

STATISZTIKAI ÉRTESEITŐ

SZERKESZTI: DR ILLYEFALVI I. LAJOS

1939.

BUDAPEST SZÉKESFŐVÁROS STATISZTIKAI HAVIFÜZETEINEK MELLÉKLETE

AUGUSZIUS

A kilencvenéves Lánchíd.

Száz évvel ezelőtt kezdték építeni a budapesti Lánchidat. 1839. szeptember 21-én verik le az első cölöpöket, de csak tíz év múlva készül el teljesen az »új világsuda«, mint ahogy annakidején a patrióta lelkesedés elnevezte a két Clark remekbe készült alkotását. Hosszú ideig nem volt párja az egész világon a budapesti Lánchidnak. Ma már van a mienknél nagyobb, hatalmasabb függőhíd is, de szebb nem sok van. Finom vonalai, karsú formája, nemes architektúrája tesz olyan igen kedvesé, hogy még a világlátott idegen szeme is megakad rajta.

Építészeti kincsei között nagy büszkesége a Lánchíd a magyar fővárosnak. Buda és Pest igazában csak azóta *egyváros*, mióta ennek a pompás építménynek a láncai kapcsolják össze az öreg Duna budai és pesti partját és Budapest nagyvárosi, meg fővárosi karrierje a Lánchíd megszületésével kezdődik. De a Lánchíd szimbólum is; az egyenlő teherviselés elvét példázta a rendi alkotmány korszakában. Mint tudjuk, 1848 előtt a magyar nemes adót, vámot nem fizetett s Magyarországon a Lánchíd volt az első híd, melyre 1840-ben törvényben mondta ki az országgyűlés, hogyha át akar rajta menni: a nemesnek is meg kell fizetnie a hídpénzt. A kiváltságos osztály jogain ez a Lánchídtörvény üti az első rést.

Széchenyi István agyvelejéből pattant ki a gondolat, hogy a 42 dereglyéből álló fahíd helyett állandó hidat kell építeni Buda és Pest között a Dunán, de húsz év telt el, míg a gondolatból valóság lett. Küzdelmek, végnélküli viták előzték meg a hídepítést. Intrikák akarták elgáncsolni a nagyszerű tervet és csak Széchenyi dacos akaratának sikerült legyőzni minden akadályt.

Széchenyi István már 1829-ben bemutatja a nádornak az első lánchíd vázlatos tervét. Ezt a tervet a neves hídepítő: Brunel, a londoni Temze (Thames) alatti alagút építője készítette. *Világ* című 1831-ben megjelent röpiratában már megpendíti Széchenyi azt az eszmét is, hogy a hídon

kivétel nélkül mindenki fizessen vámot. 1832-ben pedig megalakítja a híd-egyesületet és ugyanaz év augusztusában gróf Andrássy György társaságában a hidak tanulmányozására Angliába utazik. Ott ismerkedik meg Tierney W. Clarkkal, a neves hídepítővel, ki több függő hídját mutatja meg neki. Amikor hazaérkezik, jelentést készít tanulmányútja eredményeiről és azzal végzi ezt a jelentést, hogy az országgyűlés a híd ügyeinek előkészítésére küldjön ki választmányt. Dubraviczky Simon pestmegyei követ indítványára 1833. június 26-án a pozsonyi diéta kerületi ülésén csakugyan elfogadják a javaslatot és ezzel megkezdődik Széchenyi István lázas munkája a híd megépítése érdekében.

Hét évig gyűlésezett, tárgyal, vitázott, agitált, rábeszél, veszekedett, írt és szónokolt a híd érdekében. Nem volt könnyű dolga, hiszen olyan hatalmas emberek próbálták megbuktatni tervét, mint gróf Cziráky Antal országbíró és gróf Pálffy Fidél tárnokmester, a későbbi főkancellár. Egyik-másik vármegye is áskálódott ellene. De nemcsak az ókonzervatív mágnások próbálták elgáncsolni tervét, Pest és Buda is sokat akadékoskodott. Üzleti féltékenység, személyes ellentét, irigység, politika és sok más egyéb dolgozott Széchenyi ellen. Az ókonzervatív urak a nemesi privilégiumokat; Pest és Buda pedig régi hídvámjövedelmüket féltették az állandó híd megvalósításától. De József nádornak tetszett a terv és Széchenyi végül mégis győzött.

Az országgyűlés megszavazza a hídtörvényt (1836. évi XXVI. t.-c.) és megválasztja a végrehajtással megbízott állandó küldöttséget. Megalakul a szűkebb albizottság. Elnöke Széchenyi István, ki 1836. június 15-én a *Jelenkorban* felszólítja »a földteke minden pénzeseit, vállalkozni szeretőit és technikai ismerettel bírőit«, hogy pályázzanak a hídepítésre. Csakhogy a pénzesek és technikusok egyszerű felhívásra nem jönnek. Helyükbe kell menni; rá kell beszélni őket a vállalkozásra. Ezt cselekszi Széchenyi. A híd megépítésére részvénytársaságot toboroz és ráveszi

báró Sina Györgyöt, a görög eredetű bécsi bankárt : álljon az ügy élére és nyujtsa be pályázatát a nádornak is. Sina megígéri, hogy kezébe veszi a híd dolgát. De a pénzügyi részen kívül a technikai kérdéseket is tisztázni kellett. Széchenyi Anglia két neves hídépítőjét kérte fel véleményadásra : Tierney William Clarkot és Georges Rennie-t. A két mérnök együtt jön Pestre és tanulmányozza a viszonyokat. Tierney Clark láncon függő híd építését ajánlta, Rennie ellenben a láncok ringását veszélyesnek mondta és merev hidat ajánlott. Báró Sina György Clarkot választotta és 1837. május 3-án adja be ajánlatát Tierney Clark tervével együtt. Egy hónap mulva Wodiáner és fia pesti bankárcég is ajánlatot tesz a híd építésére. Ehhez az ajánlathoz csatlakozik Ulmann Móric pesti nagykereskedő és három bécsi bankár. Az ő hídépítőjük Rennie György. A bankárok között megkezdődik a vetélkedés. Ennek a vetélkedésnek hirtelen végét szakasztotta 1838. márciusában a nagy árvíz. Az árvíz után Wodiáner és Ulmann is Sina ajánlatához csatlakozott. Sina báró vállalkozó társasága számára 97 évi vámszedési jogot kért az új hídon. A magára maradt három bécsi bankár : Arenstein, Eskeles és Pereira erre ellenajánlattal álltak elő és kijelentették, hogy a Sináék 97 évre terjedő vámszedési jogával szemben ők megelégszenek 47 évi vámszedési joggal is. Ekkor Sina 87 évre szállította le a szabadalmi időt és az országos választmány báró Sina Györggyel kötött szerződést 1838. szeptember 27-én a Tierney William Clark által tervezett lánchíd felépítésére. A szerződés szerint a részvényes társaság a szabadalmas idő lejártával teljesen jó és használható állapotban, ingyen tartozik átadni a hidat az államnak. Hangsúlyozza a szerződés, hogy a hídon *kivételesen* *mindenki* tartozik vámot fizetni. A 12 szakaszból álló vámtarifából megtudjuk azt is, hogy minden gyalogos személy egy pengőkrajcár hídpénzt fizet, a katonákért pedig évi átalányösszeget ad az állam. Benne van a szerződésben az is, hogy a részvényes társaság kárpótlást tartozik fizetni az elmaradt hajóhídvám-jövedelmekért a két testvérvárosnak és meghagyja, hogy Buda és Pest városával akár barátságosan, akár bírói úton egyezzen meg.

Előrelátásra vall a szerződés ama szakasza, mely megengedi a részvényes társaságnak, hogy »tetszése szerint a két város határában és környékeiben a lakosok kényelmére s gyönyörűségére mulatóhajókat, csónakokat, úgy kisebb gőzhajókat is, a személyeknek egyik partról a másikra átszállítása s a két város leg-

közelebbi tájaira kéjutak tehetése végett szabadon tarthasson.«

Ezt az 1838-ban kötött szerződést az országgyűlés 1840. évi XXXIX. t.-c.-kel teljes érvényűnek ismerte el. De előbb még megjárta Bécsset is. Ott is megtárgyalták és sok huza-vona után nyerte el a királyi jóváhagyást. Akkor megint az országgyűlés veszi munkába és sok vita után végül megszületik a végleges híd törvény (1840 : XXXIX. t.-c.).

Most már megkezdődik az építés munkája. 1839. szeptember 21-én, vagyis ép száz esztendővel ezelőtt verik le az első cölöpöket. A Nákó-ház (a mai Gresham-palota helyén) előtti Dunaparton angol, olasz, magyar, német munkások serénykednek, ácsolnak, ásnak és kubikolnak. Mivel a tervező Tierney W. Clark nem időzhet állandóan Pesten, egy kiváló angol mérnök névrokona, Clark Ádám vezeti a munkálatokat. Széchenyi az Ulmann-házban, a mai rendőrfőkapitányság épületében vesz szállást, hogy állandóan láthassa, szemmel tarthassa, mint halad a munka. De a gáncsvetők sem pihennek, a rosszakarat nem nyugszik és 1841-ben Széchenyi füléhez jut az a gyanúsítás, hogy nem annyira hazafiságból, mint haszonlesésből buzgólkodik a hídépítés körül és nyerészkedésből jegyzett részvényeket.

Az igazság az, hogy mikor Sinát rávette a vállalkozásra, a bankár kikötötte, hogy Széchenyinek anyagi kockázatot is kell vállalnia. Követelte, hogy jegyezzen részvényeket. Így jegyzett Széchenyi 150 ezer forint értékű részvényt. A gyanúsítás hallatára azonban nyilatkozott az újságokban, hogy vételáron bárkinek szívesen átengedi a részvényeket, aki két héten belül jelentkezik báró Eötvös Ignác tárnokmesternél. Senkisem jelentkezett. A határidő után kérésére gróf Andrássy Károly vett át tőle 30 ezer forint értékű részvényt, a többi a nyakán maradt.¹⁾

1842. augusztus 24-én ünnepi keretben és ágyúörgés közben a király képviselőjében előkelő közönség jelenlétében Károly főherceg teszi le a híd alapkövét. Akkor írta Kossuth Lajos, hogy »A híd nem hipotézis többé... ma tették le a legelső követ a polgári egyenlőségnek«. Este az egyetemi ifjúság fáklyásmennettel akarta megtisztelni Széchenyit, aki azonban elhárította a megtiszteltetést. Bécsben nem szerették az ilyesmit.

¹⁾ Ezt dr. Vizota Gyula, Széchenyi jeles biográfusa írja meg a M. Történelmi Társulat és a M. Tud. Akadémia megbízásából általa sajtó alá rendezett Széchenyi-naplóknak V. kötetét bevezető tanulmányában.

Mivel pedig Lajosnapja volt, a fáklyásmenet Kossuth lakása elé vonult, ki az ifjúsághoz intézett beszédében Széchenyit dicsőítette és azt ajánlotta, hogy a Lánchidat nevezzék ezentúl *Széchenyi hídjának*.

Az építómunkát sokan látogatják és Széchenyi boldogan kalauzolja a nádort, a nádorasszonyt, István főherceget, külföldi nevezetes férfiakat, barátait, stb. az állványokon és a zárgát legmélyén. De nemcsak az örömből, a gondból és izgalmakból is bőven jut számára. A két Clark között állandó a surlódás. Irigykednek egymásra és Széchenyinek kell kibékíteni őket. Állandó a baj Pest várossal is. A város a Lánchíd miatt elmaradó hajóhidjövendelmek miatt kárpótlásért perli Sinát. 1847-ben odáig fajul a dolog, hogy Pest város be akarja szüntettetni a hídmunkálatokat és azzal fenyegetőzik, hogy ha kell, elmegy a királyig, de a jussát nem hagyja. Itt is Széchenyi a békítő.

Ilyen nagyszabású munkánál természetesen óhatatlan, hogy baj ne történjék. Mikor az utolsó lánc-szakaszt akarták bekapcsolni a láncívbe, 1848. július 18-a délutánján a partról rengeteg ember nézte a műveletet. Sokan az állványokon, mások a pontonokon, Széchenyi István és családja más előkelőségekkel együtt a hídfőn helyezkedett el. Úgy este felé, 8 óra tájban történt azután, hogy az emelő gépezet egy gyűrűje szét pattant. A lánc nagy robajjal zuhant az állványokra. Össze-vissza tört mindent és egy sereg ember a vízbe esett. Nagy kavarodás támadt, csak nehezen tudták kimenteni a vízből a szerencsétlenül jártakat.

Széchenyi is beesett a vízbe, de sem ez, sem más szerencsétlenség nem vette el kedvét a munkától. Izgatottan és türelmetlenül várta, hogy mikor készül már el a híd. A kifeszített láncokon ugyan többször átment egyik partról a másikra, de sajnos, azt már nem érte meg, hogy a kész hídon is átmeheessen, mert közben kitért a szabadságharc és az összeroppant idegzetű Széchenyit a döblingi ideggyógyító intézetbe vitték, honnan élve nem került haza többé.

A szabadságharc idején különben komoly veszedelem fenyegette a Lánchidat. Mikor 1849. május 20-án a magyar sereg visszafoglalta Budavárát, az osztrákok fel akarták robbantani. Alnoch osztrák ezredes kétszáz horvát katonával megszállotta a budai hídfő környékét. Lőporos hordókat helyeztetett el a láncaknába és megparancsolta, hogy robbantsák fel a hidat. A katonák nem merték teljesíteni a parancsot, mire maga Alnoch ezredes dobta bele a meggyújtott kanócot a lő-

poros hordóba. A lőpor hatalmas dörrenéssel robbant fel. A hídnak nem történt komoly baja, de az ezredest megölte az explozió. Ugyanakkor égetik fel Hentzi katonái a pest-budai hajóhidat is.

1849. november 20-án adták át a hidat a használatnak. »Délben történt a megnyitás — írja a Pester Zeitung. — Báró Haynau hadtestparancsnok és báró Geringer polgári adlátus az igazgatóság meghívására hajlandók voltak elsőnek menni át a hídon. Ezer és ezer néző volt mindkét parton; a két oldalon a gyalogság és lovasság helyezkedett el. A tüzérség rezesbandájával déli 12 órakor érkeztek meg Haynau és Geringer s fényes kísérettel gyalog mentek a hídra, melynek bejárójánál az előző nap Pestre érkezett Sina báró, az építészeti igazgatóság személyzete és Pest város tanácsa várta őket. Megindult a fényes menet, melyhez a Duna jobbpartján a budai városi hatóság csatlakozott a kocsuiút szélességében. Így sétáltak át a hídon Pestről Budára és Budáról Pestre.«

Ezzel megindult a Lánchíd élete. Egy héttel a nyilvános megnyitás előtt a városi hatóság falragaszokon tette közzé a Lánchídon való közlekedésre vonatkozó rendszabályokat. Ezek között olvassuk, hogy »az átkelők ne terheltesse a vámjegyzéki járandóságot aprópénzben készen magukkal hozni«, meg, hogy »a dohányzás és bármely fedetlen égő holminak vitele a Lánchídon keményen tiltatik.«

Maga a híd építése 4,412.628 pengőforintba került, de a minden egyéb fizetnivalóval együtt összesen 6,575.842 pengőforintot (16,018.251·11 aranypengőt) tesz a híd építési költsége.

A láncok és egyéb vasszerkezetek súlya körülbelül 23 és félezer métermázsát nyomott. A hídpillérek alapozásához 12—25 méter hosszú és 40 centiméter átmérőjű cölöpöket használtak. Mind-egyik zárógáthoz kétezret, a mederpillérek mind-egyikéhez másfélezret, vagyis összesen hétezer darab cölöpöt. A cölöpöket átlagban három öl (5·70 m) mélységre verték le a meder ágyába, ami a hétezer cölöpre számítva 21 ezer öl, vagyis 40 négyszázszor egymásután egy tíz méter magasságból kilométer hosszúság. A cölöbbeverés lassan ment, mert minden cölöpfőre négyszáz ütést mértek, vagyis hétezer darab cölöpre összesen 300.000 ütést. Minden cölöp végére mázsás súlyú vashegyet erősítettek.¹⁾ Minden ilyen vashegyű cölöp fejére négyszázszor egymásután egy tíz méter magasságból alázuhanó, öt-hat métermázsás ütökost ejtettek. Így verték be a Duna medrébe a hétezer darab

¹⁾ A mázsás súlyt bécsi mázsában kell érteni, amely 56 kg.

cölöpöt, melynek beverésén körülbelül száz cölöp-
verőgép dolgozott.

A Lánchíd hossza 375-46 méter. Ebből a középső
nyílásra 202 méter esik, a két szélsőre egyenkint
86-73 méter. A kocsút szélessége 7-40 méter ;
a két gyalogjáróé pedig eredetileg egyenkint 1-82
méter. 1913 és 1915 között, mikor a hidat hét
millió korona költséggel megújították, 18 centi-
méterrel kiszélesítették a gyalogjárókat is és a
régli láncokat acélból valókkal cserélték ki és
merevítőkkal látták el, melyek a híd ringását
megakadályozzák. A vízben álló két diadalkapu-
szerű lánctartópillér nem egyforma nagyságú. A
budai részen ugyanis mélyebben fekszik a meder.
A budai oldal pillérje tehát 49 méteres, míg a pesti
oldal pillérje 43-63 méter. Egyébként a 0 pont
fölött mindegyik pillér 36-35 méternyire áll ki a
vízből. A hídfők 4 orozlánja Marsalkó János műve.

Alig adták át a hidat a forgalomnak, menten
megindult az akció, hogy jóvátegyék a hibákat,
melyeket az építkezés körül elkövettek. E hibák
közé tartozott, hogy a hidat nekivezették a Várhegy
lábának, honnan pedig a Pestről jövő forgalomnak
nincs tökéletes levezetése. Ezen úgy segítettek,
hogy átfúrták a Várhegyet és az Alagút, mely
így a Krisztinavárosba vezette le a Lánchíd Pestről
jövő forgalmát : már 1836-ban megnyílt. Az Alagút
megnyitása hatással volt a forgalom emelkedésére,
ami meglátszik a bevételeken is. De a bevételeknek
emelkedniök kellett azért is, mert a Lánchíd-
részvénytársaság időközben *kétkrajcár*ra emelte a
hídpénzt. Ezt azzal okolta meg, hogy 1858-ban
megváltozott a pénzügyrendszer. A konvenció, vagyis
pengőforint helyébe az osztrák értékű forint jött
s mivel egy konvenció-krajcár osztrák értékben
1-75 krajcárnak felel meg, ennél fogva a gyalogos
ember hídvámja két o. é. korona-krajcár lett és
természetesen eszerint nőttek meg a kocsik, terhes
szekerek és egyebek hídpénzei is.¹⁾ A Lánchíd-
társaság forgalmi bevételei ezek voltak :

1850-ben 266.446-06 pfrt	1861-ben 472 966—	o. é. frt
1851-ben 298.731— «	1862-ben 477.767-01 ½	«
1852-ben 278.608-50 «	1863-ban 470.489-95 ½	«
1853-ban 268.509-12 «	1864-ben 435.589-25 ½	«
1854-ben 303.752-22 «	1865-ben 460.952-56	«
1855-ben 300.423-10 «	1866-ban 482.768-57 ½	«
1856-ban 314.297-17 «	1867-ben 532.584-84 ½	«
1857-ben 331.318-19 «	1868-ban 651.417-04	«
1858-ban 331.621-05 «	1869-ben 711.973-78	«
1859-ben 356.247— «	1870-ben 718.747—	«
1860-ban 401.152-71 o. é. frt	1871-ben 721.461-62 ½	«

¹⁾ 1 db pengő-krajcár = 1-75 o. é. krajcárral, vagy
3-5 aranykorona fillérrel, vagy 4 mai aranypengő fillérrel.

A következő években már csökkenő tendenciát
mutat a bevétel, ami azért fontos, mert 1870-ben
az állam megváltotta a hidat (1870 : XXX. t.-c.)
s ugyanezen év július elsején saját kezelésébe vette.

A megváltásra vonatkozó tárgyalások meg-
indítását siettette az a körülmény, hogy a kormány
új hidat akart építeni, a Margit-hidat. A vámszedési
szabadság a Lánchíd-társaságé volt, tehát e
szabadsághoz csak a Lánchíd megváltásával
juthatott hozzá az állam. A megváltási ár olcsónak
nem mondható. Az 1870. évi XXX. t.-c. szerint
az állam magára vállalta, hogy a kibocsátott,
eredetileg tízezer darab részvényből addig beváltott
184 darab megsemmisítése után maradó 9816
Lánchíd-részvényt 1871. január 1-től kezdve egyen-
kint 690 o. é. forintért minden levonás nélkül
beváltja. Ezenkívül visszafizeti a Lánchíd-társulat
elsőbbségi kölcsönkötvény adósságából fennálló részt
1,386.400 forint értékben.

Ez a két tétel együtt 6,770.040 o. é. forint,
melyet a 24 millió forintos államkölcsönből fizetett
ki a pénzügyminiszter. Mivel pedig a Lánchíd-
társulat az elmaradó hídvám-jövedelemért folyó
pörben bírói egyességet kötött Buda és Pest
városokkal : az állam magára vállalta, hogy a
Lánchíd-társaság helyett a befolyó hídvámjöv-
delmekből fizet a két városnak az engedményes idő
lejártáig évenként 12—12 ezer o. é. forintot. Az
engedményes idő lejártakor pedig egyszer s minden-
korra egy összegben Budának és Pestnek 200—200
ezer o. é. forintot. Mivel a megállapodás időpontjá-
ban még 66 esztendő volt hátra a szabadság
idejéből, tehát a befolyó hídvám-jövedelmekből
1936-ig még 1,984.000 o. é. forintot kellett volna
az államnak fizetnie, vagyis a híd megváltása
ezekkel együtt 8,754.040 o. é. forintba (mai pénzben
20,309.372-80 aranypengőbe) került volna. A Budá-
nak és Pestnek hídvám-kárpótlás címen kikötött
évi 12—12 ezer forintot azonban csak 1885-ig,
az országos iparkiallítás évéig fizette az államkinc-
stár. Az 1885. évi XX. t.-c. ugyanis megszabadít-
totta az államkincstárt e kötelezettségétől.

Ez a törvény ugyanakkor kimondotta azt is,
hogy ha a Lánchíd tiszta jövedelme a 650 ezer
forintot meghaladná, a többletet egy negyedik
híd építési költségeinek fedezésére fordítja a kincstár
(1885-ben ugyanis már három hídja volt Buda-
pestnek : a Lánchíd, a Margit-híd és az összekötő
vasúti-híd). Ekkortájt szállították le a hídvámot
olyan módon, hogy csak annak kellett a hídon
fizetnie, aki Pestről Budára ment, viszont Budáról
Pestre ingyen mehetett át a hídon mindenki.

Ez a reform természetesen nagyon megcsökkentette a Lánchíd vámbevételét. 1871-ben még 721.461 forint volt a vámbevétel, míg 1886-ban már csak 257.368 forint (93.493 forint a gyalogosok, 163.875 forint pedig a kocsik után).

Az évi 24 ezer forintos kárpótlást tehát a kincstár 1885-től kezdve nem fizette a fővárosnak, de a Lánchíd megváltásából maradt még egy tartozás, mely csak a szabadalom lejártával 1936-ban vált volna esedékessé. Akkor kellett volna, hogy a kincstár a négyszázezer forint kárpótlási összeget kifizesse a fővárosnak az elmaradt vámjövedelemért. A főváros ezt sem kapta meg. Mikor Budapest követelésével előállott, kiderült, hogy különböző címeken az államnak is van a fővároson követelni valója, mégpedig 17 millió pengő. Hosszú tárgyalás után állam és főváros abban állapodott meg, hogy a Lánchíd megváltásából származó négyszázezer forintos (928.000 mai pengő) fővárosi követelést a kincstár 17 millió követelésének törlesztésénél számolják el.

1884-ben szó volt arról is, hogy a főváros berbeveszi az államkincstártól a hídvámszedést, de a tervből nem lett valóság. Valószínűleg azért, mert a vámszedés nem mutatkozott jövedelmező üzletnek. A megváltást megelőző évben, 1869-ben még 719.973 forint volt a híd nyers jövedelme, a költségek pedig 190.411 forintot tettek ki, úgyhogy a tiszta jövedelem meghaladta a félmillió forintot. De ez a jövedelem az évek során egyre csökkent. Az államkincstár *pénzügyileg* nem csinált valami fényes üzletet a Lánchíd megváltásával már csak azért sem, mert drága kölcsönből fizette ki a megváltás összegét. Az állam finanszírozásában nagyon gyöngén állottak, annyira, hogy híre támadt, hogy Kerkápoly Károly pénzügyminiszter egy ízben hónap elsején csak úgy tudta kifizetni a tisztviselőket, hogy felhozatta a hídpénzt, azt a rengeteg rézkrajcárt, mely a Lánchíd kasszájában összegyűlt. Ez a híresztelés azonban ebben a formában nem volt igaz. Ellenben az az igazság, hogy amikor ínségmunka céljából a Béga folyót ármentesítették: Liphay Béla kormánybiztos megkérte a minisztert, hogy a munkabérekre utalványozott összegeket minél kisebb pénzfajtában küldesse neki. Az ármentesítő munkálatoknál ugyanis 30 és 40 krajcáros napszámok is voltak és bankóval nem lehetett fizetni. Ezért minél több krajcárost kért a kormánybiztos és Kerkápoly ezért szedette össze az aprópénzt.

Az alatt a húsz év alatt, míg a híd a részvénytársaság kezén volt: 1860. augusztus 20-án, vagyis

Szent István napján ment át a legtöbb ember — 78 ezer személy — a Lánchídon. Viszont az első ötven esztendőben legnagyobb volt a híd személyforgalma 1892. június 8-án, a koronázás 25 éves évfordulóján a Vérmezőn rendezett népnépzés alkalmával, amikor 111 ezer fizető gyalogos ment át a hídon. De nagy volt a gyalogosforgalom Szent István napján 1894-ben is, amikor 100.500 személy és 1895. augusztus 20-án is, amikor 104.300 személy ment át a hídon. Az első félszázad alatt 441 millió fizető gyalogszemély ment át a Lánchídon, melynek összes jövedelme ez idő alatt 17,280.000 forintra rúgott.

Ha a Lánchíd személyforgalmát összemérjük a többi híd személyforgalmával, meglepő tapasztalatra jutunk. (*L. a táblát*). Kiderül, hogy az államosítás után a multszázad kilencvenes éveiben volt a legnagyobb a Lánchíd személyforgalma, mely a millennáris esztendőben érte el a kulminációs pontot. Ettől kezdve azonban egyre csökkent a forgalom és a hídpénzszedés utolsó esztendejében, 1918-ban lecsökkent 1,8 millióra. 1909-ben a Ferenc József-híd személyforgalma már utól is érte a Lánchidét. A másik figyelemreméltó jelenség az, hogy csak a Ferenc József-híd és főként az Erzsébet-híd versenye volt csökkentő hatással a Lánchíd személyforgalmára, a Margit-híde nem. A budapesti statisztikai havi kimutatások 1877. évi jelentéséből pláne azt olvassuk, hogy »a Margithídról sehogyse mondhatnók, hogy ott, ahová építették, tudniillik a város szélén, valóságos forgalmi szükségletnek felelne meg. Még a legerősebb hónapokban is (eddig mindig augusztus) nem kelt rajta át napi négyezer gyalogos, míg a leggyengébb hónapban (februárban) az átkelő gyalogosok napi száma átlag 2400-ra süllyedt. (A Lánchídon viszont akkoriban rendszerint januárban és februárban volt a legnagyobb gyalogforgalom). Ilyen körülmények között e híd nemcsak, hogy a tőkét nem kamatoztatja, de még a kezelése és fenntartása költségeit sem fedezi. Szerencsétlen fekvése folytán pedig nincsen kilátás arra, hogy ez az állapot egyhamar javuljon.«

Bezzeg a Ferenc József-híd és különösen az Erzsébet-híd konkurrenciáját mindjárt a megnyitás után megérezte a Lánchíd forgalma. Az Erzsébet-hídat 1903. decemberében adták át a forgalomnak és a következő évben a Lánchíd gyalogforgalma egyszerre harmadfél millióval esett. Érdekes az is, hogy a Lánchíd megépítése milyen kevéssé tudta mozgósítani Buda népét. A Lánchíd gyalogforgalmából csak nagyon kis százalék esett a budaiakra. A pestiek átmentek a hídon Budára és nagyrészt

Személyforgalom a budapesti hidakon és az Alagúton.

Év	Széchenyi-Lánchíd megnyílt: 1849. nov. 20	Margit-híd megnyílt: 1876. márc.	Ferenc József-híd megnyílt: 1896. okt.	Erzsébet-híd megnyílt: 1903. dec.	Alagút megnyílt: 1857-ben
1873	9,750.400	—	—	—	1,300.000
1874	8,846.400	—	—	—	1,317.955
1875	8,549.200	—	—	—	1,248.945
1876	7,775.217	1,036.266	—	—	1,202.430
1877	7,185.200	1,207.800	—	—	1,087.855
1878	7,029.000	1,299.800	—	—	1,254.605
1879	7,175.464	1,397.000	—	—	1,294.985
1880	7,438.313	1,484.000	—	—	1,341.245
1881	8,070.124	1,577.000	—	—	1,417.150
1882	8,226.684	1,701.600	—	—	1,505.096
1883	8,262.600	1,779.800	—	—	1,628.497
1884	8,556.200	1,964.200	—	—	1,794.320
1885	9,549.782	2,203.819	—	—	1,902.205
1886	9,318.800	2,366.000	—	—	1,869.760
1887	9,523.200	2,524.000	—	—	1,911.745
1888	9,670.000	2,725.600	—	—	1,993.475
1889	9,922.980	2,760.000	—	—	2,020.930
1890	10,244.800	2,891.600	—	—	2,048.490
1891	10,684.000	3,085.000	—	—	2,116.025
1892	10,792.000	3,194.400	—	—	2,278.240
1893	10,842.800	3,467.200	—	—	2,403.175
1894	11,285.600	3,836.000	—	—	2,566.930
1895	11,491.600	4,198.800	—	—	2,667.590
1896	11,864.400	4,706.400	655.600	—	2,904.510
1897	10,817.990	4,420.000	3,226.000	—	2,802.795
1898	10,432.000	4,744.800	3,648.800	—	2,584.515
1899	9,797.200	4,842.400	3,864.800	—	2,394.070
1900	9,463.600	4,773.830	4,138.000	—	2,365.225
1901	9,051.200	4,976.208	4,406.000	—	2,231.635
1902	8,754.400	4,875.020	4,731.600	—	2,051.785
1903	8,237.200	4,870.694	4,838.800	1,086.800	2,041.410
1904	5,748.800	4,665.466	4,216.400	4,563.600	1,830.675
1905	5,213.600	4,137.334	3,931.600	4,321.200	1,726.180
1906	5,082.800	4,172.624	3,839.600	4,187.600	1,735.470
1907	4,754.800	3,849.690	3,911.200	3,953.600	1,741.850
1908	4,616.800	3,680.174	4,252.800	4,018.400	1,762.800
1909	4,766.000	4,019.308	4,753.200	4,166.800	1,880.000
1910	4,590.000	4,044.000	5,589.200	4,197.600	1,938.600
1911	4,665.600	4,115.600	6,069.200	4,279.200	2,018.800
1912	4,668.863	3,891.448	5,965.870	4,252.211	2,074.600
1913	4,746.477	4,081.879	6,002.345	4,222.375	2,052.200
1914	1) 997.670	4,220.488	6,195.950	4,540.114	1,852.200
1915	1) 191.762	2,496.773	4,793.705	2,869.219	1,429.200
1916	1,781.769	1,176.328	2,429.658	1,344.929	1,665.400
1917	1,936.574	1,082.008	2,056.504	1,227.712	1,892.400
1918 ²⁾	1,797.655	990.114	1,743.987	1,142.164	1,873.200

ségének 3·6 százaléka) ment át Pestről a hídon és ebből csak 18 százalék ment át az Alagúton is. 1910-ben viszont naponta átlag már csak 6287 pesti gyalogolt át a Lánchídon Budára (Pest népességének 0·87 százaléka). Ebből viszont 42·2 százalék ment át az Alagúton a Krisztinába.

Egyébként érthetetlennek látszik az is, hogy minél jobban nő a főváros népessége, annál inkább fogy azoknak a száma, akik a hídon átgyalogolnak. Pedig ennek a jelenségnek megvan a magyarázata. Arról van szó, hogy minél jobban nő a város, annál drágább lesz a pesti ember ideje, sietősebb az útja s egyre kevesebben érnek rá a gyaloglásra, tehát villamoson vagy autobuszon vitetik át magukat a hidakon.

Mióta a Lánchíd áll, sokat írtak és beszéltek róla, hogy mikor szüntetik meg rajta a vámszedést, de csak 1918. december elsején szűnt meg a hídpénz. A forradalom szüntette meg.

*

November 20-án lesz kilencven esztendeje, hogy Budapest első állandó hidját átadták a forgalomnak. Pilléreinek aranybetűs felírás örökíti meg azoknak a nevét, kik a híd megépítésén dolgoztak. Az egyik felírás a Lánchíd megváltásáról, a másik arról szól, miképpen született meg a Lánchíd. Ez az aktuális néhány emléksor így hangzik:

V. Ferdinánd király országlása alatt gróf Széchenyi Istvánban támadt a gondolat Buda és Pest városokat a Lánchíd által összekapcsolni s a nagy hazafi ezen óriási mű kivételére báró Sina Györggyel egyesült, ki is József főherceg Magyarország nádora, mint a küldöttség elnökével az 1840:XXXIX. t.-c. által helybenhagyott szerződést kötvén, annak alapján még báró Rothschild Salamon és Kapriorai Wodiáner Sámuel József csatlakoztak a vállalathoz. Az építmény Tierney Clark Vilmos angol mérnök tervei szerint, helyettese, Clark Ádám mérnök által tíz év alatt vitetett véghez és a híd 1849. november 21-én adatott át a hivatalos közlekedésnek. Isten áldása legyen e művön s alapítóinak emléke éljen e hazában.

A felírás így mondja el néhány sorban születése históriáját a Lánchídnek, melyet egy évszázad történeti levegője lebeg körül és amelyhez annyi emlék és hagyomány, öröm és bánat nőtt hozzá száz esztendő alatt.

Pásztor Mihály.

ugyanazok a pestiek jöttek megint vissza a hídon Budáról. Ezt nemcsak a régi hídpénzszedők tanúsították, akik jóformán mindenkit ismertek, aki gyakrabban járt a hídon, de hogy a budaiak közül viszonylag meglepően kevesen jártak át Pestre, ki lehet olvasni a hidak forgalmi statisztikájából is. Egyébként, aki a Lánchídon átment Budára, annak többnyire a Várban vagy a Vizivárosban volt dolga, nem a Krisztinavárosban. 1880-ban például naponta átlag 10.189 személy (Pest népes-

¹⁾ A Lánchidat átépítik. — ²⁾ 1918. dec. 1-én megszűnt a hídpénzszedés.