

A KÉSZÜLŐ HORTHY MIKLÓS-HID ÉS ELŐDEI, A SZÉP BUDAPESTI HIDAK.

Aki csak egyszer látta Budapestet és egy pillantást vehetett a kéklő folyam karcsu hidjaira, ez az egy pillantás elég arra, hogy elbűvölje. Bámulatot váltott ki a magyar vidék kisembereiből, a fővárosba érkező földművesekből és ugyanilyen csodálatot, de ezenfelül elismerést is a külföldi látogatókból. Eddig a budai hegyekből ereszkedtek alá a Duna-hidak, a tervező mérnökök agyában pedig már bontakozik ki az új hid, az első, amely a pesti síkságot a kelenföldi lapályal köti össze: dolgoznak a Boráros-téri hid tervén.

Horthy Miklós tízéves kormányzói jubileuma alkalmából határozta el a törvényhozás, hogy új hidat épít, amely a Boráros-térről, a mai Elevátor szomszédságából kiindulva a kelenföldi dohánygyár mögötti területen éri el a budai partot. Hogy milyen lesz az új Duna-hid, az még bizonytalan, de egy bizonyos, hogy ugyanolyan díszes lesz a hatalmas folyamnak és Budapestnek, mint elődei.

A legrégibb Duna-hid, a Lánchid, amelynek neve elválaszthatatlanul egybe van fűzve gróf Széchenyi István nevével. Néhány év múlva megülhetjük születésének százévesztendő évfordulóját. 1838-ban kezdték meg a Lánchid építkezését, amelyet Clark Tierny angol mérnök tervei alapján unokaöccse, *Clark Adám* vezetett. 1847-ben készültek el a két hatalmas oszloppal és a történelmi napokban, 1848 márciusában kezdték felhuzni a láncokat. A kifeszített láncra még átsétált gróf Széchenyi István fiával, Bélával, de a kész hídon sohasem mehetett keresztül. Az utolsó láncot 1848 július 18-án huzták fel és ekkor komoly baleset történt. Annak a láncnak, amellyel a hidláncot felvonták, egyik szeme eltört, a hidlánc a vízbe zuhant, kettévágta az alatta levő hajókat. Komolyabb veszedelem fenyegette azonban a szabadságharc idején a Lánchidat, mert *Hentzy* fel akarta robbantani és a kísérletnek egyik ezredese, *Alnoch Alajos* áldozatul is esett. A magyarok részéről is veszedelemben forgott a hid, — nyilván a hadászati okok játszottak közre — mert 1849 júliusában Dembinszky utasítást küldött Clarknak, hogy azonnal szedesse szét a hidat, mert különben szétrombolatja. A fenyegetésből nem lett természetesen semmi sem.

A Lánchidat 1849 november 20-án nyitotta meg *Haynau* tábornagyszernagy és báró *Geringer* meghatalma-

zott biztos. A Lánchid összes költsége, a budai parton levő épületek megváltásával és a régi hajóhid vámjövedelmének elmaradása miatti kárpótlás fizetésével együtt több mint hat és félmillió pengő forintba került, a hidépítésre magára pedig ebből pontosan 4,412,628 pengő forintot fordítottak. A két hatalmas oszlop, amelyeken a lánc nyugszik, egymástól 204.82 méter távolságra van, magasságuk pedig a Duna 0 pontja fölött 36 méter. A hid két oldalnyílása 90 méter. A hid legérdekesebb alkotórészei a láncok, amelyek egyenként 472.22 méter hosszúak és 130—130 szemből állanak. A Lánchidnál — mint általában a függő hidaknál — hid egész súlyát a két pillér között kifeszített lánc hordja, amelynek két vége a hídfőknél van megerősítve. A láncok a pesti és budai oldalon levő régi jegyszedő házak alatti lánckamrákban vannak lehorgonyozva. Az utolsó láncszem egy óriás, 21.500 kgr., hosszú öntött vaslemezhez van erősítve, amely egész lapjával a lánckamra hatalmas kőköcskéből készített falához építve tartja a láncot. Ezért a legfontosabb része a Lánchidnak a lánckamra. A láncokat összekötő csuklókról lefüggő vashidak tartják a hidpályát, amelynek kocsitja 7.37 méter, két gyalogjárója pedig 1.82 méter széles.

A Lánchidval kapcsolatban talán valamit a *kőoroszlanokról*, amelyekről annyi legenda szól. Az oroszlanokat *Marsalkó János* lőcsei szobrászmester faragta és ő mintázta a gránitalapzatok előoldalán látható címereket is, amelyek gróf Széchenyi István és báró Sina György családi címerei. Ezeket a címereket *Gál András* öntötte ércbe. *Marsalkó János*, a derék szobrászmester, ágyban, párnák között halt meg.

A következő állandó Duna-hid a Margithid, amelynek építését az 1870. évi X. törvény alkotta el. A nemzetközi törvényhatározatot a francia *Gouin* *Erő*, a leghíresebb akkori hidépítő mérnök nyerte el. 1872 tavaszán meg is kezdték az építkezést. A legnevezetesebb ívhidak egyike a Margithid, amelynek külön érdekessége volt, hogy a Duna két ágának egyesüléséhez alkalmazkodva, ívszerűen hajlik a Margitsziget felé. A tíz méter mélységű pillérek alapjai kővel és cementtel megtöltött vashengerek, amelyek ott, ahol zaj-

