



# Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Perlaky Mária*  
 Cím: *Amiga 90 éves Lánchíd eljutott az első alapkövig*  
 Forrás: *Esti Kurir*

*Bp.* (Hely) *1939 nov. 25.* (Idő) (Köt. v. füz.) (Oldal)

Osztályozás	
Tárgy	<i>624.2</i>
Hely	
Idő	<i>"17/18"</i>
Személy	

## AMÍG A 90 ÉVES LÁNCHÍD

### eljutott az első alapkövig

1849 november 21-én adták át a forgalomnak a Lánchidat, amely tehát e héten lépett 91-ik esztendejébe. Ez a jubileum arra csábít, hogy elmondjuk száraz adataiban is regény-szerű és izgalmas folyamatát annak, hogyan jutott el a Lánchíd az első alapkövetélig.

1767-ig Budát Pesttel csak hajóhidak kötötték össze. Állandó hajóhidat először 1767-ben építettek, amely a *Petőfi-térnél*, később pedig a *mai Türr István-utca irányában kötötte össze a két partot*. A hídbételek körül felmerülő viták és a jégzajlá. sokból eredő folytonos zavarok érlelték meg az állandó híd- és Duna-szabályozás kérdését. A vitát eldöntötte az 1838-i árvíz és annak szomorú tanulságai. Az állandó állóhíd gondolata azonban nem ekkor született meg, hanem sokkal régebben, hiszen *gróf Széchenyi István már 1832-ben felvetette és nyilvánosság elé*

*vitte ezt a problémát és az eszmével kapcsolatban megalapította a Hid-egyesületet*. A híd megépítésének költségeit *«nemzeti kölcsönpapírral»* akarta összegyűjteni és a nemesség vámmmentességének ideiglenes felüggesztését tervezte a kölcsöntőke törlesztésére. Azonban éppen ez az építkezési gondolatával szervesen összefüggő *«egyenlő teherviselési elv»* volt az a legdöntőbb nehézség, amely *majd nem két évtizeden át megakadályozta a nagyszerű mű megszületését*. Hogy milyen nehézségekkel kellett gróf Széchenynek megküzdenie, mi sem bizonyítja jobban, mint egyik napló-feljegyzése:

*«Oh szegény híd, vagy inkább szegény elve az egyenlő fizetésnek, mily nehezen tudsz te megszületni.»*

A harc mégis az eszme diadalával végződött, mert 1849 november 21-én átadták a hidat a forgalomnak.

### Báró Sina György szerepe

A híd születését megelőző vajdás legérdekesebb mozzanatai közé tartoznak azok a harcok, amelyet a különböző vállalkozók folytattak az ország nádorával, sőt egymás között és a közvéleménnyel is. A Buda és Pest közt építendő állóhíd megépítésére először

Báró Sina György nyújtott be ajánlatot 1837 május 3-án. Vele egyidőben tett ajánlatot *Wodianer Fia és Társai* cég. Báró Sina a maga részéről *William Tiernei Clark* angol mérnök terveit nyújtotta be, *Wodianerék* pedig a francia *George Rennie* által készített terveket és rajzokat terjesztették a

nádor elé. A két vállalkozó közt a háró 1838 augusztus 20-án egyszerre megszűnt. A *Wodianer-féle* vállalkozás ugyanis csatlakozott báró Sina György vállalkozásához, sőt még a *Rennie-féle* terveket és rajzokat is átengedték a Sina vállalat javára.

A Clark-féle tervek alapján legalkalmasabbnak azt tartották, hogy a Budát Pesttel összekötő híd *„függő lánchíd”* legyen. Clark terve szerint a hídnak Pesten a *Nákóhoz*. Budán pedig az ottani katonai raktárak irányában kellett volna épülni. Ez az elgondolás a két város közötti közlekedésnek és a kereskedés kívánalmainak teljes mértékben megfelelt volna. Clark tett még egy ajánlatot a híd felépítésének helyét illetően, még pedig a *Gellérthegy szorosánál* egy olyan egyenlítésű híd tervét vetette fel, amelynek két oszlopa a medren kívül egészen a két partra épült volna. Ennek a hídnak azonban a teljes biztonságáért és használhatóságáért minthogy annak lánconvona oly *«iszonyú hosszú»* lenne, csak annyiban lett volna hajlandó kezességet vállalni, ha „az átjárás rajta bizonyos rendszabályok mellett történne.” A rendszabályok meghatározását magának tartotta fenn és ezeknek értelmében például egyszerre csak bizonyos „meghatározott számú nép” mehetett volna át a hídon, a *kocsikat embereknek kellett volna húzni, vagy ha ezt nem is, a lovak csak lépésben mehettek volna át.*

Rennie maga is négy különböző lánchíd tervét nyújtotta be, amelyeket később össze akartak egyeztetni Clark terveivel.

### Angol vas

Báró Sina György, aki a Lánchíd építésében Clarket tartotta Anglia akkor legnagyobb „művészenek”, a vállalkozásában kikötötte magának, hogy a felállítandó közlekedési eszköz mindenkor szabad használásáért, egyszerűsége miatt *150.000 pengőforint készpénzfizetést kap és ezenkívül kérte a budai részen lévő élelemraktáraknak tulajdonába való átengedését*. Fenn tartotta magának azt a jogot is, hogy sem hajó, komp vagy csónak, sem gőzhajó a két város és Óbuda környéki mezőváros határaitban egyik partról a másik partra semmit sem szállíthat pénzért az ő előzetes engedélye nélkül. Társasága részére *100 esztendőre terjedő kiváltságot akart biztosítani és amikor ekörül számos vita merült fel, azzal védekezett, hogy Franciaország a kisebbeszerű hidakért is 99 kiváltsági évet szokott adni, Anglia pedig nem hogy 100 évet, hanem a vállalkozó öröklött tulajdonát biztosította egy-egy hídnál. Ami a részvények kibocsátását illette, felét Magyarország és a két város számára akarta fenntartani, mégpedig úgy, hogy amennyiben hat hónap elteltével ezek a részvények nem keltek el, azok ismét átmennek az ő tulajdonába. Ajánlatában 4 évre tervezte a híd felépítését.*

A közönséget megmozgatta a nagy szenzáció. Mindenki erről beszélt. Igen sok ellenvetés merült fel, *fülképpen a vámat sokálták*. Hibáztatták azt is, hogy egy ilyen nagy vállalkozást miért akarnak külföldnek adni.

Erre báró Sina az 1837 június 11-i határozattal kimondatta, hogy — *csakis olyan vállalkozóknak adhatják ki a munkát, aki hasonlót már alkotott. Ilyen pedig Magyarország még nem volt*. Hogy a magyar vas helyett az angol vasat akarta a hídepítéshez felhasználni és hogy a számszámokat és a különféle erőműveket is Angliából akarta szállíttatni, ezt azzal indokolta, hogy az angolok vasgyártása főképp lánchidakra olyan tökéletes, amilyen kezdetleges még a miénk. A számszámok pedig nem csak, hogy ismeretlenek nálunk, de még a nevüket sem tudjuk. Vagyis, ha a saját nyersanyagunkat használjuk fel, — *mondotta, — az veszélyeztetné a híd értékállóságát, amíg pedig megtanulnók a vas gyártását, az annyi idővel és költséggel járna, hogy az angol anyaggal ezalatt a híd már régen el is ké-*

szült. Ez érvek alapján ki is kötötte, hogy a híd építéséhez szükséges nyersanyag behozatalát vámmmentesítse.

300.000 font  
építési költség

Felvetődött az a kérdés is, hogy a Budát és Pestet összekötő híd felállításából a két városrésze *«nem háramlik-e több kár, mint haszon»*. Ezt a felélmét az tette megalapítva, hogy a *Duna még nem volt szabályozva*. Féltek attól is, hogy a hídoszlopok jégterhelés esetén fokozni fogják az áradás veszélyét. Ezzel szemben *Plew és Slater* angol szakértők, akik hosszú hónapokon keresztül figyelték a Duna jégzajlását, megállapították, hogy éppen ellenkezőleg: a hídoszlopok a jég-

torlódásra kedvezően hatnának, mivel a nagyobb jégtáblákat megtörve, azok könnyebben csúszhatnak le a Dunán

Sokáig vitatkoztak afölött is, hogy kőből vagy vasból kell építeni a hídat. Clark véleménye szerint a függő lánchíd építése mellett döntöttek, mivel a kő- vagy vashídnál egyszerre négy oszlopot kellett volna lefektetni, míg a lánchíd építésénél csak kettőt. Ez utóbbi esetben egyik oszlop a másik után épülhetne és a munka folyamata alatt minden akadály egyetlen zárgátból állna, ellentétben a négyoszlopos hídnál szükséges négy zárgáttal. A híd építését 300.000 fontsterlingben állapították meg. A magas összeg ellenében garanciát vállaltak, hogy az angol hídakhoz hasonló erős hídat fognak építeni.

A hídepítést megelőző izgalmas társadalmi, politikai, szociálpolitikai vonatkozású előjáték után megindult a munka, amelynek eredménye a most jubiláló gyönyörű Lánchíd.

**Perlaky Mária**