

FM AZ UJ LÁNCHID

(Saját tudósítónktól.) Művészi körökben, de a közönség között is hónapok óta aggódva kísért a gondolat, hogy az új Lánchid, ha technikailag tökéletesebb is lesz a réginél, esztétikai szempontból leghiresebb és legszebb építészeti büszkeségétől fogja megfosztani a fővárost. Az aggodás érthető volt: Budapest elképzelhetetlen a Lánchid nélkül és azon a helyen, elképzelhetetlen, hogy bármilyen más hid pótolja. A Lánchid Budapestnek nemcsak egy darab tradíció, vagy história, hanem egyben legnevezetesebb esztétikai emléke. Londonnak a Tower, vagy Párisnak a Louvre nem lehetnek oly féltett kincsei, mint Budapestnek ez a finom és monumentális remekmű. London és Páris dűskálhatnak a műkincesekben, de Budapest szegény és fiatal város. Egész művészi értelmünk, esztétikai históriánk ugyszólván ezzel az alkotással reprezentálja magát a fővárosban. Budapest városképének megszentelt jellege az a távlati részlet, amelyen a Lánchid, ez a „kőből és vashól komponált hárfa” ráborul a Duna derekára. Jogos és érthető érzésük volt tehát a pestieknek, ha ezt féltették a technika rigoróztatásától, féltették a profán mérnöki szaktudománytól.

Az is érthető, ha utóbb már egész legendák keletkeztek arról, hogy miként fogják elrontani az öreg hidat. Beszéltek arról, hogy az új konstrukció feláldozza a láncok régi elegáns vonalát, a karsu láncpálcikák helyett otromba acélrudakat szerel a hidra, kiszélesíti a kocsiutat és ezért átépíti a klasszikusan szép pilonokat, merevítőkkal erősíti a hidtestet a különféle kilengések ellen és ezért megvastagítja a hidiv eddigi karsu derekát, sőt arról is beszéltek, hogy a gyalogjáró megszülésebitése kedvéért a kőoroszlánokat is lehordatja. A fővárosi emberek annyira szerették az öreg hidat, hogy természetes ösztönrel mindezt elhítték. Hivatalos részről, ahová az aggodalomnak ezek a fantasztikus kitalálásai talán el sem jutottak, természetesen nem cáfolták: Budapest már-már kezdte elsiratni legszebb emlékeit.

Ugyszólván közsükséglet lett már, hogy a közönséget autentikusnak felvilágosítsák: mi is történik tulajdonképpen az új Lánchiddal, illetőleg a régivel? Mindenekelőtt meg kell állapítanunk, hogy aki tudni akarja, mi készül, annak nem a Dunához kell menni, hanem a kőbányai utra, a Máv. hidépítési osztályára,

ahol a kész tervek és a régi hid rozsdás romjai mellett, ott találhatja az új hidat is részleteiben teljesen felszerelve, részint pedig a tényleges méreteknek megfelelő modelleket. A látottak alapján sietünk megnyugtani ugy a közönséget, mint a művészeket: apróbb részletektől eltekintve az új Lánchid egészében teljes hasonmása lesz a réginek, amelynek esztétikai formáját szigoruan megtartja.

Gottlieb Ferenc, a Máv. hidépítési osztályának főfelügyelője, gyárfőnök-helyettes szíves készséggel oszlatja el a legendákat.

— 1906-ban, — mondja — amikor a hid átépítésének tervével foglalkozni kezdünk, jegyzőkönyvbe vettük, hogy a régi esztétikai formán változtatni nem szabad. Ehhez mindvégig ragaszkodtunk is. A hid — és ebben a Lánchid sem kivétel — közforgalmi eszköz és mint ilyen le is kell tudnia bonyolítani a forgalmat. A régi hid nem sokáig tudta volna ezt. Az ujnak tudnia kell. Száz, meg kétszáz évig is. Mindamelllett egy pillanatig sem feledkeztünk meg arról, hogy a Lánchid elsősorban elite-hid, mondjuk luxus-hid és éppen ezért csak a legszükségesebb technikai engedményeket tettük. Ezt azonban kellett. Azt hiszem azonban, hogy ez éppenséggel nem történt a hid esztétikai szépségének rovására. Tessék nézni . . .

A padlón hosszában kitergetjük az átalakított hid terveit. Fölebe hajolva, nézem, szemügyre veszem minden részletét.

— Lát valami különbséget? — Kérdi a főfelügyelő.

Összehasonlítom a régi képekkel és tervekkel:

— Semmi különbség.

Gottlieb főfelügyelő elmosolyodik.

— Ez az. Összhatásában a legesekélvebb különbséget sem fogják észrevenni. Mert nincs. Ugyanazok a vonalak, ugyanazok a méretek. Csak egy . . . ha jól szemügyre veszi. A régi hidon a függő láncok 1.8 méter távolságban voltak felszerelve, az újak 3.6 méter távolságban lesznek. Az esztétikai összhatáson ez azonban a gyakorlatban sem fog változtatni. Jórészt észre sem fogják venni. Akik pedig észreveszik, szerény véleményem szerint a művészek is, kénytelenek lesznek konstatálni, hogy ez a változtatás csak hasznára lesz a hid esztétikai megjelenésének. Levegősebb, lengőbb, könnyebb, finomabb lesz. Mi

azonban ezt sem esztétikai önkényből tettük. Hanem egyszerűen, mert a mai technikai fejlettség mellett nincs szükség annyi láncra. Clark is kevesebbet alkalmazott volna, ha az akkori vasgyártás mellett ez egyáltalán lehetséges lett volna.

— Hogy a kocsiutat kiszélesítjük és ezért megváltoztatjuk a pilonokat, nem igaz. A pilonok architektúrája érintetlen marad. Alája építünk, mert ez technikai követelmény. Ennek azonban a víz színe fölött nyoma sem lesz. A gyalogutat kiszélesítjük, az igaz. Negyven-negyven centiméterrel mindkét oldalán. Ez azonban szemelláthatóan egy hájszalnyi változást sem fog okozni. Természetesen csak esztétikai szempontból. Hogy a kőoroszlánokat ezért eltávolítjuk? Ez sem felel meg a valóságnak. Mind a négy marad a helyén. Legföljebb a be- és kijáratok is megtartják a régi méreteket. Nem hinném, hogy ez torlódást idézne elő. Elvégre a Lánchid gyalogutjain, mind a két oldalon egyarányu a forgalom. Egyik oldalon jönnek, a másikon mennek. Itt nem történhet baj. És ha . . . ! A legrosszabb esetben éppen földre lehetne tolni az oroslánokat is. Tekintettel az óriási méretekre, azt a negyven centimétert nem is lehetne észrevenni. De — isten ments! — erre egyelőre még csak nem is gondolunk.

— Hátra lennének még a merevítők, a melyeket ugy a hid szelvényében, mint hosszában való lengése ellen szerelünk fel. Nos, hát ez sem jár semmiféle formai változással, amint itt, a részletes tervekben is látható. Elvégre merevítők, vagy legalább is olyanfélék, a régi hidon is voltak, de jórészt fából. Az acél pedig karsubb is, csipkésebb is, tehát átlátszóbb és kecsesebb. Ez is inkább használhat, mint árthat az új hid formájának. Nem Clark az oka, hogy már ő is nem ezt és így alkalmazta.

Lemegyünk a telepre, ahol a hatalmas szerelő házakban, több hid mellett, az új Lánchidat is most szerelik. Itt — kivéve a Diósgyőrből szállított függőláncokat — most állítják össze az új alkatrészeket, amelyeket megszámoznak és csak azután küldenek el a Dunához. Óriási mágneses daruk, mint a pelyhet emelik a száz és száz métermázsás acélsavarokat, hengerelt acélpántokat. A nagy szerelőházban száz és száz munkás az uttest alatt elhelyezendő merevítőket állítja össze. Künn a szabadban, ponyvák alatt, egy teljesen felszerelt részlete látható az új gyalogjárónak, az oldalsó merevítőkkal.

— Tessék nézni — magyarázza kalauzom — semmi változás. Még a korlát is ugyanaz,

csak éppen fa helyett vasból lesz. Formája, mérete, diszitó motívuma ugyanaz maradt.

Az egyik uj, hatalmas betoncarnokban már teljesen készen áll a komplikált, óriási acélszerkezet, melyet a láncok alátámasztása céljából a pilónokon helyeznek el. Erre nehezdednek a hid ivláncai. A szerkezet olyan elmás, hogy nemcsak a tehernek, de a temperatura változásoknak is enged. Egy sereg henger tompítja és osztja meg az óriási nyomást, mely így csak közvetve éri a pilónokat.

Arrébb nyolc darab lehorgonyzó saru hever, hatalmas, tömör acéltömbök, darabjának száznegyven métermázsza a súlya. Ezeknek a kötelessége, hogy az ujjáalakított hid kétszeres terhét, illetőleg kétszeres huzóerejét a két parthoz rögzítsék. Aztán mindenfelé: kereszt-tartók, garmadában a csillógó, óriási acélkapcsok, hengerek, ragyogó, diadalmas objektumai a modern technikának. A pavillon mellett, a szabadban szerte hevernek a régi Lánchid alkatrészei. Rozsdás emlékroncok, tört, zuzott, öntött vasdarabok, melyekről lepattogzott a festékbőr. Most metszetben látszanak az egyes rétegek, öt tiz darab is, amennyit több, mint félszázada ráfestettek. Egész gulák ócska vasdarabokból. Valamennyit beolvasztják, megkeverik, aztán acéllá tömörítve új életre hengerelik. Egy-egy ép darab a különféle muzeumokba kerül, egy borda egy darab öntött vasból, melyen az uttest, a két gyalogjáró is feküdt, Krasznahorkára kerül, az Andrássy-kastélyba. Tudnivaló ugyanis, hogy az első ilyen vasöntvényeket, 210 darabot Andrássy-birtokon, a dernői gyárban készítették, a többit az akkor irduló Ganz-gyárban.

— Nagyon rossz karban volt már az öreg Lánchid, — magyarázza Gottlieb főfelügyelő — alaposan megérett a gyógykezelésre.

Egy olyan borda, amilyen Krasznahorkára is kerül, ott hever előttünk. Amint oldalt fordulva fekszik a földön, a munkások emelődarukkal emelgetik az egyik végén, alig emelték egy méteren tul, a súlyos, tömör vasdarab a közepén megroppant, reccsent, aztán kettévált, akár a vaj.

— Ez az öntött vas baja — mondja ka-lauzom — törés ellen nincs mentsege.

A laikus valóban megdöbbenhet, ha arra gondol, hogy félszázada ezeken a vasakon bonyolódott le a forgalom Pest és Buda között. Ha ezt a vasat a partok felől érte volna nagyobb nyomás, az egész hid ugy dőlt volna össze, mint a kártyavár. Ez azonban szerencsére nemcsak a vasaktól függött. Maga a konstrukció ezekkel a tökéletlen alkatrészekkel is genialis volt és biztos. De az idő! . . .

— Mit használn itt az esztétika? — mondja a főfelügyelő, főlemel egy darab vasat és nekem adja:

— Vigye haza emlékebe.

Zsebre vágom. Utközben többször előveszem és nézem. Belül, mintha féreg rágta volna. Olyan, mint a száraz ementhali sajt. Szegény, öreg Lánchid, de beteg is volt már!

Tangerban

Egy nemzetközi gyarmaton

(Saját tudósítónktól.) A gibraltári Cecil-hotel drawing-room-jában nagy fototipia lóg. Üvöltő oroszlan, támadásra készen, kiálló szírt-fokon áll a tenger fölött. Akaratlan eszembe jut ez a kép, mikor ivben kanyarodik a hajó Európa-Pointnál és egyszerre elibém mered a gibraltári hegy. A kopár hegyoldalon furcsa rendszerességgel három sor kerek lyuk sötélik. Az ember akaratlanul is arra fordul, ahová ezek a fenyegető lyukak tekintenek. Ott pedig a Cap Leone van, a ceutai hegyfok és mögötte az arab várost jelző széles fehér folt: *Tanger*.

A gibraltári hegy ki van furva, aláasva egészen és azokból a fekete lyukakból angol ágyuk nézik a tengert. Hanem mikor Cap Spartelhez ér a hajó, a tangeri fehér házak fölött szép sorban tizenegy standard áll a tetőn. A nagyhatalmak zászlói. Tudnivaló, hogy itt a micarème-i ünnepség tribünjei épülnek, ama tizenegy zászlókat pedig azért cibálja a szél, mert Tangerben még a farsang is a nagyhatalmak védelme alatt áll. Tanger a protektorátusi rendszer legjellemzőbb szülőtte: a minden nemzet városa. Minket már csak azért is érdekel, mert ama tizenegy standardok között a monarchia felemás lobogója is szerepel.

Az 1908-i *algeciras-act* korántsem zárta le Marocco sorsát. A nagyhatalmak alig egyeztek meg a zsákmányon, mikor kitünt, hogy korán volt összeverekedni a medve bőrén. A maroccai herberek egyáltalán nem vették tudomásul, hogy hivatalosan pacifikálva vannak. Az örökös zavargások már 1909-ben ürügyül szolgáltak a franciáknak, kik megszállták Casablancát és ott rögtön nagyon otthonosan rendezkedtek be.

Máról-holnapra felépült a francia posta, meg a francia varieté-színház; a tengerparton hatalmas táblák hirdetik a *Pneu Michelin* meg a *Chocolat-Meunier* kiválóságait és ezzel Marocco bevonult Párisba; mintahogy minden francia gyarmat csak Páris külvárosa. 1912-ben aztán a nagyhatalmak végre is kénytelenek voltak elismerni Franciaország protektorátusát Marocco fölött, kivéve a mellillai spanyol part-