

Az első pesti függőhíd.

Írta : dr Darvas István.

E kis tanulmány címét némelyek talán csodálkozással fogják olvasni, hiszen általában úgy tudjuk, hogy az országnak első tulajdonképpeni állandó hídja Széchenyi nevéhez fűződik s az Pest és Buda partjait kötötte össze a Duna hullámai felett.

A történeti tények azonban ezt az általános hiedelmet csak némi — hogy úgy mondjam, — kerülővel igazolják. Így nem lesz haszontalan, ha éppen a centenárium alkalmából fővárosunk kulturális fejlődésének erre a bár kisebb jelentőségű, mégis igen érdekes részletére közelebbről rávilágítunk s a címben említett első pesti függőhídnak a történetét tudományos kutatások alapján és hűségével előadom. Az ilyen »részletek« alapos megrajzolása csak még tárgyilagosabb ismeretéhez vezet a mult eseményeinek s az arányok mérlegelése ezáltal válik egyenesen lehetővé a tanulni és okulni vágyók számára.

Lesznek még bizonyára egyesek, ha ma már sajnos nem is sokan a legidősebb nemzedék tagjai közül, akik emlékeznek arra, hogy ifjúságuknak kezdő éveiben hányszor rándultak ki baráti vagy családi körben s megfelelő előkészületek mozgalmi után »Pestvárosa ligetébe«. Az akkoriban még újdonságot jelentő Király-utcai árnyas fasorban értek ki a rondóhoz s az ehhez kapcsolódó kertészeti látványosságok közé, majd ezeken túl a nagy tóhoz, abban a Nádor-, Széchenyi- és Hattyú-szigetekhez, sétálgattak a kanyargó utakon, vagy éppen elüldögéltek a csinos tejivó és kávézóház, esetleg a vendéglő hívogató asztalainál, utána megtekintették a városi fejlődő majorságot, a nagy sziget páváit, mint a legkisebb szigeten búslakodó hattyúkat, csolnakáztak is egy óráckát a tavon s mindezen szórakozásaik közben áthaladtak az úgynevezett *drót* (előbb említett Széchenyi-)szigetre a mai Washington- szobor tájékán, ettől mintegy 50 méternyire jobbra, a »szárazföldről« átvezető érdekes kis hídon is, melyet kezdetben kifejezetten *lántz-hídnak*, utóbb pedig a valóságnak megfelelően inkább dróthídnak nevezett el a közönség. *Ez volt tehát igenis a legelső állandó és pedig jüggőhidunk a fővárosban, jóval a nagy lánchíd előtt készült, mintegy félévszázadig teljesített igen szükséges hivatást a városnak ezen a távoli kieső részén s csak teljes kiöregedése és elkopása után, 1875-ben tűnt el a helyéről a fejlődés forgatagában ...*

E híd megépülésének hiteles történetét meg kell írni s bár talán furcsán hangzik, tennünk kell ezt azért is, mert róla a legrégebb feljegyzések óta *mind a mai napig*, több irányban is téves ismertetések jelentek meg a szakirodalomban s még alkotójának nevét is teljesen kiforgatták a maga valóságából. Érdekes tünet az is, hogy ezirányban a fővárosnak egyik régebbi, egyébként igen érdemes levéltárosa tévesztette el az utat s akik azóta s hangsúlyozom, *a mai napig*, erről a hídról munkáikban említést tesznek, az ő téves adatait használják fel s adják egyszerűen tovább és újra tovább is hamisan a köztudatnak *anélkül, hogy valaki is utána nézett volna egyszer már az idevonatkozó eredeti hivatalos iratoknak és egyéb dokumentumoknak.*

Én ezeket kutattam fel s vizsgáltam át, ahol azután természetesen a valóságnak megfelelő teljes történeti kép rekonstruálása vált lehetővé. Tanulmányom további során még rámutatok a ferdtételekre és tévedésekre, de azt hiszem nem árt, ha a közvetlenül is hivatkozott forráshelyeken kívül, ezen állításom igazolására és komoly tanulságul, összeállítottam nagyjában a forrásirodalom jegyzékét, melynek pontos hivatkozásai nyomán az »ellírások« könnyen ellenőrizhetők: 1. *Patacsich József*: Szabad királyi Pest városának leírása. 1831. 63. lap. 2. *Fényes Elek*: Magyar Országnak stb. mostani állapotja statisztikai és geographiai tekintetben. Pest, 1837. 405. lap. 3. *Haeufler J. V.*: Budapesti Skizzen etc. 1854. 241. lap. 4. *Hunfalvy János*: (Rohbock): Magyarország és Erdély eredeti képekben. 1856. 154. lap. 5. *Vasárnapi Ujság*. 1860. aug. 1. szám. 6. *Hevesi Lajos*: Budapest és környéke. 1873. 192. lap. 7. *Liber Endre*: Budapesti parkok és sétahelyek. Városi Szemle, 1934. 651. lap és végül 8. *Lestyán Sándor*: Pest-Budai regélő, 1940. 120. lap, valamint ugyanezen szerzőtől: Az ismeretlen Tánácsics. 1945. 40. lap. Utalok végül e hídról a Búvár 1943. szeptemberi számában (409—411. lap) megjelent cikkemben foglaltakra.

A híd legrégebb leírását a Hasznos Multságok 1826. évi 40. számában találjuk az alábbiakban:

»A város erdőtskéjének kis szigetén, mely nem éppen széles vízárakkal van körülvéve, egy lánczhíddal van az árok a földdel kapcsolva, mely vas drótköböl áll. Ezen híd az *első függő híd Magyarországon* (itt tévedés van!) s azt a városnak tsinosítására ügyelő úgy nevezett szépítő Comissió állította fel. Más szomszéd tartományokban már ez előtt készült láncz hídtól abban különbözik, hogy sem vert vas rudakból vagy láncz szemekből, hanem vas drótkötelekből áll. Hossza 72 láb,¹⁾ szélessége 6 láb. Két végén négy vas oszlopon függ, mellyek belül üresek s úgy vannak helyeztetve, hogy nem mozdulhatatlanok. Ezen oszlopokhoz vannak szorosan kapcsolva és rudak által megerősítve a lánczok. A két partokon lévő oszlopok között a hídnak mind a két oldalán két lánczok függenek, a mellyek közül mindegyik két,

¹⁾ Egy (osztrák) láb = kb. 30 cm., melyben 12 hüvelyk (jele: ') s ebben 12 vonal (jele: ") van.

egymás mellett nyúló drót kötelekre oszlik. Maga a híd fenyőfa gerenda, amelyek tartókon fekszenek. A híd 960 mázsa terhet (téves!) bír el.

Minthogy az oszlopok gyengéknek, a lánczok pedig könnyűeknek látszanak, e mellett a korlátjai igen finomak, tehát reá nézve igen gyönyörű a tekintet.

Ezen híd építését kormányozta *Fritz Antal* (itt a név megjelölése még helyes!) Bécsi Sztítás.

Az egész híd 2340 pfrtba (ez is téves!) került.«

Ezt az ismertetést további részletekkel egészíti ki 1827-ben *Dorffinger András József*: »Wegweiser für Fremde und Einheimische durch die königliche ungarische Freyplatz Pesth« című közismert munkájának »Brücken aus Eisendrahtseilen. C. VIII. (357. l.) jelzésű külön fejezete, amelyből az ismétléseket s a tévedéseket elhagyva, az alábbiakat közlöm fordításban:

»A híd teherbírása 960 mázsa ugyan, de miután a járható felületén csak 360 mázsa fér el, így 600 mázsa többlet adódik s ezért egyszerre 200 ember tartózkodhatik minden veszély nélkül a hídon. A négy parti vasoszlop tetejét képező ládákban vannak a drótkötelek vízszintes csavarokkal odaerősítve. Maguk a kettős s további két egységből álló drótkötelek egyenkint 40 drótszálból vannak egybefonva s mindegyik szál egymaga 3 mázsa terhelést bír el. Az oszlopokról a rögzítő talapatba vezető drótkötelek öntött vas lapokhoz vannak a földben erősítve s ezek a kötélzálak egyenesen 90 szálból fonottak. Ezenfelül a terhet tulajdonképpen viselő drótkötelekből minden oldalon 23 darab, egyenként 12 szálból egybefont tartókötel fut le. Ezek tartják azután a négy darab, élére állított s kellő hosszúságú sinderabot, ezeken fekszenek a négyszögletűre faragott tömör tölgyfagerendák s reájuk kerülnek végül az ugyancsak tölgyfából való keresztgerendák. A híd mellvédje szintén fonott és kellő erősségű vasdrótból készült.«

Azt hiszem, jól következtetek, amikor azt állítom, hogy a fenti két alapforrásból ollózta össze később (1844, 1845 s majd 1859-ben) német és magyar nyelvű »Wegweiser« vagy »Vezéd vidékiek és benszülöttek számára« cím alatt megjelent útmutatóinak idevonatkozó adatait *Feldmann J. G.* s mind a hárman folytatásukat találták azután a fent már említett *Schmall Lajos* fővárosi levéltárosnak 1899-ben megjelent »Adalékok Budapest székesfőváros történetéből« című nagyobb keretű munkájában, aki kétségtelenül a most bemutatott elődökre támaszkodott saját idevonatkozó előadásában anélkül, hogy a kellő levéltári kutatást lelkiismeretesen elvégezte volna.

Idézem egyébként *Schmall* előadásából az alábbiakat:

»A pesti városliget első elgondolásai tulajdonképpen az 1808-ban alakult Szépítő Bizottságnál alakultak ki, amikor *Nebien Henrik*nek pályadíjjal kitüntetett tervezetét a megvalósítás alapjául elfogadták. Erre 1817-ben 700.000 forintot állítottak a költségvetésbe s ebből 82.000 frt esett volna hidakra. A munkálatok kivételét 10 évre osztották fel, viszont az első évre alig 10, a másodikra is csak 20.000 frtot tudtak kölcsön útján előteremteni.

A munkálatok között szerepelt még egy faiskola alapítása, fásítások, melyekhez a csemetéket egyelőre József nádor alcsubti iskolájából kapták, ligeti korcsmaépület megnagyobbítása, a nagy szigeten majorsági épületek emelése s végül a kis szigetre átvezető *dróthídnak* a felállítása, amelyet *Anton Frigyes* (Fritz Antal nevét forgatja így el Schmall!) bécsi szitásmeter készített 2340 frtért (teljesen téves!) 1826-ban. Ez a dróthíd egykor egyik nevezetessége volt a városligetnek, de tovább szolgálatot nem tehetvén, utóbb 1875-ben lebontották. E hidat egyébként 1826 augusztus 8-án (helyesen 9-én) adták át ünnepélyesen a közforgalomnak. Utóbb Polláck Mihály felügyelete alatt kisebb javításokat végeztek a hidon.«

Az idevonatkozó régi forrásanyaghoz tartoznak természetesen mindazok a térképek, amelyeken a híd, néhol egyenesen »Kettenbrücke« jelzéssel, van feltüntetve. Ilyen térképeink a fővárosi könyvtár őrizetében a következők: elsősorban a Matkovitz—Schmid-féle »Umgebung von Ofen Pesth« felirátú 1826-ból való, igen világos átnézetű falitérképnek VII. táblája (Bt. 90. szám), a Bt. 37. szám I. táblája, a Bt. 91. és 92. számú térképek, a Bt. 132. szám I. táblája, a Bt. 258. számú nagy színes térkép 1836-ból, a Bq. T. számú térképnek 5. és 6. táblája, továbbá például a Nemzeti Múzeumban őrzött s 1831-ből való egyik Blachnek Sámuel-féle térkép stb., stb.

Szinte élő forrásanyagot képeznek végül azok a metszetek, melyek a hídról a régebbi multból egyáltalában megmaradtak. Ezek között időrendben az első az a kedves képecske, amelyet gr. Vasquez Károlynak 1830 táján forgalomba került, azóta többször utána nyomott, a főváros sok épületét s más nevezetességét feltüntető sorozatában találhatunk ezzel a címmel: »Pestvárosa ligetében a lántzhíd.« »Die Kettenbrücke im Stadtwaldchen.« Ezt a képet említett cikkem során egyébként bemutattam.

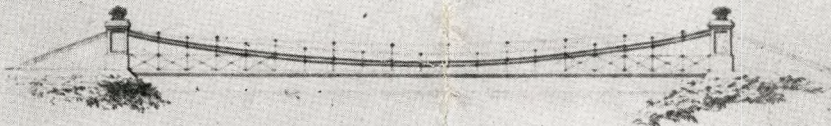
Újabban egy másik, ennél sokkal élethűbb és plasztikusabb s hozzá művészi kivitelű képére bukkantam a hídnak a főváros Történeti Múzeumának ú. n. Csillag Béla-féle gyűjteményében. Ez a színes rézkarc az 1835 tájáról való bécsi ú. n. Molló-, illetve *Tomala* pesti kiadásában »Buda és Pesth városoknak s környékének tekinteteik stb.« cím alatt kísérő szöveggel megjelent sorozatnak 6. számú darabja, Gurk Ede és Zincke műve s ez a felírása: »Dróthíd a városligetében Pesth mellett.« »Drahtbrücke im Stadtwaldchen bey Pesth.«

Ezt a bájos képecskét mellékletünkön ismerheti most meg a nagyközönség, mint ahogy bemutatok egyet a térképek közül is (a fentemlített Bt. 37. számút, mely 1840 tájáról való) és a három tónak elhelyezését a hidakkal együtt igen jellegzetes módon érzékelteti.

*

A mai Városliget helyén eredetileg volt s mintegy 116 hektár kiterjedésű homokos terület hasznosítására, nemkülönben a város kiránduló és szórakozó helyének átalakítására az első impulzust 1799-ben adta meg életének éppen

DARSTELLUNG
SEINER
Draht-Seil-Brücke
als größerer Versuch über die Anwendbarkeit dieser Bauart
ausgeführt und aufgestellt zu
PRESSBURG IM HOCHFÜRSTL. PALFISCHEN GARTEN
IM JAHRE 1825.



Az első függőhíd Magyarországon 1825.



Dróthíd a város ligetében Pesth mellett. (1) Drahtbrücke im Stadtwaldchen bey Pesth

Az első pesti függőhíd 1826.

utolsó évében gr. Batthyány József akkori hercegprímás, aki egy nagyvonalú elgondolásának megvalósítására a hatalmas területet 24 évre bérbevette. Ebben az időben bizonyos Witsch Rudolf földmérő, aki egyébként a németbányai határőr-ezrednél szolgált, nagy feltűnést keltő szakmunkát írt a terméketlen földterületek miként való kihasználásáról. Munkáját később Pósfai



A városligeti-tó 1840 táján.

János lefordította a mű Budán 1809-ben »A magyar homokos puszták haszonra fordításáról stb.« cím alatt megjelent. A prímás megbízásából Witsch egy hasznosítási tervet készített a liget területéről is s ezt utóbb a József nádori ú. n. Hild-féle planumba (megjelent Hartlebennél »Situationsplan zur Regulierung und Verschönerung der Königliche Freystadt Pest in Ungarn im Jahre 1808« c. alatt) is felvették. A Hild-planumot a nádori titkos levéltárnak Praes. 33/1808. szám alatti iratai alapján tudvalevőleg Domanovszky Sándor ismertette először József nádor iratai c. munkájában.

Witsch elismerésreméltó őszinteséggel számolt be arról, hogy a legnemesebb emlékeztető primásnak megbízása tette lehetővé, hogy a nagyszabású terv kapcsán magának a városligetnek alapjait is lerakhatták. Mint tudjuk, 1808-ban alakult meg Pesten a Szépítő Bizottság (Verschönerungs-Commission) s ez a Hild-planum értelmében azt tervezte, hogy a Rákos-patakot Gödöllőn és Pécelen át s Kőbánya felvezeivel együttesen levezeti a mai Városliget területén keresztül a Dunába és pedig az Óbudával szemben fekvő ú. n. Ördögmalomnál való beömléssel. A ligeten való átvezetés adta meg ugyanekkor a gondolatot ahhoz, hogy ott belőle egy nagyobb tavat is képezzenek s ebben szórakozásra való szigeteket alakítsanak.

Igen érdekes részleteket is közöl a munkálatokról Witsch. Így előadja, hogy: »Kétfelől s egyszerre 2000 munkással fogott neki a hatalmas munkálatoknak s a motsáron keresztül — a szabályozatlan Rákos Patak okozta ezt — egy talán 1000 négyzetöglnyi Vizálláson egy mulatságra való Vízárkot vagy Tsatornát — Recreations-Kanal — ástak, mely által két sziget formálódott. Hogy ezekre a mulató helyekre alkalmas bejárás legyen, fősétáló helyet, egy néhány homok dombokat elterítvén, 4 sorban nyárfákkal, vadgesztenyékkel stb. stb. beültettek s így azok kies mezüvé váltak. A primás halála után a munkálatokat gr. Batthyány Tivadar folytatta 1810 tájban s részben már a Sz. B. részéről kiküldött Weidinger nevű mérnök kapitány irányítása mellett. Ez a Batthyány egyébként szintén sokat foglalkozott közgazdasági, de behajózási kérdésekkel is, mint terveket is készített a Duna, Száva s más hazai folyók hajózhatóvá tételére. Ekkor alakították ki most már jobban a kisebbik s a nagyobbik szigetet a ligeti tóban s ezeken majorságot, kávézót és vendéglő üzemet nyitottak, előbb saját kezelésben, utóbb bérbe adással hasznosítván azokat. Főleg a nagyszigetet csinosították s pávákat telepítettek oda. Így lett a neve Páva-sziget s ebből Nádor-sziget, míg a kisebbik szigetnek (a későbbi drót- s majd Széchenyi-szigetnek) egyelőre nem volt más elnevezése. Mind a két szigetre alkalmas fahidak vezettek át.

A kisszigetre vezető fahíd már jó két évtizede állhatott a helyén, amikor a sorsában 1825-ben döntő fordulat következett be. Ezekről az előzményekről, mint azután a helyébe került és jelen tanulmányom tárgyát képező függő drót(lánc)hídnak a megépülése történetéről szólnak azok a hivatalos iratok, melyeket a főváros levéltárában s közelebről a Szépítő Bizottságnak Sz. B. 3771. 1—60. számú irataiban, majd ezek alapján tovább kutatva, az Országos Levéltárnak nádori központi irományai között Polit. 1137/1825, valamint 305, 458, 613, 736, 738 és 739/1826 s más kevésbé lényeges utóiratok száma alatt megtalálnom sikerült s amelyek itt kerülnek először teljes ismertetésre.

Az említett fordulat abból támadt, hogy a Sz. B. gazdája (Oeconomja), aki egyben ügylátszik a ligeti üzemek felügyelője és irányítója is volt, bizonyos Fischer Jakab 1825 szeptember 1-én azt jelentette a bizottságnak, hogy a kis szigetre vezető fahíd már oly életveszélyes állapotban van, tartó cölöpei

annyira elkorhadtak, hogy azt vagy sürgősen ki kell javíttatni, de még inkább teljesen el kellene bontani s újat állítani a helyébe. A bizottság tényleg 3 nap mulva kiküldi Lechner János felügyelőt (Inspectort), hogy a tennivalókra adjon sürgős előterjesztést és lehetőleg költségvetést is csatoljon. Lechner további 10 nap múltán teszi meg részletes javaslatát. Ebben előadja, hogy a híd legsürgősebb kijavítására Kardetter Lipót ácsmestertől 161 frt 38 krajcárt kitevő ajánlatot kapott, viszont a híd oly rozoga, hogy az átmeneti megoldásnak értelmét nem látja s inkább azt tanácsolja, hogy végleges intézkedéshez nyúljanak. Előbb egy kőhídra gondolt 11 öl hosszban, de ez nagyon sokba kerülne. Felveti azonban a gondolatot, nem-e volna a leghelyesebb a külföldön már mostanában mind többfelé alkalmazásba jövő érdekes megoldást nálunk is megpróbálni, nevezetesen a bécsi találmányként ismert s drótkötelekre erősített függőhidat tervezetni. Ő már utána érdeklődött a dolognak s ennek eredményeként már kapott egy hozzávetőleges számítást. Vizsgálja meg ezt a bizottság s határozzon a felett, hogy szerezzenek-e be konkrét költségvetést?

Miről is volt itt most tehát szó?

Európában akkoriban már mind gyakrabban merül fel a fa- és kőhidak mellett a vasból való, illetve a függő, esetleg merevített megoldású lánchidaknak a lehetősége. Ilyeneket terveztek Angliában, Franciaországban majd Németországban, bár némelyik, mint az 1825-ben épült München-Nienburgi híd is, összedőlt, de a nélkül, hogy a bizalmat ezek a szórványos s helyi hibákból eredő balesetek megrendíthették volna. Így épült meg hozzánk már közvetlen közelségben, Bécsben 1826-ban a Dunaág felett, a Rasumovszky-palota közelében, a Práterbe átvezető s már 225 láb fesztávolságú Zsófia-híd, mint Ausztria első e nemű hídja (lásd Ignaz Edl. v. Mitis: »Die Sophienbrücke oder beschreibende Darstellung der ersten Kettenbrücke in Wien« etc. című monográfiáját) s ezt alig 3 évre rá a Karolina-híd követte. Angliában már 1819-ben kezdték el a világnak akkor legszélesebb hídját, a menait, megépíteni (Telford Tamás műve) s azt 1826-ban sikeresen be is fejezték. Clark W. Tierney, a mi lánchídunk későbbi tervezője, 1825—1827 között építette tudvalevőleg a London mellett Hammersmithnél a Lower Mall partot Barnel község irányában a Themze felett egybekötő hídját, a mi hidunknak első és kisebbik elgondolását, mely utóbb Párizsban a Szajnán az Invalidusok palotájának tengelyében a francia Verges keze alatt tulajdonképpen másodszor is megszületett s azt Széchenyi annak idején (bár Clark-kal való szellemi kapcsolatát valószínűleg nem sejtette) nemcsak megcsodálta, de naplójában rajzban meg is örökítette. (1832 november 16.) Az angol Clifton-híd 1814-ből való, míg 1824-ben készült a morvaországi gróf Magnis-híd s érdekesnek tartjuk annak a megemlítését is, hogy ugyanebben az időben már nem kevesebb, mint öt nagyobb vasdróthíd ívelte át Szentpéterváron a Névat (Hasznos Multságok 1829. 24. old.) stb. stb. Divatba jöttek egyszóval a drótköteleken, esetleg kábeleken függő hidak s előnyeik mind jobban

igazolódta abban, hogy ily módon sokkal nagyobb feszítavokat, kevés pillérrel vagy egyenesen anélkül, lehetett gazdaságosan és tartósan áthidalni.

Ebben az időben élt Bécsben a tanulmányom elején már említett Fritz Antal életrevaló szításmester, aki kapcsolatban Müller Xavér Ferenc ugyancsak bécsi professzorral, újfajta találmányok után érdeklődött, úgy látszik közelebbről is tanulmányozták a drótkötelek erősségeit és használhatóságát s ezen a nyomon tovább ügyeskedvén, egy napon a saját találmányukra kaptak ezen a téren engedélyt. A bécsi 1826. évi Jahrbücher című regiszteres munkában találtam ennek a nyomára (375. old.), ahol az alábbi meghirdetést olvashatjuk: »Anton Fritz Siebmacher und Drahtgitterstrickerei in Wien (Landstrasse 188.) auf die Entdeckung aus jeder Gattung Draht Seile zu machen, welche zu Hängebrücken, wie sie in England und Frankreich bestehen, dann zu Vorreit-Seilen der Lastwagen-Bespannung, endlich zu verschiedenen Hängetreppen und Gängen zur Vereinigung der Gärten und Gebäude, wegen des alles übrige Matrial übertreffenden Tragvermögens geeignet sind, wodurch nicht nur vollkommene Sicherheit, sondern auch in Vergleich mit allen anderen zu solchem Zwecke verwendeten Materialien die grösste Wohlfeilheit erzielt wird. Auf fünf Jahre, von 15. Juni d. J.« Hasonló értelemben emlékezik meg az újdonságról *Steph. Rittmeister von Kees*: »Systematische Darstellung der neuesten Fortschritte in den Gewerben und Manufacturen etc. Wien 1829. I. XIV.« 575 1. című munkájában, hol több hasonló hídról is szó esik már, mint Északamerikában a Philadelphia melletti 400 láb hosszú, az Annonay (Franciaország) melletti, 1822-ben épült 18 méteres, a Passy-i (Párizs mellett) 1824-ben felállított 164 láb hosszú s végül a már Fritz által 1827-ben a bécsi botanikus kertben, nemkülönben a pesti városligetben felállított hidakról.

Hazánkban az első ilyen dróthidat Fritz mégsem a pesti városligetben állította fel. Ezt a nagyon érdekes adatot a fővárosi iratok egyik mellékletéből sikerült megállapítanom s a tudomány számára leszögeztem. *Pozsonyban és pedig 1825-ben készült el ez a híd s azt Fritz herceg erdői Pálffy Józsefnek messze földön híres angol stílusú kertjében állította fel.* 1825 tavaszán kezdte el itt Fritz a munkálatokat s a hidat Pálffynak főispáni, nagy ünnepélyességek között megtartott beiktatása alkalmával, augusztus 19-én adták át a használatnak. Pozsonynak mindenkor látványossága volt ez a híd, aminek jeléül szép rajz is készült róla az alábbi hangzatos felírással: »Darstellung einer Draht-Seil-Brücke als grösserer Versuch über die Anwendbarkeit dieser Bauart, ausgeführt und aufgestellt zu Pressburg im Hochfürstl. Palfischen Garten im Jahre 1825.« A rajznak egy sértetlen példányát is megtaláltam a fővárosi iratok között s azt itt ismeri meg először a magyar nagyközönség. Ezt a hidat a pozsonyi országgyűlésen megforduló követek láthatták, Széchenyi naglójában megemlíti, a nádor is tudomást nyerhetett róla, ami együttvéve érthető magyarázatát adja azután annak, hogy a pesti terv a magasabb hivatalos

helyeken, mint alább látni fogjuk, minden különösebb akadály nélkül jóváhagyást tudott nyerni.

Lechner említett előterjesztésében a Bizottság figyelmébe ajánlotta azt a szempontot, hogy a kis szigeten levő vendéglőt sokan látogatják, a terület kertészeti rendezése a híd ügyével összefüggésben van s így az üzletmenet forgalmát is károsan befolyásolja a mostani megzavart átjárás, azt tehát mielőbb rendezni kell. Lechner javaslata mellett már ott találjuk éppen ezért Fritz első hozzávetőleges ajánlatát is.

Ennek szövege fordításban így hangzik :

K Ö L T S É G V E T É S

egy 11 öl hosszú, 1 öl széles és 330 métermázsra terhelésre számított, 4 kötéltre felfüggesztett drótkötél hídra, angliai szokás szerint drótmellvéddel ellátva.

	Frt	Kr
9 mázsa drótkötél à 42 frt C. M.	378	—
Öntöttvas támasztóoszlopok a drótkötél tartására 3×8 frt 48×	26	(24 ¹⁾)
Vasdrót mellvéd 22 öl×4 frt. 34×	96	(48 ²)
Ehez való csavarok s egyéb vasalkatrészek	66	—
A híd felfüggesztéséhez szükséges csavarok	67	—
összesen	633	72
A híd elhelyezéséhez a kapuzatokkal együtt 8 kubiköl falazatra van szükség, melynek ára a helyi viszonyok szerint alakul.		
Itt Bécsben köbölre 16 frt	128	—
A hídépítéshez szükséges faanyag munkával és a szükséges szegekkel	150	—
összesen	911	72
A híd felállítása	100	—
végösszeg : 1.011 frt		72×

Ha a kapuzatokat csak fából kell csinálni, ez kb. 50—60 frt leírást jelentene.

Tekintettel arra, hogy a híd felállítása szakismeretet igényel, ezért azt személyesen kell elvégeznem s ez az én és egy legényem odautazásának gyorskocsival való költségeit adja ki, mert a híd felállítása előtt a lakatost és segédjét is ki kell fizetnem.

Kelt Bécsben, 1825 október 25.

Fritz Antal

Fritz ajánlatát a Bizottság elé közvetlenül Degen Jakab mérnök és Pollack Mihály építómester terjesztették 1825 november 19-én. Szerintük egy kőhíd az iszapos talaj miatt (am Morartigen Grund) nagyon sokba kerülne, ezért feltétlenül ajánlják a függőhíd felállítását, mégis megjegyzi, hogy ennek parti pillérei (portáléi), melyekre a hidat »kifeszítik«, nem lehetnek közönséges falazatból (Mauerwerk), miután szabadon állanak, a levegő, szél, eső stb. állandó hatásának lesznek kitéve s ezért kemény kőből kell azokat faragni.

¹⁾ helyesen 25 frt 44 kr.

²⁾ helyesen 95 frt 48 kr.

A Bizottság a javaslatot változatlanul elfogadta s néhány nap múlva már a nádor elé terjesztették. Az engedély 1138 szám alatt érkezett meg Pozsonyból december 4. kelettel s feltételül csak azt szabja, hogy a végleges szerződést a lehető legalacsonyabb áron kell megkötni, továbbá, hogy különösen vigyázzanak arra, hogy a vállalkozó az engedélyezett összeget a kivitelezés során túl ne lépje (de ami utóbb mégis alaposan bekövetkezett).

Lechner értesítette most az eredményről Müller professzort s egyben felkérte, hogy a részleteket tárgyalja meg alaposan Fritz-cel s hogy addig is, míg nevezett a helyszín megtekintésére ide utazhatik, az előmunkálatok pontos folyását ellenőrizze. Lechner több kérdésére máris válaszokat kér Fritztől; hogy adja meg a parti pillérek magasságát, adjon róluk alaprajzot és oldalnézetet, adjon részletezést a famunkákról, állítsa be a faanyag költségeit külön is, miután így, ha fát itt adunk hozzá, olcsóbb lehet az egész munkarészlet, megjegyzi, hogy a parti pilléreknek kőből kellene lenniük s ezért tudni akarja, tervez-e Fritz ezek közé kapcsoló ívet, esetleg piramid alakra formálja őket?

Fritz válasza rövidesen megérkezett. Ebben nyugtázza úgy a kérdések átvételét, mint a bizonyos Winkler N. által számára készített »Idealplant«. Ezután közelebről előadja a híd felállítására vonatkozó elgondolásait. »Egy függő hídnak az építése — mondja itt nem kis tudálékossággal — többféle hatóerő figyelembevételét kívánja s a hidat a számításba veendő terhelésnek megfelelő erősségre kell építeni, hogy így az egyensúlyt (?) megkapjuk. A híd terve függ továbbá a helytől (von der Lokalität!), ahová az jönni fog. Mindezért tudnia kell az alábbiakat: szüksége van egy helyszínrajzra, ismernie kell a partok magasságát, a hidtestnek a legmagasabb s a legalacsonyabb vízszinttől leendő távolságát, valamint a víz áramlását, hogy a hidat a kiöntéstől megóvni lehessen. Tudnivaló szerinte az is, hogy a pilléreknek, mint a parapetnek (korlátnak) legalább fél öllel magasabban kell maradniok. Ami a faanyag-szükségletet illeti, e részben előadja, hogy 24 darab 5 hüvelyk és 7 vonal széles, négyszögletűre faragott tölgyfaoszlopra van szüksége, amelyek vastartókra kerülnek s egymástól 3 lábnyira lesznek lerakva. Ezekre jön a járdapalló. A pillérek egybekapcsoló átívelésére nincs szükség, azok kellő módon meg lesznek erősítve, ami viszont némileg megszükiti a hidat. Ezért azt tanácsolja, hogy a szélességet vegyék a bejáratnál 7 lábira. A tartópillérek kőből lehetnének, 4'6" magasak és 18" szélesek s felül öntött vas nyergeket kapnának, melyeken a drótkötegeket átvezetik. Miután végül Müller professzor úr közlése szerint a híd nagyon »ünnepélyes« helyre fog kerülni és nemcsak erősnek kell lennie, hanem csinosan is kell hatnia, ezért szükségesnek tartja, hogy a helyszínt előzetesen meg szemlélje. Mindössze 3 frt napidíjat számítana fel s úgy gondolja, hogy 1826 április 15. táján érkeznek Pestre, miután másfelé is vannak hasonló munkái, ennek pedig a tavasz végére kellene elkészülnie.

Degen és Pollack jelentése szerint a helyszíni tárgyalás március 6-án történt meg. Ekkor azonban egy 12 öl hosszú és 6 öl széles híd mellett döntöt-

tek, amelynek költségvetése (A—E terv; sajnos, nincsenek meg az iratok között) tekintettel arra is, hogy a terhelést 330 mázsa helyett most már lényegesen felemelték, egyszerre 5792 frt 29 és $\frac{1}{2}$ kr.-t tett ki s ehhez jöttek még Fritz munka- és személyi költségei is; így a híd messze nem 1011 frtba kerülne most már, hanem nem kevesebb, mint 9167 frt 29 és $\frac{1}{2}$ kr.-ba.

A feltűnően felemelkedett költségvetés tárgyában természetesen beható tárgyalások indultak meg, de azt végül is 5500 frt 17 kr.-ban kellett elfogadni. A híd terhelése 330 mázsa helyett most már nem kevesebb, mint 742 mázsa lett, a portálék nem kőből, hanem vasból fognak készülni, 10 láb helyett csak 7 láb magasak lesznek, viszont magát a drótkötelet is a terhelés arányában sokkal vastagabbra veszik az előbb méretezettnél. Sajnos, ennek a költségvetésnek a részletes iratai is hiányoznak s nincsenek meg a vonatkozó tervrajzok sem.

Ezt a költségvetést a nádor április 24-én hagyta jóvá. Ezzel a munka Degen Jakab hatósági felügyelete mellett megindulhatott. A kivitelnél további kisebb eltolódások állottak még elő, ezáltal a költségvetés összege 5878 frt-ra s *levégül*, miután a drótkötelek a tervezettnél valamivel vastagabbra sikerültek, 5978 frt-ra emelkedett. Hogy *honnan* vették ezzel szemben a legrégibb tudósítások, mint valamennyi későbbi szakíró, a 2240 frt-ot, mint amennyibe a híd került volna, ezt megállapítani nem tudtam!

A munka mintegy 3 hónapig tartott s a nyár közepén készen állott a híd a megnyitáshoz. Pest városa István főhercegről szerette volna a hidat elnevezni, ám a kérelmet a nádor udvarias leiratban elhárította, viszont a főherceget, valamint Hermina leányát küldte le maga helyett az ünnepélyes átadáshoz. Ugyancsak tudomásul vette a nádor a híd végleges költségeit is.

A megnyitás így nagy ünnepélyességek között 1826 augusztus 9-én megtörtént.

A híd megépülésének fent vázolt történetéből azt a benyomást nyerhetjük, mintha Fritz nem nagyon értett volna a dolgához. Ezzel szemben áll a tény, hogy a híd nem kevesebb, mint 50 évig teljesített szolgálatot s így nemcsak anyagában volt szolid, hanem szakszerűen is volt felállítva. Csak 1872 táján mutatkoztak a hídnál komolyabb bajok. A megszűnt Szépítő Bizottság helyébe 1857-ben tudvalevőleg a városi tanács¹⁾ került s ez gondozta tovább ezt a hidat is. 1874-ben alapos bizottsági felülvizsgálat alá vették a hibákat, mint a híd egész állapotát s ekkor 5073/875. tan. számú városi határozattal annak végleges elbontása mellett döntöttek. Helyébe merev vas-hídát terveztek s ugyanakkor elbontottak több más hidat is a liget területén. Maga a ligeti tó az 1885-ös iparkiallítás alkalmából került teljes átforgalmazásra, majd, mint tudjuk, az 1896-os millenniumi kiállítás alkalmából nyert újabb rendezést.

¹⁾ Illetve az »építkezési választmány«.

A drótszigetre épült új vashíd már nem a régi helyére került, hanem attól jobbra vezet ma be Vajdahunyad várának hátsó udvarába. Az új hidak megtervezésére egyebek között *Feketeházy János*, akkor vasúti mérnök is jelentkezett, de ajánlkozását nem fogadták el, mert a város saját kezelésben végeztette a munkát. Feketeházy tudvalevőleg nemcsak a párizsi Eiffel-cég neve alatt épült szegedi Tisza-hídnak volt a tulajdonképpeni tervezője, de neki köszönhetjük egyik legszebb fővárosi hidunkat, a ma romjaiban heverő, az egykori (!) Erzsébet-hidat is.

Talán arról is kell néhány szót még szólanom, ismerte-e gr. Széchenyi István a ligeti dróthidat, az ő lánchídjának filigrán s a maga idejében általános figyelmet keltett elődjét? Igen, ismerte, jelentőségét is észrevette s ennek a nyomát naplójában éppen újabban fedeztem fel. A naplók nagy kommentátora, néhai dr. Vizota Gyula tudós akadémikusunk »A Széchenyi-híd története« c. munkájában külön fejezetet szentel annak a kérdésnek, hogyan érlelődött meg a legnagyobb magyarban az állandó híd eszméje. Vizota már 1815 táján megtalálja Széchenyi ez irányú érdeklődésének első nyomait, aki külföldi utazásai során mindenütt felfigyel az érdekesebb hidakra. Vizont feltűnhetik, hogy Bécs első lánchídjáról (a fentebb megemlített Zsófia-hídról) nem emlékszik meg. Ezzel szemben az 1825/1827.-i országgyűlés ideje alatt, naplói V. kötetének a végén, csoportokra osztott szempontok szerint, számtalan feljegyzést találunk és ezek között »Ungern« (Magyarország) cím alatt olvashatjuk felkiáltó jel mellett ezt a sokat mondó bejegyzését: »Brücke bey Pesth!«. Vizota szerint ez a feljegyzés nem elég világos, de azért úgy is magyarázható, hogy egy állandó híd iránti emlékeztetés lehetett. Vizota itt nem gondolt az éppen 1825-ben a Pest »melletti« ligetben felállítandó dróthídnak ügyére. *Kétséget nem szenved, hogy Széchenyi feljegyzése erre vonatkozott* s így ma tudományos felelősséggel megállapíthatom, hogy ez a híd is feltétlenül befolyásolta őt abban a tervében, hogy ne csak a város »mellett«, hanem annak éppen a közepén, mielőbb egy hatalmas és valódi lánchíd nyisson új utat a nemzet fejlődésének.