

# 1. Nem a híd - az ezredes röpült a levegőbe

1821 JANUÁRJÁBAN Széchenyi István, dunántúli birtokáról hazatérőben, Budára érkezett. A jégzajlás már megindult; hogyan jusson át Pestre? A dereglyések először nem vállalkoztak az útra, a beígért 25 forint azonban megnövelte bátorságukat. Sűrű keresztvetések közepette nekiindultak a jégtáblákkal borított, széltől korbácsolt folyónak.

— *Egyévi jövedelmemet szívesen feláldoznám, hogy állóhíd legyen a Dunán* — kiáltott fel Széchenyi, amikor a viszontagságos átkelés után kilépett a pesti oldalon, s kocsiját is kitolták a dereglyéről.

Tán ezen a jeges alkonyi órán fogamzott meg Széchenyi fejében az állandó Duna-híd gondolata. S hogy csaknem három évtizednek kellett eltelnie, míg a Lánchíd megvalósulhatott, azt ezernyi akadály okozta. A rendi szemlélet szívós küzdelme a híd ellen, a félelem az árvízről s nem utolsósorban a kor lassú tempója, kezdetleges technikája.

A BUDAI RÉV már az ősi időkben fontos átkelőhely volt. A tabáni völgy kijáratánál terült el, ahol a Duna összeszűkül, s komppal, ladikkal könnyen át lehetett rajta evezni. Honfoglaló őseinknek is itt volt az egyik átkelőhelye. S még előttük mennyi népnek! A rómaiak állandó cölöphidat is vertek a Dunán, az a híd azonban északabbra volt, Aquincumnál, s a túlparton fekvő, megerősített Transaquincumot kötötte össze Pannónia székhelyével.

Azután több mint ezer évig nyoma sincs semmiféle hídnak. Hacsak nem tiszteljük hídnak az úgynevezett repülőhidat, amit így szerkesztettek meg: a Duna közepén lehorgonyoztak egy csónakot, amelyre hosszú köteleket erősítettek. A kötél másik végén, ármentében, ingaszerűen lógott az átkelődereglye vagy komp. A hosszúra eresztett köteleket, nehogy a vízbe lógjon, kisebb csónakok tartották. A komp ide-oda ingázott a két part között, indulásnál felhasználva a folyó sodrását.

A törökök, Buda elfoglalása után, 70 tömlőhajó fölé hosszú gerendákból pontonhidat építettek a két város között. Evlia Cselebi, a híres török világutazó 1663-ban járt itt, s elmondja, hogy a hidat nyitni és zárni lehetett;



Egy a sok hídterv közül. Vásárhelyi Pál, az első magyar vízemérnök készítette. A középső pillér fölé mulatóházat tervezett

így engedték át a hajókat. Jégzajláskor azonban fel kellett szedni a hidat, a pontonokat partra húzták, s hosszú hónapokra megszakadt az összeköttetés Buda és Pest között, hacsak nem volt olyan kemény a tél, hogy a befagyott folyó jegén át lehetett járni.

BUDA OSTROMÁNÁL elpusztult a híd, s majd egy évszázadon át ismét csak a repülőhíd ingázott a tabáni rév és Pest városa között. 1769-ben azután 42 pontonra hidat szereltek, először a Rudas fürdő és a belvárosi templom között, majd kissé északabbra helyezték.

A tél beálltával természetesen ezt a hidat is fel kellett szedni. Amikor megérkeztek az első fagyos napok, a két város polgárai, akiknek sok ügyes-bajos dolguk akadt a túlparton, aggódva lesték, megvan-e még a híd, amelyen reggel átjöttek. Bizony megesett, hogy a hirtelen megindult jégzajlás következtében emberek százai elszakadtak otthonuktól. Mint híres ilyen esetet jegyezték fel, hogy 1800-ban, amikor József nádor tartotta esküvőjét Alexandra Pavlovna orosz nagyhercegnővel, Pest város magisztrátusa a lakodalom végeztével nem tudott visszatérni Pestre, mert a jég elvitte a hidat.

Ilyenkor azután már csak kisebb-nagyobb bárkákon lehetett átkelni, s gyakran csak úgy, hogy a csónakos meg az utasok maguk

cipelték át a csónakot az útjukat álló jégtáblákon. „Gyakran egy bál miatt vállalják ezt a veszélyt!” — jegyezte fel a pesti aranyfjúságról gróf Hoffmannsegg német utazó.

S a hajóhíd maga is milyen volt! Egy másik német, J. G. Kohl 1842-ben így ír róla: „A híd mindkét oldalára nagybajuszú legényeket állítottak, akik elsősorban a nemeseket, a szabad királyi város polgárait, de minden jólöltözött vagy gazdag embert ingyen engednek átkelni, míg a szegény iparlegényeket, koldusokat, a zsidó ifjakat, a parasztságot és a rosszul öltözött idegent karonfogják és fizetésre kényszerítik.”

ERRŐL VOLT TEHÁT SZÓ: az állandó hidat csak az az anyagi fedezet hozhatta létre, hogy azon mindenki köteles vámot fizetni. Sokak véleményének adott hangot Földváry Gábor, amikor így nyilatkozott: „Inkább Paksra kerülök le átkelni a Dunán, ha Budára menni lennék kénytelen, mintsem nemes létemre hídvámat fizessek!”

Mégis, ekkor már a levegőben volt az állandó híd eszméje. Sokan gondolkodtak fölé, terveket nyújtottak be, de Széchenyi ereje kellett hozzá, hogy a tervből valóság legyen. 1832-ben megalakította a Hidegyletet, majd Angliában tanulmányozta a függő lánchidakat, amelyeknek abban az időben híres mestere volt Thierney Clark Vilmos angol mérnök. 1836-ban törvényt hoztak a híd építésére, a partmenti kisajátításokra.

Részvénytársaság alakult, amely Clarkot bízta meg a híd tervezésével. A munkálatok vezetését egy másik angol, a tervező mérnök névrokona, Clark Adám vállalta, s 1839-ben megkezdődött az építés nagy munkája. Olyan vállalkozás volt ez, amelyre egész Európa felfigyelt, s a maga módján segítette is. A betonozáshoz szükséges cementet a beocsini bányából szállított márgából készítették, a budai hídfőnél berendezett üzemben. A gránitot Mauthausenből hozatták, a homokkővet Vácról és Sósoktról. Az öntöttvasrészeket Angliából szállított vasanyagból, a pesti és a dernei vasöntőkben gyártották. A munkához rengeteg facölöp kellett, ezek a szlavóniai erdőkből kerültek ide.

1848. AUGUSZTUS 20-ÁN felhúzták az utolsó láncot is. Amde a munka teljes befejezését késleltették a szabadságharc eseményei, hadműveletei. Ezek kétszer is csaknem a híd pusztulását idézték elő. Budavár ostrománál a védő: Hentzi osztrák tábornok elrendelte a híd felrobbantását. Négy löporral telt ládát helyzetetett el a budai hídfő mellett. A rob-



Jelenet a hajóhíd pesti hídfőjénél. Az előtérben a hídor éppen megragad valakit, hogy fizetésre bírja



*Az első metszetek egyike a frissen elkészült Lánchídról*

bantás végrehajtásával *Allnoch* ezredest bízta meg. Május 21-én, amikor a honvédsereg döntő rohammal visszafoglalta a várat, s *Allnoch* látta, hogy minden elveszett, lelőtte az első feléje rohanó honvédet, majd égő szivarjával meggyújtotta a kanócot. A lőporos hordók felrobbantak, de nem a híd — csak az ezredes repült a levegőbe.

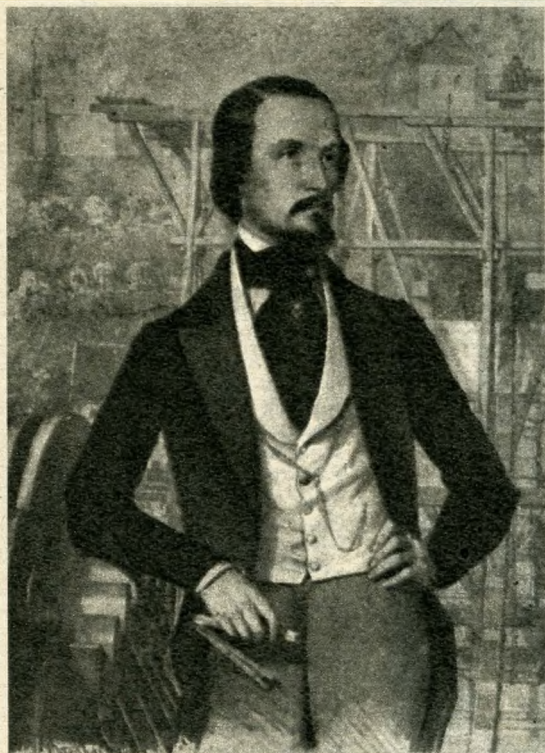
Néhány hónappal később *Dembinszky* honvéd tábornok elrendelte a híd faműveinek felégetését, hogy a visszavonuló honvédsereg hátát biztosítsa. *Clark* azonban szenvedélyes érveléssel meggyőzte: tegyen le tervéről. Ezzel, csaknem száz évre, megmentette hídját, amely az *első* állandó vashíd volt a Dunán.

1849. NOVEMBER 20-ára végleg elkészült a híd. A szabadságától, függetlenségétől megfosztott nemzet letiportan hevert. A Lánchídon *Haynau*, a véreb sétált át elsőnek.

Szomorú hídavatás volt.

*Szilágyi István*

*Clark Adám, a Lánchíd és a később létrehozott alagút építője*



Következő számunkban:

**Hidak születnek —  
hidak halnak**