

## A Széchenyi-Lánchíd alapkövetételének százéves fordulójára.

Még a most folyó világrengető események közben sem búcsúzhatunk úgy el az 1942. esztendőből, hogy meg ne emlékezzünk néhány sorban a Széchenyi-Lánchíd alapkövetételének századik évfordulójáról.

Különös játéka a sorsnak, hogy a világ legszebb lánchídjának méltán általánosan elismert híd alapkövetételének éve egyszersmint a legnagyobb magyar elméleti hídtudósunk — *Kherndl Antal* — születésének éve is. És, hogy éppen ő fejtette ki — *Közlönyünk* 1895. évfolyamában megjelent tanulmányában — a többnyí-lású függőhidak merevítő gerendáinak grafikus elméletét a Széchenyi-Lánchíd megerősítésével kapcsolatban.

Sajnos, a Széchenyi-Lánchíd teljes történetének magyar nyelvű megírása még mindig hiányzik<sup>1</sup> anélkül is nagyon sovány műszaki történeti irodalmunkból, noha legutóbb is *Gállik István dr.* tollából igen érdekes részletek jelentek meg a *Technika* 1941-es évfolyamában.

Itt is csak néhány egykorú adatot kívánunk föl-sorolni a százéves fordulóval kapcsolatban, hogy ne múltjék el nyomtalanul e neveztes centennáriumban.

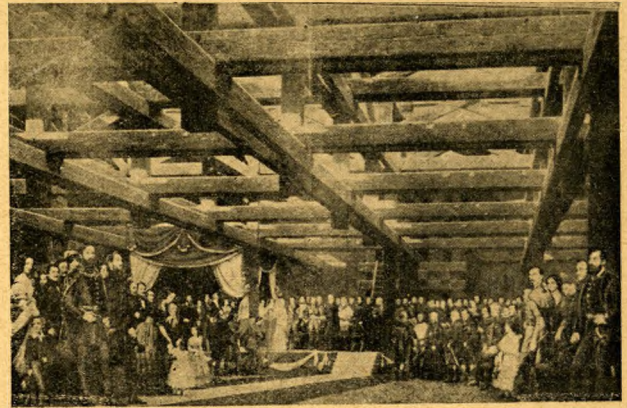
A Lánchíd megépítése előtti időből származó híd-terveket érdekesen ismertette *dr. Lósy-Schmidt Ede* *Közlönyünk* 1929. évfolyamában. Széchenyi életrajzírói pedig sok részletet tártak föl, melyek egyrészt a Lánchíd tervezésével és építésével függöttek össze, másrészt Széchenyi életéhez annyira hozzátartoznak, hogy *Lipthay* méltán mondhatta *Gr. Széchenyi István műszaki alkotásai* című munkájában: *a Lánchíd az, amellyel majdnem megszakítás nélkül egész nyilvános életén át foglalkozott... sőt átlátva annak nagy jelentőségét, már 1821-ben tényleg felajánlotta egy esztendei jövedelmét az álló hídra.* Később az egyenlő teherviselés elve körül, mely a mindenki által fizetendő hídvámban nyert először kifejezést, sok küzdelmet és heves harcot kellett vívnia. A híd előzetes tervezésével összefüggően pedig csak az 1833-ban *gr. Andrássy Györggyel* együtt a budapesti hídegyesülethez irányított *Jelentésre* hivatkozom, melyben a legnagyobb részletességgel tért ki a hídnak minden műszaki részletére is; annak szakszerűsége bármilyen műszaki ember méltó bámulatát megérdemli.

Hosszú küzdelem után a híd építése 1839-ben végre mégis csak megindult, de Széchenyi küzdelmei még akkor sem értek véget, sőt a munka előhaladása alkalmával, amikor az utolsó lánccszakaszt 1848 július hó 18-án felhúzták — véletlen szerencsétlenség folytán — a budai oldalon felhúzás közben a lánccszakadt, a munkahíd hajóit összetörte, az azokon álló Széchenyi is a Dunába esett, és csak jó úszó voltának köszönhetette, hogy ki tudott úszni a budai partra. Ez az esemény nagyon leverte Széchenyit, és bizonyára hozzájárult szellemi összeroppanásához. A híd építését ez az esemény azonban alig befolyásolta, mert hamar rendbehozták a hibát, mint azt *Lipthay* és *Gállik* már említett munkájukban részletesebben leírják. A lánchídépítés egyéb részleteit *Zelovichnak* Egyletünk Heti Értesítőjének 1889. évfolyamában megjelent cikkében olvashatjuk.

Mi itt még csak az 1842. augusztus 24-én lefolyt első alapkövetelési ünnepélyről emlékezzünk meg annak százéves fordulóján. A többi pillér alapköveit már nem ilyen ünnepélyesen helyezték el. Maga az alapkövetelés a híd pesti alapgyödrében nagy ünnepélyességgel, a király képviselőjének és az ország nagyjainak részvételével folyt le.

A Lánchíd alapkövetétele 1842. augusztus 24-én.

<sup>1</sup> Angol nyelven 1852/3-ban Londonban jelent meg *Tierney—Clark Vilmos* tollából a híd építésének és előzményeinek leírása, 37 táblán foglalt részletes rajzokkal; angol nyelven közölve *Andrássy* és *Széchenyi* Hídjelentését is.



A Lánchíd alapkövetétele 1842. aug. 24-én.

Az ünnepély részleteit minden helyi lap egykori tudósításában olvashatjuk.

Két érdekes adatot azonban itt is föl akarunk eleveníteni. A *Jelenkor* 1842. augusztus 27-i számában így ír: *A lánchíd udvarán egy szép készületű sátor volt felállítva, ebben egy asztalon a lánchídi tervek, a díszes csuda remekletű kőműveskanál és egy kalapács ezüst táczákon és az alapköbe zárandó emléklevel valának szemlélhetők.*

Innen vitték le a zárógátba az említett tárgyakat; *Clark Ádám* a tervrajzokat, *Clark Vilmos* a kanalat, *gr. Széchenyi István* a kalapácsot és *Tasner* titoknok-titkár az oklevél tegercset, az alapkö nyílásába való elhelyezés céljából.

A zárógát 22 szakaszra volt felosztva, dúsan díszítve, széksorokkal és karszékekkel ellátva, nemzeti hármasszínű gyönyörű sátorral a királyi képviselő részére, és mindez a Duna vízszintje alatt teljesen szárazon, szőnyegekkel leterítve. Érdekes megjegyzése az egykori tudósítónak, hogy az alapkö ünnepélyen: *legnagyobb, legkitörőbb volt az éljen vihar, midőn az alap és fedélgránit felett Széchenyi István gr. és Tierney—Clark Vilmos építész szíves egyességi barátsági kezét szorítottan egymással, egyik mint szellemi, másik mint anyagi teremtője e nagy műnek.*

De még lelkesebbek és *Kossuthnak* a tengerhez vezető vasútvonalra vonatkozó, nagy előrelátásra valló megjegyzését is tartalmazzák a *Pesti Hirlap* 1842. augusztus 25 és 28-i, aláírásnélküli, de bizonyára magának *Kossuthnak* — mint szerkesztőnek — tollából származó alábbi cikkek.

Az ünnepély részletes leírása után így ír:

És így már most a híd nem hypothesis többé, alapja letéve, s vele egyszersmind egy nagy elvön szentesítve, mert institutioinknak ezen első találkozására az örök joggal legelső követévé le a polgári egyenlőségnek, legelső lépést tön a terhek közös viselésére.

Másik helyén pedig:

Talán ép e pillanatban, midőn lapjaink sajtó alá kerülnek, ő cs. kir. fensége főherceg *Károly*, tömérdek sokaság jelenlétében, ünnepélyesen teszi le a budapesti állóhíd alapkövét. Az ifjúság pedig (amint halljuk) ma este fátylas zenével üdvözlí *gr. Széchenyit* — (mondjuk ki nyíltan határozottan) ezen roppant műnek teremtőjét, s a hozzá kötött elvnek győztes bajnokát. — Ma már ugyan vannak, kik ócsárolva szólnak, miért nem építők nemzeti közérővel? minek tevők magunkat egy absentista vámfizetővé 80 évekig?... A budapesti állóhíd, mellyet most nem köznemzeti erővel építtetni szűgyenlünk, csak így lehetett, amint lett — vagy másképp nem lett volna. — De mi örülünk azon szűgyenérzetnek, mely nemzeti közérővel építést emleget. Van tér uraim! Dicső jutalmazó a nemzeti lelkesedésnek. Ott van a vonal *Debrecen-től Fiuméig*, építsünk rajta köznemzeti erővel vas-

1942. december 27.

**A Magyar Mérnök- és**

---

*utat, s nyomban a legelső országgyűlésen legalább a legszükségesebb részt e vonalból, Eszéktől — Fiuméig.*

Ilyen lelkes hangú felhívást adott ki Kossuth az első magyarországi gőzvasút valóságos üzembehelyezése előtt négy évvel, és így végzi száz évvel ezelőtt a Széchenyi-Lánchíd alapkövetételéről írott dicsőítő cikkét.

*Dr. R. L.*