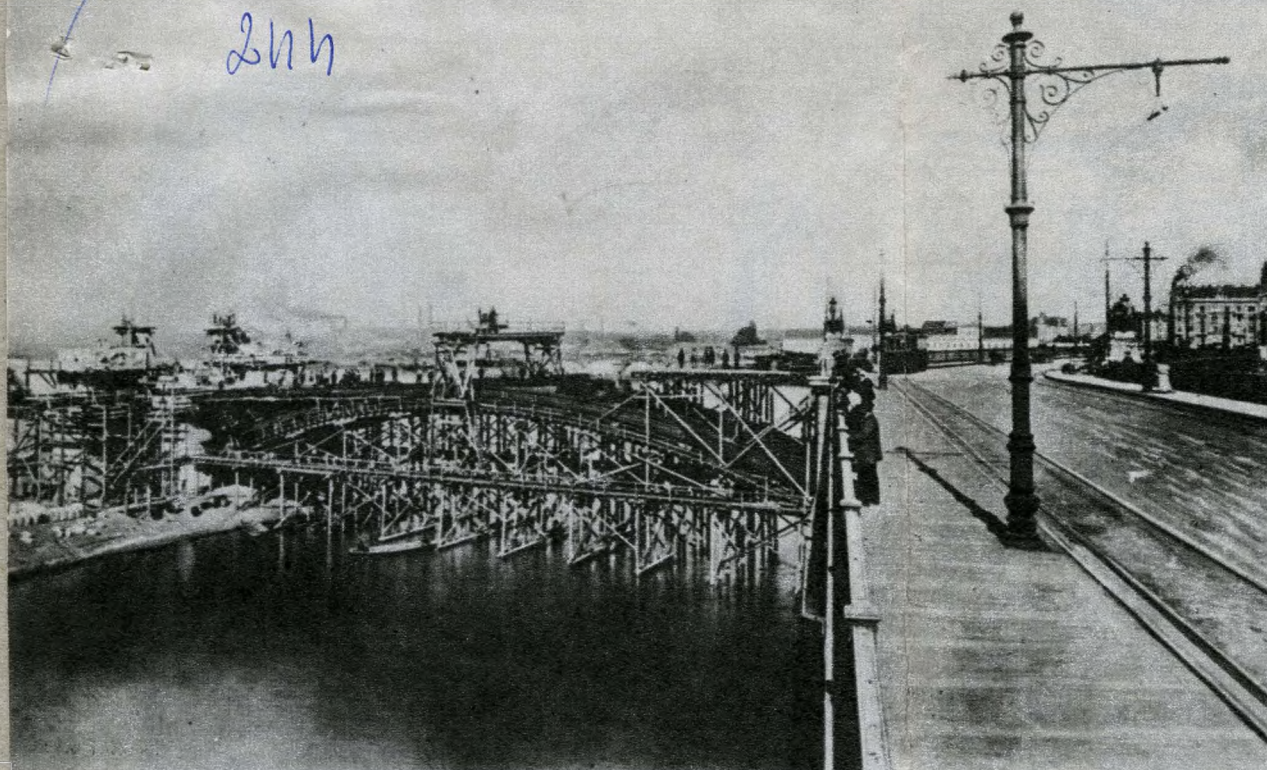


2hh

Margit-híd tork
1898-1900



A szárnyhíd épülő vasszerkezete

Szerződés a főherceggel

A szárnyhíd 1901-ben



1898-ban a Margitszigetet — noha ebben az időben már nem vadon, hanem rózsáligetekkel, különleges fákkal, növényekkel betelepített park volt — még mindig csak vízi úton lehetett megközelíteni.

Az 1870-es években, a Margit-híd tervezésekor gondoltak egy három ágú híd megépítésére, hogy a sziget szárazföldön keresztül is megközelíthető legyen. A terv azonban csak részben vált akkor valóra, amennyiben az 1872—1876 között megépült híd középső pillérét úgy alakították ki, hogy ahhoz később egy, a szigetre vezető szárnyhíd tartói illeszkedhessenek. Közel huszonkét esztendő telt el, míg a szigetre vezető hídszárny megépítése ismét szóba kerülhetett. 1897-ben a főhercegi uradalmak központi jószágigazgatósága ajánlatot tett a kormánynak: József főherceg kész a szárnyhíd megépítését támogatni. Ajánlatához tervek is mellékeltek. A kormány örömmel üdvözölte ezt a javaslatot, s miután a bemutatott tervek megfeleltek a műszaki követelményeknek és a folyamatszabályozási munkálatokat sem gátolták, így azokat a további tárgyalások alapjául elfogadta.

A tárgyalások során megállapodtak a szárnyhídra vonatkozó tervek végleges műszaki adataiban, de a híd tulajdonjogával kapcsolatban vita keletkezett. Végül úgy döntöttek, hogy az osztott tulajdonjog elkerülése végett a szárnyhidat az állam építteti meg. E határozat után született meg a Budapest Főváros Levéltárában a főpolgármesteri iratok között őrzött szerződés.

*

A szerződő felek: egyrészt József főherceg mint a Margitsziget tulajdonosa, másrészt a magyar államkincstár képviselőjében Lukács László pénzügyminiszter. Az 1898. június 2-án létrejött, tizenöt pontból álló szerződés az alábbi feltételeket tartalmazta.

A szerződés első négy pontja az államkincstárra háruló kötelezettségeket foglalta össze. Az első pontban vállalták, hogy az állam költségén építik meg a Margit-híd és a Margitsziget között az összekötő hidat, és azt legkésőbb 1900. augusztus 1-én a szabad forgalomnak átadják.

Kötelezettséget vállaltak, hogy a megépítendő hidat mind a gyalog-, mind a kocsiközlekedésre alkalmassá fogják tenni, de fenntartották azt a jogot,

2

hogy az államkincstár a saját belátása szerint legjobbnak ítélte terv szerint építkezessen (2. pont).

Az így felépülő hídnak a fenntartását, helyreállítását, tisztogatását az állam egyszer és mindenkorra magára vállalta, és biztosította a szerződő felet, hogy e szolgáltatások teljesítésére vagy azok fejében kárpótlás fizetésére, sem őt, sem jogutódait nem kötelezi (3. pont).

Megállapodtak, hogy az összekötő hídon a Margit-hídon szedett vámdíj fejében lehet közlekedni, de az állam fenntartotta magának azt a jogot, hogy mindig a legújabb díjszabás szerinti vámdíjat szedhesse (4. pont).

A szerződés további pontjaiban már főként a József főhercegre háruló kötelezettségekről esett szó. A főherceg kötelezte magát, hogy az összekötő híd építési költségeihez kétszáz ezer forinttal járul hozzá, és ezt az összeget három egyenlő részletben fogja kifizetni. Az első részletet a híd építéséről szóló törvényjavaslatnak a törvényerőre való emelkedésétől számított nyolc napon belül, a második részletet az építkezési munkák megkezdésétől számított nyolc napon belül és a harmadik részletet a hídszárnynak a szabad forgalom előtti megnyitását követő nyolc napon belül (5. pont). Mind a munkálatok megkezdésének, mind a forgalom megnyitásának napját a pénzügyminiszter előre jelezni fogja a főhercegnek (6. pont).

A kétszáz ezer forint hozzájárulás kifizetésével a főherceg nem szerzi meg az összekötő híd tulajdonjogát, és a fenntartásra, üzemeltetésre vonatkozóan sem nyer ezáltal beavatkozási jogot (7. pont).

Ha az összekötő híd vagy maga a Margit-híd elemi csapás, háború vagy egyéb, az államkincstár ténykedésén kívül eső okokból teljesen megsemmisülne vagy a hasznavehetetlenségig megrongálódna, úgy hogy újraépítését az állam nem tartaná célravezetőnek, sem a főhercegnek, sem jogutódainak nincs joguk kártérítést igényelni. Ugyancsak nem tartozik az állam kártérítéssel, ha akár a Margit-hídat, akár az összekötő hídat helyreállítás vagy más egyéb ok miatt a közlekedés elől lezárja (8. pont).

A főherceg vállalja, hogy saját költségén, a kereskedelmi minisztérium végleges hídépítési terveivel összhangban elvégzett építkezések megkezdéséhez szükséges munkálatokat: a feljáró töltés és a partvédelem

megépítését. Az általa így készített létesítményeket, ugyancsak saját költségén, örök időre fenntartja (9. pont).

A 10-es pontban kötelezettséget vállal a főherceg, hogy a fenti munkálatokat a hídépítéssel párhuzamosan, olyan ütemben végezteti el, hogy azok ne akadályozzák a híd megnyitását.

A partvédelmi munkálatok elvégzésénél pontosan be kell tartani a földművelésügyi minisztérium által már megállapított szabályozási és kőhányási vonalakat (11. pont).

A főherceg ingyen átengedi a híd pilléreihez szükséges, a kereskedelemügyi miniszter által erre a célra kijelölt területeket, és e területek használati jogát az államnak örök időkre biztosítja, azaz tudomásul veszi, hogy azok az „államkincstár javára Budapest fő- és székváros Szent Margit sziget részére 1. számú telekjegyzőkönyvben foglalt ingatlanra” telekkönyvileg bekebeleztesse (12. pont).

Az összekötő híd építkezéséhez szükséges munkahelyeket a Margitszigeten a munka egész tartamára ingyen kell az államkincstár rendelkezésére bocsátani. Ugyancsak térítés nélkül kapja meg az állam a Neuschloss Ödön és Marcell építési vállalata által kidolgozott építési terveket, vázlatrajzokat és költség-előirányzatokat, anélkül, hogy ezek felhasználására kötelezhető lenne (13. pont).

A szerződő felek abban is megállapodtak, hogy a szerződés kapcsán esetleg felmerülő összes vitás kérdéssel a Budapesti székeli járásbíróságok bármelyikének közbenjárásával a „summás eljárás szabályai szerint” fognak dönteni (14. pont).

Végül a szerződés utolsó pontja kimondta, hogy a szerződés a főhercegre nézve annak aláírásával, az államkincstár nézve azonban csak a hídépítési törvényjavaslat törvényerőre emelkedésével válik „joghatállyossá”.

A szerződést egy „kötelező nyilatkozat” egészítette ki, amelyet jó másfél hónappal később, 1898. július 23-án írt alá Alcsuton a főherceg. Szövege így hangzott:

„... alólírott József cs. és kir. főherceg méltatásával azon indokoknak, melyek a m. kir. államkincstárt a Székesfővárosi Margit-hídat a Margitszigettel összekötő híd építésére vezérelték, az e híd fordított állami költségek ellenszolgáltatása képpen saját, úgy jogutódjai nevében kötelezőleg kijelenti, hogy a Margitszigetet mindenkor a Székesfőváros közönségé-

nek üdülésére és élvezetére szolgáló kert gyanánt fogja fenntartani, és beleegyezik abba, hogy a Margitsziget ezen jellege ezen élvezeti jognak Budapest Székesfőváros közönsége javára, ennek költségén a Budapest fő- és székváros Szent Margit sziget része 1. számú telekjegyzőkönyvében foglalt ingatlanra telekkönyvi bekebelezéssel biztosítsák oly kikötéssel, hogyha alólírt József cs. és kir. főherceg vagy jogutódjai a Margitsziget fölött ennek most említett rendeltetésére való tekintet nélkül intézkednének, kötelesek lesznek a magyar kir. államkincstárnak azon költségek fejében, amelyeket a híd építésére fordított, 200 000 azaz Kettőszáz ezer forintot megtéríteni, egyúttal beleegyezését adván, hogy a most említett összeg erejéig a zálogjog a Budapest fő- és székváros Szent Margitsziget része 1. számú telekjegyzőkönyvben a l. 1—21 sorszám alatt foglalt nemesi birtokára minden megkérdőjelezhető nélkül, ha kívánatlik telekkönyvileg bekebeleztesse.”

✱

Amint az a szerződés szövegéből kiderült, a hídépítéshez szükséges volt a szigetcsúcs ármentesítése és szabályozása. Az összekötő híd hídfőjéig huszonöt katasztrális hold területet kellett feltölteni, az egész sziget területének mintegy egyharmadát, ehhez 700 000 köbméter töltési anyagra és 20 000 köbméter terméskőre volt szükség. Ezek a munkálatok, valamint a hídfő feljárójához épített fogadócsarnok, a fedett folyosók és az eső elől menedéket nyújtó nagy csarnok megépítése másfél millió koronába került.

A szárnyhíd építéséről szóló törvény jóváhagyása után Hegedűs Sándor kereskedelemügyi miniszter a minisztérium hídépítési osztályán közben már kidolgozott tervek alapján a vasszerkezeti munkák elvégzésével a MÁV gépgyárat, a megtartott versenytárgyalás során a legkedvezőbb ajánlatot tevő Zsigmondy Béla mérnök-vállalkozót pedig az alapépítmények és a pályaburkolási munkák kivitelezésével bízta meg.

Még néhány érdekes adat a hídról és a hídépítés üteméről. A hídpálya 7 méter széles kocsiútból és mindkét oldalán 2,5 méter széles gyalogjárdból állt. A kocsit bükkfák kockákkal, a járdát tölgyfával burkolták. A hídfő mindkét oldalán egy-egy vámszedőház állt. A vasszerkezethez használt anya-

gokat a diósgyőri és a zólyombrezói vasgyárak szállították. Összesen mintegy 5260 mázsa vasat és acélt építettek be. A híd szerelő állványát 1900 márciusának végén állították fel. A szerelési munkát április 24-én kezdték meg és június 29-én fejezték be. A burkolási munkákkal július 4-én készültek el, hátra volt még a mázolás, amivel július 9-én lettek készen. A hídépítés befejeztével, július 10-e és 13-a között megtartották a próbaterhelést, ennek kedvező eredménye után még megvárták a partépítési és rendezési munkálatok teljes elkészülését, majd 1900. augusztus 19-én a főherceg és családja jelenlétében a hidat ünnepélyes keretek között átadták a közforgalomnak.

A főváros lakossága élénk figyelemmel kísérte a hídépítés mozzanatait. A kortárs írók, költők képzeletét egyébként is foglalkoztatta a második Dunahíd, amely szépségben nem vetekedhetett a Lánchíddal, de a két városrész, Pest és Buda között a forgalom lebonyolításában szerepe egyre jelentősebbé vált.

A kortársak egy része a sziget jövője érdekében örült az új hídnak, mert úgy vélte a sziget arra is hivatva van, hogy „a világ elsőrangú fürdőhelyévé váljon”. (Szántó Albert: A budapesti margitszigeti szárnyhíd építésének története, Bp. 1900) Mások aggodalmaskodtak a sziget jövője miatt, és nem nézték jó szemmel, hogy „fia lett a Margit-hídnak”: „Nem tudom — írta Porzó (Ágai Adolf): Utazás Pestről-Budapestre 1843—1907 című könyvében — az a kényelem, hogy télen is megközelíthető a sziget, fölér-e azaz a bájjal, hogy a zajos város két homlokzata közt ott kínálkozott szemnek, tudónak és szívnek a csend és a pormentes, illatozó virulás... Összeforradva a híddal, megfosztva boldog és büszke önállóságától, belé esik a nagyváros forgatagába. Félt, hogy maholnap utcákra szabdalva, az a bizonyos »rohamos fejlődés« ki fogja onnan irtani a fák egy részét, s a barbár kultúra nehezedik majd rá bokra, virányra.”

✱

Több mint nyolcvan esztendő telt el azóta, ma már két híd is összeköti a szigetet a fővárossal, de gondunk és örömünk ma is hasonló. Úgy kell felhasználnunk e természetadta lehetőséget, hogy közben megőrizzük a sziget többi kincsét, a jó levegőt és a csendet.

Dr. Kubinszky Judit