

1974 NOV 23

624 Vas Népe

244



SZÁZHUSZONÖTÉVES A LÁNCHÍD

Budapesti hidjaink kecsessége szépsége, ritmusa, a főváros egyik ékesége. A hegyekről, vagy a Dunaparttól elének táruló látvány meghatározó eleme. Azonban nemcsak egyszerűen az esztétikai gyönyörűség okáért állították: fontos gyakorlati funkciót teljesítenek a folyó két partjának és az ország két részének összeköttetésében.

Hidjaink eleje és legszebbike a Lánchíd, első állandó hidunk Pest és Buda között. Az ősrégi kereskedelmi út forgalmának lebonyolításában évezredek óta nagy szerepet töltött be a pesti rév, de már Zsigmond korából, a 15. század elejéről hajóhidról is tudunk e helyen. A törökkori hajóhid az ostrom idején 1686-ban végleg elpusztult, ezért a pesti tanács az új század hajnalán, 1701-ben könnyen elbontható repülőhidat rendelt a lassan benépesülő város egyik axtalosától. Az új hajóhid felállítására csak a század második felében került sor. Több mint negyven pontonon álló a hajózás számára két végén megnyitható alkotmány volt ez, amelyet jégzajlás, hajók többször is megrongáltak, halálos végű szerencsétlenségeket okozva. Ezek és a megnövekedett forgalom miatt hamarosan felvetődött az állandó és kőből épített híd gondolata, mely végül is — elvetélt korai kezdeményezések után — Széchenyi István munkássága nyomán vált valóra.

Széchenyi 1832-ben a Híd-egylet megalakításával szervezett kereteket adott az építés anyagi és műszaki ügyeinek. Hamarosan kitűnt azonban, hogy külföldi segítség nélkül a régóta várt vállalkozás eleve reménytelen. Ezért az ország gazdasági felvirágzásáért munkálkodó gróf Angliába utazott és megszerezte a névrokon Clark-ok (Tierney és Adam) tervezői és építésvezetői közreműködését, az országgyűlés pedig az 1836:26. törvényekkel a hídépítést törvénybe iktatta. Miután a bécsi Rothschild és Sina bankházak anyagi támogatását is sikerült megnyerni 1842. augusztus 24-én végre megtörténhetett a várvavárt alapköltség (az ünnepélyes aktus egyébként Barabás Miklós-nak a Nemzeti Múzeumban őrzött vízfestményéről is sokak számára ismert.)

A Lánchíd — amelyet még Kossuth Lajos javaslatára neveztek el Széchenyi Istvánról — műszaki megoldását tekintve függőhíd, amelyet a két főpilléren áthaladó és hatalmas csavarokkal összekötött láncok tartanak. Ezeket a láncokat a két parton, mélyen a föld alatt (az úgynevezett lánckamrákban), vastömbökkel horgonyozták le és fölébe terhelésül hatalmas köveket, földet és hídfő épületeket emeltek. (A hídfő épületek helyén egyébként ma az oroszok állnak.) A pályatestet a csavarokról lefüggő vasszalak tartják. Építéséhez mauthauseni gránitot, váci homokkővet, szlovéniai fát és Angliában olvasztott vasöntvényt használtak fel.

Legrégibb és legszebb hidunk története, kiváltképp a kezdeti időkben, ugyancsak kalandos volt. 1848. július 18-án, az utolsó láncszakasz

felvonásánál a felvonólánc elszakadt, többen — köztük Széchenyi is a Dunába estek, 1848—48-es események, a forradalom és szabadságharc idején gyakorta gazdát cserélő város helyzete megakadályozták az utolsó simítások elvégzését. Sőt, a krónikás majdhogy nem a híd pusztulásáról számolhatott be. Buda ostromakor ugyanis Hentzi tábornok, a pesti Dunapart klasszicista palotásorának szétlövetője parancsot adott a híd felrobbantására. Ez akkor nem történt meg, azonban a Vár bevétele után Allnoch osztrák ezredes a parancs végrehajtásának szándékával szivarjával gyújtotta meg az előkészített robbantózsínort. A robbanás azonban szerencsére csak az értelmetlenül robbantani akaró tisztet röptette a levegőbe, a híd épen maradt és az osztrák katonai igazgatás 1849. november 20-án átadta rendeltetésének.

1856-ban kiegészült az Alagúttal és így a két városrészt összekötő funkciójában is kiteljesült Lánchíd történetében a következő jelentős esemény 1902 után történt, amikor is az egyre aggasztóbbá váló kilengések miatt kicserélték a híd vaszerkezetét. Az építmény ezáltal könnyedségéből és kecsességéből ugyan sokat veszített, de többszörösen nagyobb hordképességű lett.

A híd történelmének legszomorúbb napja 1945. január 18-a amikor a körülzárt német katonaság értelmetlen romboló indulatában többi hidjaink után ezt is felrobbantotta. Huszonöt évvel ezelőtt, 1949. november 21-én, a hídavatás 100 évfordulóján adták át ismét

a forgalomnak a remélhetőleg nyugodtabb jövő elébe néző újjáépített hidat. Az elmúlt években elvégzett renoválási, díszkivilágítási munkálatok eredményeként még teherbíróbban, még szélesebben és szebben ékesíti és határozza meg a pesti Dunapart látképét.

G. A.