8 órakor az emelőlánc egyik szeme elszakadt. Az óriási teher irtózatoss csapással szétzúta és a víz alá merítette az ideiglenes munkahidat, amelyen a felhúzásig a kész lánccszakasz fektűt. A munkahidon több százán tartózkodtak, akik közül vagy negyvenen a vízbe zuhantak, köztük Széchenyi István és Majláth György országbíró is.

A leszakadt láncot csak augusztus 26-án sikerült elhelyezni. Budavár bevételekor az osztrákok fel akarták robbantani a hidat, a merénylet azonban nem sikerült, és a kisebb pusztítás nyomait

4-5 nap alatt eltüntették. A vár ostroma alatt több ágyulövés érte a láncot. Egy lövés, valószínűleg 24 fontos golyó okozott mindössze nagyobb kárt.

A hid ünnepélyes megnyitása 88 évvel ezelőtt, 1849 november 20-án Haynau és báró Geringer polgári adlatus jelenlétében történt. A megnyitás napján az átkelők nem fizettek vámot, de később egészen 1918-ig polgárnak és nemesnek egyaránt le kellett fizetni a „kemény két krajcárt”. A hid építési költsége 6.244.801 forint volt és összes jövedelme 50 év alatt 17.280.000 forintra emelkedett. Egykori forgalmára elegendő ez az adat: 1895-ben egy percre 17 fűzető gyalogos személy jutott. A hid történelmi romantikájához tartozik a hid felavatásának az a derűs jelenete, amely még ma is élő anekdotája a főváros lakosságának:

A hid négy kőoroszlánját Marschalkó János pesti szobrász készítette el. Az oroszlánoknak nyelvet azonban nem faragott és ebből keletkezett a tragikomikus incidens. Állítólag egy suszterinas vette észre felavatáskor az oroszlánok fogatékosságát és így kiáltott fel:

— Der Löwe hat keine Zunge...!

Marschalkó János leszármazottai azt mesélik, hogy dedapjuk előlötti szegényében ölte magát, mégsem a Dunába, — ahogy ezt híresztelik —, mert hiszen később még számos szobrászmunkát végzett a magyar vidéken.

Újabbkori történelmében szomorú idő volt a kommunizmus. A „Lenin-fuk” éjszakánként a hid korlátjáról vetették a Dunába elkinzött, megcsontított áldozataikat. Márványtábla hirdeti a hidon Hollán államtitkár és flának tragikus emlékét.

A többi hid története

A főváros második hidja, a Margithid 1872-75-ben a francia E. Gouin pályanyertes tervei szerint épült. Nyugodalmass esztendőket békés légkörben került sor a hid felépítésére, amelyet már nem előztek meg olyan nehézségek és izgalmak, mint a Lánchid építését. Az 5000 tonna súlyú hid 5.051.000 forintba került. Később az 1899-1900-as években 670.000 korona költséggel építették hozzá a margitszigeti szárnyrészt, amelyet az Államvasutak gépgyára készített. Idők folyamán a főváros legforgalmasabb hidja lett. A Margithidról írta meg Arany János a „Hidavatás” című költeményét, amelyet Zichy Mihály illusztrált.

Az 1894-96. években készült el a Vámház-tér és a régi Sáros-fürdő között Budapest harmadik személyforgalmu hidja. A vasszerkezet terveit Feketeházy János készítette és a kivitelezést az Államvasutak gépgyára végezte. A Ferenc József-hid volt az első nagy hid hazánkban, amely az eddig használatos hegesztett vas helyett folytatott vasból készült. Előzőleg ugyanis csak a resinai bányavasut Berzava-hidja és a temesvári Ferenc József-hid készültek folytvas szerkezettel. Az alépitményekkel és feljárókkal együtt a hidösszes költsége 5.033.000 korona volt.

A Ferenc József-hid építési pályázatával egyidejűleg adták ki az Erzsébet-hid feltételeit is. A pályaművek díjazására 30.000 és 20.000 koronás díjat tűztek ki. 74 pályaterv érkezett be, köztük feltűnő nagy számban voltak amerikaiak. A pályázók között szerepelt többek között Algir is. Két évi munka eredménye a Ferenc József-hid, amelyet maga öfelsége avatott fel. A vasszerkezetet ma is megvan még az az ezüstszeg, amelyet a király sajátkezűleg ütött bele a láncba. Az ezüstszeget üvegbura védi az időjárás és a — tolvajok ellen.

„A világ legszebb konzolos hidja”

Jobbára csak szakemberek tudják, hogy kik voltak azok a zseniális mérnökök, akik megálmodták és elkészítették a legszebb pesti hidat, az Erzsébet-hidat. Ennek a tervét és építésvezetői teendőit a kereskedelemügyi minisztérium kébelében működő Dunahid-építési osztály végezte, Czékeliusz Aurél miniszteri tanácsos vezetése mellett. Czékeliusz elsőrendű munkatársai voltak, kitűnő szakemberek. Hogy csak a munkák oroszlánrészét végző mérnökök neveit említsük, fel kell sorolni Gállik Istvánt, Beke Józsefet és Nagy Virgilt, aki az Erzsébet-hid építését kiképezését oly szernesen oldotta meg, hogy a külföldi szakírók a világ legszebb konzolos hidjának nevezik.

Az Erzsébet-hid az 1898-1903. években épült. A hid vasszerkezetét nagyobb részt az állami gyárak készítették. „A hid rendszere: merevített lánc, amelynél —

Az értékes szög ezideig csupán egyszer forgott veszedelemben és pedig a kommunizmus kitörésekor. Egy derék miniszteri tisztviselő azonban megmentette az utókorra. Illetékes hely hozzájárulásával kiemelte helyéből a felavatási szöveget és azt csak később, a kommunizmus után tették vissza helyére minden feltűnés nélkül.

A hid regényéhez tartozik, hogy építés közben feltűnő forrásvizek akadályozták meg a munkát. A jobbparti hídfő alapozása közben a caisson fenekén 40 C. hőfoku meleg forrásvíz fakadt fel. Emiatt a téli hónapokban hideg levegőt kellett a caissonba szivattyuzni, hogy legalább 27 C. fokra szállíthassák alá a hőmérsékletet. Hasonló forrásvíz a jobboldali mederpillér caisson fenekén is feltűrt, ennek a hőfoka azonban már kisebb volt.

Az építési napló tanúsága szerint a sűrített levegőben dolgozó munkások között súlyosabb megbetegedés egyáltalán nem történt, ami az egészségükre vonatkozó rendszabályok gondos és szigorú alkalmaztatásáról tanuskodik. A vasszerkezet összekapcsolásához egymillió szöveget használtak fel. 1896 október 4-én Ferenc József a balparti mederpillér feletti kapu egyik toronygombjában helyezte el a hid avatási okmányát.

Az ellenforradalom napján ágyugolyók süvítették a hid felett s egy „eltévedt” lövedék áttépte a láncok közé szerelt vastag vízvezetéki csövet. Hatalmas sugárban zuhult ki a víz a szétronsolt csőből s a víz sístergését, zugását gépfegyverek kattogása tarkította...

A Ferenc József-hid regényének további szomorú fejezete, hogy a pesti öngyilkosok a hidavatás napjától mind a mai napig különös pártfogásukban részesítették a hid tululmadarait.

mint dr. Gállik István írja — a hid egész súlyát a láncok hordják”. A hidpálya két szélén elhelyezett rácos vastartók a hid megterhelésekor lépnek működésbe és megakadályozzák a veszélyes kilengéseket.

Nagyban folyt a szerelés munkája, amikor 1902-ben a hídfőkön elmozdulást vettek észre. Kiderült, hogy a láncok aszfaltrétege szétmállott és a felette lévő fallal együtt a lánc húzóerejének irányában lassu mozgásnak indult. A munkát félbe kellett szakítani... A további mozgás megállítására növelni kellett a lehorgonyzó hídfők súlyát. Ezt a felelősségteljes munkát Zsigmond Béla mérnök vállalta el. 1903 október 10-én adták át az ország tragikus halált halt mártír királynéjáról, Erzsébetről elnevezett hidunkat a közforgalomnak. Az építési költségek 12.403.000 koronát emésztet-

tek fel és a feljárók 1.200.000 koronába kerültek. Harmincegy év óta büszkélkedik a két város közepén a Duna fölött és minden külföldi vendégünknek megdobbantja a szívét. Felavatása a magyar technikai kultúrának emlékezetes napja.

Néhány évvel ezelőtt, amikor az Eskütéren előkerült Pest városának egyetlen római kori emléke, a dunamenti őrtorony, újból időszerű lett a tér rendezésével kapcsolatban a belvárosi plebániatemplom sorsa, amely már 34 év előtti ugyan csak foglalkoztatta a közvéleményt. Palóczy Antal építész 1895-ben az „Eskütéri hid elhelyezése és a kapcsolatos vízroszterek szabályozása” című tanulmányban ezt írja: „E tér kisebb fele egyáltalán nem léteztetnék, csak a Plébánia-templom eltávolítása után, így befejezetlenül a Plébánia-templom az ideiglenes gyámfalhoz támaszkodnék, a templom déli hosszoldala tehát beépítendő... a Plébánia Templom újra való felépítésére kijelöltem a Régi városház terét, a melylyel a templomnak oly helyet vélek biztosítani, ahol a Dunaparttól homlokzata teljes egészében érvényesül.”

Technikai megoldásban a modern idők hidépítő eljárásaival készült a főváros új hidja. Születésének majd minden részlete még ismeretes a nyilvánosság előtt. Erdeme, hogy a tervezéstől a teljes kivitelezésig magyar munkás keze magyar anyagból hozta létre. Nehéz időkben épült, talán terhesebb napokban, mint száz évvel ezelőtt a Lánchid, de abban megegyezik Budapest első hídjával, hogy felavatásakor ugyanolyan reménykedéssel és bizalommal néznek rá. Vajjon milyen lesz a jövője?

Hegedős Gyula.