

# BUDAPEST HIDJAI

Irta: JESZENSZKY SANDOR

Budapest hetedik dunai hidját avatják fel, a Horthy Miklós hidat adják át a forgalomnak. Nagy esemény ez, mert e hatalmas folyót áthidalni sem műszaki, sem pénzügyi szempontból nem kis dolog és minden híd a magyar metropolis új korszakát jelenti. E város annyira összeforrott a hidjaival, hogy fővárosunk naggyátételéről szóló költeménynek akár »Budapest hidjai« lehetne a címe, épúgy mint a »Róma kútjai« című szimfonikus költemény, mely az örökváros szépségeit tárja elénk.

Budapest tulajdonképpen az első állandó híddal, a Széchenyi-Lánchíddal született meg; addig két külön város volt Pest és Buda, melyeket csak ideiglenesen kötött össze 42 dereglyéből álló hajóhid, mert télire elbontották. A Nagyhíd uccától, a mai Deák Ferenc uccától, a Vigadó térről indult ki és a mai Várkert-Kioszknál érte el a budai partot. Több évszázada volt ez így, pedig régóta lappangott az új híd terve. Már Zsigmond király és utána Mátyás is foglalkozott e gondolatokkal. Akkor természetesen csak kőhidról volt szó. Majd II. József alatt kísértett újból a terv, míg 1819-ben Campiller József linzi mérnök kidolgozott terveket nyújt be Pest városához és ötnyílású, három kőpilléres fahidat ajánl fel építeni a hajóhid helyén. A költségeket 240.000 forintra számította. Utána Baritz Gyula és Trattner Károly mérnökkari tisztek álltak elő hasonló tervvel. Nemsokára gróf Sándor Móríc felszólítására Brunel angol mérnök ötnyílású lánchíd tervét készíti el, melyet már Széchenyi István gróf maga mutat be József nádornak. 1833-ban Győry Sándor mérnök terve foglalkoztatta rövid ideig a közvéleményt, ki az Erzsébethíd helyén ajánlotta áthidalni a Dunát. Váserhelyi Pálak a nagy vízimérnöknek, Széchenyi munkatársának is volt terve, vagy inkább csak gondolata, mely szerint a középső pillért valóságos szigetté kellene kiépíteni, melynek tetejére mulatóhelyet tervezett.

Mindezek a tervek azért hiúsultak meg, mert a műszaki megoldás mellett nem adtak választ arra a hasonlóképp nehéz problémára, hogy ki építi a hidat és miből. Ezt a nehézséget Széchenyi oldotta meg. Országos kérdéssé tette a pest-budai hidat és az országgyűlés elé vitte. A megépítésére egy részvénytársaságot hozott létre, ami merőben új dolog volt akkor nálunk. E részvénytársaság törvényben cikkelyezett engedélye alapján 87 évre jogosult volt befektetett tőkéje megtérítésére még a nemesektől is hídvetőnek szelni. Itt van Széchenyi hídjának óriási politikai és társadalmi jelentősége, mely előkészítette az 1848-ban kimondott általános köztetehervéselés nagy reformját. Azután Pest városától meg kellett váltani a hajóhidat, mert az ott adómentes nemesek azon sétálhattak volna át. 1832-1839-ig, tehát hét esztendőig tartott Széchenyi küzdelme a hídról, amíg hozzáfoghattak építéséhez.

A hídbizottság elé Wodianer és Ullmann Móríc pénzcsoportja Rennie György és Albanó hidépítők négy tervét terjesztette be. Négy eshetőséget ajánlottak: három- és kétnyílású függő hidat, ötnyílású vashidat és esetleg hétnyílású kőhidat. Ezzel szemben Clark Tierney Vilmos híres angol építőmérnök tervét báró Sina Simon bankár nyújtotta be. Clark mindenesetben függő, vagyis lánchidat javasolt, még pedig az Erzsébethíd helyén háromnyílású, a hajóhid helyén egy nyílású gyalogjáró hidat és végre a Nákó-házzal szemközt, vagyis a mai helyen háromnyílású lánchidat. De a tervekben döntően szólt bele maga Széchenyi is, ki Angliában utazva a felső Themzén megtalálta a mi Lánchidunk kicsinyített mását. Annyira megtetszett neki, hogy felkereste építőjét, Clark T. Vilmost, felszólította a pályázatra és ő követelte, hogy a kis themzei hidat nagyítsa föl a dunai méretekre. Tehát Széchenyinek köszönhetjük azt is, hogy most nem egy otromba és primitív alkotmányt kell öröznünk kegyellett, hanem az örökszép Lánchidat, mely a mindenkori Budapest díszé.

Az akkor még szabályozatlan Duna hatalmas jégzajlásai miatt a Gellérthegynél összeszűkülő meder feletti pilléres hidat nem javasolhatták a szakértők és a mederviszonyokat a legelőnyösebbnek a híd mai helyén találták. Az Erzsébethíd helyén való elhelyezés ellen szólt az a körülmény is, hogy az ott már beépített parton, a hídfeljáróhoz szükséges terület megszerzése tetemes költséget okozott volna, viszont a pusztá fapiacon a Nákó-ház előtt az nem adott gondot. Így Clark Nákó-házi terve lett a győztes. Ebben Széchenyinek oroszlánrésze volt és az ő messzemenő terveibe csak ez a megoldás illett bele. Ő a két különálló városból, Pestből és Budából Budapestet akart csinálni, már pedig akkor a két város nem is volt szemben egymással, mert Pest északi végéből vezetett át a hajóhid Buda déli csücskéhez. A nyomorúságos Tabán nem volt Pesthez illő visavis és az alagút tájékan végződő Vízi város, meg a Vár is, a Lipótváros akkor még sávár pusztaságával találta magát szemközt. Ugyanis a Szépe-

szeti Bizottmánynak a Lipótváros kiépítésre vonatkozó századeleji tervei a napoleoni háborúk utáni két devalváció válságai között megrekedtek és temérdek palánk és üres telek között alig meredezett szétszórva egy pár ház. Széchenyi arra számított, hogy a híd új lendületet fog adni az építkezésnek, ami be is következett, mert 1848-ra, mikor a híd elkészült, a Ferenc József tér környéke és a belső Lipótváros egészen az Újépületig majdnem teljesen kiépült. Mindezen fontos okok mellett eltörpül az, hogy a Lánchidat nekiépítették a Várhegynek, amire Széchenyinek rögtön volt megoldása, mert az Alagút terve tőle származik. Ezzel a távolabbi budai hegyvidéket kapcsolta Pesthez, mert onnét az Alagúton és hídon át közelebb van Pest, mint felmászni a Várba, vagy megkerülni a hegyet a Vízi városba menni. Mi sem bizonyítja jobban Széchenyi feltevéseinek helyességét, mint az a tény, hogy a második híd megépítésének szüksége a Lánchidtól északra jelentkezett a Margithíddal, hol Széchenyi idejében még pusztaság volt. Tíz évig tartott az építkezés Széchenyi kitartó, lelkes felügyelete alatt. Clark Tierney terveinek kivitelezője névrokona, Clark Ádám szintén angol mérnök volt.

A Lánchid, mely hat és fél millió forintba került, 1848 decemberére készült el. Izzalmas hónap volt ez Windischgrätz serege közeledett Pest felé. Hídatavatásról persze szó sem lehetett. A gyalogjáró már készen volt, azt Görgey visszavonuló katonái el is árasztották, de a kocsit még nem volt egészen készen. December 29-én este parancsot kapott Clark Ádám Kossuthtól, hogy másnapra hozzák rendbe a kocsit és a feljárókat, mert ott még meszes- és cementesgödrök tátongtak. Egész éjszaka, másnap délig megfeszítve, pihenés nélkül dolgoztak. Délben jelenthette Clark, hogy teljesítette a parancsot. Kora délután volt, mikor a Várból egy fekete csukott batár gördült le és haladt át a hídon. Körötte szuronyos honvédek, előtte-mögötte huszárság. A menekülésre készülő kormány a szent koronát vitette át Pestre, Kossuth lakására, honnét másnap Debrecenbe szállították. Ez volt tulajdonképpen Széchenyi hídjának méltó felavatása és nem az, mikor 1849 novemberében Haynau tábornok ünnepélyesen átadta a forgalomnak.

Huszonhét év telt el a Lánchid megnyitásától 1876-ig, mikor a második dunai hidat, a Margithidat felavatták. Ez a hatnyílású ívhíd, melyet 1901-ben bővítettek ki a Margitszigeti leágazással, Guin E. francia mérnök tervei szerint épült, a Société de Construction des Batignolles cég munkája. Ötmillió forintba került. E cég igazgatója tagja volt Eiffel is és innét származott az a hiedelem, hogy a híd a világhírű vaskonstruktor munkája. Mindenesetre szépművészeti szempontból is kiváló alkotás, mely méltó a Lánchid szomszédjára. Míg a Lánchid összeforrott Széchenyi emlékezetével és a nemzet újjáélesztésének jelképe lett, addig az új Margithidat a magyarság fantáziájában a költészet nimbuszával vontá be Arany János Hídatavató című remek balladájával. A Margithid építései meg kellett váltani a Lánchid monopoliumát a még akkor hátralevő hatvan évre. Ettől fogva államiak a budapesti dunai hidak és az állam szedte ettől fogva a négyfilléres hídvetőmöt egészen 1918-ig, mikor azt az öszi-roszás forradalom eltörölte. Ez volt egyetlen hasznos cselekedete.

A Margithíddal egyidejűleg készült el az alsó összekötő vasúti híd, szintén francia tervező és vállalkozó munkája. Költsége 1,685.000 forintra rúgott. Ezt a négy nyílásos vasgerendahidat a háború előtt újjáépítették, illetve közvetlen mellette új hidat építettek, majd a régít 1920-ban lebontták.

A pesti és budai Nagykörút kialakulása és élettel való telítődése elsősorban a Margithidnak köszönhető, de a Nagykörút déli végének összekötése még nem volt időszerű, mert a Ferencvárossal szemben a Lágymányos még jóformán víz alatt volt. A szükséglet akkor a pesti belső körútnál jelentkezett és ennek kielégítésére építették meg 1896-ra, a millenniumra a Vámbáz körút végében a Ferenc József hidat. E háromnyílású konzoltartós híd már minden ízében magyar munka. Tervezője Feketeházy János, kivitelezője Cékélius műszaki tanácsos. Alkatrészeit Magyarországon gyártották. Építési költségei nem haladták meg a két és fél millió forintot. E híd megépültének köszönhető a Gellérthegy déli részének kiépülése. Amint a Lánchid északkeletre terelte Pest fejlődését és szembe állította Budával, ez a híd délfelé irányította Buda építkezését, hogy a Ferencváros is megkapja a maga visavis-ját.

A millennium esztendejében készült el a felső, újpest-óbuda összekötő vasúti híd is, melyet 1,750.000 forintért egy turini olasz cég épített meg. Hétnyílású, 670 méter hosszú; a leghosszabb hidunk. E híd megépültétől remélték a budapesti körvasút létesülését, a városi gyorsvasút-rendszer kialakulását, ez azonban maig sem épült meg.

Ugyanaz a törvény, mely 1893-ban elrendelte a Ferenc József híd építését, intézkedett az Erzsébethíd létesítésé iránt is. Nagy viták előzték meg e híd építését; maga a Közmunkatanács feleslegesnek tartotta és ellenezte, legfeljebb a gyalogjárók szempontjából ismerte el szükségét. Wekerle akkori miniszterelnök a közvélemény segít-



**FÖLDI MIHÁLY**  
*a század*  
*anyója*

ÁRA KÖTVE  
 4.80 PENGŐ  
 ATHENAEUM

ségével erőszakolta keresztül javaslatát a szakértőkkel és hatóságokkal szemben. Pedig a terve egészen helyes volt, mert akkor már a Kakóci út mentén kialakulóban volt Pest tengelye és annak, az ép akkor soron lévő belvárosi szabályozással utat kellett nyitni Budára. Azonban a városzabályozók beleszóltak a hidtervekbe és viszont, ezenfelül pedig a fővárosi bizottsági tagok avatkoztak még bele azzal, hogy a régi Varosházát nem engedik lebontani. Ennek a marakodásnak azután az lett a vége, hogy megtörték a Kossuth Lajos ucca vonalát és a hidat, melynek merőlegesség kell lenni a folyó mederre, kénytelenek voltak a Döbrentei tér helyett a Gellérthegy szikláinak vezetni. Mintha csak ezt a döntést várta volna a főváros, azonnal elhatározta a régi Varosház lebontását és csak az Isten őrizte, hogy Pest egész történelmi multját magába foglaló eskütéri plébániatemplom hasonló sorsra nem jutott. Műszaki szempontból sem volt könnyű feladata Cékélius műszaki tanácsosnak, mert pillér nélküli egy nyílású híddal kellett itt a megszükkült medret áthidalni és a budai oldalon az alapozásnál a meleg forrásokkal is sok baj volt. Ez volt akkor a kontinens legnagyobb egy nyílású hídja és a csodájára jártak, mikor 1903-ban elkészült.

Huszonhét esztendő választja el a Lánchidat a Margithidtól; ettől már húsz év a Ferenc József hidat, míg ezt tíz év múlva követi az Erzsébethíd. Az évszámoknak ez az egymásutánja híven megfelel Budapest emelkedési statisztikáinak úgy letszámban, mint gazdasági előhaladásban és kiterjedésben. 1903 után a hidak építése már nem tudott lépést tartani a város fejlődésével, mert az erre szolgáló hitelt lekötötte a Lánchid átépítésének költsége, mely 1913-14-ben ment végbe, azután a világháború, majd a nehéz gazdasági viszonyok hiúsították meg a programszerűen mutatkozó szükséglet kielégítését. Pedig már a tizes évek elején szükség lett volna a Nagykörútnak a Boráros téren át való budai összeköttetésére. A kiépülő Lágymányos fejlődése is ferdén, a Ferenc József híd felé irányult, hiányozván a természetes egyenes út Pest felé. A huszas évek közepén pedig a város túlsó végén lett már alig halasztható az óbuda-újpesti híd megépítése. Ez a szükség már a Margithíd forgalmát veszélyeztette annyira, hogy e híd kibővítésének kérdése is napirendre került. Így egy negyedszázad kényeszerű mulasztását kellett egyszerre behozni. A Boráros téri híd készült el legelőször, jövő tavaszra elkészül az újjáépített és kiszélesített Margithíd is és azután mingyárt hozzáfognak az óbuda-újpesti híddal. A mi szerény anyagi erőink mellett ezek a munkák óriási áldozatot jelentenek, azonban hasznát nemcsak a forgalom javulásában és a város fejlődésében fogjuk látni, hanem az általuk előidézett értékelkedésben, mely a nemzeti vagyon állagát oly mértékben emeli, mely mellett az érte hozott nagy áldozat eltörpül.

A legöregebb budapesti híd, a Széchenyi-Lánchid tulajdonképpen annakidején a magyar multból a magyar jövőbe vezetett. A legfiatalabb hidunkról, a Boráros térről szeretnénk remélni, hogy a magyar feltámadáshoz vezet. Ezért nevezték el Horthy Miklós hídnak.