

A KÉSZÜLŐ HORTHY MIKLÓS-HID ÉS ELŐDEI, A SZÉP BUDAPESTI HIDAK.

Aki csak egyszer látta Budapestet és egy pillantást vehetett a kéklő folyam karsu hidjaira, ez az egy pillantás elég arra, hogy elblívölje. Bámulatot váltott ki a magyar vidék kisémbereiből, a fővárosba érkező földművesekből és ugyanilyen csodálatot, de ezenfelül elismerést is a külföldi látogatókból. Eddig a budai hegyekből ereszkedtek alá a Duna-hidak, a tervező mérnökök agyában pedig már bontakozik ki az új híd, az első, amely a pesti síkságot a kelenföldi lapályal köti össze: dolgoznak a Boráros-téri híd tervein.

Horthy Miklós tízéves kormányzói jubileuma alkalmából határozta el a törvényhozás, hogy új hidat épít, amely a Boráros-térről, a mai Elevátor szomszédságából kiindulva a kelenföldi dohánygyár mögötti területen éri el a budai partot. Hogy milyen lesz az új Duna-híd, az még bizonytalan, de egy bizonyos, hogy ugyanolyan díszes lesz a hatalmas folyamnak és Budapestnek, mint elődei.

A legrégebb Duna-híd, a Lánchíd, amelynek neve elválaszthatatlanul egybe van fűzve gróf Széchenyi István nevével. Néhány év múlva megülhetjük születésének százszázadik évfordulóját. 1838-ban kezdték meg a Lánchíd építkezését, amelyet Clark Tierny angol mérnök tervei alapján unokaöccse, *Clark Ádám* vezetett. 1847-ben készültek el a két hatalmas oszloppal és a történelmi napokban, 1848 márciusában kezdték felhuzni a láncokat. A kifeszített láncon még átsétált gróf Széchenyi István fiával, Bélával, de a kész hídon sohasem mehetett keresztül. Az utolsó láncot 1848 július 18-án huzták fel és ekkor komoly baleset történt. Annak a láncnak, amellyel a hídláncot felvonták, egyik szeme eltört, a hídlánc a vízbe zuhant, kettévágta az alatta levő hajókat. Komolyabb veszedelem fenyegette azonban a szabadságharc idején a Lánchídat, mert *Hentzy* fel akarta robbantani és a kísérletnek egyik ezredese, *Alnoch Alajos* áldozatul is esett. A magyarok részéről is veszedelemben forgott a híd, — nyilván a hadászati okok játszottak közre — mert 1849 júliusában *Dembinszky* utasítást küldött *Clárknak*, hogy azonnal szedesse szét a hidat, mert különben szétromboltatja. A fenyegetésből nem lett természetesen semmi sem.

A Lánchídat 1849 november 20-án nyitotta meg *Haynau* tábornagy és báró *Geringer* meghatalma-

zott biztos. A Lánchíd összes költsége, a budai parton levő épületek megváltásával és a régi hajóhid vámjövendelmének elmaradása miatti kárpótlás fizetésével együtt több mint hat és félmillió pengő forintba került, a hídépítésre magára pedig ebből pontosan 4,412.628 pengő forintot fordítottak. A két hatalmas oszlop, amelyeken a lánc nyugszik, egymástól 204.82 méter távolságra van, magasságuk pedig a Duna 0 pontja fölött 36 méter. A híd két oldalnyílása 90 méter. A híd legérdekesebb alkotórészei a láncok, amelyek egyenként 472.22 méter hosszúak és 130—130 szemből állanak. A Lánchídnál — mint általában a függő hidaknál — híd egész súlyát a két pillér között kifeszített lánc hordja, amelynek két vége a hídfőknél van megerősítve. A láncok a pesti és budai oldalon levő régi jegyszedő házak alatti lánckamrákban vannak leghoronyozva. A utolsó láncszem egy óriás, 21.500 kgr., hosszú öntött vaslemezhez van erősítve, amely egész lapjával a lánckamra hatalmas kőkockából készített falához építve tartja a láncot. Ezért a legfontosabb része a Lánchídnak a lánckamra. A láncokat összekötő csuklókról lefüggő vashidak tartják a hídpályát, amelynek kocslutja 7.37 méter, két gyalogjárója pedig 1.82 méter széles.

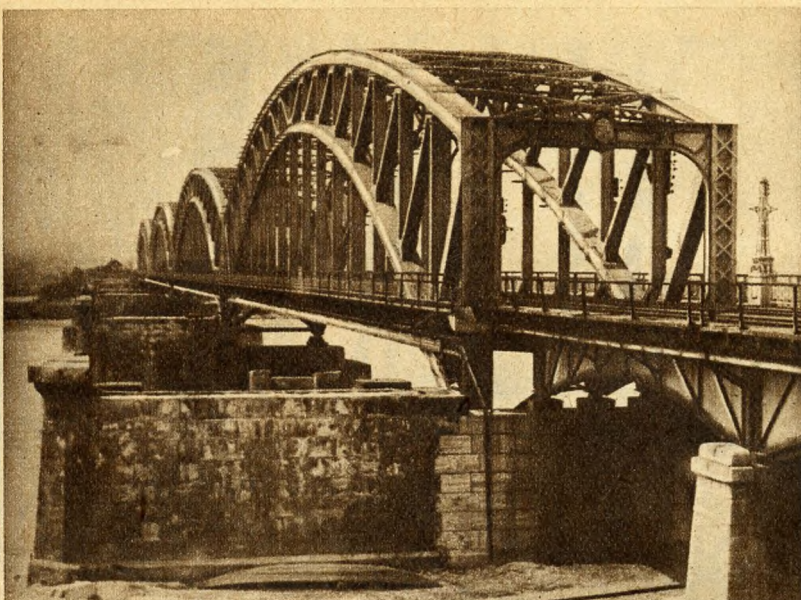
A Lánchíddal kapcsolatban talán valamit a *kőoroszlánokról*, amelyekről annyi legenda szól. Az oroszlánokat *Marsalkó János* lőcsei szobrászmester faragta és ő mintázta a gránittalapzatok előoldalán látható címereket is, amelyek gróf *Széchenyi István* és báró *Sina György* családi címerei. Ezeket a címereket *Gál András* öntötte ércebe. *Marsalkó János*, a derék szobrászmester, ágyban, párnák között halt meg.

A következő állandó Duna-híd a Margithíd, amelynek építését az 1874 évi X. törvény határozta el. A nemzetközeli pályázatot a francia *Gouin* Brno leg híresebb akkori hídmérnök nyerte el. 1872 tavaszán meg is kezdték az építkezést. A legnevezetesebb ívhidak egyike a Margithíd, amelynek külön érdekessége volt, hogy a Duna két ágának egyesüléséhez alkalmazkodva, ívszerűen hajlik a Margitsziget felé. A tíz méter mélységű pillérek alapjai kővel és cementtel megtöltött vashengerből, amelyek ott, ahol zaj-



lás idején a jég éri, méteres vastagságu gránitkövekkel vannak burkolva. A pillérekre támaszkodik a kovácsolt vasból összerótt erősen hajló ívezet, amely a hid járóját tartja. Az egyes oszlopok közötti távolság 74—84 méter, a hid egész hossza 570 méter, szélessége pedig 17 méter. A kocslut 19 méter magasságban van a Duna 0 pontja fölött. A hid összes költsége ötmillió forint volt, 1876 február végén készült el és ünnepélyes megnyitása 1876 április 30-án volt.

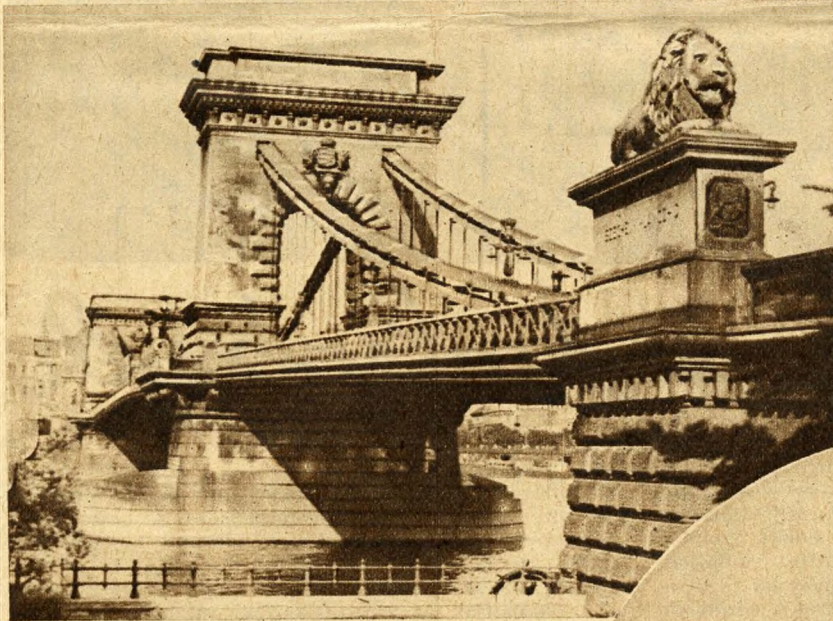
Több mint husz évvel később kezdék meg a Margitszigeti szárny építését. A szárny a Margithíd középső pillérét egyetlen ívben köti össze a Margitsziget déli részén emelt pillérrel. Ivezete hasonló szerkezetű, mint a Margithíd többi ível. A Margitszigeti pillér, amelyhez vezető utat tudvalevően fel kellett tölteni, 14 méter széles és 12 méter hosszú. A sziget és a hid pillérelt összekötő vashíd 70 méter hosszú. A sziget feltöltése egy-maga 350.000 forintba került, a hidszárny építése pedig mintegy 400.000 forintba.



Az összekötő vasúti híd.

két előző hidé, mert csak két és fél millió forintba került.

A legfiatalabb Duna-híd az Erzsébethíd, a főváros második lánchida. Terveit a kereskedelmi minisztérium Dunahíd-osztálya készítette. Szerkezetében alig különbözik a lánchidától, mindössze annyiban, hogy a láncon függő hidpálya elmes rácsszerkezettel meg van merevítve, amellyel elkerülték a Lánchidnál is azóta már kiküszöbölt ingást. Az Erzsébethidnak az volt a nevezetessége, hogy amikor elkészült, a világ legnagyobb nyílású lánchida volt.



A legnemesebb stílusu pesti híd: Széchenyi Lánchida.

A Margitszigeti szárny alig másfél esztendő alatt készült el. A csillagalaku, három ágával a középső pillérré hajló hid e nemében páratlan a világon.

A Ferenc József híd a Millenium emlékére készült Feketeházy János nyugalmazott államvasúti főmérnök pályanyertes terv alapján. A híd a gerendahidak egyik remeke. A gerendahidak előnye az olcsóság és a nagy hordképesség. Ezért az ilyen típusú hidak a leggyakoribbak. A hidat 1894 szeptember elsején kezdték építeni és 1896 október 4-én nyitotta meg a király. A híd két oszlopon nyugszik, amelynek felső része vasból készült. A gránitpilléren két-két rácsos szerkezetű oszlop emelkedik, amelyek felül ugyancsak rácsos szerkezetű ívvel vannak összekötve. Az összekötő ív felé magasra nyulnak a tornyok, amelyek tetején, 46 méterrel a Duna közepes állása fölött, repülő bronz turulmadarak díszlenek. A hid teljes hossza 331 méter, középső nyílása 175 méter, két szélső nyílása egyenként 78 méter. A hid pályájának szélessége 20.1 méter. Költsége ellenben sokkal kevesebb volt, mint a

A Ferenc József híd turulmadarai.

