



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

Szerző:

Forrás: *Pesti Hírlap* va - *rácskapja*

Budapest 1930 VIII/10

(Hely)

(Idő)

Aki csak egyszer látta Budapestet és egy pillantást vehetett a kéklő folyam karcsu hidjaira, ez az egy pillantás elég arra, hogy elbűvölje. Bámulatot váltott ki a magyar vidék kisembereiből, 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 hid, az első, amely a pesti síkságot a kelenföldi lapállal köti össze: dolgoznak a Boráros-téri hid 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 legrégebbi 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 tervel 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 húzták fel és ekkor komoly baleset történt. Annak a láncnak, amellyel a hidláncot felvonták, egyik szeme eltört, a hidlánc a vízbe zuhant, kettévágta az alatta levő hajókat. Komolyabb veszedelem fenyegette azonban a szabadságharc idején a Lánchidat, 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 *Dembínszky* utasítást küldött Clarknak, hogy azonnal szedesse szét a hidat, mert különben szétrombolatja. A fenyegetésből nem lett természetesen semmi sem.

A Lánchidat 1849 november 20-án nyitotta meg *Haynau* tábornagyszernagy és báró *Geringer* meghatalma-



amelyekről annyi legenda szól. Az oroszánokat *Marsalkó János* löcsei 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 ércbe. *Marsalkó János*, a derék szobrászmester, ágyban, párnák között halt meg.

A következő állandó Duna-híd a Margithíd, amelynek építését az 1870. évi X. törvényalkotta meg. A nemzetközi pályázatot a francia *Gouin* *Érny* a leghíresebb akkori hidépítő mérnök nyerte el. 1872 tavaszán meg is kezdték az építkezést. A legnevezetesebb ívhidak közül a Margithíd, amelynek külön érdekessége volt, hogy a híd két ágának egyesüléséhez alkalmazkodva, ívszerűen hajlik a Margitsziget felé. A tíz méter mélységű pillérek alapjai kövel és cementtel megtöltött vashengerrek, amelyek ott, ahol zaj-

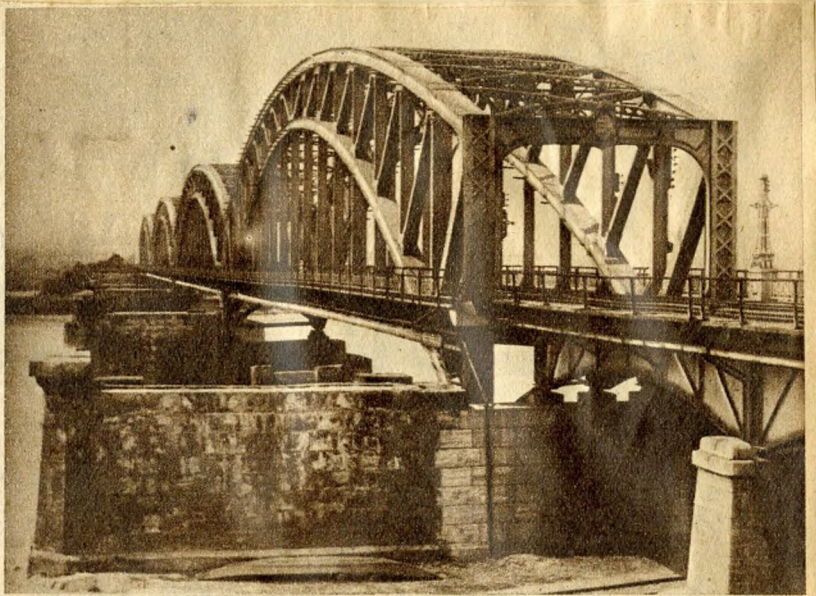
zott biztos. A Lánchíd összes költsége, a budai parton levő épületek megváltásával és a régi hajóhid várművelmének elmaradása miatti kárpótlás fizetésével együtt több mint hat és félmillió pengő forintba került, a hidépítésre magára pedig ebből pontosan 4,412.628 pengő forintot fordítottak. A két hatalmas 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 Lánchidnál — 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 jegyszédő házak alatti lánckamrákban vannak lehorgonyozva. Az utolsó lánccsoma egy óriás, 21.500 kgr., hosszú öntött vaslemezhez van erősítve, amely egész lapjával a lánckamra hatalmas kőköcskéből készített falához építve tartja a láncot. Ezért a legfontosabb része a Lánchidnak a lánckamra. A láncokat összekötő csuklókról lefüggő vashidak tartják a hídpályát, amelynek kocsutja 7.37 méter, két gyalogjárója pedig 1.82 méter széles.

A Lánchíddal kapcsolatban talán valamit a *kőoroszánokról*,

lás idején a jég éri, méteres vastagságu gránitkövekkel vannak burkolva. A pillérekre támaszkodik a kovácsolt vasból öszszerótt 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 kocsut 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 kezdtek 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 ívei. A Margitszigeti pillér, amelyhez vezető utat tudvalevően fel kellett tölteni, 14 méter széles és 12 méter hosszú. A sziget és a hid pilléreit összekötő vashíd 70 méter hosszú. A sziget feltöltése egymaga 350.000 forintba került, a hidszárny építése pedig mintegy 400.000 forintba.



Az összekötő vasuti hid.

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 Dunahid-osztálya készítette. Szerkezetében alig különbözik a lánchidtól, mindössze annyiban, hogy a láncon függő hidpálya elmés 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 lánchidja volt.



A legnemesebb stílusu pesti hid: Széchenyi Lánchidja.

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 Millennium emlékére készült *Feketeházy* János nyugalmazott államasati főmérnök pályanyertes tervel alapján. A híd a gerendahidak egyik remeke. A gerendahidak előnye az olcsóság és a nagy hordképesség. Ezért az ilyen típusu 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 híd 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.