

A tündöklő Lánchid születése és ifjusága

Az eredeti szerződés értelmében 1937-ig tartott volna az építetők vámszedési joga

Felkészerezték a vén Lánchidat, amelynek most másodszer jár csodájára a tavaszi esteken Pest-Buda népe. Nemsokára százszentendős születésnapját ünneplheti az első állandó pesti hid. Öreg napjaira is megőrizte karcsúságát, kecses formáját, hol az az elaggott dáma, aki ebben a korban ilyen darázsderékkel dicsekedhetne? Az ékszerket büszke diadallal viseli, ragyog és kábit, ugy hámulja magát a két part között, a nagy folyam vizében. Mondom, most másodszer járnak csodájára, először akkor csodálták, mikor 1849 novemberében átadták a forgalomnak.

Csodálhatták is bátran! Amíg át nem ivelte formás teste a két város között a Dunát, hajóhid kötötte össze Pestet és Budát, előbb az is ívalakban, 46—47 hajón nyugodva, bizonytalanul. Az egyenes vonalban készített „repülőhid” csak aztán jött, ez 43 hajón állott, hossza az egykoru feljegyzés szerint 222 öl volt, széle 4 öl és 6 láb. A két város közös tulajdona volt a repülőhid, az évi hasznóbérben egyenlően osztozkodott Pest és Buda. A hasznóbér 1845-ben 40.240 forint volt, de akkor már évtizedes kívánság mozgósította mind a két partot, hogy állandó hid kösse össze őket egymással. A hajóhidat ugyanis télvíz idején felszedték, hogy is bírta volna ki a jégzajlást, hogy állhatott volna ellent a gigászi erővel sodródó kegyetlen jégtábláknak?

1820-ban, a „Hét választó”-hoz címzett vendégfogadóban bizonyos Campmiller ur közszemlére állított egy állandó hidmintát. A tervezete szerint 24 ezer pengő forintba került volna a felépítése. Nem lett belőle semmi. Széchenyi István grófnak kellett jönnie, hogy a Lánchid megszülethessen. Ő álmodta meg, a legnagyobb magyar s bár álmát rengelegszer megzavarták, nem nyugodott, harcolt, verekedett, aztán az álom valóra vált.

A vámmentes magyar nemes

Széchenyi István gróf 1832-ben Angliába utazott, hogy tanulmányozza a hidépítés akkori állapotát. Andrássy György gróf kísérte el az útra. Mindent megnézték, mindenkiel tárgyaltak, ami és aki előbbre vihette tervüket. Aztán hazajöttek és elkészítették javaslatukat a megépítendő állandó hid ügyében. Akkor már országos bizottság foglalkozott a kérdéssel, illetve a kérdés két nagy problémájával: a technikai lebonyolítással és a szükséges tőke megszerzésével. A két kérdés számos esetben került az országgyűlés elé. Hangos vitákra, szenvedelmes kitérőkre adott alkalmat. Voltak törvényhatóságok az országban, melyek körlevélben figyelmeztették a testvérhatóságokat, hogy nem adják szavazatukat a hid olyan megépítésére, mely az ősnemesi szabadságot sérti. Ez alatt azt értették, hogy ne szavazzák meg a hidat, ha azon az eddig vámmentes magyar nemes embernek vámot kell fizetni!

Nem is a pénzről, nem a vám összegéről volt szó, hanem az elvről, hogy nemes ember nem adózhat!

De Széchenyi nem rettent vissza „az ellene oly bőven szórt nyilatkoztól: megcáfolva a restség s nemakarás palástjával használt ki-vihetlenségi ürügyeket, többséget szerze a haza lakosai között azon tételnek: mennyire igazságatlan lenne, ha a más költségén építendő budapesti állóhidoni átmenetért az eddig vámmentes magyar nemes ember nem fizetne.” (Ifj. Palugyay Imre: Buda-Pest szabad királyi városok Leírása.)

Ilyen körülmények között született meg az 1832/1836. évi XXVI. törvénycikk a budapesti állóhidról s az építendő szándékozó részvénytársaságról. Országos bizottság vizsgálta felül az építés elvállalására jelentkezők terveit. Az kötötte meg a szerződést hódosi és kizdai Sina György báróval, mert a számos jelentkező közül az ő ajánlata volt a legmegfelelőbb.

„Köteleztetik a vállalkozó”

1838. Szent Mihály hava (szeptember) 27. napján írták alá Sina György báróval a lánchidi szerződést, egyrészt József királyi herceg, a nádorispán, másrészt maga a vállalkozó. Ellenjegyezte Verebi Végh Ignác, királyi tanácsos, nádori ítélmester is. Az első pont értelmében „köteleztetik a vállalkozó egy saját vezérlete alatt alkotandó részvényes társasággal Buda s Pest városok közt az országos küldöttség által megállapított, két oszlopu, minden célra és teherre számított s így a szakadatlan közösülésre tökéletesen alkalmas lánchidat és ugyanaz említett küldöttség által kijelölt vonalon W. T. Clark által készített rajznak utmutatása szerint tulajdon költségén felépíteni s lehető leg-rövidebb idő alatt a közönség használatára

megnyitni.”

William Tierny Clark, angol „vizépitő” készítette hát a Lánchid tervét. Széchenyi István gróf adta neki erre a megbízást, angliai tapasztalatai alapján. Az építés vezetését W. T. Clark nem vállalhatta, de Széchenyi meghívására Pestre jött Adam Clark, angol mérnök, aki átvette az építés vezetését és be is fejezte. (A Clark tervezte később a budai alagutat is, meg is építette, közben ugy megszerette Magyarországot, hogy letelepedett nálunk és itt is halt meg.)

... Megvolt hát a szerződés, mely 97 évig vámszedési jogot biztosított Sina György bárónak, illetve a részvénytársaságnak. A báró aztán egy „toldalék cikkelyben” ezt a 97 esztendőit saját jószántából 87 évre szállította le. Az eredeti megállapodás értelmében tehát az 1937, vagyis a most folyó év lenne az utolsó, a kilencvenhetedik, amikor Sina György bárónak még joga lenne vámot szedni a Lánchidon. (Az évek során természetesen a szerződés sokban módosult.)

Károly főherceg ezüst kalapácsa

1839-ben megkezdődött a nagy munka. 1842 augusztusában a pesti parton megtörtént az alapkö ünnepélyes elhelyezése. Pest és Buda népe korán reggel kicsődült az ünnepség színhelyére. Zugtak a harangok, lengtek a zászlók az őszi szellőben. A Duna hátán méltóságteljesen fodrozódtak a hullámok. A király Károly királyi herceggel képviseltette magát, de ott volt József nádor is. Ezüst kalapácsot emelt Károly királyi herceg a kezében, mellyel rávert az alapköre. Az ezüst kalapácsot aztán a Nemzeti Múzeumban helyezték el. Ma is ott hirdeti az áhítatos, szép pillanat emlékét.

Tíz évig tartott, amíg az építkezést befejezték. Szlavoniából, Bajorországból, Ausztriából hozták a faanyagot. Vácról és Sósuttról a köveket. Mauthausenből a gránitot, de a pesti és budai kőbányák termését is felhasználták. Harmánczzer métermázsra súlyos volt a kovácsolt hidláncnak, melyet Angliában öntöttek ki. A többi vasat a pesti és dernői kohókban öntötték. Az egész mű, a régi hid lebontásával, a két part rendezésével és a hajóhid hiányában előállott anyagi veszteséggel együtt 6 millió 575.842 akkori forintba került. Maga a Lánchid építkezése ebből 4 millió 412.628 forintot tett ki.

Az oroszlanokat Marschalkó János, löcsei születésű magyar szobrászművész faragta. A Széchenyi és a Sina címereket, melyek a hid pilléreiibe vannak illesztve, ugyancsak ő faragta kőbe, aztán Gál András ércebe öntötte.

Alnoch ezredes szivarja

1848-ban már állt a hid, de még nem volt befejezve. A szabadságharc idején szünetelt a munka, bár 1849 elején már a katonák átmasiroztak rajta. 1849 májusában Hentzi, Buda császári parancsnoka, érezvén, hogy a várat elvesztette, pokoli tervet agyalt ki. Az utolsó pillanatban fel akarta robbantani a budai pillért. Szerencsére Clark, a Lánchid kamráiba, melyekben az óriási láncok végződnek, beleeresztette a Duna vizét. Alnoch Alajosnak hívták azt a császári tüzérezredest, aki puskaporos hordókat helyezett a budai részen lefutó láncok alá s a hordóktól puskaporos vályukat fektetett le, fel a Várig! Hentzi saját kezével akarta meggyújtani a kanócot, mely a vályuban a robbantást elindítja. Mire azonban erre sor kerülhetett volna, már nem élt. Honvédszurony érte a szívért. Alnoch ezredes égő szivarját dobta a vályuba, egy recsenés, egy pukkanás, a keresztgerendák leszakadtak, de a hid sértetlenül, fenségesen állt tovább.

1849 november 20-án aztán ünnepélyesen megnyitották és átadták a forgalomnak.

Egy gyalog személy 1 krajcár

Pest és Buda örült, lelkesedett, szívébe zárta a gyönyörű hidat, melynek az egész világról csodájára jártak. De a nemes urak még mindig dultak-fultak. Ők nem fizetnek vámot, nem teszik lábukat a hidra! Akadtak közöttük, akik Vácig hajtották fel fogalikat a pesti parton, ott keltek át a Dunán, hogy elérkezzenek Budára! Természetesen az ésszerűség végül győzedelmeskedett s a lánchidi ellenzék is beadta lassan-lassan a derekát. A két parton, a hidfőnél, Sina báró emberei szedték a vámot, a sokféle vámot, mert nem egyöntetűen állapította meg összegét az eredeti szerződés. Egy gyalog személy egy krajcárt fizetett. Ha a vállás terhet vitt, akkor két krajcárt. Egy lovas személy minden teher nélkül négy krajcárt volt köteles leszurkolni, bárány, birka, kecske, sertés után darabonként két krajcár járt. Taligás, teher nélkül ugyancsak

két krajcárt fizetett, teherrel három krajcárt. Paraszt-kocsi, ha egy marha húzta és üres volt, öt krajcárral adózott az átkelésért, ha két marha húzta nyole krajcár volt a vámja. Nagy szekér, teherrel husz-ötven krajcárt fizetett, aszerint, hány marha húzta. Hintó, kocssal és négy személyig ugyanilyen kulcs szerint fizette a hidpénzt.

Azok a szekerek, melyek bort, mustot, sört, pálinkát szállítottak, nem az igát vonó marhák, hanem az akók után fizettek, mégpedig akoriként négy krajcárt. Ha gulya, vagy vágómarha vonult át a hidon, darabonként öt krajcár volt a hidpénz.

A szerződés szerint „csalárdság által hasznot keresni nem szabad”. Aki tehát „bliccelt” és rajtakapták, azt a rendes vámossegének háromszorosára emelésével büntették.

Közlekedés: jobbra, a dohányzás: tilos

Az első közlekedési rendszabályok, melyek egyenesen a Lánchid forgalmának helyes és zavartalan lebonyolítását célozták, kimondják, hogy a gyalogosok csak a gyalogjárókon közlekedhetnek, még pedig mindig a jobb oldalon. A vámháznál nem válhatnak pénzt. Az átkelőt nem terheltessenek a vámjegyzéki járandóságot apró pénzben, készen



magokkal hozni.” A vámjegyeket a tulsó parton le kell adni. Ha közben valaki elvesztette, újra meg kell fizetni. Végül a dohányzás a Lánchidon „keményen tiltatik.” Égő pipával, cigarettával, szivarral senki sem mehet át. Égő holmikát fedetlen edényben átvinni szintén tilos.

A városi hatóságok hozták ezeket a közlekedési rendszabályokat, melyeket szigoruan ellenőriztek. Azoknak a mai autósoknak és gyalogosoknak, akik néha türelmüket veszelve lázadoznak a jelenlegi közlekedési rend miatt, szives figyelmébe ajánlom a régi szabályokat.

Gondoljanak arra, hogy égő cigarettával nem volt szabad az ifju Lánchidon átmenni!

Lestyán Sándor