

A feltámadt Lánchíd

Karsú teste légiesen lebeg át újra Budára. Acélból épült hárfahúrjait sértetlenül tartja oda a heves dunai szeleknek. Zömök pillérei körül zúg a víz, oszlopai ormán csattognak a zászlók s ragyognak a hídfők, a híd-avatás himnusza zeng, fiatalosan, fényesen és büszkén, mintha a Lánchíd nem is a legöregebb hídunk volna. Olyan szép, olyan üde és festői e híd, mintha időközben, mely első születése és mai feltámadása közt telt el, semmi se történt volna vele. Olyan ép és olyan tündöklő, mintha soha nem rogyott volna térdre és ívei soha nem hanyatlottak volna bele a Duna habjaiba.

És milyen káprázatosan rövid idő alatt emelkedett fel poraiból!

Széchenyi István kerek huszonnyolc évig foglalkozott vele és harcolt érte a száz év előtti lomha és feudális Magyarországon. 1832-ben megalakította a Budapesti Hídegyetelt, hogy közvéleményt teremtsen a híd mellett. Mennyit agítál, szónokol és hány ellenzéki hangot hallgattat el, mikor Pest vármegye közgyűlésén keresztülvetesz a híd vámat. 1842-ben hídúrvényt fogadtatott el az országgyűléssel. Nehezen ment a pénz előteremtése is. Erre részvénytársaságot alapított a hídra s hogy a pénzembereket megnyerje, olyan hihetetlen kedvezményeket is biztosított nekik, mint például azt, hogy egy-egy mértföldnyi távolságra új hídát évtizedekig nem szabad építeni, nehogy egy másik híd csökkentse a Lánchíd Rt. jövedelmeit. És végül maga a hídépítés hét évig tartott.

Ezzel szemben mi ma nem is egészen egy év alatt valósággal újra életre varázsoltuk a felrobbantott Lánchidat. Ime a kézzelfogható és maradandó bizonyíték arra, hogy a múlttal szemben mi mennyivel több hittel, erővel és egészségesebb rendszerrel látunk hozzá a nagy feladatok megoldásához. Munkára emelkedő kezünket nem fogják le pénzügyi nehézségek, a hídfő környékét nem lepték el haszonleszó szállítók, az építés tempóját nem zavarták meg, sem akadékoskodó viták, se szállítási akadályok. Egy minden ízében egészséges népi akarat elhatározta, hogy újra-építi „Európa remekét” és ezt az

elhatározását könnyedén és vidáman már végre is hajtotta. Semmiféle bizottságban és érdekestületben nem kellett öltre menni érte. A munkások és műszaki értelmiségiek ellenállhatatlan lendülettel dolgoztak. Nem volt közöttük harc és meghasonlás, fukarság és rút haszonlesés, mint a múltban. Egy élni akaró nemzet töretlen energiája hajtotta előre a munkát. A demokrácia nem ismer széthúzást és vihart, ha a célt maga elé tűzi. Az egyéves építés alatt az ezeréves Duna

vidáman marsolt a roppant ívek alatt és dalával biztatta a népet, mely itt szegecsel, forrasztott és darúval beemelte a gigászi alkatrészeket.

Válasz volt ez a nagyszerű hídépítés a széthúzó múltnak is és a lelkesedő jelennek is. A dolgozó népünk gyönyörködik ebben a kecses műalkotásban, amelyre ezekben az ünnepi napokban egy csillogószemű nép néz fel az ezeréves Duna két örvendő partjáról.

Cs. F.

A régi Lánchíd első hetei

Annyi balszerencse közt és oly sok veszély után 1849. késő őszén úgy látszott, a Lánchidat meg lehet nyitni. Igaz alkotója elborult elmével Döblingben szynlödött, sokan, akik közreműködtek létesülésén, börtönben szynlödtek, vagy elmenekültek az országból. 1849-et írtak akkor, az elnyomatás első hónapjait nyögte a nemzet: az első örvendő esemény, hogy a híd „Európa remekműve” készen áll.

A megnyitást november 20-ra tűzték ki. Addig is a félhivatalos magyar fővárosi lap, a Szilágyi Ferenc szerkesztette Magyar Hírlap közölte a rendszabályokat. Érdekes, hogy a gyalogos egy krajcárt fizetett, de ha vállán terhet hordott, már a dupláját, így emelkedett aztán a tarifa, amelynek soraiban mai szemnek szokatlan a „hatlovas hintó” kitétel. Más érdekesebb pont, hogy a hídon tilos volt dohányozni és előzni gyalogosnak se lehetett.

Mindenki örült, mindenki lelkesedett, csak a két testvérváros, Buda és Pest vezetősége nem. A korábbi hajóhíd ugyanis megszűnt és annak hatalmas jövedelme elmaradt. Az ügyben számos tillakozás hangzott el és éppen a megnyitás napján oszlott el a siker nélkül a kármentesítés tárgyában összehívott bizottság.

Hídavatás a nép babonás hite szerint nem történt, azaz élőlényt nem áldoztak a romboló szellemeknek, mint ahogy a régi várak falába élő macskát, tyúkot volt szokásban befalazni. De a néphit aszfaltszagú változatának véljük a híres anekdotát

az oroszlanok szobrászáról, Marsalkőről, aki e bájos mese szerint szégyenében, mikor rájöttek, hogy az oroszlanoknak nincs nyelve, a Dunába ölte magát. Ez az „emberáldozat” persze igen ártatlan volt, mert Marsalkó magas korban halt meg és ha szóbalhották előtte az oroszlanok nyelvét, vagy mosolygott, vagy annyit mondott csak: „Nem vagyok hentes, hogy nyelvekkel törődjem.”

De Pest Pest volt már ekkor is és 8—10 nappal a megnyitás után már kerestek hibát a Lánchidon. Csúszósoknak találták és sürgették, hogy hintsek be homokkal. És mivel ez nyilván nem történt meg, hamarosan közölték az első balesetet is, egy terhesasszony elcsúszott és korán szült.

Az első 40 nap alatt közel 700.000 ember kelt át a hídon, 1850. január 31-ig pedig 1.003.499. Az első 40 nap alatt 24.057 forint folyt be hídpénzből.

És bekövetkezően az első tél, írta a hálás Magyar Hírlap: „A Dunán úszó jégtorlaszok homályosan emlékeztetik az átmenőt a multakra, midőn lélekvesztő sajkán révészek durva grombaságai közt jégtorlaszokon át inogva szállítattunk egyik parttól a másikra”. Hogy a változás ne essék nagyobb zökkenésekkel, a vállalat gromba „hidasokat” szerződtelett és a hídfők környékét emlékeztette a régi hajóhíd élénk világára, ellepték a kis árusító bódék és az évtizedes frissítők mintájára 1850. tavaszán egy „születesen csinos fagyfalda” is megnyílt, hogy a „látás, hallás és izlés érző-

keinek hármas mámorában feledjen el multat, jelent és jövőt”.

Nem volt boldog a magyar, hiába. És a megnyitásról szóló egyik nem hivatalos leírásban olvashatjuk, hogy némelyek aggódtak, a láncok nem elég erősek. Ez igazán felesleges aggodalom volt.

Csatkai Endre dr.