

és a békét úgy az ország határain belül, mint azon kívül is biztosíthatják.

R. E.

A pest-budai hajóhid és állóhid.

(A Lánchid elzárása alkalmából.)

Manapság már hat hid pántolja össze Budapestet, de volt idő, mikor Pest-Buda között csak dereglye vagy naszád közvetítette a közlekedést. Télen pedig, mikor megindult a jégzajlás, bátor révések „lulajozva” (himbálással) törtettek át a veszedelmes jégtáblák között. Ha meg a Duna egészen befagyott, akkor szalmahintette utakon vidáman folyt a járás-kelés Pest-Buda között mert egyszer átment rajta furcsaságból mindenki, ha nem is akadt ügye-baja a tulsó parton. Ilyenkor egész vásár verődött össze a jég hátán, mézeskalácsos bódék, csepürágó sátrak, ringlispielek, féllábu verklisek töborzódtak össze. Gyerekkoromban magam is emlékszem ilyen télre

A tizenhetedik századból fenmaradt képeken ott látható a két testvérváros között a régi hajóhid, de a törökök ezt is elpusztították.

A 18. század elején repülő-hidon bonyolították le a közlekedést. Ez két-három fapontonból álló vízi alkalmatosság volt. A pontonok fölé pallókat és korlátokat erősítettek. Erre ráment az ember, meg a fogat is lovastul s a révések úgy eveztek át a másik partra. Ősztől-tavaszig ez a forgalom megszűnt.

1767. évben azután megépítették a hajóhidat. Ez II. József koráig a Kishid-utca tengelyében állott, azontul pedig a Nagyhid-utca, a mai Deák Ferenc-utca irányában. A hidfőnél, a két parton állt a két bódé a révések számára.

Ilyen hajóhidak nyergelték meg a Dunát még egy negyedszázad előtt is Pozsonynál, Komáromnál és Esztergomnál is.

Garai János, a Hári János költője, nem egyszer megemlékezik csevegéseiben a pesti hajóhidról s már 1835-ben állandó hidról álmodozik s ezzel kapcsolatban már Budapestnek nevezi Pest-Budát. Garai a hajóhidat Pest és Buda között kötő vagy gondolatjelnek tartja. A „Hónművész” e folyóiratban ezeket írta:

„December ő felsége, — a két város közti kötjelt (s) hidat) mindig kihagyatni kéri.” (Decemberben szokták a hajóhidat szétszedni.)

Majd ismét: „Duna néne, ki három hónapig szabadon fickándozott, már-már dacos nyakát az iga alá hajtja.” Azaz három hónapig volt a hid a Dunáról levéve, (ilyenkor az óbudai kikötőben vesztgeltek a hid kompjai), de most újra ráteszik.

Végül Garai ezeket írja: „ha már a hid áll, lenne valahára már álló hid.”

Maga gróf Széchenyi István, aki először vetette fel az állandó hid eszméjét, ezzel kapcsolatosan szintén használja a „Budapesti” elnevezést s beszél már a két testvérváros összeolvasztásáról is.

1842 március 15-én a hus-limitáció kérdésénél szóba került az országgyűlésen a centralizáció ügye is Szentkirályi Mór Nyáry Pál és Kossuth Lajos után gróf Széchenyi beszédében ezeket is mondotta: „Kell valami helynek lenni, ahol az eszmék koncentráldjanak, s azt hiszem azon helynek Buda-Pestnek kell lenni, melyen kívül én e hazában sehol ilyen koncentrációs pontot nem lelek sehol. De Pest városának iparkodni kellene az ittlakás kellemeit, kőjelmeit növelni.”

S a Lánchid felépítésétől egészen a két ikerváros egybeolvasztásáig mégis majd egy negyedszázad mult el, ma pedig már hat hidkarral öleli egymást a két hitves-város

A régi hajóhidak nagy dereglyéken vezettek. Minden dereglye vasmacskaival volt a fenékhez láncolva. felettük gerendákon palló vezetett. Csakhogy így utját állta a hid a hajóknak. Mikor tehát jött a hajó, a Gellérthegyen kék zászlót, éjjel lámpást húztak fel; ekkor a hidat „kinyitották”. A hid közepén ugyanis három-három ilyen komp (vagyis hajó) egymáshoz volt erősítve, de ezt a három-három kompot ki lehetett nyitni. Ezt a három kompot ugyanis a vízfolyással lejjebb tudták bocsátani. Ha a hengerkerekek lán-

cát meglazították, akkor a három összerögzített kompot a víz lefelé vitte a hid vonalából, úgy hogy a hid vonalában üres rés maradt, melyen a hajók átvonultak. Személyhajók számára három, uszályos hajók számára hat ilyen kompot nyitottak ki. Utána a hengerkerekek által újra visszavontatták a kompot, mert a hengerkerék láncát a fenéken vasmacska tartotta.

Egy 1848-ban megjelent német könyv azt írja, hogy a Dunán „egy 1440 láb hosszú, 28 láb széles, 46 pontonon (annyi mint komp, vagy nagy fahajó) nyugvó, éjjel lámpásokkal megvilágított hajóhid vezet, melyet nemsokára egy már építés alatt levő nagyszerű lánchid fog helyettesíteni.”

S egy év múlva csakugyan megnyitották már a Lánchidat

Az 1832—36 országgyűlés is foglalkozott már e kérdéssel. de voltaképen az 1840:39. t.-e. határozta el a Lánchid építését. Csakhogy ehez az építéshez egy nagy, döntő szociális kérdés is hozzátapadt.

Mikor gróf Széchenyi István Sina báróval alkudozni kezdett, ez a 6 millió forintra rugó építési költségeket csak úgy akarta megteremteni, ha a hid vámszedési jogát 87 esztendőre a társaságra ruházta az állam, de oly módon, hogy a nemesek is tartoznak hidvámot fizetni.

A nemesség valósággal felzúdult az ellen, hogy az ő régi, hagyományos nemesi szabadalmonkon részt üssenek; addig nemes ember nem fizetett hidvámot és még egy német könyv is azt írta: „az új hid megnyitása fogja azt a forduló pontot jelölni, amikor a nemesség megszűnt a nemzet lenni.” S ugyis lett, a Lánchid nemcsak Pestet kötötte össze Budával, hanem a nemességet is a nemzettel, mert az új Magyarországnak az a törvény volt első fundamentuma, amelyik a Lánchidon egyenlővé tette a nemzet minden fiát; erre a fundamentumra alapozták meg az 1847—48. országgyűlésen a jogegyenlőség törvényét is.

Még az 1835 januárius 24-én megtartott főrendiházi gyűlésen, — miután a nádor bejelentette, hogy az országos küldöttség a hidvám fizetését a nemesekre is kötelezővé kívánja tenni, — maga az országbíró és Szepessy püspök tartottak nagy beszédet a nemesek e jogának csorbitása ellen. Ezekre azután gróf Széchenyi István beszédében ezt felelte „személyes belátásom s lelkiismeretem szerint a Karok és Rendeknek velünk közlött elveik sarkalatos törvényeinket nem sértik; más részről pedig meg vagyok győződve, hogy Pestbuda közt álló hid csak így és másképp nem lehet!”

Széchenyi az ő beszédeivel végre annyira meggyőzte a főrendeket, hogy amikor 1836 március 30-án a hid kérdése újra napirenden volt, már csak két gróf Szapáry volt a dolog ellen; ezek azt mondták, hogy Sina bárónak a hidépítésből tulságos nagy haszna lesz.

1842 augusztus 24-én végre le is tették a Lánchid alapkövét s az egyetemi ifjuság ez alkalommal gróf Széchenyinek fáklyászenét rendezett, de fáklyászenét kapott Kossuth Lajos is.

Tudnivaló, hogy ez időtájt a két nagy politikus között már erős ellentétek ütöttek rést. Széchenyi berzenkedett az ünneplés miatt. Kossuth pedig a fáklyásmenet ifjuságához intézett beszédében azt ajánlotta, hogy nevezzék el a hidat Széchenyi-hidnak.

A Pesti Hirlap ez alkalommal a következőket írta: „most a hid nem hypothesis többé; alapja letéve, s vele egyszersmind egy nagy elv lön szentesítve; mert institúcióinknak ezen legelső találkozására az örök joggal, legelső lépéstől a terhek egyenlő viselésére . . . a hid emléktől állandó, egy lehunyt nagy időre emlékeztetve az utókort, midőn a boldogabb jövedőért harcolnia.”

A Jelenkor pedig ezeket írta: 24-én este gróf Széchenyi István lakása előtt éjjeli zenével tisztelte meg a joggyakorló ifjuság egy része; a Lánchid nélküle alkalmasint csak jámbor óhajítás maradt volna. Ezután egyuttal Kossuth Lajos urat tisztelvé megzenével az érintett ifjuság éjjel tájban, névnapja estéjét akarván ez által ünnepélyesíteni.”

A Lánchidat Clark Tierny William angol mérnök tervezte, kit Széchenyi István és Andrássy György hozott be hazánkba; csakhogy az építést Clark Ádám vezette, aki az első felelős minisztérium idején, Széchenyi alatt, műszaki tanácsos lett. Ő építette 1859-ben az alagutat is, s később magyar leányt is vett feleségül: Aldássy Ilonkát.

Csakhogy ez a Clark Ádám nemcsak megteremtője volt a Lánchidnak, hanem megmentője is. Köztudomásu dolog, hogy Hentzi generális levegőbe akarta robbantani az akkori világ nyolcadik csodáját. Csakhogy Clark kinyitatta a hidpillérek s a tartókba vizet bocsátott. Hentzi azután a puskaporos hordókat a hidra tétette s fel is robbantotta, csakhogy a hid helyett Alnoch obester uram repült a levegőbe. Amikor később Dembinszky is fel akarta robbantatni a hidat, újra Clark mentette meg.

A Lánchid akkoriban valóságos csodája volt a műszaki tudásnak. Clark Ádám 1843-ban ily című munkát írt: „Einige Worte über den Bau der Ofen-Pesther Kettenbrücke Pest 1843.“ 1852-ben maga Clark William is írt egy angol tudományos tanulmányt a Lánchidról: „Suspension Bridge across the River Danube. London 1852.“

A Lánchid áldása mellett azonban nagy baj is kapcsolódott hozzá. A törvény kimondta, hogy egy mértföldnyi távolságban a Dunán más hidat nem szabad verni. Amikor pedig a két város egyesítése után a forgalom úgy megnövekedett, hogy új hidakról kellett gondoskodni, a kormány 1870-ben 7 millió forinton a hidat megvásárolta, hogy a Margithidat felépíthesse.

A Lánchid hossza 375 méter, szélessége 11 méter és a láncok súlya egymaga is huszezer métermázsa. Az oszlopok hétezer darab bajor fenyőcölöpre vannak ráépítve és ezeket az acélhegygyel ellátott cölöpöket 5 méternyi mélységre verték a Duna fenekébe. A vasszerkezet Angolországban készítették, a hidpillérek mészköve azonban hazai termék. A két vízben álló hidoszlop egymástól való távolsága 202 méter.

A Lánchid akkor világcsoda-számba ment, de ma, amikor öt híd társa segít a forgalmat lebonyolítani, még mindig remeke a hidépítésnek.

Fiatalabb testvére, a Margithid, 1872—75. évben épült Felavatása nagy ünnepségekkel járt, Arany János is ekkor írta „Hidavatás“ című pompás balladáját. A hidat Ernst Gouin építette, a vasszerkezet külföldön épült s 5 millió forintba került. Érdekes, hogy a Margit-szigettel való összeköttetés miatt úttengelyét megtörték az eszme a genfi nagy hid után eredt, amelyről szintén vezet egy mellékág a Rousseau-szigetre. A hid 607 méter hosszú s 16 m. széles.

A vasuti összekötő hidat 1873—76. évben építették, még pedig Feketeházy János miniszteri tanácsos tervei szerint. Csakhogy ezeket a terveket a minisztériumban átdolgozták s így építette meg a hatalmas hidat Cail & Co. párisi vaskonstruktor-cég. A forgalom azonban e hidon oly nagy lett, hogy a Máv. néhány év előtt már oly nagy lett, hogy a Máv. legutóbb már kénytelen volt a hidat kibővíteni, részben átalakítani.

A Ferenc József-hidat 1896-ban nyitották meg. Feketeházy főmérnök tervei szerint már a Máv. gépgyárában készült 5 millió K költséggel. Hossza 331 méter, szélessége pedig 17 méter; a két hidoszlop távolsága pedig 175 m.

Az Erzsébet-hid ma a mi hidépítésünk büszkesége; 1903-ban nyitották meg; az egész hidat egy vakmerő, 290 méter széles ivezet teszi; melyhez foghatót egész Európa nem mutat fel; a hid 18 m. széles s a járó legmagasabb pontja 18 m magasságra van a Duna felett. Több, mint százezer mm. vasat dolgoztak fel, a hid ára pedig 12 millió korona volt.

Az újpesti összekötő-hidat egy olasz mérnök tervei szerint sziatén idehaza készítették; a két ág hossza (az összekötő töltésen kívül) 890 m., de miután keskeny, csak 3.5 millió K-ba került.

A Dunát hazánkban ezeken kívül Pozsonynál, Komáromnál Esztergomnál, Bajánál s Péterváradnál hidalták át.

Vértes József.