

Az iskolában

Így tanították, hogy Budapest 1872-ben született meg, amikor a budai részt Pesttel egyesítették. Tévedés. Az egyesülés jóval korábban történt. Akkor, amikor a Lánchíd egy évszázaddal ezelőtt megépült. A Lánchíd teremtette meg Budapestet, amikor büszke íveivel összekapcsolta a folyam két partján épült városokat. Amikor hatalmasan lendülő igyekezete legkifejezőbben talán a Lánchídban öltött testet, fővárosunknak ebben a legigazibb szimbólumában. Ennek láttuk, ennek éreztük mindig ezt a hidat és fokozottan annak, amikor a gonoszság később épült hidaikkal együtt ezt a mi legrégibb és legkedvesebb hidunkat is felrobbantotta. Sajnálunk, sirattuk minden elpusztított hidunkat, hiszen valamennyien hozzátartoztak városunk képéhez, megszokott kényelmünkhöz. Mind egyiknek megvolt a maga külön története, a maga sajátossága, a maga haszna, mindegyiknek ismertük a hibáját, vagy azt, amit hibájul szoktak felróni. Szerettük őket, kedvesek voltak számunkra és amikor a hitvány Heródes-utódok kezétől élettelen testük a folyam hideg ágyába hanyatlott, a Város Réchel fájdalomával nézte roncsait. A Lánchíd azonban még ekkor is, pusztulásában is, más volt számunkra, mint fiatalabb testvérei. Amikor már nem volt, akkor is ő maradt meg gondolatainkban és érzéseinkben az elsőszülöttnek, az igazinak: a Hídnak. Az események sodra visszavetett történetünk egy korábbi szakaszába, abba a korba, amikor a két oly rokon partot az esztendő egyrészében csak primitív, az igényeknek meg nem felelő hajóhidak kapcsolták össze, a tél idején pedig szinte semmi. Újból végigcsináltuk mind azt a nehézséget, elszenvetűk a békénél, a nyomasztó lídercét, a vágyakozásnak azt az ígéretes perspektíváját, amely valamikor régen eleink élménye volt. S talán amazoknál is súlyosabban éreztük a mi hídjaink, a mi hidunk hiányát, mert hiszen közben egy évszázadon át élveztük, anélkül, hogy különösebben értékeltük volna, annyira megszoktuk már. Amikor elvesztettük, akkor láttuk csak igazán, mit nyertek vele akkor ősünk, mit veszítettünk most mi. Akkor született meg az a minden fogadkozásnál erősebb elhatározás, hogy ezt a hidat is újból meg kell teremtenünk, az újjáépítés legelső sorába kell állítanunk, régi, annyira hozzánk nőtt alakjában kell felelevenítenünk. Annak ellenére, hogy ma talán nem a régi helyén és bizonyára más formában alkotnók meg, ha ez a hídunk azelőtt is meg nem lett volna. Ez a híd azonban nemcsak a két partot kötötte össze, nemcsak elődeink vágyakozásaival oly rokon vágyódásokat élesztett fel újból, hanem kapcsot jelent a jelen és a múlt két dicső időszaka között is: képeletünkben összeköti a száz év előtti forradalom nemese lendületét most megvalósult forradalmunk hatalmas eredményeivel. A romjából meglevénedett híd egyik legrégibb, legbuzdítóbb emléke a múltnak, de ugyanakkor bizonyító tanúsága Budapest újjáéledésének, a régiből minden valóban érdemes értéket átmentő haladásnak és záloga a megállást nem ismerő további fejlődésnek. Állandó figyelmeztetünk, hogy a haladás útján nincsen megállás: valamikor ez volt a világ első nagy lánchídja s mai tisztaságában is a haladásnak azt az örök törvényét hirdeti, hogy a következő korok — céljaikban és megvalósításaikban — mindig meg kell, hogy haladják az előzőket.

Az alapkövetéltől a megnyitásig

Mély szakadék választja el egymástól a Lánchíd életének két nevezetes dátumát, az alapkövetéltől 1842-ben s az elkészült híd megnyitását 1849-nek oly gyászos óráján.

Az alapkövetélt a reformkor reményteljes esztendeje, midőn még mindenki bízott a békés fejlődésben. A redutban állott Kosuth „ipari kiállítását”, s az Ipar-egyesület közgyűlését Deák Ferenc nyitotta meg.

Fényes ünnepség keretében történt meg a „pest-budai állóhíd” alapkövének letétele 1842 augusztus 24-én. A hidalapban elhelyezték a híd történetét elmondó okmányt arany és ezüst pénzekkel s „William Tierney Clark angol művész” mindjárt egy 130 mázsás faragott követ helyeztetett reá. Az előkelőségek „egy Londonban ezüsből készült 200 font sterlinget érő elefántcsontnyelű ragaszhányó kanállal a kőre ragasztó vetének”, aztán kiki kalapáccsal hármát ütött reá. A rangsorban Széchenyi csak a fővállalkozó, báró Sina után következett: a kapitalizmus már akkor is megelőzte a szellemet.

Az ünnepélynél a tolongás, tisztelet leírhatatlan volt. „Nem egy uriaszonságot láték — írja a Pesti Hírlap tudósítója — feldúlt fejdísszel és össze-vissza tépett öltözetrel visszatérni.”

Az 1839-ben kezdődött állványozást is hozzászámítva, tíz esztendő vett igénybe a Lánchíd építése. Ha közbe nem jönnek a forradalmi zavarok, akkor talán egy évvel

korábban készült volna el; az utolsó esztendő alatt a háborús viharok a híd létét is fenyegették. Budavár visszavételének napján, 1849 május 20-án Hentzi csztárk generális akarta levegőbe röptetni; a nyáron a magyar csapatok vonultak vissza rajta s Dembinszky időnyerés céljából igyekezett járhatatlanná tenni az utánnyomuló osztrákok számára. A nélkülözhetetlen rongálást Clark Ádám okos tanácsai szerint végezte s a magyar csapatok csekély rongálása hamar helyrehozható volt.

Novemberre elkészült a híd s a hónap 20-án egy idegen világ, idegen méltóságai nyitották meg. Az ország még friss sebekről vérzett s alig valaki gondolt arra, hogy amin elsőnek Haynau, a szabadság gondolatának vérbefojtója ment át: a híd a nagy küzdelem egyik eszményének, a közteherviselésnek előretolt hadállása volt.

A megnyitás nem volt fényes. — Hol voltak az alapkövetéltet ragyogó reményei? A bécsi zsoldban álló újságok szűkszavúan, mellékesen emlékeztek meg róla. A szabadságharc leverése óta megjelent akkor Pesten egy „Magyar Hírlap” nevű, teljesen az osztrákok által irányított újság s ennek pár soros híradása így szólt:

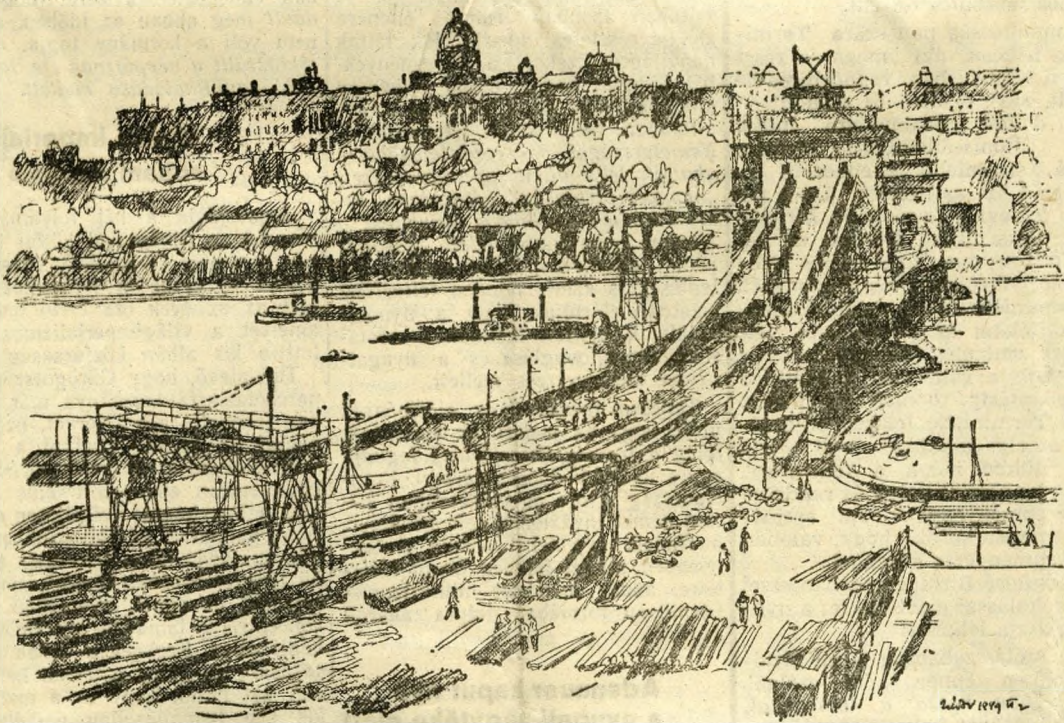
„A lánchíd ma délből 11 órakor megnyitott. Elsők báró Haynau és Geringer ő nagyméltóságok voltak, akik fényes generális kíséretében átmentek. Hosszú sorban katonák voltak kiállítva. Az isten tartsd meg ze-

nélte. Maga a híd gyönyörű, Európában a legremekőbb mű, mely Clarknak, az építőmesternek fényes tehetségét tanúsítja. Ma ingyen volt az átmenet — holnapon kezdve mindenki, még a nemes ember is fizet rajta. Istent áldás vele!”

Bár úgy látszik, mintha magyarul lenne írva, ez a nyelv külön tolmácsolásra szorult. „Isten tartsd meg zenéltetett” — ez annyit jelent, hogy a megnyitáson a katonabanda „Gott erhalte”-t játszott. A megnyitás napján éjjel félig ingyen sétával szórakozhatott a nép Pest és Buda között. Másnap életbelépett a híd: egy krajcár volt a legkisebb tétel, a gyalogosoké; egy forint harminc a legnagyobbat, a hatokrés megrakott szekéré. Csaknem hetven éven át szedték a rézkrajcárokat a hídő kis házikóiban, míg az 1918. évi októberi forradalom ezt a hídó mot és a többi hidakét is megszüntette. Az újjáépítés során a vámházak nem támadtak fel; nincs szükség rájuk. Ez az egyetlen szembetűnő változás a régi hídképpel szemben.

Most másodszor született újra a híd; a világháború első éveiben teljesen kicserélték vas- és acélrészeit, mert az idők folyamán megrongálódtak, „elfáradtak”, maga a híd pálya pedig szerkezetiileg sem felelt meg már a megnövekedett forgalom követelményeinek. Az eredeti Clark-féle alkatrészek jellemző darabjait a Közlekedési Múzeumban őrzik.

Lengyel Géza.



Magyar ember tervezte a világ első lánchídját

Venezia városi könyvtárának díszé egy 1616-ban megjelent vastag, pergamentbe kötött könyv, amelynek címe:

„Machinae Novae Fausti Verancii Siceni Cum Declaratione Latina, Italica, Hispanica et Germanica.”

Ebben a könyvben olvashatunk először Európában — lánchídról.

Dalmáciából szakadt Magyarországra Verancsics Mihály, akinek két fia volt: Fausztus és Kázmér. Az idősebb fiú, Fausztus 1551-ben született. A nagyszombati akadémián, majd Pozsonyban végezte tanulmányait, nagybátyjának, Verancsics Antal királyi helytartónak védnöksége alatt.

Verancsics Fausztus 1572-ben tér vissza Budára. Rudolf udvari titkára lesz, majd megkapja a királytól a jablonóci uradalmat és gazdálatsággal foglalkozik. Nemsokáig maradhat az uradalomban, mert a törökök elfoglalják és elűldözik. Verancsics vissza-

meg Pozsonyba, új gépeken törli a fejét és hozzákezd egy technikai könyv megírásához. 1594-ben Velencébe költözik és szótárt ad ki „Dictionarium quinque nobilissimarum linguarum: Latinae, Italicae, Germanicae, Dalmaticae et Ungaricae” címmel. Ekkortájt zajlik le a Bocskay-féle felkelés, amelynek hírére félbeszakítja hazautazását és visszatér Olaszországba.

A nagyszombati akadémia egykori növendéke ezután megírja technikai munkáját, a Machinae Novae-t. „Pons ferreus” című fejezete (Vashíd) így írja le a tervezett lánchidat:

„Pons ferreus, amely két parton emelt tornyokról több vasláncra függesztve lóg.” A leírás mellett ott látható a magatervezte illusztráció is... Ha függőhidat a régi rómaiak is alkalmaztak már és a távolkeleten is akad nyoma, „a vasláncra függesztett” híd ötlete Verancsics Fausztusé... Kristóf Károly.

Mit tanít a technika

a Lánchídról

A hídépítési technika a hídnak három főformáját ismeri — az első a gerendahíd, a másik az ívhíd, a harmadik a függőhíd.

A gerendahíd a legegyszerűbb, mondhatni a legrövidebb ezek között a formák között, mert elvben nem egyéb, mint az áthidalandó tér két partjára felfektetett palló. Ha az áthidalandó távolság oly nagy, hogy egyetlen palló nem bírná ki a ránehezedő súlyt, akkor a pallót, vagy az annak megfelelő vasszerkezetet az áthidalandó térbe beépített pillérekkel támasztják alá.

A függőhíd a legszebb hídforma, de egyáltalában nem a legújabb. Legprimitívebb formájában már évszázadok, sőt évezredek előtt ismerték. Akkor hatalmas karokat vertek le az áthidalandó térség két partján, azokon köteleket erőltettek meg, amelyek átvezettek a másik partra és ezeken a köteleken függött a hídpalló. Ilyen primitív kötélihidak még ma is vannak Afrikában és Délamerikában.

Az ívhíd elve tulajdonképpen ugyanaz, mint a gerendahídé, csak ezzel a különbséggel, hogy a gerendának megfelelő vasszerkezet nem egyenes formában, hanem ívalakban van kiképezve és ez hordja a közlekedést szolgáló pallót.

A három híd típus műszakilag abban különbözik egymástól, hogy a gerendahídnál a híd szerkezetre irányuló nyomás amelyet a teher kifejt függőleges irányban lefelé irányul, az ívhídnál részatosan kifelé nyomja a szerkezetet, a függőhídnál pedig részatosan befelé húzza a hídat tartó kötelet vagy láncot.

A Széchenyi-Lánchíd függőhíd, még pedig annak legklasszikusabb formájában. A budapesti hidak közül a Lánchídon kívül csak az Erzsébet-híd volt függőhíd, sőt annak nyílása hosszabb volt, mint a Lánchidé. A Szabadsághíd, amelyet sokan függőhídnak tartanak, nem az, hanem ívhíddal kombinált gerendaszerkezetű híd, amely csak függőhídszerűen van kiképezve. A Margithíd, amelyet köztudomás szerint Eiffel épített, klasszikus ívhíd, viszont a Kossuth-híd és az összekötő vasúti híd gerendaszerkezetű hidak. Gerendaszerkezetű volt a Boráros-téri híd is és ilyen lesz az obudai Árpádhíd is. Van azonban Budapesten még egy — még pedig nagyon szép ívhíd — az a kis híd, amely a városligeti tavon vezet át.

A függőhíd egyik legfontosabb konstruktív része a lánc elhorgonyzása. A két horgonykamrában ropant acélsaruk fogják a láncot és viszik át a lánc terhelését a horgonykamrák vasbetonfalára, amelyeknek a saruk nekifekszének. A horgonykamrák a függőhíd legrövidebb részei, mert ha a lánc innen kiszakad, nyomban leszakad az egész híd. Jól tudták ezt a német hídgyilkosok is és ezért a két horgonykamrában is robbanótölteteket helyeztek el. A pesti horgonykamra el is pusztult, a robbanás teljesen rőtvetette a kamrát és darabokra törte a hatalmas acélsarukat. A lánc kiszakadt és több, mint húsz méternyire csúszott ki a Duna fölé. A budai részen azonban a horgonykamra sértetlen maradt — ugyanúgy, mint 1849-ben, amikor Hentzi osztrák tábornok akarta felrobbantani a Lánchidat. Utászainak parancsnoka, Alnoch ezredes akkor a budai horgonykamrát töltötte meg löporral és égő szivarjával gyújtotta meg a gyújtószínort. A robbantás azonban nem sikerült, a híd sértetlen maradt, csak Alnoch vesztette életét. Pfeiffer-Wildenbruchnak, a náci tábornoknak, sajnos, jobban sikerült a robbantás...

Szatmári Jenő