

Jajzaj Jajzaj

16

A vadul kavargó vizen átfelőlő állandó hidat az 1820-as évek táján még senki sem gondolta komolyan. Hogy is lehetne többszáz méteres alkotmányi vasból építeni a félelmetes Dunán. A fantaszta — mert annak tartották — Campmiller linzi mérnök a Hét Elektor szálájában kiállított tervét 1820-ban mindenki megcsodálta, fejét csóválva megmosolyogta és kivihetetlennek tartotta. Az önyilásos, köpilléresnek tervezett fahíd valóban hebe-hurgya munka volt. Évtizedek óta csak vágyálom a híd. Technikailag, gazdaságilag kivihetetlen mindenki szemében. A politikai és társadalmi akadályok csak később merültek fel.

Széchenyi Istvánban is él a híd gondolata s kivihetőnek tartja. Amikor az Aldunán jár, naplójába bejegyezi: „Budapest az ország szíve. Akadálytalanul kell közlekednie.“ És a Társalkodóban tett vallomásában, amely szinte gyónásnak hat, így ír: „Amikor az Aldunán. Traján hídjának oszlopai között keresztülvetvük, szívzorongva a római híd szemrehányását csak magam érzem. Miért kincsellük e halhatatlan nagy nemzetnek egyedül a nyelvét és miért nem inkább nagylelkű erényét. A mi fővárosunkat is valahára már híddal összekapcsolhatnánk.“

Széchenyi Pest és Buda összekötését kezdetlől fogva országos ügynek tekintette: „Buda és Pest haladó arányban nőtt s így kölesönös közösülések napról-napra nagyobbodik. Azon híd, mely a két város egybe-közlő láncja, de az egész országé, sőt úgy-szólván két haemisphaeriumé.“ Természetesen tudja, hogy e városok fejlődésére döntő befolyással lesz a híd és ez biedermeieres romantikus kedvességgel így fejezi ki, hogy: „Buda, Corvin agg várából az ifjú szép Pestnek nyújtson kezét.“ A Magyar Tudós Társaság, Ióverseny, Casino, Nemzeti jóték-szín, kikötő, Gazdasági egyesület, a gőzhajó életrehívója, „s ki Orsova bércét hanyatja.“ Széchenyi, nem retlen vissza a gondolatától, amelytől a társadalom visszaríadt. Már 1829-ben a londoni Themse alatti alagút építőjének, Brunellnek vázlatos hídtervét bemutatja

SZÉCHENYI HÍDJA

bizalmasainak és a nádornak, akiben váratlanul segítőársat talál.

Az akadályok azonban szinte lebirhatatlannok. Gátolta a megvalósítást elsősorban a nagy összeg, amely a kivitelhez kellett. A félelem az áradástól, mert sokan azt hitték, hogy a híd akadályozza a víz, illetve a jég lefolyását. Az okoskodók meg is írják: „Nem lehet bátorságos állóhíd, míg nincs regulázva a Duna.“ Hogy pedig ezeket az aggodalmaskodókat megnyugtassa, Plews és Siatter angol mérnökök Széchenyi megbízásából hónapokon át figyelik a Duna zajlását. A szakemberek végül is kisítik, hogy ha majd a híd áll, könnyebben csúszik le a jég a pillérek mentén a Dunán. Széchenyi ugyancsak nyilatkozik: „Saját meggyőződésem szerint, állóhíd építése Buda és Pest közt mind technikai, mind pénzügyi tekintetben lehetséges.“ Pest város a tulajdonjogát, mindkét város együttvéve a hídból való jövedelmét, a vámot félti, amit a hajóhíd hozott a festvérvárosnak. Azonban a hídvám elmaradása nem a legnagyobb nehézség. Ezen a dereglyékből összeállított alkotmányon, nemes ember nem fizetett az átkelésért, Széchenyi éppen ezért került korával konfliktusba, mert hiszen az építendő új hídon is kell majd hídpénzt fizetni, mégpedig kivétel nélkül jobblágyának, nemesnek s ez nem is a város kasszájába jutna. Itt a hőkkenő! A nemesek féltik előjogaikat. Az ókonzervatív Cziráky Antal gróf a hídvámot „a magyar alkotmány temelőjének“ tartja. Pálffy Fidél gróf pedig „a rebellió első kísérletének“ mondja, ha kötelezik a nemeset a vámfizetésre. A vármegyék körlevélben hirdetik az ellenállást: „Ne adják szavazatukat az ösnemesi szabadság hídvám alakjába burkolt adózás általi aláadására.“ Werbőczy primae nonusával összeférhetetlen a vámfizetés. A híd építése így elvi küzdelemmé vált. Mindenki tudja, nem a két gá-rason múlik. Ellenben ha megvalósul a híd,

ez lesz a törvényelőtti egyenlőség első lépése. A nemesek tehát kiváltságaikat féltik és ezért tíz éven át folyik az ádáz küzdelem újságban, folyóiratban, pamfletben, megyeházán, országgyűlésen, vendéglőben, kávéházban, postakocsin és egyebütt, jobbágy, polgár, nemesember között. A hídugy felkavarta a kedélyeket. A híd megépítésének egyetlen akadálya most már csak az egyenlő teherviselés elve volt. Széchenyi naplójában ezt jegyzi be: „Oh szegény híd, vagy inkább szegény elve az egyenlő fizetésnek, milyen nehezen tudsz megszületni.“

Sokan arra gondoltak, hogy megajánlás volna helyes. Így meglehetne a kiváltságok kényes ügyét kerülni. Az álló híd ügyis országérdek, és a kecske is jóllakna, a káposzta is megmaradna. Széchenyi, aki nemcsak a hídra, hanem az egyenlő adófizetésre is gondolt, ezt ellenezte; „Nem volna helyes a híd költségeit a hon lakosaira kivetni, mert az adózó nép sorsán inkább javítani kell. A szabad megajánlást inkább oly tárgyakra tartsa fenn a nemzet, mint a Játékszín, Ludoviceum, Museum, Polytechnicum, festési, hangászati intézetek alkotására, melyek lelki dividendát nyújtanak... melyekhez anyaföld bálványozás kell.“

Széchenyi heriokus küzdelmét látva, az ügy igazságát és nagyszerűségét érezve, mások is segítségére sietnek. Leikesedve a gondolatért, megalakítják a Hídegyesületet. Széchenyi Andrassy Györggyel Angliába utazik tanulmányútra, ahová magukkal viszik Vásárhelyi Pál mappációjának pest-budai Duna-szakaszát ábrázoló részét. Londonban a Dunáról készített mérnöki felvételt az angol szakemberek is megcsodálják: „Feledtélb nevelték tekintetünket ezek a tervek. Beh édesen vigasztalá lelkünket, midőn a magyar munkának valódi elismerte lett azon első segítését öröm, melynél fogva tisztán láttuk

nemzetünk egykori legdicsőbb kifejlődését. Ma magunk nem folytjuk el és nem gázoljuk össze azon szent ügyet, mely minden nemzet sajtóságában él.“ Mennyi retorika, de mennyi meg szívleendő lelkesedés. Ez a Vásárhelyi Pál, aki a Duna szabályozásának alapját képező térképet annyi hozzáértéssel készítette, egyébként körülbelül a mai Lánchíd helyére ugyancsak tervezett hidat. Kétnyilásos lett volna, amelynek középső pilléréhez a Margitszigetről kiinduló mólót kívánt építeni. A hídláb tetejére pedig „tündéres mulatóházat“ tervezett.

Széchenyiék angliai útjuk alatt ismerik meg William Tierney Clarkot az „alkotó művészt“. A hamersmithi, sornhaz, marlói világhírű lánchidak mesterét.

1835-ben Széchenyi és társai a Nádorhoz, Pest megyéhez, majd Pest-Budához fordulnak beadvánnyal a hídugyben. Ez utóbbiban kéri a nemes magisztrátus és választópolgárok segítségét, hogy a hídugyet pártolják s jelőre megígérik, hogy az építendő híd nemcsak praktikus, de „mindkét város díszé leendő“, amelyen majd mindkinek vámot kell fizetni. A Lánchíd építését végül is a pozsonyi diéta fogadta el s így megszületett az 1836. XXVI. tc., amely kimondja a vámfizetés kötelezettségét, „míg oly tőke gördülend egybe, mely a hidnak örök fönttartására elégséges“. A törvény már felhatalmazza a részvénytársaságot a híd építésére. A kötelező vámlarifát majd az országos küldöttség dolgozza ki. A dolgok végrehajtásáról ugyanez a küldöttség tartozik az országgyűlésnek jelentést tenni. A vámból összegyűlő tőkét a két város, Pest-Buda köteles majd kezelni.

Széchenyi türelmellen. Sietve, 1836 június hó 10-én már felszólítja a világ tőkéseit és mérnökeket pályázatra: „Felszólítom a földtekének minden pénzeseit, vállalkozni szerepüket és a technika ismeretekkel bírót, méltóztatnának e tárgy felügyelmükre, vizsgál-nák azt meg, s állítják józan számítás alapjaira. Szabad hozzájárulás által világlik ki legbiztosabban és szaporábban a való.“ A közönséget a híd ügye most már megmoz-