

véget, vissza kellett térniük Pestre. Öt nyelv birtokában fölvetették a rádióba – boldog szerelem apámmal, aztán a várakozások, hogy hazajön-e élve a Don mellől, hogy hazajön-e élve az utcáról, hazajön-e élve a gulagról. Aztán tudomásul venni, hogy a János Kórházból nem jön haza soha többé. És eltartani nagyanyát, anyát, két gyereket. Aztán rajtam kívül mindenkit eltemetni. Aztán egy éven át ép tudattal, derűvel, humorral viselni a biztos halálba vivő, lassú bénulást. (Ez lenne mami hetvennyolc kalandos életévének története? Édes Istenem, a meg nem írt családregegyek örök felelőssége az ember vállán.)

Állok a Döbrentei utcai lakás erkélyén, ahonnan ötven és fél éve nézem a Dunát. Nézem a várost, a városomat, és nem egészen értem, hogy lehetett a jó Isten ennyire gondos és körültekintő, hogy pont ebbe a családba, ebbe a városba, erre az erkélyre rakott – nyilván még az se volt mindegy neki, hogy éppen mikor. Szeretem, hogy legalább az életem második felében emelt fővel lehetek az, amik az őseim voltak: polgár. Na, nem úúúúgy. Rémes, hogy magyarázkodom kell, de fogok. „A polgár, fiam, az az ember, aki hozzárak a világhoz.” Ez is egy ilyen családi verdikt volt, naná. Az ember megtanulta, mint azt, hogy „a kent kenyeret harapjuk, a kenetlent törjük”. Szóval, ez többnyire ilyen egyszerű.



Király Farkas

rubái-féleségek a pesti forgalomhoz

opálos reggelembe köd szítál.
ezerkocsis dugóban áll a bál.
a szélvédőn szmogos mocsok csorog.
talán repülni kéne, vertikál'?

nyomulna mind, dohog, dühöng, dudál,
ez állóharc, ypern, madrid-határ,
anyád-apád, enyém, tiéd, övék,
sofőr-malőr, botor motor-batár.

szitkát bizony hiába szórja rám,
uram, egy kávé volt csupán kajám...
de marhasága, lám, megihletett –
kaján' röhög magán omár khajjám.

Bori István

Budapest hídjai

Budapest a hidak városa. Budapest a szép hidak városa! Nemcsak a funkció és esztétikum összhangja, hanem a hidak szerepe és története, a hidak felépítését-átépítését-újjaépítését meghatározó történelmi kontextus, a hozzá kapcsolódó mítoszok okán is. E többlet az, amely a hidaknak szimbolikus jelentést biztosít.

Az első név szerint ismert hídépítő mester, Számoszi Mandroklész, aki Kr. e. 513-ban I. Dareiosz perzsa uralkodónak épített hajóhidat a Boszporusz felett, valószínűleg nem csodálkozna azon, hogy 1500 év múltán is híd ível át a szoros felett, legfeljebb azon ámulna, hogy micsoda lélegzetelállító ez a szerkezet. Hiszen nyilvánvaló, hogy ez a hely Európa és Ázsia határán megkívánja a híd létezését. A híd összeköt, hiánya szétválaszt földrészeket, népeket, országokat, városokat. Az 1993-ban a délszláv háború során a horvát hadsereg által lerombolt mostari öreg híd ugyanúgy szimbolikus jelentőséggel bírt, mint az Esztergom és Párkány (Štúrovo, Szlovákia) között 1944-től az 1990-es évekig a Dunában csonkként meredező hídronc. Hirdették az Európa keleti felén élő, közel azonos sorsot megélt népek ellentéteit, megosztottságát. Mindkét híd újjaépült, de az új hídszerkezetek csak a kapcsolatok jövőbeni megújulásának reményével kecsegtetnek. Hasonló szimbolikus erővel bírtak megépítésük, illetve újjaépítésük idején a budapesti hidak is. A Lánchíd a reformkorban felemelkedő Magyarország, azon belül Pest és Buda összekapcsolásával az új főváros megszületése, a Szabadság és az Erzsébet híd a gyorsan fejlődő ezeréves állam, míg a Petőfi híd a „nagy háborúba” és következményeibe belerokkant ország jelképe volt. A második világháború barbár pusztítása is döbbenetes képi erővel jelenik meg, ha a főváros lerombolt hídjairól készült fotókat nézzük, újjaépítésük pedig az ország talpra állásának bizonyítéka.

Napjainkban zajlik a világ „hét új csodájának” kiválasztása (www.new7wonder.com). A sok-sok jelölt közül a szervezők kijelöltek 21-et, amelyekre 2007 júniusáig lehet szavazni. A világ hét új csodájának címére pályázó 21 jelölt között nincsen híd. Egyedül a Golden Gate-nek volt esélye a bekerülésre, de végül a zsűri az óskori kultikus kőkör, a Stonehenge mellett döntött. A hidak ezek szerint nem eléggé ismert és értékelt, nem igazán látogatott, élő emlékei az emberiségnek. Igaz ez Magyarországra, Budapestre is. Pedig a Gallup egy felmérése szerint a Lánchíd a Parlament után az ország második legjellegzetesebb szimbóluma. Az alábbiakban olvasható kis leírások talán egy kicsit közelebb hozzák a főváros hét közötti Duna-hídját, ismertebbé teszik történetüket, értékeiket.



„A HÍD”

„Az élet olyan, mint a Lánchíd” – azaz bizonytalan, ingatag, fordulatokkal terhes – tartotta a mondás a 19. század végén az érezhetően kilengő hídról. A Lánchíd története pedig éppen olyan, mint az élet: regényes, fordulatokkal teli.

Egy állandó dunai kőhíd felállításának ötlete már igen régi keletűnek számított a 19. században. Talán már a rómaiak is építhettek, és Zsigmond király korából is vannak utalások híd építéséről. Ha voltak is, nem lehetek hosszú életűek, így a folyón az átkelést évszázadokon keresztül ladikkal, komppal, repülőhíddal, hajóhíddal oldották meg. Télen a befagyott folyó jege biztosította az átjutást az egyik partról a másikra. A 18. század végén kezdtek az állandó kőhídról született elképzelések valóságos tervekkel válni, amelyek szükségessé tették a Duna medrének felmérését és a hídépítéshez szükséges műszaki paraméterek meghatározását. A sokféle mérnöki terv közül kiemelhető Vásárhelyi Pál 1832-es, a fél évszázaddal később épült londoni Tower hídra emlékeztető tervezete, amelyet állítólag gróf Széchenyi István unszolására készített el. De hogyan is lett Széchenyi a hídügy központi alakja? Vagyis inkább azt kellene kérdeznünk, hogyan is kerülhette volna el ezt a szerepet? Hiszen tudvalevő, hogy Széchenyi a kor minden fontosabb közügyénél feltűnt, legyen szó a társasági élet új színtereinek angol minták szerinti meghonosításáról (lóverseny, kaszinó), iparfejlesztésről (gőzmalmok), vagy éppen a közlekedés modernizálásáról (folyószabályozás, gőzhajózás). A híd ügyének felkarolásában az Angliában és másutt látott minták magyarországi adaptációjának igénye mellett egy személyes élmény is szerepet játszott. Édesapja halálhírére 1820. december 27-én indult haza Széchenyi a Bihar megyei Diószegről. Két nap múlva ért a pesti dunai révhez, ahol azonban már három hete nem volt meg a hajóhíd, és jégzajlás miatt hajók sem közlekedtek. Csak január 5-én vitte át egy bátor hajós lovaskocsistul. A gróf ezek után így írt naplójában: „egy évi jövedelmemet adnám, ha Buda és Pest között híd létesülne...” A felbuzdulást azután 1832-ben a híd felépítéséhez vezető rögös út első fontos tette követte: a Hídegylet megalapítása, amelynek elnöke báró Steinlein Eduárd, alelnöke pedig Széchenyi István lett. Még ebben az évben Széchenyi és Andrassy György Angliába utaztak, ahol neves mérnökökkel való tárgyalás mellett megtekintették a Lánchíd későbbi tervezőjének, William Tierney Clarknak három hídját is. Ezek mindegyike igen hasonlatos volt a Budapesten majd megépítendőhöz. A híd építéséről szóló, 1833-ban az Országgyűlés elé került törvényjavaslatból 1836-ban lett törvény. A 12 szakaszból álló 1836. évi XXVI. tc. kimondta, hogy a hidat egy részvénytársaságnak kell megépítenie, továbbá elrendelte a mindenkire kiterjedő hídvámfizetést is. A Lánchíd Rt. 1838-ban alakult meg, fő részvényese és így a vállalkozás fő finanszírozója Sina György bankár lett. A részvénytársaság 1838. szeptember 18-án elfogadta W. T. Clark lánchídterveit, és ezek alapján 1840-ben elkezdődött az építkezés a tervező névrokona, Adam Clark helyszíni irányításával. A pesti hídfő alapgyödre készült el elsőként, itt, a Duna fenekén tartották az alapkőletételt 1842. augusztus 24-én. A hídhoz szükséges vasanyagot angliai cégektől, illetve Bécsből hozatták, de Andrassy György dernői (Drneva, Szlovákia) és Ganz Ábrahám budai öntődéje is szállított vasanyagot és öntvényeket. A láncok szerelése rendkívül gyorsan zajlott – 1848 márciusától

júliusig tartott –, de nem emiatt, hanem egy baleset nyomán maradt emlékezetes része a hídépítésnek. Tizenegy láncfelhúzási művelet után az utolsónál a láncfelhúzó csigasor egyik láncszeme elpattant, a lánc visszacsapódott az úszóállványra, amely a rajta állókkal együtt a Dunába zuhant. Maga Széchenyi is kényszerfürdőt vett, egy munkás pedig életét vesztette. 1848 nyarán a politikai helyzet már eléggé ingatag volt, a Délvidéken harcok kezdődtek, Jellasics támadásával pedig kezdetét vette a szabadságharc. A még teljesen be sem fejezett híd máris fontossá vált. Jelentős szerepet játszott Pest-Budának az Országos Honvédelmi Bizottmány (OHB) által elrendelt kiürítésében, majd 1849. január 5–6-án Windischgrätz osztrák főparancsnok hetvenezres seregének Pestre való bevonulásában. Az elkövetkező hónapok paradox módon a még teljesen el nem készült híd felrobbantási terveiről szóltak. Előbb Buda osztrák parancsnoka, Alois Allnoch próbálta meg – szerencsére sikertelenül – felrobbantani, majd az orosz beavatkozás után, a magyar haderő nagy nyári visszavonulása során a magyar hadvezetés akarta a támadók késlettetésére lerombolni. Végül erre sem került sor, mert a híd „gazdájának”, Adam Clarknak hatott a meggyőző érvelése, miszerint a felrobbantás helyett máshogy is járhatatlanná lehet tenni a hidat néhány napra. Mindez egyben azt is jelentette, hogy a Lánc-híd csak a szabadságharc leverését követően készülhetett el teljesen. 1849. november 20-án adták át a forgalomnak: Haynau és Geringer császári biztos sétálhattak át rajta először, és nem Széchenyi... A hidat ekkor még nem őrizték a Marschalkó János készítette oroszlánok, azok csak 1852-ben kerültek a mai helyükre. A legenda szerint az avatónepségen egy inas fennhangon hirdette, hogy az oroszlánoknak nincsen nyelvük. A publikum hangosan nevetni kezdett, az alkotó pedig szégyenében a vízbe ölte magát. Valójában az oroszlánoknak a helyén van a nyelvük, Marschalkó pedig nem lett öngyilkos, habár sokáig magyarázkodhatott, cikkekben elemezve az oroszlánok nyelvének jellegzetességeit.



A Lánc-híd vasszerkezetének a megnövekedett forgalom nyomán kívánatosá vált megerősítése az 1913–15 közötti átépítés során történt meg. Az 1915. november 27-i átadás után a Széchenyi lánc-híd elnevezés lett a hivatalos (ezt még az ötvenéves évfordulón javasolta Zelovich Kornél professor). A százéves évforduló megünneplésére viszont egy újjáépítés után kerülhetett csak sor, mivel a többi híddal együtt a németek a Lánc-hídat is felrobbantották. Az 1945–49 között újjáépített híd 1949. november 20-i átadásakor már nemcsak a hídszerkezet volt új, hanem a pillérei homlokfalain a magyar címer is. A koronás címert ekkor váltotta fel a népi demokratikus címer, egészen 1973-ig, hogy akkor átadja helyét a pajzsos címernek, amelyet a rendszerváltozás után, 1996-ban cseréltek ki az eredetire. Így vonult végig a magyar történelem „zivataros” 20. százada „A HÍD”-on, amelyet egy idő óta egyre többször vehetnek birtokba a város lakói ünnepi alkalmakkor, amikor lezárják a forgalom elől és megnyitják a gyalogosok előtt.

A cikkben szereplő budapesti hidak egyes adatai

Híd	A mai híd típusa	Építés	Mai hossz (m)	Nyílások száma/ leghosszabb nyílás (m)	Mai szélesség (m)
Lánchíd	Háromnyílású, kőpilléres, függőhíd	1839–49 új 1913–15 átépítés 1947–49 újjáépítés	380	3/203	14,8
Margit	Hat + kettő parti nyílású, felsőpályás, ívhíd (középen egynyílású szárnyhíd)	1872–76 új (1899–1900 szárnyhíd) 1935–37 szélesítés 1947–48 újjáépítés	607 (71)	6+2/88 (1/70)	25,0 (13,2)
Szabadság	Háromnyílású, rácsos vasszerkezetű híd	1894–96 új 1945–46 újjáépítés	334	3/175	20,1
Erzsébet	Háromnyílású, függőhíd	1898–1903 új 1960–1964 új	380	3/290	27,1
Petőfi	Három + négy parti nyílású felsőpályás, rácsos gerendahíd	1933–37 új 1950–52 újjáépítés 1979–80 pályaatépítés	514	3+4/154	25,6
Árpád	Tizenkét nyílású, felsőpályás, gerendahíd	1939–50 új 1981–84 szélesítés	928	12/103	35,4
Lágymányosi	Hatnyílású, felsőpályás, gerendahíd	1992–95 új	494	6/98	30,5

(Az adatok forrása: Dr. Gáll Imre: *A budapesti Duna-hidak*. Hídépítő Rt., Budapest, 2005. 15. o.)

„Míves hidak”

A Lánchíd után, a dualizmus korában megépült három híd a maga nemében páratlan, világszerte is egyedi és a főváros arculatát meghatározó műtárgy.

A Gyulai Pál ajánlotta nevet viselő Margit hídnak nincsen nagy legendáriuma, csak végzete. Az öngyilkosságban ma is élenjáró magyarok ugyanis szívesen választották végzetes tettük színhelyének, és vetették magukat a híd közepéről a Duna hullámaiba. A hivatalosan 1876. április 30-án a forgalomnak átadott híd építését az 1870. évi X. tc. rendelte el. A kiírt tervpályázat nyertese Ernest Gouin francia mérnök lett, akinek cége 1872-ben kezdte meg az építkezést. A négy év alatt elkészült híd különlegessége, hogy a Margit-szigetnél harmincfokos szögben megtörik, és így mindkét hídrész merőleges az adott Duna-ág sodorvonalára. 1879-től a hídon lóvasút közlekedett, amelyek feljutását a meredek lejtőkön a híd közepéig egy harmadik ló segítette, rajta egy lovászgyerekekkel, a nyargonccal. 1894-től villamosok váltották fel a lóvasutat. A híd



A budapesti hidak elhelyezkedése
(Forrás: Google Earth)

építésének céljai közül – a pesti és a budai körutak összekapcsolása, Óbuda és a Margit-sziget könnyebb megközelíthetősége – az utóbbi csak 1890-ben teljesült. Néhány hónap alatt épült fel a szárnyhíd, amely lehajtást biztosított a Margit-szigetre. Ezzel együtt a híd teljes hossza 670 méter lett, amellyel az Árpád híd megépítéséig Budapest leghosszabb hídja volt. A megnövekedett forgalom miatt 1935–37-ben kiszélesítették. 1944. november 4-én, egy szombati napon a déli órákban a németek által éppen aláaknázott híd pesti oldala véletlenül felrobbant és a Dunába zuhant. A hídon tartózkodó járművek, villamosok a vízbe csúsztak, több tucat véletlen utas és mintegy negyven, az aláaknázásban részt vevő német utász fulladt a vízbe. A budai rész sem maradt ép, azt 1945. január 18-án pusztították el, a hídból csak a pillérek maradtak meg. Az újjáépítésre az 1946-ban meghirdetett hároméves terv keretei között került sor. A Gerő Ernő irányításával megívított „hídcsatában” újjáépített Margit hidat végül két részletben adták át a forgalomnak: a déli részt 1947-ben, az egész hidat pedig 1948. augusztus 1-jén. A híd ezután 1978-ban esett át rekonstrukción, majd 2006 nyarán került ismét a figyelem középpontjába, amikor az új nagykerületi Combino villamosok okozta terheléstől kitörték a villamosvezeték tartóoszlopai. A Margit híd (is) megérett a felújításra.



A millenniumi ünnepekévére (1896) készült el a legrövidebb (331 méter) budapesti Duna-híd, a Szabadság (vagy ahogy akkor nevezték: a Ferencz József). Építését az 1893. évi XV. tc. rendelte el (Fővám téri híd) az Erzsébet híddal (Eskü téri híd) együtt. A két híd építésére együttes nemzetközi pályázatot írtak ki, amelyre összesen 74 – közte 16 amerikai, 15 magyar, továbbá olasz, német, francia, belga, holland, orosz és algériai – pályamű érkezett. A Fővám téri hídra beadott 21 pályamű közül minden idők talán legnagyobb és külföldön leginkább elismert magyar hídtervező mérnökének, Feketeházy Jánosnak a tervét választották ki megvalósításra. Ezzel kezdetét vette az első, teljes egészében, a tervezéstől a kivitelezésig magyar híd története. Persze „magyar átokként” a civakodás is megkezdődött, ugyanis Feketeházy terveit átdolgozták, és egyesek ezek után megkérdőjelezték a jeles mérnök szerzőségét, aki régi sérelmeit is felelevenítve parázs vitába bocsátkozott a Mérnök Egylet Heti Értesítőjének hasábjain. Közben azért megkezdődött az építkezés is, amely két év alatt lezajlott, és 1896. október 4-én a névadó, azaz Ferenc József részvételével megtarthatták a hídavatást is. Az uralkodó maga is hozzájárult a hídszerkezet stabilizálásához, egy ezüstszegecs néhány szimbolikus kalapácsütéssel végrehajtott helyére illesztésével. Ezt a híres szegecset azután

1956 forradalmi napjaiban valaki elvitte, de pótolták; majd a pótlást is elvitték. Ma már jelöletlen, „egyszerű” szegecs van ezen a helyen. A Ferenc József híd már születése pillanatában is el volt látva villamossínekkel, elektromos és gázvilágítással. A lovas kocsik viszont messzire elkerülték, mert a pesti és a budai oldal közötti ötméteres szintkülönbségből adódóan a pesti felhajtó igen meredekre épült, amelyen bajos volt megrakott kocsival felkapaszkodni. A németek a főváros szovjet ostromának vége felé, 1945. január 16-án robbantották a



Dunába. Az összes híd közül elsőként újjáépítve, 1946. augusztus 20-án átadták a forgalomnak az ekkortól Szabadság névre keresztelt hidat. A későbbiekben kb. húszévenként végeztek rajta felújítási munkákat, de az utóbbi években állapota erősen megromlott. A fővárosi önkormányzat tervei szerint 2007 augusztusától esedékes a híd teljes felújítása, amely az aszfaltburkolat, a villamospálya és a felsővezeték, a vasbeton pálya- és járda-lemez, a hídkorlát megújítását, továbbá

az acélszerkezet korrózióvédelmét, a pillérek és a hídfők javítását, illetve a köz- és díszvilágítás megújítását tartalmazza, mintegy ötmilliárd forint értékben.

A világ első, több új konstrukciós elemet felvonultató acélpilonos, sokak által napjainkig legszebbnek tartott lánchídja az 1903. október 10-én átadott, Erzsébet királynéről elnevezett híd volt. Az 1893. évi, két híd építését elrendelő törvény után kiírt pályázat 74 pályaművéből 53 erre, az Eskü téri hídra vonatkozott. Az 53-ból 41 mederpillér nélküli, azaz az áthidalást egyetlen nyílással megoldó terv volt. Ez az egyébként technikailag nagy kihívást képviselő megoldás azért volt annyira népszerű a pályázók körében, mert a Duna ezen a szakaszon a legkeskenyebb, és a hajóforgalom zavartalansága végett legfeljebb egy mederpillér elhelyezése jöhetett szóba. A történelmi emlékezet szerint azonban maga a császár és király, Ferenc József is beleszeretett a mederpillér nélküli, egynyílású híd ötletébe, így más megoldásoknak nem lehetett sok esélyük a pályázaton. Ennek megfelelően az első díjat Julius Kübler német mérnök egynyílású kábelhídterve nyerte. Végül azonban a Kübler tervét felhasználó, Czekelius Antal vezette mérnökcsoport lánchídja épült meg. Az építkezés csak 1897-ben kezdődött, elsősorban azért, mert ki kellett jelölni a hídfőket – ez a pesti oldalon különösen bonyolult volt, hiszen két patinás épület, a régi pesti Városháza és a Belvárosi plébániatemplom állt a híd tengelyének a vonalában. A Városháza áldozatul esett, a templom azonban a köznélemény nyomására megmaradt, és a lehajtót építették meg úgy, hogy Pest legrégebbi épületét kikerüli. Az építkezés során is akadtak nem várt nehézségek. A budai hídfő alapozásánál szige-



A régi Erzsébet (lánc)híd
(forrás: www.homonnai.hu)

telőként használt aszfaltréteg a környezetében található nagyszámú hévforrás hőjének hatására képlékennyé vált, és az alap megcsúszott rajta. Ezeket a mozgásokat kivédendő a hídfő folyó felőli oldalán hatalmas betontesteket helyeztek el az úttest alá. Az imponáló technikai kivitelezésű építkezés – a világon először alkalmazott lánc-lehorganyzás; Diósgyőrben készített hatalmas, 15 méteres láncszemekkel – 1903-ra fejeződött be. Végeredményben egy, a maga nemében (a legnagyobb távolságot áthidaló lánchíd) 23 évig világrekorder híd emelkedett a Duna felett.

Az Erzsébet híd sem volt azonban hosszú életű, a németek 1945. január 18-án felrobbantották. A pesti pilon épen maradt, és még 15 évig fájdtotta a ránézók szívét, egyszerre emlékeztetve őket a „boldog békeidőkre” és a háború barbárságára. E 15 év alatt az is végérvényesen eldőlt, hogy eredeti formájában már nem építhető újjá. A Sávoly Pál tervei alapján kábelhídként megépített új Erzsébet hidat utolsóként, 1964. november 21-én adták át a forgalomnak. A könnyedséget sugárzó hídon 1973 óta nem járnak villamosok, viszont a napi közel százezer gépjármű áthaladása okán joggal tekinthetjük a város egyik ütőerének, ha leáll rajta a forgalom, akkor szinte megbénul a város.



„Modern hidak”

A Dunán átívelő hidak számát és elhelyezkedését a város fejlődése, a közlekedés igényei határozzák meg. Az Osztrák–Magyar Monarchiában Budapest Bécs egyenrangú partnere kívánt lenni, és ez folyamatos fejlesztéseket igényelt. A főváros már 1908-ban javasolta a pesti Boráros tér és a budai Lágymányos között híd építését, amelyre azonban az első világháború, majd az utána következő instabil politikai-gazdasági állapotok miatt sokáig gondolni sem lehetett. Csak a konszolidáció bekövetkeztével, az 1930. évi XI. tc. rendelte el az építést és a tízéves kormányzói jubileumát tartó Horthy Miklósról való elnevezését. A kiírt nemzetközi pályázatra beérkezett tervek a hajózáshoz szükséges, a műszaki feltételek között megadott hídpályamagasság biztosítása miatt lánc-, merevítőtartós ív-, illetve kábelhidak voltak. Végül azonban esztétikai és gazdasági megfontolásokból mégis egy felsőpályás gerendahíd épült meg, amelyet minisztériumi szakemberek terveztek. Az 1937. szeptember 12-én átadott Horthy Miklós híd viszonylagos karcsúsága ellenére sem volt olyan feltűnő, „szép”, mint a korábban épült hidak, de joggal tekinthető az első „modern hídnak”. Itt alkalmaztak ugyanis Magyarországon először a parti pilléreknél nagyméretű vasbeton keszont. A Duna fenekén folyó alapozásról pedig először adott helyszíni közvetítést a Magyar Rádió riportere. Az építés költségeinek fedezetén megosztott az állam és a főváros, mely utóbbi a rá eső részt adóemelésből fedezte. Hogy Horthy Miklós tényleg magáénak érezhesse a hidat, a budai híd-

főnél az egykori császári és királyi haditengerészetnek szentelt emlékművet, a pulai világítótorony mását állították fel. A híd felrobbantása (1945. január 14.) után hét évvel építették újjá, ennek nyomán a hídpálya szélesebb lett, és csökkentették a felhajtók meredekségét is. Az azóta eltelt fél évszázad alatt több (részleges) felújítást is végeztek, amelyekkel párhuzamosan megváltozott a Boráros tér és vele szemközt a Lágymányosi terület arculata is.



A Petőfi híd felépítésének gondolatával egy időben felvetődött egy, Óbudát a pesti oldali Angyalfölddel összekötő híd szükségessége is. Az általában csak „Óbudaiként” emlegetett, 1940-ben Árpád névre keresztelt híd építésére 1929-ben kiírt tervpályázaton két első díjat is kiadtak, amelyből az egyiket Kossalka János és Welder Gyula kapták, akik közül Kossalkára bízták később a hídépítés előkészítését. Az építkezés 1939-ben kezdődött, és különlegességét egyebek között az adta, hogy ezen a részen a Duna négy önálló ágra szakad, amelyek mindegyike más irányt kényszerít az adott pályaszakaszra, amit azonban technikailag és a harmonikus esztétikai hatás kedvéért össze kell hangolni. A második világháború miatt az építkezés 1943-ban félbeszakadt, majd miután szerencsére a meglévő részeket a németek nem robbantották fel, 1948-ban folytatódott. Az elkészült és akkor Közép-Európa hosszúsági rekorderének számító hidat a testvéri Szovjetunió legnagyobb ünnepén, 1950. november 7-én adták át, méghozzá az alkalomhoz igazított új, Sztálin névvel. Ez az elnevezés nem nagyon ment át a köztudatba, már csak azért sem, mert a híd 1956-ban visszakapta régi nevét. A robbanásszerű forgalomnövekedés miatt 1981–84 között szélesítették ki úgy, hogy a meglévő híd két oldalán egy-egy további, a régihez csatlakozó hidat építettek. Ezzel létrejött Budapest leghosszabb, kétszer háromsávós, közepén villamospályás, naponta több mint százötvenezer autót áteresztő Duna-hídja.



Az ez idáig felépült hidak benjámija a Lágymányosi híd, amely a pesti oldal külső körútjának (Róbert Károly–Hungária–Könyves Kálmán körút) déli

átvezetője a budai oldalra. Az 1992–95 között felépített híd kialakítását alapvetően meghatározta öregebb szomszédja, az Összekötő vasúti híd. Az összhang végett a Lágymányosi híd predesztinálva volt arra, hogy felsőpályás gerendahídként szülessen meg. A behatárolt



lehetőségek mellett azért sikerült egy, a centrumtól való távolsága miatt ugyan a budapesti panorámából kiszoruló, de a sík vidéki tájba jól illeszkedő, és legalább egy, a laikus szemlélő számára is feltűnő jellegzetességgel bíró hidat alkotni. Ez a jellegzetesség pedig a világviszonylatban is egyedülálló világítási megoldás. A pilonok tetején 35 méter magasan elhelyezett tükrös szerkezet vakításmentes, egyenletes szórt fényvel világítja meg a

hídpályát. Az átadása óta eltelt tíz év bizonyította e híd létjogosultságát. A napi százezer autó közelében járó áthaladó forgalma fontos közlekedési szerepéről, a pesti hídfő körüli terület gyors átalakulása és fejlődése pedig városrészképző erejéről árulkodik.

Végezetül még egy pár szót a napjainkban épülő legújabb budapesti Duna-hídról. A fővárost elkerülő M0-s gyorsforgalmi úthálózat északi szektorában 2006 tavaszán kezdték el építeni a majdan összességében 1862 méter hosszúságú, öt részből álló hidat. A Szentendrei-szigeten is áthaladó szerkezet bal parti, jobb parti és Szentendrei-szigeten lévő ártéri, továbbá a Szentendrei-Duna-ágot átívelő elemein túl a leglátványosabb a Duna főága (Váci-Duna) fölötti 591 méteres szakasza lesz. Itt épül ugyanis az a háromnyílású ferdekábeles híd, amelynek a két mederpillére fölött A betűt formázó, 100 m magas pilonjairól legyezőszerűen ágaznak szét majd a függesztőkábelek. Ez azonban még csak a jövő, napjainkban a híd még csak arról nevezetes, hogy a névadás ügyében lebonyolított internetes szavazáson két amerikai humorista győzött, de nagy valószínűség szerint mégsem róluk, hanem a földrajzi helyre utaló Megyerről fogják elnevezni. (Az építkezésről az alábbi honlapok tudósítanak folyamatosan: www.m0hid.rgstudio.hu, www.eszaki-hid.hu)

Ez a kis áttekintés nem szólt a vasúti hidakról, az egyes Duna-ágak fölött átvezető hidakról és a második világháborús pusztítás után felépített ideiglenes (a „Petőfi-Böske” az Erzsébet híd; a „Manci” a Margit híd mellett), illetve az 1946 januárjára fél év alatt elkészült félállandó hídról, a Kossuthról, amelyet csak 1960-ban bontottak el.

A cikk megírásakor felhasznált és további tájékozódáshoz ajánlott irodalom: Buza Péter: *Duna-hidak (A mi Budapestünk)*. Budapesti Főváros Önkormányzat Főpolgármesteri Hivatala. Budapest, 1992; Dr. Gáll Imre: *A budapesti Duna-hidak*. Hídepítő Rt., Budapest, 2005.

Masát Ádám

Katasztrófák Budapest történetében¹

Az elmúlt évtizedekben a társadalomtudományok körében önálló létjogosultságot harcolt ki magának a katasztrófatudomány, a történettudományon belül megnövekedett társadalom- és művelődéstörténeti érdeklődés pedig ahhoz vezetett, hogy kialakult a modern katasztrófa-történetírás. Számos monográfia született az 1970-es évektől kezdve, amelyek feldolgozták a nagy járványok, éhínségek, tűzvészek, árvizek és egyéb katasztrófák történetét. Az alábbi írás célja, hogy rövid összegzést adjon Budapest jelentősebb katasztrófáiról. Ebben a tanulmányban Budapesten nemcsak az 1873-ban létrejött várost értjük, hanem azokat a településeket is, amelyekből a főváros kialakult. Terjedelmi okok miatt nem foglalkozunk a budapesti járványok és földrengések történetével, bemutatjuk viszont a legfontosabb tűzvészeket, árvizeket, azok városfejlesztésre gyakorolt hatását, és kiemelten elemezzük a főváros történetének legnagyobb katasztrófáját, az 1838. évi pest-budai árvizet.

A katasztrófák meghatározása és tipizálása

A *Magyar értelmező kéziszótár* nagyarányú szerencsétlenségként, (sors)csapás-ként határozza meg a katasztrófát. A katasztrófatörténeti szakirodalom ennél egy sokkal bonyolultabb és összetettebb definíciót hoz. Katasztrófának nevezünk minden olyan eseményt, amely kollektív stresszhelyzetet vált ki, mivel bekövetkezése során az adott közösség tagjainak számottevő része veszélybe kerül vagy veszteségeket szenved. A katasztrófa bekövetkezik, mert a társadalmi rendszer nem tudja a közösség („addigi”) életfeltételeit biztosítani. Ennek a meghatározásnak tehát négy alapeleme van: A katasztrófa 1. nem elszigetelt egyéneket érint, hanem személyek kisebb-nagyobb közösségét, 2. nem pusztán fenyeget egy közösséget, hanem ténylegesen pusztít, károkat okoz, 3. stresszhelyzetet teremt, 4. létrejötté általában összefügg azzal, hogy az egyének létét biztosítani hivatott társadalmi rendszer megsérült. Ezek a felsorolt összetevők viszont nem *alkotó*, hanem úgynevezett *alakító* elemek, amelyek nem feltétlenül következnek be egy-egy katasztrófánál.

A természeti katasztrófák a legtöbb esetben földrajzi meghatározottságúak. Magyarország például csak rövid ideig rendelkezett tengerrel, itt nincsenek működő vulkánok, és az ország kívül esik a gyakori földrengések és viharok zónáján is. Így a legtöbb természeti katasztrófa (hurrikán, tornádó, szökőár, vulkánkitörés, földrengés) vagy teljesen ismeretlen hazánkban, vagy a történelem folyamán lokális jelleget öltött, és csak egy kisebb közösséget fenyegetett. Az

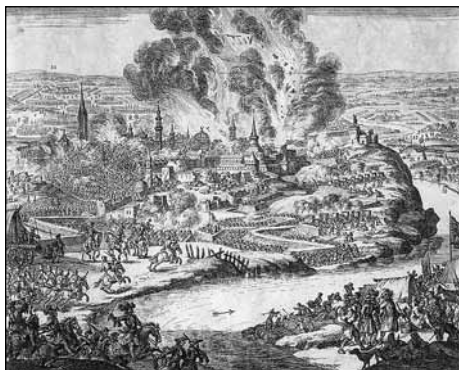
¹ A Balassi Bálint Intézetben 2004. december 2-án megtartott előadás szerkesztett változata.

ország történetének jellegzetes természeti csapásai ezért mindig az árvizek, aszályok, illetve járványok voltak.²

A fentiek alapján beszélhetünk a katasztrófák területi kiterjedéséről és időtartamáról. A katasztrófák földrajzi kiterjedésük szerint koncentrálnak kis területen, vagy nagy területen egyszerre, esetleg fokozatosan elterjedve. A felosztás azonban vonatkozhat az érintettek létszámára is (lokális közösség, kisebb táj, régió, kontinens, esetleg néhány tucat főtől százmillió főig terjedő népesség). Időbeliség szempontjából a katasztrófák lehetnek (1) hirtelen kialakulóak, illetve rövid lefolyásúak, (2) hosszú ideig tartók, illetve fokozatosan kifejlődőek, (3) valamint rendszeresen ismétlődőek. Kategóriákat állíthatunk fel továbbá, ha az érintett közösség felkészültségi fokát és a katasztrófa társadalmi befolyásolhatóságát vizsgáljuk.

Sorsfordító dátumok

Számos történész egyetért azzal, hogy Budapest a legnagyobb pusztulást nem a természeti katasztrófák bekövetkezésekor, hanem a háborúk idején, azaz a tatárjáráskor (1241/1242), Buda törököktől való visszafoglalásakor (1686)



és a második világháborús ostrom alatt (1944/1945) szenvedte el. Mindhárom dátum egyfajta cezúrát is alkotott a magyar történelemben. A tatárjárás nemcsak az ország újjáépítésére kényszerítette IV. Bélát, hanem addig folytatott politikájának megváltoztatására is. Budavár visszafoglalása a törökök kiűzésének első jelentős lépése volt, és egyúttal jelezte a közel másfél évszázados uralom hanyatlásának a kezdetét. Magyarország németektől való felszabadítása pedig egyrészt a világháború végét hozta el az

ország számára, másrészt utat nyitott egy rövid demokratikus időszak után a szovjetizálás irányába.

A tatárok pusztításának mértékéről viszonylag kevés forrással rendelkezünk, de tudjuk, hogy az egész Kárpát-medence területén végigvonultak, és kevés települést kíméltek meg. A magyarok számára végzetes muhi csata után a tatárok háromnapos ostrom során elfoglalták Pestet, majd miután 1242 januárjában átkeltek a Dunán, az első dolguk volt, hogy felgyútsák Budát. Az 1686. évi ostrom során a Víziváros már a harcok kezdetén lángokban állt, ezt vették be elsőnek a támadó keresztények. 1686. július 22-én aztán a bajor erők

² Az elmúlt háromszáz évben mindössze hat komolyabb pusztítást okozó földrengésről tudunk: 1763-ban és 1783-ban Komárom, 1778-ban Homonna, 1802-ben (a Brassó melletti Hídvég, 1820-ban Mór és 1834-ben (a szatmári) Érmellék környékén volt. Lásd Réthly Antal *A Kárpát-medence földrengései* (1952) című könyvének adatait! A 20. században 1911-ben Kecskemét, 1956-ban Dunaharaszti körzetében mértek nagyobb földrengést.

egy mozsárágyúja eltalálta a törökök legnagyobb lőszerraktárát. Egyes források szerint több ezer mázsa lóport tároltak itt a törökök, és a robbanás nemcsak a védők százainak oltotta ki az életet, hanem lángba borította az egész várat is. Az ostrom folytatódott az iszonyatos erejű robbanás után is, mígnem szeptember 2-án egy döntő roham során több helyen betörték a várba a támadók. Buda három napig égett, és a katonák is ennyi időt kaptak a szabad rablásra. A leírások szerint alig maradt ház épen, sőt még az utcák vonalát is nehéz volt felismerni.

A második világháború nyomait nemcsak a történeti dokumentumokból, hanem fényképekről és filmfelvételekről is ismerjük. A pusztulás valószínűleg azért is volt hatalmas, mert az ostrom a korabeli viszonyok között rendkívül sokáig, 102 napig, illetve a teljes bekerítéstől számítva 52 napig tartott („második Sztálingrád”). Több mint 32 ezer lakás megsemmisült vagy lakhatatlanná vált. A közlekedés megbénult, a gáz- és áramellátás megszűnt, óriási gondot okozott az élelmiszerhez való hozzájutás, akárcsak az egészségügyi ellátás megszervezése. Jelentős károkat szenvedett a pesti Duna-korzó számos épülete, teljesen kiégett a pesti Vigadó, súlyosan megsérült a budai vár, az Operaház, a Zeneakadémia és a Nemzeti Színház épülete is. A kitörésre készülő németek Pest kiürítése után felrobbantották a Duna felett átívelő hidakat. A budapesti lakosság és a katonaság embervesztesége a becslések szerint meghaladta a százezer főt.



A lerombolt Erzsébet híd

A tűzvészekről

Sajnos kevés középkori forrással rendelkezünk a tűzvészekkel kapcsolatban. Egy-egy jelentősebb tűzesetről van ugyan tudomásunk, de a pusztítás valódi mértékét sokszor nehéz meghatározni. A történész dolga a kora újkortól válik könnyebbé, innentől kezdve ugyanis nemcsak iratok és képi ábrázolások állnak nagyobb mennyiségben a rendelkezésünkre, hanem a tűzvészek száma is nagyobb volt. Tűzesetek gyakrabban fordultak elő a török hódoltság időszakában, mert a kulturális különbségekből fakadóan a törökök máshogy fűtöttek és főztek, és ezek a megőrzött szokások a magyar körülmények között tűzveszélyesnek bizonyultak. A törökök használtak továbbá illatosító füstölőket is, amelyekből szintén kipattanhatott egy-egy szikra, és lángra kaphatott a szoba berendezése.

A végzetes mohácsi csata után, 1526 szeptemberében Szulejmán szultán bevonult Budára, és felgyújtatta a várost, beleértve a Nagyboldogasszony tiszteletére szentelt templomot is. A királyi palotán kívül kevés lakóház maradt épen a városban. Miután a törökök kivonultak az országból, Szapolyai Jánosra (aki „Buda romjai felett nehéz könnyekre fakadt”) hárult az újjáépítés meg-

szervezése. A 16. században nagyobb tűzvész pusztított még 1566-ban (Budán az alsóvárosban), 1571-ben és 1583-ban, amikor a pasa háza is leégett. Az évszázad legnagyobb budai tűzvésze 1578. május 19-én történt, amikor pünkösdi vasárnapján egy hatalmas vihar közepette belecsapott a villám a Zsigmond-palota előtti toronyba. Óriási mennyiségű lőport tároltak itt, ami felrobbant, és lángba borította a budai házakat is. Egyes források szerint kétezer ember vesztette életét. Georg Machen nürnbergi mester egy színezett fametszetet is készített az eseményről, amely Pest és Buda sematikus képét ábrázolja az egészet megvilágító „tűzesővel”.

A 17. században robbanás következett még be 1603-ban és 1606-ban, tűzvész pusztított 1625-ben, 1627-ben, 1635-ben, 1658-ban, 1660-ban és 1669-ben. A 17. század második felétől országosan megindult a tűzvédelmi statútumok, rendelkezések és utasítások kibocsátása. Tiltották az éjszakai sütést, mosást, főzést és a puskalövést a városok falain belül. Miután az intézkedéseknek nem volt foganatja, újra és újra kiadtak különböző rendeleteket, megpróbálták a város falain kívülre szorítani a tűz- és robbanásveszélyes mesterségeket, sőt a dohányzást is korlátozták.³ Pest-Budán még csaknem két évszázadnak kellett eltelnie ahhoz, hogy érdemi előrelépést tegyenek. Néhány évvel az 1855-ben elfogadott új tűzvédelmi szabályzat után gróf Széchenyi Ödön javasolta az önkéntes tűzoltóegyletek felállítását. 1863-ban engedélyezték a javaslatot, de Széchenyi tovább küzdött, és síkra szállt a hivatásos tűzoltóság megszervezése mellett. Végül 1870-ben siker koronázta törekvéseit: megalakult a hivatásos, éjjel-nappal szolgálatot teljesítő tűzoltóság. Amikor Pestet, Budát és Óbudát 1873-ban egyesítették, Pest 65 fő hivatásos osztaggal képviseltette magát Budapest tűzvédelmében.

Bár a későbbiekben is rendszeresen voltak tűzesetek Budapesten, a létszámában folyamatosan növekvő, felszereltségében egyre jobban fejlődő budapesti tűzoltóság képessé vált a tűz lokalizálására. Nem keletkezett többé olyan tűz, amely teljes városrészeket elpusztított, ahogy ez a középkorban, de még a kora újkorban is gyakran előfordult.

Az árvizekről

A 19. század végéig a város környékén élők sajátos módon alkalmazkodtak a tíz-húsz évente visszatérő árvizekhez: egyszerűen beletörődtek és elfogadták, hogy a „víz az úr”. A Dunán évente két árhullám vonul le: a kora tavaszi, márciusi áradást a hóolvadás okozza (jeges ár), a kora nyári áradást pedig a nyár eleji csapadékmaximum (zöldár). 1012 és 1838 között 54 jelentősebb árvizet jegyeztek fel Pest-Buda történetében, de csak a 18. századtól vannak pontos adataink. A középkori és kora újkori árvizekről az évszámokon kívül nem rendelkezünk érdemi információkkal.

A 18–19. században a következő években voltak Pest-Budán árvizek: 1712 (pusztítása ismeretlen), 1732 (Tabán és a Víziváros), 1740 (pusztítása ismeretlen), 1744 (nyolcvan ház összedől – 812 cm), 1775 (az elpusztult házak száma

³ Ablonczy Balázs: *Lángok között. Az 1802-es és 1811-es debreceni tűzvész történetéről*. In: *A debreceni Déri Múzeum Évkönyve 1995–1996*. Debrecen, 1998. 195. p.

600–1000 között – 864 cm), 1798 (pusztítása ismeretlen), 1799 (Ferencváros – 830 cm), 1809 (Óbuda, Újlak, Víziváros, Tabán), 1811 (pusztítása ismeretlen), 1830 (pusztítása ismeretlen), 1838 (összedőlt 2904, megrongálódott 1363 ház), 1839 (kiöntésről nem tudunk), 1850 (kiöntésről nem tudunk), 1876 (összedőlt 29, megrongálódott 104 ház).

Az 1775. évi árvíz már figyelmeztető jel volt arra, hogy a korábbi, beletörődő magatartással szemben célszerű lenne az árvízvédelem gondolatát előtérbe helyezni. Az addigi legnagyobb vízszintet meghaladó védőgát építésével és a pesti Duna-ág két végpontjának elzárásával a város lakói megoldottnak vélték a helyzetet. Pedig a veszély nem múlt el. Az 1824-től készített Duna-mappáción dolgozó mérnökök tudták, hogy a folyó szabályozatlansága bármikor hatalmas árvíz előidézője lehet. A jégtorlaszképződés ugyanis minden erősebb télen előforduló jelenség volt: Komárom és Paks között negyven olyan helye volt a Dunának, ahol sziget osztotta meg a medret, innen a Dráva-torokig pedig az éles kanyarulatok akasztották meg a lefelé vonuló jeget. Győri Sándor már 1832-ben felhívta a figyelmet egy lehetséges nagy árvízre:

„Mivel a jégtorlatot [sic!] s jeges árvizet nemző okok nem csak megfoghatók, sőt 1775-től fogva nevedektek is, nagy jégjáráskor csak egy pillanati, még pedig naponként mindig [sic!] hihetőbb történetes megakadástól függ, hogy az eddigleni legnagyobbnál nagyobb árvízzel elborítottassunk, s egy könnyen előre látható szerencsétlenség miatt: tízszer több kárral lakoljunk, mint amennyibe a veszedelemnek egészen elhárítása kerülne.”⁴

A gondatlanságért nagy árat kellett fizetni: Pest-Buda történetének legnagyobb árvize 1838-ban következett be, és nemcsak városrészeket pusztított el, hanem másfél száz ember életét is kioltotta. A 19. században 1850-ben és 1876-ban mértek még nyolc méter feletti vízállást, de az akkorra megépített gátaknak köszönhetően már jóval kisebb károkat okozott a Duna. A 20. században négy esztendőben haladta meg a nyolc métert a Duna vízszintje: 1940-ben (824 cm – jeges árvíz), 1941-ben (838 cm – jeges árvíz), 1954-ben (805 cm – zöldár) és 1965-ben (845 cm – zöldár).



⁴ Az 1829. december 10-től 1830. március 19-ig tartó 99 napos jégállás azért emelte „csak” 405 cm magasra a Duna vízszintjét, mert azon a télen nem esett túl sok hó, és a fővárosi jég előbb indult meg lefelé, mint a felsőbb vidékéké. „Jégszakadás és Duna’ kiáradása” Pest-Buda 1838. Kiállítási katalógus. 1988. március 11. – 1988. október 30. Szerk.: Kaján Imre. Budapest, 1988. 12. p.

Budapest történetének legnagyobb katasztrófája

A hosszú, szokásosnál hidegebb teleken a Duna jege rendszerint összetorlódott a Pest-Buda alatti homokzátonyokon, és a meder nagy részét elfoglalva akadályozta a víz lefolyását. Az 1837/38-as tél az átlagosnál jóval hidegebb és csapadékosabb volt. Pest-Buda utcáit 1838. január–februárban többször is hóviharak tették járhatatlanná, a nagy hideg miatt pedig már december közepén erős jégzajlás indult. A Szekszárd melletti borrévi kanyarban 1837. december 22-én „megállt” a Duna, majd ezt követően Pestnél is. Az alacsony vízállásnál a Kopaszi- és Nyúlfutási-zátonyokra ráült a jég, és pár nap alatt olyan jégtorlasz képződött, hogy 1838. január 6-án a víz elöntötte Buda alacsonyabban fekvő utcáit, és csak egy hét múltán tért vissza medrébe. Ekkor öntött ki a Duna először.⁵

Az időközben egyre hidegebb időjárás és az azt kísérő havazás a torlaszokat tovább erősítette, olyannyira, hogy a Csepel-sziget csúcsán kialakult jégtömb hozzáfagyott a mederhez. Vásárhelyi Pál, aki a torlaszt február 29-én felmérte és lerajzolta, aggódva jegyezte meg a fővárosi jéghelyzetet elemző Athenaeumbeli írásában:

„A folyamnak állapotjára való tekintet valóban alapos aggodalmat gerjeszt, hogy a tavaszi olvadással, ha a jégindulás nem kedvező körülmények között megy véghez, még nagyobb áradások fognak bekövetkezni, ha p. o. a felső Dunavidékeken meleg esőzések állnának be, minekelőtte az alsóbb részeken a Duna zaja megindulhatna.”⁶

A riasztó vízemelkedés láttán Pesten és Budán is megelőző intézkedéseket hoztak. Budán, ahol nem voltak védőgátak, elrendelték az alacsonyabban fekvő házak földszintjeinek kiürítését és a szobák aládúcolását, a biztonságos házak tulajdonosait pedig felhívták, fogadják be a kilakoltatottakat.⁷ Pesten be-

⁵ A Jelenkor már január 10-i számában aggódva írja: „Nyolcvanéves aggastyánok sem emlékeznek illy [sic!] iszonyú vízállásra tél közepe felé. A tavasztól rendkívül [sic!] rettegnetni, mert a földön heverő s folyvást hullongó hónak olvadása bizonyosan még magasabbra emelendi folyamainkat, főleg ha az mohón történik...” Dokumentumok az 1838-as pest-budai árvíz történetéből. Szerk.: Kaján Imre. In: Források a vízügy múltjából 5. Sorozatszerk.: Marczell Ferenc. Budapest, Vízgazdálkodási Intézet, 1988. 10. p.

⁶ Uo. – Nem tudjuk, de feltételezzük, hogy Pest-Buda lakói már évszázadok óta ismerték ezt a jelenséget (ti. hogy a víz könnyen kilép medréből, ha a felsőbb vidékek jégzajlása előbb indul meg, mint a városé). Ismereteink nemcsak a középkor árvízvédelmi szokásairól, hanem a 18. századot megelőző (pest-budai) árvizekről is szűkösek. Forrásaink mennyisége oly csekély e téren, hogy az évszázadokon keresztül „átjáróként” használt hajóhíd történetét sem tudjuk megírni.

⁷ „... ezért az alulírott Városkapitányi Hivatal ezennel ismét felszólítja mindazokat, akik a Tabán főutcájában, a Vizivárosban, az Országuton [sic!], Ujlak [sic!] és más mélyen, illetve a Dunához közel fekvő utcában laknak, hogy lakóhelyeiket még idejében ürítsék ki, s minden ingóságokkal az emeletes házakban a felsőbb emeletekre, vagy pedig a város más, az árvízveszélytől megkímélt részeibe költözzenek. (...) Végül pedig a legemberbarátibban ezennel kéretnek azon felül fel nem sorolt városrészek háztulajdonosai, amely városrészek az árvíz

szegesztették a szennyvízcsatornák dunai torkolatait, majd március első napjaiban a védtöltést is megerősítették egy homokból-trágyából vert gáttal. A hevenyészett munkával megerősített töltések és sebtében összetákolat falemezek perse csak rövid ideig álltak ellen a később betörő víznek.

1838. március 5-én a Duna másodszer lépett ki medréből, ezúttal előntötte Rácvárost, a Vízivárost, Országutat, Újlakot és Óbudát. A március 8-áról 9-ére virradó éjszakán a jégtorlasz kicsit elmozdult lefelé, így pár órára megszűnt az áradás. A jég azonban ismét megállt, és a víz március 11-én és 12-én olyan magasra emelkedett, hogy Buda előntött részein már a házak emeleti ablakáig ért, épületek omlottak össze. Pest lakói eközben – bár kijártak a Duna-partra megcsodálni a hatalmas jégtáblákat – éltek megszokott életüket. A lassan, de biztosan emelkedő víz 1838. március 13-án déltájban még mindig fél méterrel az 1775-ös árvízszint alatt volt. A látvány nem lehetett megnyugtató, egy azonban biztos: a bal part lakói nem sejtették, hogy a tragédiát hozó víztömeg ekkor indult meg Pest felé.

Március 5-én az enyhülő idő hatására Bécs fölött elindult a jég, majd ezt követően 7-én Pozsony is jégmentessé vált. A pest-budai tragédia szempontjából meghatározó volt, hogy a Szentendrei-sziget csúcsánál még januárban kialakult és azóta megerősödött jégtorlasz a fentről érkezett úszó jeget és olvadt vizet visszatartotta, hatalmas pusztításokat okozva ezzel a Dunakanyarban és Esztergom vidékén. A felduzzadt víz nyomása március 13-án kimozdította helyéből a jégtorlaszt, és az óriási jégtömeg megindult a főváros felé, előntve közben Vácot és a Szentendrei-sziget falvait. Ettől kezdve rohamosan emelkedett a vízállás Pesten.

Este kilenc óra tájban a német színházban félbeszakadt a játék. A Duna negyedszer is kilépett medréből, átlépte a pesti Belvárost védő gátat, és akadálytalanul nyomult a város szívébe. Az áradás olyan hirtelen történt, hogy a színház emeleti páholyainak nézői közül sokan már nem is tudták elhagyni az épületet, az éjszakát is ott töltötték. A március 13-áról 14-ére virradó éjjel („Schreckensnacht”) elszabadult a pokol: előbb éjfél körül a külvárost északról védő váci gát, majd hajnali öt óra tájban a déli védvonalat képező soroksári gát szakadt át. Most már három oldalról ömlött a feltartóztatathatlan víz a városra. Ferencváros, amely a soroksári gát védelmében a régi pesti Duna-ág medrében épült, percek alatt került víz alá, de hasonlóan meglepte az áradás József- és Terézváros lakóit is. Március 14-én még mindig állt a jég a főváros alatti zátonyoknál. A jégdugó változatlanul nem engedte tovább a lefolyó vizet, ezért az a pesti oldalon a városon keresztül vette útját. A vízállás ugyan nem nőtt, de egyre nagyobb területek kerültek víz alá. A tartós „áztatás” miatt a külvárosok főleg vályogból épült házai elkezdtek bedőlni.

József nádor március 14-én Lónyay Jánost árvízi királyi biztossá nevezte ki, feladatául tűzve ki a szerencsétlenül járt emberek kimentésének megszervezését, elhelyezését és a város élelmiszer-ellátását. Pest és Buda városának a ná-

veszélyének nincsenek kitéve, hogy a város árvíztől fenyegetett lakosai számára a nélkülözhető, vagy különben is üresen álló szálláshelyek átengedésével tevékeny segítséget és támogatást nyújtsanak.” Dokumentumok az 1838-as pest-budai árvíz történetéből... 10. p.

– A budai rendelkezés hatása lemérhető: a Duna jobb partján az árvíz nem követelt emberáldozatot, annak ellenére, hogy jóval nagyobb területeket öntött el a víz, mint várható volt.

dor rögtönítelő jogot adott, hogy megfékezhessek az elhagyott házakban végrehajtott betöréseket. Március 15-én déltájban ismét emelkedni kezdett a Duna vízállása. A helyzetet nehezítette, hogy reggel a Terézvárosban egyesült a Pestet felülről és alulról előntő ár, így már csak a belvárosi, egyre szűkülő „szárazulatokra” tudták kimenteni a hajléktalanokat. A város legmagasabban fekvő területei az Újpiac (a mai Erzsébet tér) és a ferences templom környéke (mai Ferenciek tere) voltak, ezt a két területet nem öntötte el a víz. Több ház azonban itt is összedőlt, mert a gondatlanul bedeszkázott csatornákon áttörő víz betódult a pincékbe, és kimosta az alapot. Estére olyan magasra emelkedett a víz, hogy a Csepel-sziget-csúcsi jégtorlasz két oldalán már körülbelül háromméteres vízszintkülönbség volt. A roppant víznyomás végül kimozdította helyéből a hatalmas jégtorlaszt, és így március 16-án megkezdődött az apadás, majd 18-án visszatért medrébe a Duna a főváros szakaszán. A gyors pesti apadásnak azonban nagy ára volt: a hatalmas jégtömeg a budafoki Duna-ágban újra meg újra elakadt, a víz pedig oldalirányban tört utat magának, előntve Albertfalvát, Tétényt, Érdet, a teljes Csepel-szigetet és a Duna bal parti síkságának mély fekvésű területeit.⁸ A legelsőként beállt borrévi-kanyari jégtorlasz csak március 24-én mozdult el. Az itt visszatartott, Pestről érkező rengeteg víz viszont a Sárközt pusztította el.

A károkról és a városfejlesztési lehetőségekről

Nem bocsátkozva vitába az összedőlt és megrongálódott házak számáról,⁹ elfogadjuk Kaján Imre adatait.¹⁰ Pesten 2281, Buda külvárosaiban 204, Óbudán 397 ház dőlt össze (összesen: 2882). Jelentősen megrongálódott további 1363. A legnagyobb károkat Pest három külvárosa szenvedte el: Terézvárosban az épületek 59, Józsefvárosban 71, Ferencvárosban pedig 83 százaléka pusztult el. Az árvíz 153 ember halálát okozta. Több mint ötvenezer ember vált hajléktalanná, akiknek nemcsak szállást, hanem ételmezt is kellett biztosítani.

A József nádor utasítására folytatott vizsgálat eredményeképpen a házak összedőlését vizsgáló szakértők arra a következtetésre jutottak, hogy kizárólag a városépítkezések tervszerű, tudatos szabályozásával lehet a jövőben elejét venni a hasonló tömegkatasztrófáknak. Az addigi szakszerűtlen, ellenőrizhetetlen építkezések voltak ugyanis a legfőbb előidézői a tragédia bekövetkezésének. A nádor április 2-i rendeletével kötelezte a várost arra, hogy új építési

⁸ A Dunától húsz kilométernyire fekvő Szabadszállást és Fülöpszállást március 18-án éjjel érte el a víz. Az itt lakók védekezni se tudtak, mert – a folyótól távol lévén – nem rendelkeztek csónakokkal.

⁹ A szakirodalomban található adatok közti különbségnek több oka van: 1. különböző adatokkal szolgálnak a korabeli források, 2. a korabeli leírás nem tesz különbséget a március 13-ától 18-ig tartó vészterhes órák alatt, illetve az „áztatás” folytán pár nappal, esetleg hetekkel később összedőlt házak között, 3. a kutató nem az összesített adatokkal dolgozik, hanem „kerületenként” adja össze a házkárok számát.

¹⁰ „Jégszakadás és Duna’ kiáradása”... 14. p.

szabályzatot adjon ki. Az elfogadott, bécsi mintájú szabályzat 44 pontból állt, és elsősorban az építkezések minőségi javítását tűzte ki célul. Szabályozták az épületek magasságát padlótól padlóig mérve (11 láb), a földszint padlójára vonatkozó előírások pedig az 1838. évi árvíz legmagasabb szintje fölé emelést tették kötelezővé. Meghatározták a pince mélységét (13 láb), rendelkeztek a falak vastagságáról és az alkalmazható építőanyagok minőségéről. Megtiltották a vályogfalak alkalmazását, és a tetőzsindelezést is lehetőség szerint kerülni kellett.¹¹

A korabeli iratokból kiderül, hogy a szabályzatot nagyon kevesen tartották be, és az ellenőrzés sem öltött komoly méreteket. Mi lehetett ennek az oka? A katasztrófa után hajléktalanná vált több mint ötvenezer embernek rövid időn belül szállást kellett teremteni. Az ideiglenesen fedelet adó királyi palotát nem lehetett sokáig menhelyként használni. Mivel a katasztrófa oly mértékű volt, hogy teljes utcák tűntek el (mint például a józsefvárosi Stáció [ma: Baross] utca), a tragédia lehetőséget teremtett a középkori városszerkezet megváltoztatására. A szorító idő és a szűk anyagi lehetőségek magyarázzák ennek elmaradását. Az újjáépítést ettől függetlenül végrehajtották, csak a szabályzatot nem tartották be. Pontosabban fogalmazva: nem is lehetett betartani! A korabeli iratokból kiderül, hogy az építőanyagok ára – ellentétben az élelmiszerekével – a katasztrófa bekövetkezése után azonnal többszörösére szökött fel. Az alsóbb rétegek számára megfizethetlenné vált a kő, a téglá és a fa. A fa piaci ára ráadásul szeptembertől tovább emelkedett. Hiába nyitottak meg a katonaság segítségével egy kőbányát, ahonnan olcsón lehetett beszerezni a házépítéshez szükséges anyagot, a lakosságnak csak csekély hányada részesülhetett az előnyökben. Egyedül a vagyonosabbak tudtak megfelelő építőanyagot venni, az árvíz által utolsó rongyaiktól megfosztott szegények a csekély összegű támogatásból nemhogy építőanyagot, még élelmet is alig tudtak vásárolni.¹² Nem volt elegendő számú mesterember és ács, amelynek következtében újra megindult az „egyszerűbb” ember értelmi képességeit nem meghaladó, vályogból való építkezés.

1838-ban 457 építési engedélykérvény érkezett be a Szépítő Bizottmányhoz. Adataink szerint azonban az év végéig 1187 házat építettek fel. Ebből két dologra lehet következtetni: 1. elképzelhető, hogy a tervrajzokkal ellátott építési engedélyek számottevő része nem maradt ránk, 2. a lakosság jelentős része nem kért építési engedélyt: vagy egyszerűen lustaságból, vagy pedig azért, mert felismerte, hogy képtelenség az adott körülmények között a Szépítő Bizottmány előírásainak megfelelni. A szakirodalom kellő mennyiségű bizonyítékot hoz fel, hogy bátran kijelentsük: a Szépítő Bizottmánynak nem volt lehetősége minden építkezést figyelemmel kísérni.

¹¹ A szabályzat részletes ismertetését lásd *A pest-budai árvíz 1838-ban*. Szerk.: Némethy Károly. Budapest, 1938. 267. skk.

¹² L. a Jelenkor vagy a Társalkodó korabeli tavaszi, nyári, őszi számait! Pl. Balla Károly: *Ötlet a pesti építésmód iránt*. In: Társalkodó, 7. (1838. július 11.) 55. sz. 213–215. p.; *Hagyilelkű gondoskodás a pesti házbirtokosokon*. In: Társalkodó, 7. (1838. június 9.) 46. sz. 177–178. p.; Szemere Bertalan: *Pest jövődjéről szépitési tekintetben*. In: Társalkodó, 7. (1838. május 12.) 38. sz. 145–147. p., ill. a Jelenkor 1838. október 20-i száma (333. p.)

Nem értünk egyet azzal a felfogással, hogy az „*árvíz utáni városfejlesztés lett a világvárosi Budapest első alapvetése*”.¹³ A szakirodalomban Némethy Károly (1938) könyve óta számos tanulmány záró formulájaként visszatérő gondolat – véleményünk szerint megalapozatlanul. Tagadhatatlan, hogy az árvíz után „építési láz” fogta el az embereket, és ezáltal nemcsak a romok eltakarításának láttak neki, hanem a vályogházak helyébe új, téglafalú épületek is emelked(het)tek. Az „építési láz” azonban – megítélésünk szerint – természetes jelenségként értelmezendő, hiszen több mint félszáz ezer ember vesztette el Pesten feje fölül a tetőt. Ráadásul 1838-ban és 1839-ban mindössze kétszer (!) annyi házat építettek csak, mint az árvizet megelőző négy évben összesen. Kaján Imre szerint a „*a két év alatt felépített 859 lakóház a város önmagába vetett hitének a megújulása*”, és mint több tanulmány szerző megjegyzi, a romok helyén „új, szebb, modernebb”, a „világváros csíráit magában hordozó főváros” épült. Kétségtelen tény ugyanakkor, hogy a katasztrófa után tízezreknek kellett új otthont építeni, és ezért az újjáépítés sürgős feladata háttérbe szorította a városszerkezet megváltoztatásának tervét. Bizonyítható továbbá, hogy az elöntött kerületek többségében a középkori városszerkezet konzerválódott, sőt, még a vályogházak sem tűntek el véglegesen.¹⁴

Trattner János korabeli leírásából kiderül, hogy az 1800-as évektől kezdve a „*...legtöbbször kevés költséggel, nagy épületeket, és minél hamarabb kívánnak felállítva látni, csak hogy rövid idő alatt sok pénzt szedhessenek be értek. Ez azt a következtetést vonja maga után, hogy kevés idő, ipar, és anyag (és ez is nem a legjobb minőségű) fordítatik rá, a mi természetesen állandóságának árt. Azért a házak alapjai nemigen mélyen ásatnak, legrendetlenebb, és legrosszabb kövekből, és közönségesen csak inasok által rakatnak össze, (...) főképen a közfalak nem elég vastagságúak...*”¹⁵ Amennyiben az árvizet megelőzően, szigorú megkötések nélküli szabályzatok, építési utasítások idején is már így építkeztek Pesten, miért gondoljuk azt, hogy a lakosokat vagyontól megfosztó katasztrófa után, amikor létfontosságú volt az azonnali újjáépítés, kevés a mesterember, méregdrága vagy megfizethetetlen az építőanyag és drákói szigorú az építési szabályzat, nem a könnyebbik utat választották az emberek, és házuk szakszerűtlen, de mielőbbi felhúzására törekedtek?

A Sprenger Pál által szerkesztett *ideiglenes* építési szabályrendelet szerint az 1838. évi árvízszint fölötti falszinteken engedélyezett a vályog alkalmazása, azzal a kikötéssel, hogy ezeket záros határidőn belül ki kell cserélni téglafalra. A későbbiekben ezt a legritkábban alkalmazták. Legalábbis ez derül ki az 1840-es, 1850-es évek építési engedélyeiből. Tudjuk, hogy a későbbi „Pest Belvárosára és a külvárosokra vonatkozó szabályrendelet” figyelme már sok mindenre kiterjedt – így például az épületek nagyságára, a földszinti padló és az egyes lakószintek magasságára, a falak vastagságára, az alkalmazható épí-

¹³ Némethy, 1938. VII. p.

¹⁴ Erre utal az, hogy még az 1890-es [!] népszámlálás idején is Ferencváros házainak mintegy 16 százaléka vályogház volt.

¹⁵ *Források Buda, Pest és Óbuda történetéhez. I. 1686–1873.* Szerk.: Bácskai Vera. In: *Források Budapest múltjából.* Szerk.: Ságvári Ágnes. I. köt. Budapest, 1971. 60. p. (Betűhív idézés.)

tőanyagokra stb. –, de ekkor már késő volt. Elmaradt továbbá a védelmet szolgáló rakpartok kiépítése is.

Az árvíz után számos terv készült egy-egy utca szabályozására, kiegyenesítésére, kiszélesítésére, de a gyakorlati megvalósítás legtöbbször elmaradt. A városfejlesztést távlatban vizsgálva, az adatok alapján arra a paradox következtetésre juthatunk, hogy a reformkorban, amikor központi kérdés volt a főváros fejlesztése – az árvíz okozta pusztításnak köszönhetően is –, nem volt számottevő előrehaladás. Ezzel szemben a neoabszolutizmus, majd a dualizmus korában, amikor a városfejlesztés legfőbb feltétele, a *politikai akarat* hiányzott, Pest-Buda spontán fejlődése volt olyan jelentős, hogy néhány év alatt kiépültek a rakodópartok, megsokszorozódtak az utcák és terek, megtörténtek a kiegyesítések és feltöltések, és a Dunát regulálták.

Budapest történetében két olyan időpontot ismerünk, amikor a város tervszerű újjáépítésére, a városszerkezet tudatos átalakítására alkalom adódott volna. Az egyik dátum 1686, amikor a törökök kiűzése után Pest és Buda egyaránt romokban hevert. A másik lehetőség az 1838. évi árvíz után kínálkozott, de ekkor ismét elmulasztották a nagyszabású újjáépítési tervek és elképzelések megvalósítását. A katasztrófák által előidézett kényszerű állapotot a városfejlesztés terén sem Pest, sem Buda nem tudta előnyére fordítani.

A felhasznált irodalom jegyzéke

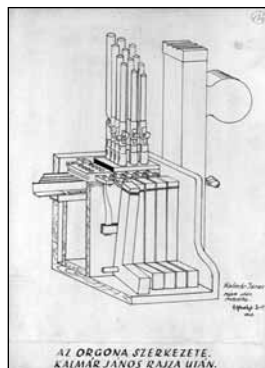
- A pest-budai árvíz 1838-ban.* Szerk.: Némethy Károly. Budapest, 1938.
- Ablonczy Balázs: *Lángok között. Az 1802-es és 1811-es debreceni tűzvész történetéről.* In: *A debreceni Déri Múzeum Évkönyve 1995–1996.* Debrecen, 1998. 191–210. p.
- Budapest enciklopédia.* Szerk.: Tóth Endréné. Budapest, Corvina, 1970.
- Dokumentumok az 1838-as pest-budai árvíz történetéből.* Szerk.: Kaján Imre. In: *Források a vízügy múltjából 5.* Sorozatszerk.: Marczell Ferenc. Budapest, Vízgazdálkodási Intézet, 1988.
- Források Buda, Pest és Óbuda történetéhez. I. 1686–1873.* Szerk.: Bácskai Vera. In: *Források Budapest múltjából.* Szerk.: Ságvári Ágnes. I. köt. Budapest, 1971.
- „Jégszakadás és Duna’ kiáradása” Pest-Buda 1838. Kiállítási katalógus.* 1988. március 11. – 1988. október 30. Szerk.: Kaján Imre. Budapest, 1988.

Szentmártoni Szabó Géza

Porából kelt antik orgona

1931-ben találták meg az aquincumi víziorgonát

Az i. sz. III. század közepén tűzvész pusztított Aquincum polgárvárosában, amelynek során a tűzoltóság épülete is leégett, az ott tárolt orgona pedig a pincébe zuhant és a ráomló törmelékek beborították. Ez az orgona 1931 tavaszán került elő az Elektromos Művek áramátalakítójának alapozásakor. A feltárást Nagy Lajos régész (1897–1945) vezette, aki 1934-ben gazdagon illusztrált könyvet jelentetett meg az orgonáról. Ugyanő 1946-ban adott rövid összefoglalót a lelet megtalálásának körülményeiről és annak jelentőségéről. Ekkor, meglepő módon, úgy emlékezett, hogy az ásatás 1931 őszén történt, holott a hazai és a külföldi sajtó tanúsága szerint, a híres lelet májusban került napvilágra! („Napilapjaink tudósításait a külföldi újságok azonnal átvették” – írta Nagy Lajos könyve előszavában.) Az orgona koráról a ráillesztett bronztábla tudósít, hiszen arra az i. sz. 228-ban hivatalban lévő két consul nevét is rávésték. Az évszázadok során a fa- és bőrből készült részek elpusztultak, vagy már a tűzvész alatt elégték, ezért csak a fémrészek, fémből készült díszítések maradtak ránk. Az orgona megtalálása után, Kalmár János (1899–1977) gépészmérnök terve alapján, Geyer József (1887–1953) orgonaművész és Sugár Viktor (1870–1942) orgonatervező és zeneakadémiai professzor irányításával, Angster Emil pécsi orgonagyárában, 1935-ben készült el az első rekonstrukció. Másodjára, 1969-ben, Werner Walcker-Mayer (1923–2000) orgonagyáros rekonstruálta az orgonát Ludwigsburgban. 1996-ban Minárovics János tűzoltóparancsnok új, immár víziorgonát tervezett, amelyet Budavári Attila vezetésével a Pécsi Orgonakészítő Manufaktúra készített el.



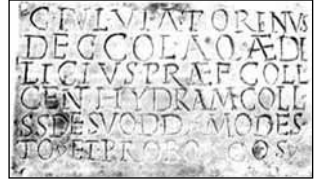
Kalmár János
rekonstrukciója



Az aquincumi víziorgona alkatrészei a megtaláláskor (1931)

Az aquincumi orgona ajándékozási táblájának felirata

G(aius) Iul(ius) Viatorinus
 dec(urio) col(oniae) Aq(uinci) aedi-
 licius praef(ectus) coll(egii)
 cent(onariorum) **hydram** coll(egio)
 s(upra) s(cripto) de suo d(onum) d(edit) Modestus
 et Probo co(n)s(ulibus).



Gaius Iulius Viatorinus, Aquincum colonia rangú város tanácsnoka, egykori aedilis (rendőrparancsnok), a tűzoltóság parancsnoka orgonát a saját pénzéből ajándékozik a fent megnevezett társulatnak Modestus és Probus konzulsága idején (i. sz. 228-ban).

III. századi, aquincumi szarkofág felirata
 (CIL III. Supplementum, 10.501)

Clausa iacet lapide coniunx pia cara Sabina
 Artibus edocta superabat sola maritum.
 Vox ei grata fuit, pulsabat pollice chordas,
 Sed cito rapta silet. Ter denos duxerat annos,
 Heu, male quinque minus, sed plus tres menses habebat,
 Bis septemque dies vixit. Haec ipsa superstes
 Spectata in populo **hydraulii** grata regebat.

Sis felix quicumque leges, te numina seruent,
 Et pia voce cane: Aelia Sabina vale!

T(itus) Ael(ius) Iustus **hydraularius** salariarius leg(ionis) II ad(iutricis)
 coniugi faciendum curavit.

E kősrba zártan fekszik a kegyes feleség, a kedves Sabina.
 Művészetekben tanult lévén, egyedül ő múlta felül a férjét.
 Kellemes hangja volt, ujjával pengette a húrokat,
 Ám hirtelen meghalván, hallgat. Háromszor tíz évet közelített,
 Jaj, alig ötten kevesebbet, de három hónappal többet elérve,
 Kétszer hét napot is élt. Ő maga megmarad
 Elismertként a nép között, orgonán kedvesen játszott.

Légy boldog, bárki, aki olvasol, téged az istenek őrizzenek,
 És kegyes hangon énekeld: Aelia Sabina, isten veled!

T(itus) Ael(ius) Iustus, a legio II adiutrix (második segédlegio) víziorgonistája és különzsoldosa állíttatta feleségének.

Az aquincumi víziorgona hangja elérhető: <http://www.gallica.co.uk/aquincum/index.htm> (Pécsi Sebestyén (1910–1991) víziorgona, Werner Mária (*1925) ének. Budapest, 1993)

Az Aquincumi Múzeum épülete előtt két ízben került sor antik zenei koncertre, amelyen Fassang László orgonaművész megszólaltatta a rekonstruált aquincumi orgonát. Az est során felhangzottak az antikvitásból ránk maradt dallamtöredékek (Szeizkilosz éneke, delphoi himnusz, Apollo himnusz). Az orgonakoncert kísérő rendezvénye a Musica Historica Együttes fellépése volt.



Az Aquincumi Múzeum



A Budavári Attila által rekonstruált vízorgona a Minárovics János által készített fűjtatószerkezettel (Tűzoltó Múzeum)



A Fekete Tamás (*1931) modellje alapján készült Vízorgona-díszkút (bronz, mészkő, Római úti lakótelep, 1993)
2006 nyarán fémtolvajok anynyira megrongálták, hogy el kellett szállítani a helyéről!



Az ELMŰ 1931-ben épült áramátalakító háza, jelenleg Györgyi Dénes épület, ennek alapozásakor kerültek elő a vízorgona maradványai