

# Széchenyi és a felszabadult nép teremtőkészsége

A Lánchidat is kétszer avatták fel. Először 130 esztendeje, 1849. november 20-án. És aztán pontosan száz év múlva, 1949. november 20-án, egy rendkívül hideg, szeles, de mégis olyan szépnek tűnő késő őszi napon.

A Lánchíd az első állandó budapesti Duna-híd volt, a harmadik az újjáépített hidak sorában. Amikor hozzáláttak, a célszerűségét kívül az is sokat nyomott a latban, hogy a szabadságharc centenáriumát ünnepelte 1948—49-ben az ország, s e híd története ahhoz a korszakhoz fűződött. Széchenyi István volt az, aki annyi más nagy alkotása, így a Tudományos Akadémia és a Nemzeti Múzeum mellett, az akkor még különálló közigazgatási életet élő Budát és Pestet állandó híddal kötötte össze. Évszázados elképzeléseket valósított meg ezzel.

## A nemesség tiltakozik

Zsigmond király még Amerika felfedezése előtt, 1436-ban elhatározta, hogy Buda és Pest között állandó híddal kell összekötni a Duna bal és jobb partját. Mintegy fél évszázaddal később Mátyás király terveiben egy márványhíd szerepelt, de ebből sem lett semmi. Még ideiglenes hajóhidat is csak 1767-ben létesítettek a két testvérváros között. A felvilágosult II. Józsefben ismét felvetődött egy köhíd építésének gondolata.

Széchenyi István volt az, aki 1829-ben végre komolyan hozzálátott a dologhoz, és következetesen harcolt a megvalósulásáért. Számos akadály tornyosult elé. Elő kellett a pénz teremtését, megfelelő építőmesterről és anyagokról kellett gondoskodnia, s mindezt úgy, hogy le kellett küzdenie a magyar reakciós főnemesség ellenállását. Akadt olyan köztük, aki a Lánchíd építésének törvénybe iktatási napját úgy emlegette, mint „az ősi magyar alkotmány temetésének napját”. A hídon ugyanis — törvény értelmében — minden átkelőnek hídpenzt kellett fizetnie. Egy gyalogszemélynek egy krajcárt, egy lovas személynek négy krajcárt. Mindenkinék. Ez volt az első eset, hogy a nemességhez tartozók nem élveztek kiváltságot.

Az angol Clark Vilmos tervezte a hidat, s terveit 1838. szeptember 18-án szentesítette a hídbizottság. Clark a híd építéséről: „Építése több nehézségbe ütközött, mint bármely építményé a világon. Büszkeség, előítélet és féltékenység volt a három leghatalmasabb ellenfél, külön-külön kellett megküzdeni valamennyivel.”

## Elpusztul az első hidrobbantó

A tervező Clarknak névrokona volt az ugyancsak angol építőmester, Clark Ádám. Éppen csak betöltötte 28. életévét, amikor rábízta a munka vezetését. 1840. július 28-án verték le az első zárógát első cölöpét, 1841. augusztus 24-én ünnepélyes külsőségek között megtörténhetett a Lánchíd alapkövetétele. Hosszú esztendőkn át dolgoztak. Az akkori technikai feltételek mellett megfeszített ütemben. És aztán 1848. július 18-án — vagyis a szabadságharc idején —, amikor az utolsó láncot húzták fel a hidra, az emelőszerveket megroppant, és a 8000 mázsás teher belezuhant a Dunába, átszakította az állványzatot. (Széchenyi és Clark Ádám is a Dunába esett.)

A híd még el sem készült, máris felrobbantották. Hentzi, a vár osztrák parancsno-

kának parancsára Alnoch ezredes gyújtotta meg a budai pillér közelében elhelyezett négy löporos ládát. A híd csak egy kissé rongálódott meg, az ezredes azonban elpusztult. És a harcok elülte után befejezett hídépítés után a gyűlölt Haynau tábornok mehetett át a hídavatás után Széchenyi nagy alkotásán, a Lánchídon.

## Szélesebb, nagyobb teherbírású

A történelmi előzmények után természetesnek vehetjük, hogy a német fasiszták által 1945. január 18-án felrobbantott híd újjáépítésére meghirdetett gyűjtést nemcsak a főváros, hanem az egész ország népe igencsak

nél a hídnál eddig még sehol sem alkalmazott szerelési módszerrel sikerült újabb jelentékeny összeget megteremtíteni.

## A hároméves terv hidrogramja

Az építőknek sikerült az elgörbült láncszemeket kiegyenesíteniük anélkül, hogy szilárdságukból veszítettek volna. A pillérek, de különösen a párkányuk leomlással fenyegetett. Mégis rá kellett állniuk azoknak, akik hozzákezdtek a javítási munkához. A labilis falazatra — ez akkor nagy műszaki újításnak számított — távolról cementhabarcsot lövelltek, amely megszilárdította a leváló részeket.



**A romba döntött Lánchíd 1945-ben**

elkesen fogadta. A szükséges 44 millió forintból 36 millió gyűlt össze ilyen módon.

Két év alatt építették újjá a szétrombolt hidat. Féltő gonddal ügyeltek rá, hogy megőrizzék íveinek és pilléreinek csodás szépségét, de az új nemcsak mása lett a réginek — amely egyébként 1913-ban erősebb láncokat és pályaszervezetet kapott —, hanem szélesebb és erősebb is. A pillérek kapuit egy méterrel szélesebbre készítették, hogy két autóbussz elférjen alattuk egymás mellett. Nagyobb lett a híd teherbírása, 24 tonnás kocsik is átmehetnek rajta.

Az ünnepélyes hídavatáson a hídépítők egyik legkiválóbbja, az akkor országosan ismert nevű Palotás László, kiváló munkás, mérnök beszélt a dolgozók kollektívájának teljesítményéről:

— E híd építésénél nemcsak lelkesedéssel kelt versenyre egymással munkás és mérnök, s ennek a munkaszellemnek döntő szerepe volt abban, hogy az építési munkákat határidőre és gazdaságosan fejeztük be. Az újítások és ötletek egész sorát alkalmaztuk, közel 200 tonna vasanyagot takarítottunk meg, több mint egymillió forint értékben. A kőfaragó munkáknál ugyancsak több százezer forint volt a megtakarítás. A vaszerkezetet szerelő munkások és mérnökök egymás munkája iránti megbecsülésének eredménye, hogy en-

A hídavató miniszter, Bebrits Lajos, amikor köszönetet mondott az építőknek, egyben a hároméves terv általános sikeréről is beszélt:

— Határidőre történt elkészülte legfőképpen bizonyítéka a hároméves terv sikerének. Nem a Lánchíd az egyedüli, amit ebben az évben újjáépítve átadunk a forgalomnak. 1949-ben összesen háromszáznál több újjáépített közúti híd készült el, számos nagy fontosságú vasúti híd mellett. Ezek nem pusztán másai a régieknek. Szélesebbek, nagyobb teherbírásúak, és mégis kevesebb vasanyagból és olcsóbban épültek. 102 kilométer betonos, 728 kilométer makadámos új utat építettünk és 3100 kilométer közutat új, megjavított felülettel láttunk el. Most minden erővel azon vagyunk, hogy tető alá hozzuk mindazt, ami még hátra van a hároméves terv célkitűzéseiből, de ami most történik, tulajdonképpen már előkészület öt éves tervünkre.

A Lánchíd átadása azt jelentette, hogy a Kossuth-, a Szabadság- és a Margit-híd után már egy negyedik híd is összekötötte Budapesten a Duna két partját. És alig egy esztendő múlva, 1950. november 7-én új hidat avattak. Az Árpád-híd, Óbudánál, illetve Angyal-földnél. A hídépítők lendülete nem tört meg.

(Folytatjuk)