

Álmosan baktatott reggel egy konflis

Ötnegyed évszázad regénye • Az oroszlánokat 1850-ben helyezték el

Szépséges Lánchidunk építése úgy kezdődött, hogy éppen 125 éve, 1839 szeptemberének egyik napján — csendes, derűs idő volt — a pesti Duna-parton ráverték két próbacölöpre. Ettől kijebb műhelyeket falaztak, raktárakat ácsoltak, s az egészet bekerítették palánkkal a kíváncsi szemek elől. Az arra sétáló, mégis ott ácsorgó pestieknek csak bábeli nyelvzavar jutott: a kerítésen túl németül, angolul, szlovénül, horvátul, szlovákul és magyarul beszéltek a hídépítők.

... a tolás, rúgás
irgalmatlan vala ...

Az angol Adam Clark vezette a helyszíni munkát, aki egyébként nem állt rokonságban tervezőmérnök honfitársával, W. Thierney Clarkkel. A konstruktőr Clark 1840 tavaszán beutazta a felső-ausztriai stájer erdőket, meglátogatta a mauthauseni, a sóskúti, a Vác környéki bányákat, fenyő- és tölgyerdőket, gránitot, mészkövet rendelt, hozatott dunai hajókon. A kőbányákba angol munkásokat küldött, akik jól értették a tíz-tizenkét tonnás kövek kitermelését. Cölöpnek osztrák vörösfenyőt és szlovéniai tölgyet választott. A pesti híd fő zárógátjához az első cölöp leverését 1840. július 28-án kezdték meg. A cölöpöket úgy verték a mederbe, hogy egy húszmázsás súlyt húsz méter magasból ejtettek a cölöp végére, azután a munkások ismét felhúzták a magasba. Hétezer cölöpöt kellett összesen beverni, minden cölöpre négyszáz ütést mértek — valamennyire összesen hárommilliót. A munka jól haladt. 1841. május elsején megkezdték a második, 1842-ben a harmadik zárógát építését és még ebben az évben, augusztus 24-én ünnepélyesen lerakták a Lánchíd alapkövét, amelynek üregébe nemcsak a hid történetét tartalmazó okmányt, hanem több arany- és ezüstpénzt is elhelyeztek, majd az üreget egy 130 mázsás kővel elzárták, befalazták. Az ünnepségről különben a krónikás feljegyezte, hogy „a tolás, rúgás, taszigálás a bemenetelnél valóban betű szerint irgalmatlan vala”. A híd alapozásához betonréteget terítettek. A cementet a beocsini kolostorban vásárolt mészmárgából égették a híd mellett. A téglát Steingenberger, Lechner pesti és Csekő, valamint Christen óbudai vállalkozók szállították.

Széchenyi a Dunába esett

1847-ben már annyira előre haladtak az alépitmény-nyel, hogy megtehették az előkészületet a láncok felhúzására. Az első láncszemet 1848. március 28-án építették be a pesti lánckamrába, július 8-án pedig a középső nyílás első lánctagját emelték a helyére. A szerkezetet 25 (!) lőerős gép hozta működésbe. Ezt a nehéz munkát tizenkét szakaszban végezték el. A tizenegyedikig min-

den simán ment. Az utolsó szakasznál szerencsétlenség történt. Az emelő csiga lánccának egyik szeme elpatlant, s a 7940 mázsás híd-rész visszahullott, darabokra törte az úszó munkapadot. A munkát szemlélő Széchenyi István éppen rajta állt és vízbe esett az építőkkal együtt. Egy munkás életét vesztette.

A láncokat angol kovácsolt acélból készítették, mert abban az időben még nem ismerték a hengerlést. Az öntött vas keresztartókat a Ganz-gyár szállította, más vasalkatrészeket Andrassy György dernóci öntödéből és a munkácsi hármorból szereztek be.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző: *Béla Áthila*

Cím: *A pesti hídak története...*

Forrás:

Béla Áthila

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Oszályozás

Tárgy

624.2

Hely

Lechner híd

Idő

1847-1848

Személy

Helyszám

Az ezredes felrobbant

1849. május 21-én reggel hét és nyolc óra között *Alnoch von Edelstadt* császári ezredes parancsot adott a híd felrobbantására, ám katonái vonakodtak teljesítésétől. Az ezredes toporzékoló dühhel rohant a lőporos hordók fölé, hogy személyesen pusztítson. *Bedobta égő szivarját s a híd — bosszút állt az ezredesen. A merénylőt darabokra szaggatta a robbanás ereje. A híd csak könnyebben sérült meg. Végül is 1849. november 20-án* sor kerülhetett Magyarország első állandó jellegű víz feletti útjának, a Lánchídnak ünnepélyes átadására. Elsőnek Haynau és kísérete ment át rajta Pestről Budára. A hídépítő részvénytársaság azon a napon gavalléroskodott: a közönségnek megengedte, hogy egy napig vámfizetés nélkül használhassa a hidat. Egyébként mindenkinek, nemesnek, szegényembernek egyformán hidpénzt kellett fizetni. Az oroszok 1850-ben, a címereket 1852-ben helyezték el.

A Lánchíd azonban fiatalon kivénült, elhasználódott, nem bírta eléggé a forgalmat. Már 1887-ben bizottságot küldtek ki a híd állapotának megvizsgálására. Az eredmény: a fahíd pálya és az öntöttvas-kereszttartók gyengék. A horgonyokban és a lánctagokban túl nagy az igénybevétel. A lánctervezet nem felel meg a megváltozott követelményeknek. Teljesen új vasszerkezet kell.

A múlt és az „új kori” történelem

1914. február 3. Reggel. Egy rozoga pesti konflis dőcögött át a Lánchídon, benne álmosan didergett egy bálozó. A régi Lánchídon így ment át az utolsó kocsis. Hat óra után néhány perccel — a konflis ott baktatott még a híd közepén — a pesti hídfőnél fakorlatot vontak keresztbe. Azon a napon a régi Lánchíd meghalt. Csak 1912-ben 4 millió 968 ezer 764 ember járt rajta.

Az újjáépített, régi formáját szigorúan őrző, erősebb Lánchídat 1915. november 27-én adták át a forgalomnak.

S a Lánchíd „új kori” történelme? Ismeretes, átéltük. Csak dátumokat, neveket: 1945. január 18-án a pesti lánckamrát a levegőbe röpitik. 1947. december 22., határozat: a hidat teljesen eredeti alakjában és méretében

kell felépíteni. A lánccok 76 százalékát sikerül az épen maradt anyagból biztosítani. Sávoly Pál és dr. Méhes György kap megbízást a híd újjáépítésének megtervezésére.

1949. november 20., vasárnap. Ismét régi szépségében, mint csipkézett ékszer, áll a Lánchíd, Duna-királynőnk kék szalagján.

Békés Attila