

Budapestre vonatkozó újságcikkek



Szerző:

Cím: *A Lánchíd megteremtése.*

Forrás:

Pesti Törzsde

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"17/18"

Személy

Helyszám

A Lánchíd megteremtése

A hídpénz az első lépés a közteherviselés felé

Pest városa a 18. században indul versenyre az ország fővárosával, Budával, s alig egy század leforgása alatt úgy áll a dolog, hogy Budát csak a hagyományos tisztelet tartja az elsőnek, lényegében Pesten lüktet át az ország érveése.

A két testvérfőváros az évek téli hónapjaiban elvált egymástól: a Duna felett ugyan átsiklott a tekintet, de a nyugodtan hömpölygő folyó ilyenkor nem hordta engedelmes hátán a hajóhidat, amelyen nemcsak a közlekedés bonyolódott le, hanem itt sé tált a hölgyvilág s az aranyifjúság is. Késő ősszel lehervadt minden vígság, minden élet: a hidat szétbontották s tavaszig legfeljebb a dunai részvezek lélekvesztőin lehetett megkockáztatni az átkelést: kitéve életveszélynek s a révésznek gorombáskodásának, kik ebben ősei a mai pesti bérkocsisoknak...

Már nagyon régen ébren volt a vágy, hogy állandó híd kösse össze a két várost s II. József alatt, mikor annyi reális ötlet érlelődött meg, Pest vármegye földmérője, Balla Antal készítette is egy tervezetet s ki is adta nyomtatásban (1784). Kőböltozatokon nyugodott volna e szerint a híd: technikailag nem hozott semmi újat vagy merészet.

Utána nagy szünet következik, 1819-ben Campmüller mérnök foglalkozik ismét a gondolattal. Modeljét s terveit a Hét választó fejedelem-szálló nagytermében (a mai Váci utcában) állította ki „közön-séges megtekintés végett”. A „Tudományos Gyűjtemény” részletesen tárgyalja is. Megjegyzni, hogy nagy tömeg kíváncsi lepte el a kiállítást s az elhangzott megjegyzések után ítvé, csupa kaptafáját elhagyó suszter sürgött-forgott a rajzok előtt, a hivatalos hozzáférők távol maradtak.

Bizonyos kétséget kelt a terv iránt az, hogy Campmüller fahidat akar a két város közt verni. Évből az anyagból ugyan készült már nagyobb távolságra is, így a Néván, de a dolog mégis kockázatos. Azután keskenyre szabta, de ennek ellenében egy emeletet kíván még a járdák fölé vonni: „haszontalan s költséges játék”, írja a kritikus. A terv merész volt, de nem új.

Meglepő jelenség, hogy a tényleg megépült híd a kontinensen teljesen ismeretlen megoldást hozott, míg minden másban a 40-es évek Magyarországra messziről sántikált az európai haladás nyomában. Ami még inkább csodálatos a lassú megmozdulások ez évtizedeiben, a nagy mű létrehozása aránylag elég gyorsan lezajlott.

1824. 8. 24.

1824 aug. 24-én volt az ünnepélyes alapköletétel, mikor is Tasner Antal, Széchenyi titkára röviden vázolta az előzményeket. A nemzet nagy többségének megmozgatása ezúttal sem sikerült s azért az ügyért, mely nemcsak a fővárosi százezrek, de az országnak is érdeke volt, egy ember szállt síkra: Széchenyi István gróf. „Szép, de ronda városunk”, így tréfálkozott Pestről s tényleg mindent elkövetett arra, hogy a díszítő jelző második tagja leváljon. Az álló híd eszméjét eleinte néhány fővárosi lakos előtt pendítette meg s egyesületet alakított Buda-Pesti Hídegyszerület címen. Maga Andrássy György gróffal Angliába utazott, hogy az ottani vashidakat tanulmányozza; tapasztalatait 1833-ban egy röpirat adta tudtul az érdeklődőknek.

Vége is megért az ügy arra, hogy az országgyűlés tárgyalja. 1836-ban a 26. törvényceikk tényleg ki is mondja, hogy a híd megépítése országos érdek, de ennél tovább nem megy: a kivitelt ráhagyta egy alakítandó részvénytársaságra. Ime tehát egy ilyen közhasznú dolog számára sem engedte a maradiság igénybe venni a nemzet összerejét. A részvényjegyzés aránylag gyorsan megindult, Sina György báró s Széchenyi neve már szinte biztosította a sikert, az alapköletétel pedig világosan jelezte, hogy a sok rombadólt reménység, légre épített tervek fölött szilárdan indul útjára egy nagyszerűen átgondolt eszme...

Részvénytársaságról lévén szó, nyereséget is kellett biztosítani és pedig az ú. n. hídpénzt. Volt is nagy felhorkanás a nemesi kúriákon, ahol eddig a „nem adóznak” volt a kedvelt jelszó; már pedig ha a hajóhidon a nemes ingyen sétált is át, az új hidon a részvénytársaság irtalmatlanul ellenébe szegte a nemesi jelszónak a magáét: „az úlet ílet”.

Széchenyi maga röpiratban próbálta esendíteni a kedélyeket. Úgy látszik, az alapkö letételéig nem hiték a terv kivihetőségében némely körök: Kossuth lapja, a Pesti Hírlap legalább így van értésülve a nagy mű megindulásakor:

„Ma már vannak, kik ócsárolva szólnak: mért nem építők nemzeti közérővel? minek tevők magunkat egy abszontista vámfizetőivé 80 évekig? — Tehát miért nem építők, uraim? Mikor arról volt szó, legyen-e vagy ne legyen-e híd, egyetlenegy szó sem emelkedék, mely nemzeti közérővel való építésre szavazott volna. Önkenyetes adományokat javasolt egy szó, de még ezt is csak egy. A buda-pesti álló híd, melyet most nem köznemzeti erővel építettai szegyenelnünk, csak így lehetett, amint lett, vagy másként nem lett volna.”

Kossuth s Széchenyi közt ebben az időben már

meglehetően az ellentét, amaz szinte naponta patantja ki az eszméket, ez szívósan s lassan buzgolkodik egy-egynek a kivitelén. De Kossuth feltétlen tisztelőjeként szerepel a „legnagyobb magyar”-nak, bár a díeséret reflektorfényét mindig a maga szempontjából állítja be. A Lánchíd munkálatsainak megindulásakor is, mikor arról számol be, hogy az ifjúság Széchenyinek tiszteletére fáklyás menetet rendezett, őt mint a roppant mű teremtmőjét s a hozzákötött elvnek győztes bajnokát üdvözi.

Hogy mi volt az az elv, azt az alapkö ünnepély leírásában mondja meg: „A híd alapköve letéve s vele egyszersmind egy nagy elv lón szentesítve: mert ipstitutióinknak ezen első találkozás a örök joggal legelső követtette le a polgári egyenlőségnek, legelső lépést lón a terhek közös viselésére.”

Ime, Kossuthból előbukkant a demokrata politikus; Széchenyi szeme előtt a két város gazdasági jóléte csillant fel, Kossuth csak azt a kopott rézgarast látja, amint a nemes ember kénytelen-kelletlen kikaparja zsebéből.

Mikor pedig hangok hallatszotiak a részvénytársaság ellen a közköltésen építendő híd érdekében, azonnal a maga kedvenc tervére mutat rá: „Mi örüllünk azon szegyenérzetnek, mely nemzeti közérővel való építést emleget. Van tér, uraim, díeső jutalmazó a nemzeti lelkesedésnek. Ott van a vonal Debrecenről Fiuméig, építsünk rajta köznemzeti erővel vasutat!”

Az alapköletétel ünnepélye különben „more patrio” folyt le: „a tolás, rúgás, taszigálás a beme-netelnél valóban betű szerint irtalmatlan vala”. A zargáiban már nagyobb volt a rend; maga a szer-tartás, melyen résztvett a primás, az országbíró, a nádor s családja s minden nevezetes magyar személyiség, rendben folyt le s Bárány Miklós hatalmas festménye is megörökíti a Történelmi arckép-csarnok gyűjteményében.

Hét év mulva adták át a forgalomnak az elkészült hidat. Már ez az aktus kevésbé volt ünnepi, 1849 őszén történt ez, mikor a magyar szabadságharc hőseinek egy része felett már végrehajtották az ítéletet, nagy része vagy fogságban, vagy száműze-tésben tengette napjait s a tulajdonképpeni megal-kotója mögött örökre bezárult a tébolyda kapuja.

Az örvendetes esemény hatása alatt csak keserű célzás bujkál az egykorú magyar lap soraiban: azt írja Szilágyi Sándor s akiknek szólt, meg is értet-ték: „A Lánchíd kitünő építmény, tudjuk, jól tud-juk, hogy a láncok nem egykönnyen szakad-nak el...”