

Már-már elfeledkezünk egy dupla jubileumról: a Margit-híd ebben az esztendőben ötvenesztendő, szigeti szárnya pedig huszonöt éves. Podig érdemes róluk megemlékeznünk, mert ez a híd számos érdekes tanulságot rejt magában a régi jó, minden reménnyel telt Magyarországról.

Manap már büszkén hirdetjük magunkról, hogy Budapest a hidak városa. De mennyi energia-kifejtésbe került, amíg Budapest idáig jutott. A mult évi Széchenyi-jubileum meghozta Herczeg Ferenc Hidját s ez dramatiszta azt a nagy küzdelmet, amelyet az első állandó Dunahídról kellett folytatnunk. Fekete gyászunkra ezt a hidat Haynau adta át a nyilvánosságnak. Megvolt tehát az első Dunahíd. Ám hol van a folytatás? Aggódo lelkek kísérték figyelemmel az eseményeket és lélekzettek fel akkor, amikor a Duna két partjának újabb összekötését 1870-ben törvény határozta el.

Huszonöt hosszú esztendeig tartott, amíg a magyarság egy új Dunahíddal tudott a világ elé állani, amely minden törvénynél hangzatosabb dokumentálása volt annak, hogy ez az ország folytatja ott, ahol elhagyta egy negyedszázad előtt; a mérték nem lett kisebb; megálljuk a tempót, amelyet a legnagyobb magyar diktált. Álltuk is s ma már a Margit-hidat mint szerény közbenső alakzatot vagyunk hajlandók tekinteni az azóta született hidóriások között.

1873-ban kovácsolódott össze az egységes Budapest, amely parancsolólag megkivánta az új hidat, amelynek egyesítenie kellett azokat a nagyjövőjű városrészeket, amelyeket a Duna szinte eltolt egymástól. Óbudá s a külső Lipótváros fejlődése elképzelhetetlen volt az új hid nélkül, amely örvendetes példája annak, miként lehet egy monumentális, örök időkre szóló problémát úgy megoldani, hogy az utódok ne tehessenek érte szemrehányást.

Kétségtelen, hogy a Margit-híd egyike a legvárososabb és legelőbbrelátó építkezéseknek, mert előre számításba vette a még csak papíron létező pesti körülményeket s a még későbbi időkre szánt margitszigeti szárnyhidat. Amikor 1876-ban átadták a nyilvánosságnak, meg volt a híd, a laikus csodálkozott, mért éppen oda tették? Meg azt is kérdezte: mért csinálták görbére? Esztendők multával nem győzték dicsérni a tervezők bölcsességét, ami nagy hasznára vált a diszponens uraknak, mert a közönség később az Erzsébet-híd okozta utgörbülést is lenyelte.

Ha valamelyik hegy tetejéről végignézzünk a mai Budapesten, az az érzésünk, hogy a Margit-hidat, mint esztétikai tényezőt, alig nélkülözhetnők. A város közepén egymásra tornyosulnak az angol-amerikai izü monumen-

Budapestre vonatkozó ujságcikkek		Osztályozás
Szerző: <i>Siklóssy László</i>		Tárgy: <i>624.2</i>
Cím: Az ötvenéves Margit-híd		Hely: <i>[redacted]</i>
Forrás: <i>Budapest 1935</i>		Idő: <i>1875/1935</i>
(Hely)	(Idő)	Személy: <i>[redacted]</i>
	(Köt. v. fűz.)	Helyszám: <i>[redacted]</i>
	(Oldal)	

tális lánchidak, ám e fortissimo után lágyabb zenére vágyunk. És ezt kapjuk meg a Margit-hidban, melynek megvan a maga egészen speciális formanyelve, amellyel magas oszlopok mellőzésével szolgál déli kertül a mögötte északra elterülő barátságos tájéknak. Szigetek, berkek, kertek, hajók, csónakok, tanyák és nyaralók tömege az, amely feltárul előttünk. Elfelejtjük azt, hogy gyárak is vannak a közelben, aminthogy elfelejtettük ezt már egy hasonló alkalommal, amikor — megváltoztatva a megváltoztatandókat — hasonló táj tárul elénk. Hol is volt csak ez? ... Igen: Párizsban!

Való igaz, a Margit-híd nem más, mint egy monumentálissá nagyított Szajnahíd. Mert a Margit-híd francia hid. És francia tervezői helyesen állapították meg, hogy ennek a hídnek, amelynek végre is összekötést kell találnia a Margitsziget esodás parkjával s amelynek ilyképpen a természetbe kell kivezetnie egy nagy város fáradt lakóit: ez a barátságos karakter való.

1871-ben irta ki a kormány a pályázatot, amelyre harmincöt munka érkezett be. Ezek közül a Gouin és Társa francia vállalkozó cég kapta meg az első díjat és a kivitelre való megbízást. 1872 tavaszán kezdték meg a hidépítést, amely 1875 végével el is készült, a hivatalos megnyitás azonban — főképpen az akkor dühöngött nagy árvíz miatt — 1876-ra maradt.

A főváros lakossága nagy lelki nyugalommal nézte az építkezést, nem úgy, mint annak idején a Lánchidét. Pedig — mai szemünkkel nézve a dolgot — izgalomra lett volna

ok, bár nem műszaki okokból. A hidat ugyanis nemcsak hogy franciák építették, de minden valamirevaló alkatrészét is idegenből szállították. Így az összes vasalkatrészek Gouin és Társa batignolles-i hámorjából kerültek ki, de Franciaországból került ki még a munkálatokhoz szükséges szén is, a körésszekhez felhasznált gránittömbök pedig Bajorországból. (A Németbirodalomnak a franciák előtt még annyira-amennyire szimpatikus részéből, mondták az akkori napi politikusok.)

Nagy ünnepekkel készültek a hidavatásra, amely az első nagy magyar hidavatás volt, mert a Haynau-félet mégsem ismerhetjük el ilyennek. Tízezer forintot szántak rá a dekorációra, amin a sajtó ugyancsak felszisszent, mondván, hogy inkább az árvíz-károsultaknak adják a pénzt. Az ünnepies hidavatók József főherceg, Ráth Károly főpolgármester és Péchy Tamás közlekedésügyi miniszterek voltak. Sok szép beszéd hangzott el, csupán az ellen merült fel utólag kifogás, hogy a francia építészek és műszaki emberek nem részesültek elég méltánylásban, aminek azonban nyilvánvaló magyarázata az, hogy

hivatalos részről nem akarták a hid francia karakterét előtérbehozni. Egyébként a hetvenes-nyolcvanas években élte aranykorát a francia-magyar barátkozás, amelynek sok hasznát nem vettük, sok apró furesaságán azonban el-elmosolyoghatunk.

A hidavatáson nem volt jelen Ferenc József király, néhány hét mulva azonban ő is bejárta a hidat, mellyel igen meg volt elégedve. Általában köztetszésben részesült a főváros ez új disze, amelynek gyönyörű apoteozist állított Arany János: Hidavatás című balladájában.

Siklóssy László

1st nyomda NV., Közp. városháza — 1896,50