

A Dunától kettészakított haza szívének összeforrasztása

A
Lánchíd

123 évvel ezelőtt, 1849 novemberében adták át a Lánchidat a közforgalomnak

Hazánk fővárosa három város: Obuda, Buda, Pest és a Margitsziget egyesüléséből született száz esztendővel ezelőtt. I. Ferenc József 1872. december 22-én írta alá a három város Budapest néven való egyesülésének okmányát. Hogy ennek a „keresztlevélnek”, névadó oklevélnek a kiállítására sor kerülhetett, ebben igen fontos szerepe van a Lánchíd megépítésének. Budapest centenáriumi ünnepségeihez kapcsolódva mi most a Lánchíd építéséről és alkotójáról, Széchenyi Istvánról kívánunk megemlékezni.

A Duna két partját, Pestet és Budát összekötő állóhídnak a gondolatát Széchenyi István vetette fel először. Kezdetben csak baráti körében emlegette, de hamarosan megalapította a „Budapesti Hídegyesületet”, (a Budapest név nem az egyesítési okmányon szerepel először!) hol a híd eszméjének a megvalósítását szenvedélyesen szorgalmazta. Nem mulasztott el egyetlen alkalmat sem a híd gondolatának népszerűsítésére. 1832-ben Andrássy Györggyel Angliába utazott tapasztalatok és adatok gyűjtése céljából. Hazatérésük után részletes és a saját javaslataikat is tartalmazó jelentést készítettek a Budapesti Hídegyesület részére. Ma sem lehet csodálat és meghatódás nélkül olvasni ezt az eléggé elfelejtett jelentést, amely pedig egyedül is alkalmas arra, hogy belőle a teljes Széchenyit megismerjük. A logika és a meggyőzés szikrázó fegyvereivel küzd meg Széchenyi a híd ellenzőivel, messzire tekintő éleslátással, ellenállhatatlan erővel agítál a híd mellett:

„Midőn egy hid mechanikája körül tárazozánk — írta Széchenyi jelentésében — lelkünk előtt nemcsak azon kényelem forgott fenn: könnyebben juthatni Dunánk egyik partjáról a másikra, de egy még sokkal nagyobb haszon is lebegett, ti. azon erkölcsi haszon, mely egy roppant munka józan praktikai kiviteléből szükségképp folyandna be honunk minden egyéb teendőire is. A hid praktikai



létesítése közben pedig számosan meg fognak győződni, hogy nem arany s ezüst a nemzeti gazdaság talpköve, hanem azon kifejtett emberi értelem, mely a bizonyos nyereség s haszon fejében oly hypomochlionok (emelőgépek!) feltalálására vezet, melyeknek célirányos használatával a legóriásabb munkákat vihetni végebe. Meg fog szünni azon értelem nélküli szójárás: Nincs pénzünk, nincs tehetségünk stb., mely szomorú falláciának (csalásnak!) s restségi ürügynek tulajdoníthatjuk leginkább honunk hátramaradását, mely mechanikai tekintetben éppen ezért nem vergődhetik ki aljas létéből, mert annak felé emeltét oly sokan lelketlen sár-ga vagy fejtér metallumra (érc-re!) állítják, mely tán több ezer esztendeig feküdt legnagyobb masszákban Déli Amerikának szinte földszínén anélkül, hogy az ott lakókat csak egy hüvelynyivel is magasabbra emelte volna azon emberhez illő állás felé, mely az „emberi nemnek főcélja, melyet se arannyal, se ezüstrrel nem, de kirekesztőleg csak lelkierő kifejtése által érhetni el.”

Széchenyi angliai tanulmányútja során sok kiváló építésszel ismerkedett meg. Magával vitte a Duna pesti szakaszának mérnöki rajzait, a talajjal, a vízzel kapcsolatos műszaki adatokat, így konkrét kérdéseket tudott intézni az angol szakemberekhez. Ezeknek a kérdésekre adott válaszait is bedolgozta jelentésébe. Már ez a Budapesti Hídegyesületnek szóló jelentés egyértelműen kijelöli az építendő

híd helyét, állást foglal a függő lánchíd mellett, és nagyon reálisan felméri a várható építési költségeket. Végül a jelentés leszögezi: „Senkire se bízzák a híd építésének mechanikai vezérlése, ki valami nevezetesebb, s a felállítandó tárgyhoz hasonló munkát nem vitt még végbe.”

A hídépítés ügyét az 1832-36-os országgyűlés is tárgyalta, és az 1836. évi XXVI. törvény-cikkben elrendelte a megvalósítását. Részvénytársaságot alapítottak, mely meghirdette a pályázatot nemcsak a hazai, hanem a külföldi lapokban is. Számos terv visszautasítása után Rennie György hídépítész és William Tierney Clark angol építésszt hívták meg Pestre a helyi viszonyok tanulmányozására és a részletes terv elkészítésére. Clark terveit fogadta el a részvénytársaság, a szerződést is vele kötötte meg 1838. szeptember 27-én.

A munkálatok 1838. októberében kezdődtek meg. Angliából nemcsak vasat, szerszámokat, gépeket hoztak, hanem munkásokat is hívtak. Az építési munkálatok Clark Ádám építész felügyelete alatt folytak. A nagyméretű építkezés, bár nem zavartalanul, de szépen haladt. Eleyengették a partokat, Ausztriából és a Felvidékről szállították a rengeteg fát, a váci, mauthauseni, sóskúti kőbányákból 200 mázsás tömbökben a követ. Sorra épültek a folyam medrében a zárógátak. Az első és a második zárógát vizének kiszivattyúzása után 1842. augusztus 24-en ke-

rült sor az alapköv letételére. (Lásd Barabás Miklós festményét!) Őfelsége V. Ferdinánd nevében, Károly császári és királyi főherceg helyezte el a Lánchíd építésének előtörténetét tartalmazó okmányt az abban az évben forgalomban levő arany- és ezüstpénzsekkel együtt.

A Lánchíd építése 1848-ban a márciusi napok alatt is zavartalanul folyt. A haligatag angol munkások nem értették az utcai szónoklatokat, nem érdekelték őket a csoportosulások, tüntetések, munkájuk mellett maradtak, nyugodtan dolgoztak. Június elején a fővárosi munkások nagy tömegben vonultak a hídépítés műhelyeihez, és az idegen munkások elbocsátását követelték. Csak Széchenyi személyes közbelépésének köszönhető, hogy a műhelyek lerombolására is kész tömeg végülis visszavonult. Június végén érkezett meg az utolsó láncaállítmány Angliából. Július 8-án az első középláncot felvonták a helyére, de gyorsan emelkedett a többi is. Novemberben már a pallórudakat és gerendákat rakták be. 1848. decemberében a magyar hadsereg, 1849. januárjában az osztrák hadsereg 70 000 emberrel és 240 ágyúval vonult át a hevenyészve lerakott pallókon. A főváros ostroma alatt teljesen leállt a munka. A hidat a katonai szállításokra éjjel-nappal igénybevétték, a híd öntődéjében csak ágyúkat öntöttek. Budavár ostroma alatt a híd pallóit felszedték, de Görgey parancsára ismét be-rakták. Június 7-én, a veszített győri csata után Dembinszky tábornok egy árkász és egy hídászosztályt vezényelt a hídhoz, hogy a híd faművét fel-élessék a visszavonuló honvédek után és így feltartóztassák a császári hadsereget. Clark kérésére azonban Dembinszky elállt szándékától. 1849. november 20-ra teljesen elkészült a híd, és megnyitották a közforgalom számára.

A Lánchíd Európa egyik legszebb állóhídja. Nagyszerűen beleilleszkedik környezetébe. Az esztétikai hatás mellett azonban sokkal jelentősebb az a gyakorlati funkció, amelyet betöltött Pest és Buda egyesítésében, vagy Széchenyi szavai-val élve „a Dunától kettészakított haza szívének összeforrasztásában.”

Tierney Clark 1852-ben angol nyelven írt munkájában így értékelte ezt az alkotást: „... haszna szembeszökő, előnyei megszámlálhatatlanok. Nagy, hatalmas, gazdag két várost köt össze. Jóakarát és szorgalom, jobb közlekedési eszközök és szabadabb kereskedés által Magyarországot fokról fokra jobban fogják ismerni és méltányolni, és ezáltal természetes forrásai még jobban kifejlődnek. A magyarok pedig más nemzetekkel való gyakoribb érintkezés következtében nagyobb tekintélyre tesznek szert, levetkőzik előítéleteiket. A külföld is megismeri ennek az országnak sok kitűnő polgárát, megcsodálja azoknak tündöklő tulajdonságait, amiről csodálta ezeket a nagy és jó Széchenyi grófban. Őt — tájdonal — hazája és barátai erkölcsileg talán örökre elvesztették, de fennállnak és megmaradnak Magyarország javára nagy művei, amelyeknek üdvös hatása napról napra észrevehetőbb.”

Molnár Imre