

A jéghídtól a Duna alatti metróalagútig

Budapest a szép hidak városa. Így mondják külföldi vendégeink, s mi budapestiek is újra meg újra elgyönyörködünk a hidak látványában. Amikor a második világháború végén a visszavonuló náci csapatok néhány nap alatt felrobantották a száz év alatt épült hidjainkat, leírhatatlan fájdalmat éreztünk. S midőn az évek során újjáépültek, ennek mindennél jobban örültünk.

Nagy bajszú férfiak

Mielőtt a budapesti hidak elkészültek volna? Valaha, amikor alacsony volt a vízállás, lovakkal, kocsikkal keltek át a Dunán. Ha meg befagyott a Duna, a jégre szalmát terítették, hogy az összefagyva a jéggel, biztosabb tegye az átkelést. Némi túlzással azt mondhatjuk, hogy ez a jéghíd volt az első hidunk, a legutóbbi pedig a metró Duna alatti alagútja.

Bonfini olasz történétíró szerint már Zsigmond király foglalkozott a híd építésének gondolatával. Tudjuk azt is, hogy komp-, csónakjárat volt Pest és Buda között, a budai állomás a későbbi Rudas fürdő táján volt, a pesti a későbbi Deák Ferenc utca irányában. A komp csak 12 személyt vett fel, közepén vaskályha melegített, decembertől áprilisiig leállt a forgalom. 1767-ben épült az első hajóhíd, 43–47 hajó tartotta. Éjszaka világot, a dohányzás rajta tilos volt. J. G. Kohl német utazó írja:

„A hajóhíd két oldalára nagy bajszú férfiak állítottak, akik németül beszélnek, és a nemes embereket, továbbá minden jól öltözött gazdag embert ingyen engednek a hídra, ugyanakkor a szegény iparoslegényeket, koldusokat, parasztokat szó nélkül megragadják, arra kényszerítik, hogy hídpénzt fizesse nekik.”

A krónika feljegyzései, hogy 1821 decemberében, apja halálhírére Pestre érkezett Széchenyi István huszárcapitány, hogy innen a Sopron megyei Cenkre utazzon tovább, de a híd éppen fel volt szedve, és ő hét napig itt vesztegelt. Ezt írta a naplójába:

„Egyévi jóvedelmemet adnám, ha Buda és Pest között állandó híd létesülne.”

A hídát építette, mentette

Az állandó híd eszméjének felvetője, úttörője Széchenyi István volt. Ellenzők bőven akadtak. Hivatkoztak a fenyegető jégre, amely bizonyára fennakadna a hídpilléreken és így árvizeket okozna. A tetemes költségekre is hivatkoztak. De a hídépítés gondolata sok embert mozgatott meg. Vásárhelyi

nem megmentője is lett a hídnak. 1849-ben a császári csapatok felakarták robbantani a hidat, de Clark Ádám megakadályozta a lőporos hordók elhelyezését a láncaknában, úgy, hogy a felszivárgó talajvizet nem szivattyúztatta ki az aknából, továbbá a szivattyút összetörette.

Midőn az építés végső szakaszában az utolsó láncot akarták a pillérek tetejére felhúzni, az emelőlánc egy része elszakadt és lezuhanva, szétzúzta a munkahidat, amelyen sok száz néző, köztük Széchenyi is helyet foglalt, valamennyien a vízbe estek. Ez késleltette a híd befejezését. 1849. november 20-án nyitották meg a Lánchidat, amelyet azután a világ egyik csodájának tartottak. Mind nagyobb volt rajta a forgalom. Horánszky kereskedelmi miniszter temetésén oly nagy tömeg volt a hídon, hogy erős kilengéseket észleltek, csaknem pánik tört ki. A Kherndl professzor vezetésével működő bizottság a professzor javaslatára és elmélete alapján modern merevítőtartókat helyezett el a Lánchídon, amelyek azután beaváltak.

A hazug nekrológ

Hosszabb szünet következett, 1872–76-ban létesült a francia Gouin mérnök által tervezett Margit-híd. Egyik érdekessége: a rakparti áthidalások, amelyeket a MÁV Gépgyár készített, a híd többszöri átépítése után is megmaradtak. Beavált a jóslat, amely a híd megnyitása idején látott napvilágot a Vasárnapi Ujságban:

„Ha majd a Margit-hídhöz vezető útvonalak kiépülnek, és e távoli városrészen is három-négy emeletes házak aljában fog keringeni az autópályán a forgalom, ismerendjük meg igazán, minő hordereje van e hídnak Budapest fölvirágzóására nézve.”

1896-ban nyitották meg a mai Szabadság-hidat, amelynek egyik érdekessége: Nem hegesztett, hanem folytvasból készült a vasszerkezete. Feketeházy János, a híd egyik alkotója, aki egyébként más hidak tervezésében is részt vett, nem jelent meg a híd megnyitásán, mellőzött embernek érezte magát világéletében.

Az Erzsébet-híd 1903-ban készült el, a külföldi szakemberek szerint a legmonumentálisabb és legszebb lánchíd lett. Építkezése közben a budai hídfő megcsúszott, kiderült, az ok: a Rudas fürdő és a Gellérthegy alatti hőforrások fel-



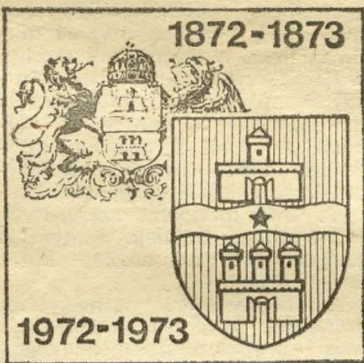
A Lánchíd alapkövetétele, 1842.

Pál, a híres vízimérnök is készített egy tervet 1838-ban, érdekessége, hogy elrendezése igen hasonló volt a jóval később épült londoni Tower-hídhöz. Egy osztrák mérnök sorsjáték rendezésével kívánta előteremteni a szükséges pénzt. Egy budapesti lakos azt javasolta: ne hidat építsenek, hanem alagutat a Duna alatt. Egy budai mérnök szerint a Duna egy szakaszát szűkítsék le, hogy így a híd költsége csökkenjen és a létesülő telekparcellák árusítsák ki.

Az első állandó Pest–Buda közti hídnak, a Lánchídnak a tervezője az angol Clark Vilmos volt, az építkezés irányítója Clark Ádám, aki a tervezőnek csupán névrokona. Nemcsak építője, ha-

törése. A hídfőket meg kellett erősíteni.

1930-ban létesült a Lágymányos; a Boráros térrel összekötő Petőfi-híd, majd 1939-ben a Margitsziget felső csúcsát érintő mai Árpád-híd építkezéséhez kezdtek hozzá, inségmunka keretében. Az Árpád-híd tervezője dr. Széchy Károly volt, aki a felszabadulás után, az oly nagy nevezetességre szert tett Kossuth-hidat is tervezte. A Déli és az Északi vasúti híd tartozik még ama hidak sorába, amelyeket Buda és Pest egyesülése utáni évtizedekben építettek, s amelyeket a világháború végén összezúzott a náci vandalizmusa. A nekrológ a hidakról nem volt méltó a hidak szépségéhez, a nyi-



las Összetartás című lap 1944. november 7-i számában ez a hazugság volt olvasható:

„A Margit-hídon munkálatok közben, úgy látszik a gázvezeték hibája folytán, robbanási szerencsétlenség történt...”

Hősiesség, emberség...

Buda és Pest ismét elszakadt egymástól... Az esztelen hídpusztítás elkeserítette az embereket, de megsokszorozta alkotó kedvüket. Nem egyszerűen helyreállították a hidakat, sokkal többet adtak ennél: képességüket, erejüket. Hozzáálltak a féllandónak tervezett Kossuth-híd építéséhez, a már említett dr. Széchy Károly irányításával. Papp István, a hídépítés akkori főmérnöke így emlékszik vissza arra az időre:

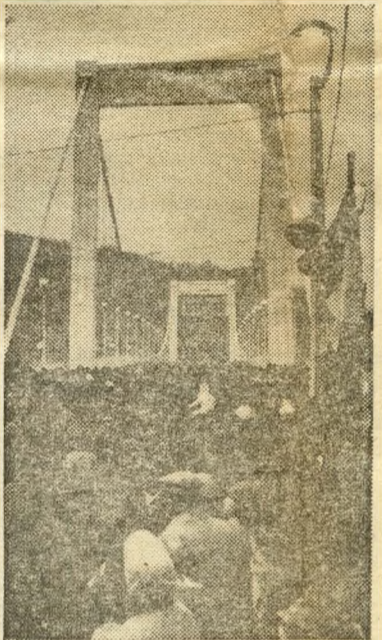
— Mit lehet csinálni a meglévő anyagokból, ebből kellett kiindulnunk. Az anyag egy része fa volt, más része egyszerű idomvas, a harmadik része cső. Hirtelen fordult téliesre az idő, 1945 december közepén mínusz 15 fok volt, csak védőburában lehetett hegeszteni, hogy a varratok ne sérüljenek meg. És versenyezni kellett a jégzajlással, mert ha a jég elviszi az állványt, mindennek vége! Ezért az emberek önként 24–36 órát dolgoztak egyhuzamban. Megtörtént, hogy a hídépítőknél nem tudtuk mást adni, mint üres levest. A magyar és a szovjet műszaki alakulatok, az endrődi kubicosok, a győri és a pestlőrinci szerelők, a Láng-gyári, a Mávag-beli, a hajógyári munkások csodálatos összhangban dolgoztak. A hídépítők tekintélyes része azután jött velünk tovább a többi hídépítéshez is. Nagyon fájt, amikor évek múltán lebontották a Kossuth-hidat.

Nagy nehézségek közepette dolgoztak az első hídmunkások. Mégis, Fazekas János hídmunkás, miközben a Petőfi-téri pontonhidat szerelte, beugrott a Dunába, midőn észrevelte, hogy egy kisfiú beleesett a vízbe és az ár egyre beljebb sodorja. Mi lett Fazekas Jánosból? A Margit-híd budai hídfőjénél lakik, ma ő a hídmester, naponként többször is vizsgálja, ellenőrzi a hidat, jelzi a hajóknak az utat. Persze hogy emlékszik az 1948-ban történt sikeres mentésre:

— Fiatalember voltam, jó úszó. A kisfiú hatéves volt, azóta nem láttam, se őt, se a szüleit.

Melyik híd szép?

Újfajta volt a hídépítés a felszabadulás után. Új volt az is, hogy a munkát a hídroncok kiemelésével kellett kezdeni. Hála a jeles mérnöki gárdának, azonnal elkezdtek a József Attila és az Ady



Az új Erzsébet-hídra özönlik a tömeg.

Endre úszódaru tervezését, a gyártást. Nagy haszon származott ebből. Például a Lánchídnál a kiemelt láncok 76 százalékát az újjáépítésnél fel lehetett használni.

A Szabadság-híd volt a legkevésbé sérült híd, itt „csak” mintegy 160 méternyi rész hiányzott a felrobantás után, ebbe a tátongó nyílásba emelte azután be az úszódaru a 118 tonnányi új részt, mégpedig a heves szél ellenére is hajszálpontosan. A Margit-híd újjáépítésében is nagy szerepük volt az úszódaruknak: takarékoskodni kellett az állványozásnál a fával, így a szerkezeteket a parton szerelték össze, és a főtartókat az úszódaruk emelték be.

Milyen a szép híd? Miben változott a hídtervezés, -építés a felszabadulás óta? — erről kérdezem dr. Petur Alajost, az UVATERV hídosztályának főmérnökét, az egyik legújabb állami díjast, aki Savoly Pál (ő tervezte az új Erzsébet-hidat is) jobb keze volt, majd utóda. Petur főmérnök ugyancsak részt vett egy sor Duna-híd tervezésében. Ezt mondja:

— A modern hídszerkezeten csak a statikailag szükséges, a környezettel, a városképpel harmonizáló elemek vannak, a szerkezetek díszítése: régi irányzat. Az ember a hídon ne érezze magát bezárt-nak, szabad kilátást kell biztosítani, vagyis ne legyen a pályaszint fölé nyúló szerkezeti elem. A Petőfi- és az Árpád-híd is már az új szemlélet jegyében készült.

Fejlődtek a számítási módszerek is a tervezésnél. Ezek, valamint a nagyobb szilárdságú anyagok alkalmazása együttesen eredményezte, hogy például a régi Erzsébet-híd 11 800 tonna acélszükséglettel szemben az új szerkezet, szélesebb pályával és nagyobb teherbírással, 6500 tonnányi acél felhasználásával épült — gazdaságosabban, szebben! Szépség és gazdaságosság, ez a döntő.

Lesznek-e új hidak? — erről dr. Kozáry István, a hidakat tervező UVATERV műszaki igazgatója ezt mondja:

— A nagy forgalom miatt további Duna-hidak építésére lesz szükség. Az Árpád-híd szélesítésével már foglalkozunk, építése a következő öt éves tervben esedékes. Fontos feladat a Déli összekötő vasúti hídtól északra épülő autópályahíd. Perspektívában: délen még egy közúti Duna-híd építése is indokolt lesz, Budafok–Csepel-sziget összekapcsolására.

György István