



Ismeretes, hogy a magyar kapitalizmus és vele együtt a magyar főváros is a múlt század végén csak elkészve, ezernyi feudális akadály közepette bontogathatta szárnyait. A Bécs kezében összpontosult hatalom, tőke, technika, a nagybirtok évszázados elmaradottságával súlyos teherként nehezedett az országra, a főváros polgársága csenevész volt és erőtlén. Nem volt csoda tehát, hogy Budapest csak évtizedekkel más európai metropolisok után indult meg a nagyvárossá válás útján. Ismeretes az is, hogy a kapitalizmus vívmányainak árát a nép fizette meg. S ez nagy ár volt. A félf feudális állapotok, a nemzetiségi elnyomás, a dualista monarchia sokféle gátja miatt megsokszorozódtak azok az áldozatok, amelyekkel a kapitalista iparosítás és városfejlesztés a tömegeket mindig is sújtotta; mégis a szívünknhöz nőttek azok, a nép tehetőségéből és veritékéből született alkotások, amelyeket ez a kor ránk hagyott.

Ezeknek az éveknek egyik nagy alkotásáról lesz szó ebben az írásban: az olvasó elé tárjuk az Erzsébet-híd történetét, amelynek tényleges újjáépítése épp a napokban indult meg. A híd első alkotóinak emlékére akarjuk felidézni, akik annak idején nehéz és mostoha viszonyok között létrehozták a századforduló technikájának és hidépítő művészetének e remekét.

1.

„Állóhíd építendő Buda és Pest között”

Az 1900-as párizsi világkiállításon nagy szenzációt keltett a szakértők körében egy híd makettje. A látogatók szerint a makettet kiállító Magyarország e híd felépítésével a hidépítő országok között az első helyre került. A híd tervéről szerteröppentek a tudósítások Párizsból, s a világ minden táján nagy elismeréssel szóltak a vállalkozásról: a hatalmas, úgymond amerikai arányokban készülő függőhídról, az Eskü téri, vagy ahogy később nevezték el, az Erzsébet-hídról. A Budapesti Hírlap idézte a France Soir-t, amely így írt: „Micsoda híd, micsoda merész terv: két láncor szilárdan a magasban tart egy 293 méter hosszú, nehéz testet!” Az osztatlan elismerés, a csodálkozás azért csapott ilyen magasra, mert Európában eddig soha nem épült ekkora méretű, szinte monumentálisnak nevezhető egyívű lánchíd. A makett az akkori világ egyik legnagyobb lánchídját és Európa legnagyobb egynyílású hídját ígérte. Kezdetben még a párizsi világkiállításon is kétkedtek, hogy Magyarországon meg is tudják valósítani ezt a merész tervet. De a híd már épült és nem telt bele három év — a nagyszerű alkotás ott állt a Duna fölött, összekötve a két partot...

*

A múlt század hetvenes éveiben a várost kettészelő Duna nemcsak Budapestet választotta el, hanem szinte az életet is — a két városrészt — Pest és Buda szinte külön életet élt. Újságírók gyakran kifogásolták, miért nem kapcsolják össze Pestet és Budát nagyforgalmú hidakkal. Az újságok újra és újra idézték a híres építész, Győry Sándor mérnök tervét, aki már A Buda és Pest között építendő állóhídról című, 1833-ban kiadott munkájában lánchídat tervezett „a Rudas Fürdő és a pesti parochiák temploma irányában egy nyílással”. Igaz, a hetvenes években már állt a Lánchíd és a Margithíd, (majd a kilencvenes években felépült a mai Szabadsághíd), de az egyre növekvő főváros forgalmát ezek a hidak hovatovább nem bírták.

A főváros törvényhatósági bizottsága hallgatott, nem felelt a közvélemény sürgető szavára. S csendben volt egészen 1885. március 4-ig, amikor a bizottság ülésén — amelynek napirendjén egészen más kérdések szerepeltek — felállt egy Hubenay József nevű bizottsági tag, s néhány mondatban előterjesztést tett az Eskü téri és a Gellérthegy lába között építendő új Duna-hídra. Két napig tartott a vita, s azzal zárult, hogy a törvényhatósági bizottság felterjesztést intézett a pénzügyminisztériumhoz. Feliratában — amelyet részletesen közölt a Budapesti Hírlap — Hubenay József indokolását citálta: „A Lánchídon a teherforgalom csökkentését csak az új Duna-híd elkészítése által lehet megvalósítani és az új Duna-híd létesítését a for-



A Belváros, a hídhoz vezető utcák, a városrendezés előtt és után. A városrendezés előtti állapotot jelzik a pontozott vonalak.

galom egyéb érdekei is sürgősen követelik...”

Elment a felterjesztés, azután sokáig nem történt semmi. Ennek ellenére az újságírók diadalmasan úsztak: meglesz az Eskü téri híd. Javában folyt a felkészítés, Pálóczi Antal ipariszkolaj tanár, híres építész előadást tartott. A Fővárosi Lapok szerint így tette fel a kérdést: „Hídat akartok építeni? De gondoltatok-e egyáltalán arra, hogyan lehet majd a hídhoz kijutni? Elkülditek a felterjesztést a kormányzathoz, hogy építsen hidat, s a jó pesti polgár órákig keringhet majd a Belvárosban, ha a hídra akar feljutni...” Pálóczi tanár akkor közismert tényeket sorakoztatott fel, a Belváros falusias külsejét, a mai Városház, Váci, Kígyó, Duna utcák földszintes házait, a nagy összevisszaságban épült bérházak elhelyezkedését, egyáltalán azt a nagy építészeti zűrzavart, amely az Eskü téri környékén uralkodott. Felszólította a főváros törvényhatósági bizottságát, hogy módosítsa javaslatát: az Eskü téri híd megépítésével együtt rendezni kell a Belvárost is.

Pálóczi javaslata szerint 36 négy-öt emeletes bérházat, köztük a régi városházát és rengeteg apró házacskát kellett lebontani, majd újból felépíteni. A környékbeli bérház-, és palotatulajdonosok fellázzadtak, a közvélemény ellenben ünnepelte az építést.

Néhány nap múlva összeült a törvényhatósági bizottság, de alig értették egymás szavát, olyan

nagy volt a hangzavar. Idézünk Az Ujság tudósításából: „Ki fizeti a kártérítést?”, „Honnan vegyünk a pénzt?”, „Menjen Pálóczi a kormányhoz!”, „Vitatkozzon ő Klotild fenséges asszonnyal!” — így a bizottsági tagok. Ismét két napig tartott a vita, végül is a bizottság belátta, hogy Pálóczi-nak igaza van: ha az Eskü téri hidat meg akarják építeni, ezzel együtt rendezni kell a Belvárost is.

Újabb felterjesztés ment a kormányzathoz, most már a Belváros rendezésére. A korabeli lapok bles címekek közötték a nagyszerű javaslatot.

És már másnap eljutottak a tiltakozások a törvényhatósági bizottsághoz. Siklóssy László Hoggyan épült Budapest című könyvében így írt: „Itt (a Belvárosban) volt a legnehezebb a megmozdulás. Itt összezsúfolódott a lakosság, a telkek drágák voltak, a kisajátítás minden négyzetögle súlyos áldozatokat kívánt. A régihez való ragaszkodás is itt volt a legerősebb.” Klotild főhercegnasszony például személyesen protestált Gerlóczy Károly alpolgármester-nél, figyelmeztetve őt, hogy csak abban az esetben hajlandó lebontani fényes palotáját, ha százszázalékos kártérítést kap. Tiltakoztak a kegyesrendiek is; mégpedig a belvárosi templom védelmében. Az alpolgármester csak a vállát húzogatta, hiszen először a kormányzat elvi beleegyezésére volt szükség. A kormányzatnak pedig nem volt sürgős a dolog: a beleegyezés egyre húzódtott. Pedig az 1885-ös minisztertanácsi jegyzőkönyvekből pontosan ki lehet mutatni, hogy a kormány tárgyalta az ügyről, de titokban: nyilvánosságra semmi sem került. Egy esztendő múltán mégis érkezett egy leirat a pénzügyminisztertől a fővárosi törvényhatósági bizottsághoz: készítsenek konkrétabb javaslatokat, költségvetést és tervezetet elgondolásaikról. Az újságok közölték a leirat szövegét.

Teltek az évek, de a közönség hiába várta, hogy történjen valami. A kormányzat megint hallgatott. A kedélyeket csak időnként bolygatták meg a lapok hasábjain napvilágot látó elgondolások. Volt köztük néhány nagyon is reális, de a többség a legnagyobb képtelenségekkel állt elő. Az egyik elképzelés szerint például az új hidat ferdén, az Eskü téri és a Rudas fürdő előtti tér között kellett volna megépíteni, ami teljesen elcsúfította volna a Duna-part panorámáját. Egy másik változat szerint a mai Nagykerületig bezáróan le kellett volna rombolni az egész Belvárost, hogy helyébe 20—25 emeletes palotát építsenek. Ezek a tervek persze nem voltak reálisak s inkább ártottak, semmint hogy használtak volna az ügynek.

A kormány öt évig, egészen 1890-ig hallgatott. A hallgatás oka kézenfekvő volt: 22 millió aranykoronába került volna a híd és a Belváros rendezése. Végül is 1890 nyarán Széll Kálmán miniszterelnök egy tárcaközi megbeszélést hívott össze. Ismét a hídról volt szó, de még mindig csak általánosságban. Végre eldöntötték, hogy az új Duna-híd az Eskü téren levő belvárosi plébániaépülettől a Rudas fürdő előtti tér irányában kötné össze Budát és Pestet. Megállapodtak nagy vonalakban a szükséges kisajátításokban, házlebontásokban is. A híd helyét azzal indokolták, hogy „az a fővárosi közforgalmi és közlekedési érdekeinek teljesen megfelel és a megállapított szabályozási tervezzel leginkább összeegyeztethető.” Ez azonban még csak elvi döntés volt, a munkálatok csak évekkel később kezdődtek.

Pintér István—Szabó László

Következő folytatásunk:
EGY NAGY TUDOS
ÉS TANÍTVÁNYAI