

1893 május 6-án a magyar képviselőház napirendjén nyolc pont szerepelt. Az egyiknek a címe így hangzott: „A fővárosban a Dunán két állami híd építéséről szóló törvényjavaslat.” Feltűnő, hogy míg a többi, sokkal jelentéktelenebb ügygel órákon át vesződött a t. Ház, a Wekerle miniszterelnök által benyújtott hídtörvény-javaslatot első olvasásban tizenöt perc alatt fogadta el.

Alaposabban meggondolva elegendő okot találhatunk a képviselőház viszonylagos érdektelenségének magyarázatául. A törvényjavaslat benyújtása és elfogadása már csak az i betűre tette fel a pontot. A Fővám téri és az Eskü téri híd megépítéséről a fővárosi hatóságok, választott szervek sokat disputáltak. A képviselőházban mindössze két ellenzéki hozzászóló akadt, az sem a lényegről vitatkozott, szarkasztikus megjegyzéseivel a karzatot kívánta szórakoztatni. (Mérey képviselő: „A hitel-szerződést a Wiener Bankvereinnal német nyelven kötötték. Felkérjük a kormányt, hogy a jövőben a magyar állam szerződéseit szíveskedjék magyar nyelven szövegezni...” — Beöthy Algernon képviselő: „A miniszterelnök úr 13 órlól beszélt. Ha el méltóztatott volna felejtetni, a méterrendszer bevezetése óta ez nem 13 ól, hanem 24,57 méter... (Hosszan tartó derűtlenség.)

Miután a Ház ilyen kaszinói hangulatban végzett a törvényjavaslat-tal, megküldte a főrendi háznak, amely egyetlen szó ellenvetés nélkül elfogadta. Megkezdődhetett volna a hidak építése. Az Eskü térinek azonban várnia kellett, mert a Fővám téri hídra nagyobb szükség volt.

Ekkor két híd állt Budapesten: az 1839—49-ben épült Széchenyi—Clark féle Lánchíd és az 1872—76 között épült, Gouin francia mérnök által tervezett Margit-híd. Budapest déli városrészei híd nélkül állottak, ezért 1894-ben elsőnek a Fővám téri hídhoz kezdtek hozzá és két évi lázas tempó után a millennium évére készen is állott a híd. Ez volt az első magyar tervezésű budapesti, s egyben az első dunai függőhíd is.

Lényegesen hosszabb időre volt szükség a másik híd felépítéséhez. 1898-ban kezdtek hozzá és 1903-ban avatták fel. A főváros törvényhatósági bizottságában történt tárgyalástól a megvalósulásig kereken két évtized telt el. Az Eskü téri híd körüli vitatémák a következők voltak:

1. A főváros terjeszkedett. Megépült a körút, a sugárút. (Ma Népköztársaság útja.) Eközben Pest belvárosa teljesen elmaradt a fejlődéstől. Az új híd a belváros szabályozásával összekapcsolva visszaadja a belső városrészek jelentőségét.

2. Bár Budát és Pestet közigazgatásilag egyesítették, Buda és Pest egységes város csak új hidak által lesz.

3. A pesti oldalról kivezető Hatvani (ma Kossuth Lajos) utca és a Gellérthegy mentén a Tabánból kivezető utak összekötésével az országot átszelő közút jöhet létre.

4. Enyhíteni kell a Lánchíd zsúfoltságán.

Már annak idején felvetődtek azok a máig is kísértő ellenvetések, hogy az a híd rossz helyen fekszik, mert „nekimegy a Gellérthegy szikláinak”. (Kovács Pál interpellációja a képviselőházban 1902. május 17-én: „A t. Ház előtt ismeretes, hogy óriási hiba követtetett el akkor, midőn ezen hidat a másik hídnak példájára, amelyen pedig okulhattak volna, egyenesen nekivezették a hegynek...”)

Az eredeti terv szerint a híd a belvárosi plébániatemplomnak nem a bal, hanem a jobb oldalán érte volna el a pesti partot és a Költő (ma Pesti Barnabás) utcán, a Lipót (ma Váci) utcát átszelve, a Zsibáros (ma Párizsi) utcán folytatódva torkollt volna be a Károly (ma Tanács) körútba. A tervet azonban elvetették, mert a városháza épületét le kellett volna bontani, s végül úgy döntöttek, hogy a pesti hídfő a Hal (ma Március 15) téren lesz.



SZERELIK AZ ÚJ HID KÁBELEIT

Kicsit az ország története

1894-ben nagy nemzetközi pályázatot hirdettek a tervezésre. Amerikai, német, magyar, olasz, osztrák, francia mérnökök pályáztak.

Az első díjat a nürnbergi gépgyár Rt. mérnökei nyerték el (5000 korona). A németek kábelhidat terveztek, de a kábelgyártás akkoriban Magyarországon ismeretlen volt. Így végül is a díjnyertes terv papíron maradt, és a Duna hídfő építési osztály magyar mérnökeinek (Czekeliusz, Gállik, Beke József, Nagy Virgil) tervét valósították meg. Az Erzsébet-hídból tehát lánchíd lett, hogy aztán hatvan év múlva, napjainkban mégis kábelhídként szülessen újjá.

A hidat — az uralkodóház iránti loyaltást bizonyítandó — a magyar honatyák Ferenc József Svájbán meggyilkolt feleségéről nevezték el. Az előtte felépült Fővám téri híd a 48-as szabadságharcot vérbefojtó császár-király nevét kapta. Tény azonban, hogy a második magyar tervezésű híd lenyűgözően szépre, általános vélemény szerint elődei és utódai közül a legszebbre sikerült. 290 méteres középső hídníllásával sokáig Európa legnagyobb feszításválasztó függőhídja volt. Másodiknak követte a kölni Rajna-híd.

„A budapesti Dunát áthidaló Erzsébet-híd nemcsak a legnagyobb nyílású, de a világ legszebb lánchídja is” (G. Mehrstens: Hängebrücken der Neuzeit).

Budapest büszkesége, a Duna acél-diadéjja, az Elisabeth Wittelsbach német hercegnőről elnevezett Erzsébet-híd életének 42. évében a német

fasiszták akaratából a levegőbe repült. Egyik alkotója, a szegény sorsú diákból egyetemi katedrara jutott kiváló statikus, dr. Gállik István három hónappal élte túl művének pusztulását.

A náci vandalizmus a híd-tömeggyilkosságok folyamatában utolsónak végzett az Erzsébet-híddal. A Margit-híd — mint emlékeztető — 1944. november 4-én repült, a robbanóanyag elhelyezése közben, a levegőbe. Az északi összekötő vasúti hidat december 24-én intézték el, a délre december 31-én került sor, január 14-én a Boráros téri híd sorsa teljesedett be, 16-án a Ferenc József hídé. A két gyöngyszem, a Lánchíd és az Erzsébet-híd egy napon, január 18-án repült a levegőbe. A budai oldalon felrobbantották az egyik lánckamrát, valamint a másik lánckamrának talpát. A híd lerokkadt és összekuszált vastömegként zuhant hullámsírhába.

A pesti oldalon ekkor már a Dunához érték a Vörös Hadsereg felszabadító csapatai. A külső, néhány napja felszabadult városrészekben az emberek sírva fogadták a hidak sorsáról érkező híreket.

1945. november 18-án, körülbelül azon a helyen, ahová a kilencvenes évek első tervei az Erzsébet-hidat helyezték, a vaspontonokból, hidroncsokból és romházakból kitermelt vastartókból összetákolta Petőfi pontonhídon meneteltek az emberek.

Az igazi hidak közül a Lánchíd épült meg elsőnek. Utolsónak maradt az Erzsébet-híd.

Ez az Erzsébet-híd azonban más lesz, mint a régi. (Tervező: Sávolgy

Erzsébet-híd

Hídba-foglalt történelem

Az utolsó robbanás

Lánc helyett kábel

Pál). Más lesz, de mégis a régi lesz. Megmarad a híd jellegzetes erénye: a 290 méter hosszú középső nyílás, amely oly páratlan lendületet és karcúságot kölcsönöz neki. Nem változnak a szélső nyílások sem (44,3—44,3 m). De más lesz a híd szélessége, amelyet a századforduló lovaskocsi forgalmára méreteztek. (A kocsiút régi 15,60 helyett most 18 méter széles.)

A híd szerkezeti jellegén a legnyegesebb változás az, hogy függő lánchíd helyett függő kábelhídként épül újjá. A lánccsereket gyártása és összeállítása nehézkes, ki is ment a divatból, statikai biztonság szempontjából is a kábel az előnyösebb. A vékony, nagyobb távolságból szinte láthatatlan függesztőkábelek az új hidat légiessé varázsolják.

Az idősebbek talán nosztalgiával gondolnak majd vissza a régi Erzsébet-híd csúcsos kapuira, a kapukat összekötő leveles-rózsás-cirádás díszítésekre. Az új tartópillérek sima vonalúak, dísztelenekek — de szebbek, mert híven fejezik ki korunk építőművészetének szellemét. A szecseszi díszítések visszaállítását hamisan értelmezett hagyománytiszteltet lett volna.

A megfiatalodott külsejű Erzsébet-híd novemberre készül el. Forgalmába állítása nagy terheket vesz le a Lánchíd és a Szabadság-híd válláról. (Járműforgalom 1938-ban: Erzsébet-híd 11 662, Ferenc József-híd 10 895, Lánchíd 10 813.) Fellelegzik a Kálvin tér és a Roosevelt tér. Az elméletileg 129 ezerre becsült utasnak mintegy húszperces, összesen 43 ezer óra időmegtakarítást jelent az új híd felépülése. A budai oldalon — bár a helyzet bonyolultabb — ugyancsak modern le- és felvezető útrendszer készül. És mint a múlt század végén, most is felmerül a gond: a belváros rendezése nyomán követi majd a híd felépítését.

Az Erzsébet-híd története kicsit az ország története. Benne: a jók alkotó fantáziája, az egykori hatalmasok pecsovics szelleme, aztán robbanás, roncsok, keserves toldozgatás — majd az újjászületés modernebb köntösben, korszerűbben, stabilabban.

NOVOBÁ CZKY SÁNDOR