



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

Riport a fővárosi hidak életéről

Reggeli Magyar Évi

Bn

1943 IV. 4.

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"18/19"

Személy

H

Riport a fővárosi hidak életéről

A Lánchíd megépítése jelentette Pest és Buda egyesítését — Milyen előzmények után építették meg a Margit-hidat? — 1896-ban a király is megjelent a Ferenc József híd átadásánál

Meddig szedtek hídpénzt a fővárosi hidakon?

Gróf Széchenyi István a magyar nemzet legnagyobb építőmestere volt. Irodalmi működése és technikai felkészültsége egyaránt páratlan és csodálatraméltó. Találoan jellemezte őt egyik kiváló mérnökünk, Liptay Sándor „ha Széchenyi István magyar főúr helyett angol polgárnak születik, bizonyára kora egyik leghíresebb mérnöke lett volna. Irodalmi művein kívül az Al-Duna mellett elvonuló Traján-utja, az Akadémia épülete és a Lánchíd örök időkre megőrzik emléket.”

Ezek a gondolatok merültek fel bennem, mikor a Lánchídon átmentem. Istenem, mennyi ember halad keresztül ezen a hídon és Budapest többi hidján is és bizonyára kevésnek jut eszébe, hogy mennyi előképzettség, mennyi technikai tudás, mennyi előrelátás és tapasztalatokból leszűrt ismeret kellett ezeknek a vaskolosszusoknak a megalkotásához, amelyeken az emberek ezrel haladnak keresztül naponta.

Az első budapesti híd megépül

Hazánk kulturális fejlődésében hatalmas lépést jelentett a Lánchíd megépítése. Monumentális mű, amelynek megtervezésével és megépítésével Széchenyi céljainak megfelelően bizonyítottuk, hogy nagyot és maradandót is tudunk alkotni. Budapest mai fejlődésének alapjait a Széchenyi-Lánchíd vetette meg. Ez volt az az alkotás, amelyen át az ifjú pest keztenyújtott Budának. Közlekedési rendszerünk kifejlődésének lehetőségét tulajdonképpen a Lánchíd adta meg, mert először ezt a művet kellett létrehozni, hogy az összekapcsolt két városrész a központosított magyar közlekedésnek gócpontja lehessen.

A Lánchíd építése közgazdasági téren is nagyarányú fejlődést jelentett. A híd megépítésének gondolata vetette meg alapját a világhírű Ganz gyárnak és annak mérnökei ekkor az építkezésnél tökéletesítették tapasztalataikat, amikor az akkoriban szokatlanul szigorú angol előírás szerint kellett elkészíteni a Lánchíd öntött-vas tartóit. Ugyanakkor derült ki a Beocsini mézmárga használhatósága, amelyre maga Széchenyi István terelte rá a figyelmet az építéskor és

ugyancsak a Lánchíd építése alapozta meg a szlavoniai tölgyfa hírnevét is, mert a pillérek építőgödrenek körzárására ilyen tölgyfacölöpöket alkalmaztak.

A Lánchíd építése

Széchenyi István gróf kezdeményezésére 1837-ben megalakult a Hid-egyesület. Elkészülnek a tervek és Clark Vilmos mérnök elgondolása szerint 1839—49 években megépül a régen nélkülözött forgalmi útvonal. Baró Sina György vezetésével megalakul a Lánchíd rt., amely 6,245.000 forint költséggel zárta le a végső elszámolást. A híd ennek a részvénytársaságnak tulajdonában is maradt hosszú éveken keresztül, míg végre az 1870. XXX. t. c. alapján 8.127.000 forint megváltási összegért az állam tulajdonában ment át.

Alig mult el husz esztendő, s a Lánchíd máris kicsinek bizonyult a forgalmi igények kielégítésére. A kormány tehát határozott és az 1870. X. t. c.-ben elrendelte a Margit sziget mellett ívelő új híd a Margit-híd megépítését. Budapestnek e második hidja 1872—76. években

épült meg 5.051.000 forint költséggel a francia „Société de Construction des Batignolles” cég vállalkozásában E. Caulin tervei szerint.

A Margit- és a Ferenc-József-híd

A Margit-híd még épült, de Budapest világvárosi fejlődése már akkor megkövetelte egy harmadik híd építését a Belváros vonalában. Megszületett tehát egy újabb törvény, mely intézkedett, hogy azonnal megkezdődjenek egy újabb híd építési munkálatai, míhelyt a Lánchíd és Margit-híd, hídpénzéből befolyó tiszta jövedelem a 6,500.000 forintot meghaladja. Ezt a többletet, — mondja törvénycikk — egy negyedik híd építési költségére kell fordítani. A törvénycikkben lefektetett feltétellel 1890-ben már rendelkezésre állt de mire a híd megépítéséről szóló törvény megjelent volna, Budapest fejlődése oly mértékben öltött, hogy

egyszerre két új Duna-híd építéséről kellett intézkedni. Az egyiket a Fővám-tér, a másikat az Eskü-tér irányában tervezték. A híd megépítésére 1894-ben nemzetközi pályázatot hirdettek, hogy a többféle irányból érkezett pályázat összehasonlításával, mind a zeztékiai, mind a műszaki követelményeket kielégítsék. Az 1896 október 4-ére megépült Ferenc József-hídat maga a király nyitotta meg. Ezután jutott sor az Erzsébethid megépítésére (1898-tól 1903-ig) melyet a megboldogult Erzsébet királyné emlékeztére az ő nevééről neveztek el.

A Lánchíd újjáépítése

Időközben szükség mutatkozott a Lánchíd renoválására, melyet más híd hiányában korábban lehetetlen volt megcsinálni.

Meg kell említenünk, hogy a hidakon való átkelésért a személyek és járművek után hídpénzt szedtek. Ezt a vámot a világháborút követő összeomlás után, 1918 év végén az akkori forradalmi kormány szüntette be, mely intézkedést utólag a 1920. IV. t. c. is jóváhagyta.

Budapest fejlődésének irama időközben világvárosivá lett.

A hidak óriási forgalmat bonyolítottak le, s ebben a tekintetben, de a személyek és járművek szempontjából bizonyos szokás alakult ki, a hidak forgalmát illetően.

A Lánchídon gyorsan suhanó autók és a minisztériumokba, valamint egyéb állami hivatalokba siető emberek teszik élénkké a forgalmat és a hídon való áthaladást.

Az Erzsébet-híd építésének különös epizódja

E híd megépítésénél különös dolgot észleltek a mérnökök, amely annál is veszélyesebbnek tűnt, mivel az építés már előrehaladt stádiumban volt. Megdöbbenve tapasztalták, hogy a hídfőkön elmozdulás észlelhető, melynek oka az volt, hogy az alapfa alatt elhelyezett aszfaltréteg a ránehezedő nyomás alatt a fölépített falrészsel együtt lassu mozgásnak indult. Mérnökeink azonban szerencsésen elhárították ezt a veszélyes jelenséget, két-két hatalmas kötőmb utólagos beépítésével.