



EGY HÍD TÖRTÉNETE

3. A napszám: másfél korona

Nagy ceremóniával, ünnepélyes külsőségek között indult meg az új híd építése. Azok, akiknek munkája lehetővé tette e nagyszerű alkotásnak a megvalósítását — hiába volt tudományos címük és rangjuk — az ünnepségen nem jutottak szóhoz. A király nevében József főherceg „ejtette meg” az első kapavágást.

Két, díszmagyar ruhába öltözött fővárosi hivatalnok a főherceg kezébe adott egy csodálatos faragásokkal, népi motívumokkal díszített nyelű, könnyű kapát. Hatalmas taps, hurrá köszöntötte a császári kapavágást, majd a kapát két császári és királyi testőr kíséretében műzeumba szállították...

Ötszáz munkás dolgozott, egyelőre csak a pillérek építkezésénél. A lapok sűrűn közöltek tudósításokat az épülő új Duna-hídról.

Az igazi látnivaló azonban az első időben nem a helyszínen, hanem a diósgyőri M. kir. Vas-és Acélgárban és a budapesti M. kir. Államvasutak Gépgyárában kínálkozott. A vasszerkezethez felhasznált összes vas- és acélanyagokat a diósgyőri vasgyár készen szállította Budapestre, az Államvasutak Gépgyárába. A híd gyártásánál óriási, s addig ilyen méretű munkánál páratlan pontosságot kívánó feladat hárult a láncot készítő diósgyőriekre és a

gyár dolgozói kitűnően oldották meg feladatukat.

Nagy probléma volt a megfelelő acél kigyártása. A híd nagy nyílására való tekintettel szükség volt nagy szilárdságú acél alkalmazására. Addig nikkela célt alkalmaztak erre a célra. Ez azonban nagyon drága lett volna. A magyar kohászoknak és anyagvizsgáló mérnököknek sikerült hidépítési célokra karbonacélt kikísérletezniük.

1889-ben a gépgyár munkásai és mérnökei a műhelyekben végzett hosszú munka után a helyszínen is hozzáláttak a vasszerkezet szereléséhez.

Az Erzsébet-híd hihetetlenül olcsó munkaerővel épült fel. Diósgyőrben, ahol a Magyar Királyi Vasgyár üzeimében a híd vasalkatrészeit készítették, a korabeli sajtó szerint három korona volt egy vasmunkás napi keresete. Az Eskü téri hidépítkezésnél pedig másfél-két korona napszámot kerestek a munkások. A munkások helyzetéről így számolt be a Népszava 1902-ben:

„A híd, a maga tervezetében és kivitelével valóban az emberi és munkaképesség remekműve lesz. Elkészül egy monumentális, nagyszerű híd, amely késő századokig fogja hirdetni az emberi tevékenység hatalmát az

anyag és az elemek fölött. Csak egyet nem fog megtudni az utókor, azt, hogy azoknak a dolgos kezeknek a tulajdonosai, akik ezt a művet életük és testi épségük veszélyeztetésével, sőt, vérük hullásával és életük elvesztésével összeállítják, a Duna partján, a lépcsőkön, az állványokon — másfél koronáért végzik fárasztó munkájukat. Majd minden hónapban tönkremegy egy öltözet ruha, cipő. S az ott dolgozó ötszáz munkás, aki reggel 6-tól este 7-ig végzi rettenetesen nehéz munkáját, másfél korona napszámot kap. Amikor tehát az új hidat bámuljátok, vagy dicsérni halljátok, gondolatok mindig arra, hogy csak szervezetlen emberreket lehet annyira kizsákmányolni, mint ezt az új hidat építő munkástársainkkal teszik.”

Az Eskü téri híd építésének halálos áldozatai is voltak. Az építkezés negyedik esztendejében már ötre rúgott a halálos áldozatok száma. Halász Lajos 32 éves napszámos volt az ötödik: az állványról zuhant a Dunába. A korabeli újságok nagy nekrológokkal emlékeztek róla. A városatyák és a vállalkozók nyilatkoztak, őszinte együttérzésükről biztosították a munkás családját. Sőt, a szomszédos belvárosi templomban gyászmisét is celebráltak. A Népszava riportere néhány hét múlva a híd közelében találkozott Halász özvegyével. Koldult. A Népszava

riportjára halálos csend volt a válasz, csak a munkások mozdultak meg és gyűjtöttek az özvegyeknek.

1902 végén — már a befejezéshez közeledett a híd építése — riasztó hírek keltek szármára: baj van a budai hídfő alapozása körül! Kherndl Antal maga vizsgálta meg, mi az oka a budai hídfő csúszásának. Kiderült, hogy a hídfő 20 milliméterrel mozdult el, s továbbra is hetenként mintegy egy millimétert csúszik.

A pályaszerkezet szerelését megszüntették, a hídról minden elmozdítható anyagot eltávolítottak. Erre a mozgás lassúbbodott. Már 33 millimétert mozdult el eredeti helyzetéből a hídfő, amikor a csúszás megszűnt. Megtallták az okát is: a közeli Rudas Fürdő és a Gellérthegy alatti 45 fokos hőforrások feltört vize változtatta meg a szigetelő aszfaltreteget. Kherndl Antal javaslatára a hídfő két részét összefalazták, a hídfő elé pedig hatalmas előépítményt építettek, amelyet a hídfőnél mélyebben alapoztak, úgyhogy ferde fogakkal kapaszkodják a talajba. Ezenkívül pedig, ott, ahol a hidat lehorgonyozták, egy szobortalapzatszerű építményt emeltek, hogy ezzel is egyenletesebbé tegyék a talajnyomást. Az építményben öntöttvas-tömböket is elhelyeztek, hogy nagyobb legyen a súlya. Ezután már teljes ütemben folytatható a munka.

1903 nyarán a híd teljes nagyságban állt. Az avatást október 10-re tűzték ki. A nagy napon már kora reggel ellepte a környéket a főváros népe, aztán megkezdődött az avatási szertartás. Elhangzott az üdvözlő beszédek sokasága, majd József főherceg felhajtotta hintójával a hidra, egy pillanatra kihajolt kocsijából, a

kezébe adott arany ollóval elvágta a zárószalagot, majd áthajtott a hídon.

A híd tehát felépült. A közvéllemény lassan megismerte azokat a kisebb-nagyobb botrányokat is, amelyek az építkezés alatt felkavarták a kedélyeket. Például az építető Zsigmondy Béla nagyvállalkozó panamáját, aki az előírtnál gyengébb minőségű téglát építtetett be a feljárókba és ellopata a cementet a partfalazásnál. Csak báró Bánffy Dezső, az új miniszterelnök és a reakciós és korrupt Kossuth Ferenc segítségével tudott kibújni a csávából. (Kossuth Ferenc, aki messze esett apjától, a nagy forradalmártól, 40 ezer aranykorona honoráriumot kapott Zsigmondytól — „szakértői” véleményéért.)

Az Erzsébet-híd azután esztendőig vitatéma volt a hídvám miatt. Az Erzsébet-híd építési költségeihez a főváros lakossága közadók módjára járult hozzá, mégis szedtek rajta hídvámot. Ez pedig sérelme, fájó pontja volt a főváros lakóinak. Ismét napirendre került hát a

régi vita: legyen-e hídvám, vagy sem?

A kétkrajcáros hídvám — különösen a sovány bérért dolgozó munkásoknak — súlyos adó volt. A Magyar Szó egyik 1908-as száma egy riportot ír azokról, akik „kijátsszák” ezt a kétkrajcáros vámot, mert háztartásukban még ez is számít. A *Pesti Napló* pedig ezt írja:

„Egész sereg szegényember van, aki 13 kilométert tesz meg naponta a vasúti összekötő híd felé és vissza, hogy megtakarítsa a két krajcárt. Ezek a hídkrajcárok nagy akadályai egy város fejlődésének. Hogyha Pest és Buda még ma is idegen és elhatároltlan különálló városrészek, annak sokkal inkább oka a hídvám, mint az ember hinné. A két krajcár egy szakadékot csinál a jobbpart és a balpart között. A budai ember a hídpénz miatt nem jön a pesti moziba, a pesti ember a hídpénz miatt nem megy át a budai kávéházba, a hídpénz miatt sétálnak külön, egymással farkasszemet néző pestiek és budaiak a közön. A hídpénz megszüntetése azon-

nal véget vetne ennek az állapotnak, egyszerre sűrűbb lenne a közlekedés a pesti part és a budai part között, a budaiak is pestieknek kezdenék magukat érezni...”

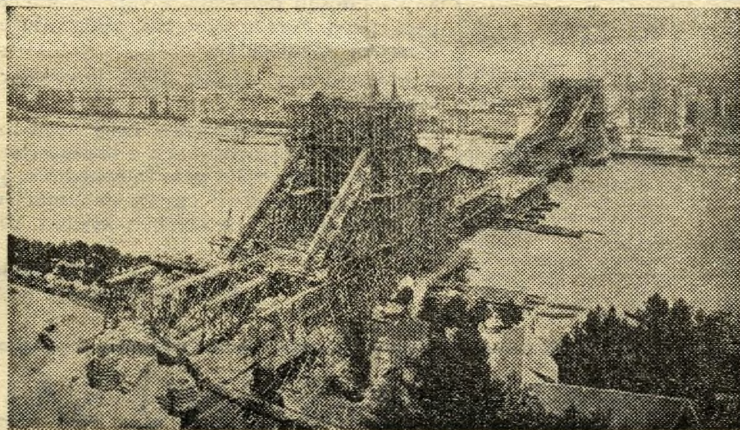
Tucatnyi hasonló írás jelent meg a korabeli lapokban. Hol hangosabban, hol csendesebben folyt a vita, de a hídpénzt nem törölték el. Az új híd első hídpénzszedője *Cziegler Ferenc* volt, aki már 37 éve szolgált különböző hidakon. Amikor felavatták a hidat, az újságok róla is közöltek riportokat. *Cziegler Ferenc* két és fél korona volt a napi fizetése, 24 órát volt szolgálatban, 24-et pihent. De a pihenőnapokon csak egy koronát kapott. Nyugdíjra vágyott, és a nyugdíjat éppen azon a napon kapta meg, amikor a hídvámot is eltörölték: 1918. november 30-án éjszaka 12 órakor. A hídvám eltörlését érdekes esemény előzte meg. A fővárosban a „Friedrich-féle lánc-hídi csata” egyik epizódjaként egy nagyobb tüntető tömeg akart átmenni az Erzsébet-hídon Pestről Budára. De a tüntetők bizony féltetessékelték a táskás pénzbeszedőket, s hangosan kiabálták: „Mától kezdve nincs hídpénz!” A városban egy óra alatt elterjedt a hír, hogy eltörölték a hídpénzt, mindenki mehet át az Erzsébet-hídon Budára, mégpedig ingyen. A börtáskás emberek gyorsan eltűntek a hídról, s ez tulajdonképpen megalapozta a rendeletet, a hídpénz eltörlését.

Ettől kezdve az Erzsébet-hídon díjmentesen sétalghattak Pestről Budára és viszont, még azok is, akiknek egyébként semmi dolguk nem volt a gyönyörű városrészben.

Pintér István—Szabó László

Következő folytatásunk:

HULLÁMSÍRBAN



Az épülő híd 1902-ben.