

Domonkos Csaba: A Lánchíd története 1849-től a XXI. századig.

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, Budapest, 2024. 304 oldal.

A Lánchídról mindent tudunk. A hídról kellő mennyiségű és tudományos igényű szakirodalom készült, kezdve a Vajda Pál Rezső által a II. világháború utáni újjáépítés és a centenáriumi évforduló közeledtével írt könyvecskével.¹ Készült szakirodalom az építéstörténetről,² Széchenyi István és mások szerepéről,³ íródott műszaki-technikai történeti ismertetés,⁴ valamint a híd történetével foglalkozik a Hidászokért Egyesület által kiadott *Lánchíd füzetek* több száma – részben forráskiadványok formájában, mint például a sorozat 32. kötete.⁵ Az ismeretterjesztő kiadványok ismertetése pedig egy önálló, bár kérdéses relevanciájú tanulmány alapját képezhetné, azonban egyet, a sulinet.hu Örökségtárának *A Széchenyi lánchíd* című bejegyzését biztosan érdemes megnyitni.⁶ Strukturált, adatgazdag, olvasmányos és tényszerű írás meglepően jó képanyaggal. Mindemellett a Lánchíd kutatása rendkívül forrásgazdag témakör mind a tervrajzok és egyéb vizuális források, mind pedig az írott források tekintetében.⁷ Sőt, ha csak az interneten kívánunk kutatást végezni, már akkor is komoly adatbázis érhető el, nevezetesen a *Buda Pesth Chain Bridge Archive Recording*, ahol brit és magyar közgyűjteményekből származó, a híd reformkori építéstörténetéhez kapcsolódó levelezésekben mélyedhetünk el.⁸ És akkor még nem említettem az Arcanum adatbázisban rejlő lehetőségeket. Tulajdonképpen ezek után azt is gondolhatnánk, hogy már mindent tudunk a Lánchídról. Ám valóban így van ez?

Valóban mindent tudunk? Ha kézbe vesszük Domonkos Csaba főmuzeológus könyvét, akkor minden egyes oldallal beigazolódik az olvasó gyanúja, hogy ez a munka az eddigi „mindentudásunk” revíziója. A kötet szövegezése olvasmányos, informatív és kimunkált, bár a lábjegyzetelés számozása minden fejezetben újrakezdődik, ami némiképp rontja az olvasói élményt. A monográfia végén dokumentumtár, időtábla, valamint figyelemre méltó forrás- és irodalomjegyzék található. Úgy vélem azonban, hogy a Lánchídról íródott, fentebb felvillantott bőséges irodalomról legalább néhány mondatnyi historiográfiai bevezetés

¹ Vajda Pál R. 1947: *A Lánchíd története*. Szikra Kiadó, Budapest.

² Deák Antal András – Lanier, Amelie 2005: *Széchenyi István és Sina György közös vállalkozásai*. L'Harmattan Kiadó, Budapest.

³ Holló Szilvia Andrea (szerk.) 1999: *A Széchenyi-Lánchíd és Clark Ádám*. Városháza, Budapest.

⁴ Gáll Imre 2005: *A budapesti Duna-hidak*. Hídépítő Rt., Budapest.

⁵ A 32. kötetet lásd: https://hidak.hu/konyvek/Lanchid_32_statika.pdf – utolsó letöltés: 2024. szeptember 14.

⁶ https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/A_budapesti_duna_hidak/pages/004_a_szechenyi_lanchid.htm – utolsó letöltés: 2024. szeptember 14.

⁷ Csak egy példa erre Török Enikő írása a Lánchídról elérhető tervrajzokat illetően: https://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/a_szechenyi_lanchid_tervrajzai – utolsó letöltés: 2024. szeptember 14. Megjegyzendő ugyanakkor, hogy az eredeti iratanyag jelentős része már az 1870-es megváltás idejére elkallódott, valamint utóbbi több közgyűjteménybe is került Lánchíddal kapcsolatos irat, dokumentum.

⁸ <http://www.bpestchainbridgearchive.com/> – utolsó letöltés: 2024. szeptember 14.

határozottan jót tett volna a könyvnek. A szerző inkább *in medias res* indítja művét, sokkolva olvasóját a Lánchídról elérhető műszaki adatok ismertetésével, egyben azok újraértelmezésével. A látszólag durva kezdés mögött azonban a technikátörténeti fókusz érvényesítése áll. Miről is szól tehát a könyv? Mi is ez a revízió?

Domonkos Csaba művében a közlekedéstörténeti szemszög mellett, de talán még inkább azt megelőzően érvényesül a műszaki, illetve a technika- és építéstörténeti szemszög. Tértörténet nem, urbanisztikai szemszög csak elvétve kap helyet a műben, a szerző számára ugyanis maga a híd mint műtárgy érdekes. A könyv felépítése is ennek a szűk (?) fókusznak rendelődik alá. Az első fejezet az 1849-es átadástól az 1914-es felújításig foglalkozik a híddal, külön kitérve az oroszlán-szobrokra, illetve a hídon érvényes közlekedési szabályokra. A második fejezet az első húsz évet (1849–1870) mutatja be részben közlekedés-, részben vállalat-történeti szemszögből. A harmadik fejezet a Lánchíd megváltásáról, a negyedik pedig az állami fenntartású híd I. világháború előtti üzemeltetéséről szól. Az ötödik fejezet a negyedikhez hasonló szempontok szerint folytatja az üzemeltetés bemutatását, egészen a híd 1945-ös felrobbantásáig. A hatodik és hetedik fejezet az újjáépítést és az azóta véghez vitt felújításokat mutatja be, illetve röviden ismerteti a híd helyzetét az 1994-es fővárosi tulajdonba kerülésétől napjainkig.

A könyv tartalmának majdnem fele foglalkozik a Lánchíd 1914 előtti történetével, míg kicsit több, mint fele az utána következő száz évvel, mindeközben pedig nagyon részletes képet kapunk a különböző felújítások során felmerülő problémákról, valamint a megoldásuk keresése során folytatott vitákról. Ezek a látszólag tisztán építéstörténeti jellegű viták valójában nagyon sokat árulnak el az adott kor gondolkodásmódjáról nemcsak technikátörténeti, hanem legalább annyira várostervezési, urbanisztikai értelemben is. A szerző figyelmet fordít a Lánchíd forgalomváltozásaira a többi híd megépülésének viszonylatában, törekszik a közlekedési módok (autó, busz, kerékpár, gyalogos) bemutatására, ugyanakkor talán érdemes lett volna tekintettel lennie a helyi és átkelő hajójáratokra is.⁹ Ezek hiánya azért is különös, mert a könyvben nincs szó a pesti rakodópartról, ám az megjelenik a 66. és a 106. oldalon látható képeken. Ezzel szemben a szerző meglepően alaposan ismerteti a budai Lánchíd-telkeket, a budai hídfő alatti alagút megnyitását 1907-ben, illetve leírást ad a pesti hídfő alatti aluljáró 1938–1939-es építéséről is. Mindezek a (mű)tárgybeli kiterjesztések azonban szoros összefüggésben vannak a híd forgalmi változásaival, mely változásokat a megfelelő fejezetekben a szerző lényegre törően ismerteti. Vagyis itt bosszulja meg magát a tértörténeti szemszög hiánya, hiszen így *ad hoc* olvashatunk tértörténeti szövegrészeket az egyébként kronologikus felépítésű fejezetekben.

Érdemes kiemelni Domonkos Csaba néhány megállapítását, hogy érthető legyen, miért is mondható a recenzált mű a Lánchíddal kapcsolatos eddigi

⁹ A budapesti hajójáratokról is megfelelő szakirodalom áll rendelkezésre, köszönhetően Csillag Miklósnak, Bíró Józsefnek és Zsigmond Gábornak.

tudásunk revíziójának. Az egyik ilyen indok a híd vasszerkezeteinek összsúly-felülvizsgálata, melyet a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum 2021. novemberi raktárrendezése során végzett méréseknek köszönhetően végeztek el. Ez a raktárrendezés ugyanis lehetőséget adott arra, hogy revízióknak vessék alá a leltározott elemeket, s ezáltal a műtárgy-ellenőrzés a Lánchídat illető tudás revíziójához is hozzájárult. A hiányzó függesztőrudak és saruk nélkül mért 2121,3 tonna nagyon közel esik a Gáll Imre által becsült 2146 tonna összsúlyhoz, vagyis az ő becslése a helytálló az ismertek közül. A szerző összeveti a Lánchíd fontosabb méretadatait az 1849 előtt épült függőhidakéval. Táblázatban közölt adatai (23–24) alapján kijelenthető, hogy a Lánchíd korának egyik legnagyobb hídja volt, építése pedig mérnöki bravúr.

A szerző legendaosztásnak beillő bekezdésben ír az oroszlanok felhelyezésének körülményeiről: Clark Ádám eredetileg a híd közepe felé néző pozícióban tervezte meg és helyeztette fel az oroszlanokat, a festő Barabás Miklós azonban meggyőzte őt, hogy az állatoknak inkább a hátsójuk nézzen a híd közepe felé, ne a fejük. A szerző igen részletesen ír a Lánchídtársaságról, az éves üzleti tervek adatait felhasználva és kiegészítve az elérhető szakirodalom megállapításaival. Például a Lánchídtársaság tőkéje fél millió forinttal volt magasabb, mint az első Duna-gőzhajózási Társaság (DGT) tőkéje 1847-ben, alkalmazottainak száma viszont még az 1860-as évek elején is csak 46 főből állt – szemben a DGT több ezer alkalmazottjával. A két vállalat közötti kapcsolatra több példát is hoz a szerző. Ilyen a középkori átkelő-vámszedési jog átruházása a Lánchídtársaságra (1840. 39. tc.), ugyanis minden átkelő-vállalkozás, így a DGT is ez alapján fizetett a Lánchídtársaságnak. Hovatovább a Lánchídtársaság átkelő csónakközlekedéssel is foglalkozott, sőt 1863–1864-ben tervbe vette három átkelő gőzhajó építését is, vagyis e téren a DGT versenytársának számított. Mindezek ellenére a vállalat addig nem volt nyereséges, amíg a katonasággal elszámolási vitában állt, és csak az 1860-as években fellendülő forgalom révén vált jövedelmezővé.

A szerző kiemelten foglalkozik a Lánchíd megváltásával kapcsolatos egyeztetések ismertetésével, s azon belül is a megváltás okán magasra szökő tőzsdei részvényjegyzési ár jelenségével. A magyar állam összesen kicsit több, mint 9 millió forintot fizetett a híderő 1870 után. (A gőzhajózási társasági analógiánál maradva ez 1,2 millió forinttal több, mint az épp 1870-ben megalakult Egyesült Magyar Gőzhajózási Társaság össz-tőkéje.) Vagyis egy szemmel látható összegről van szó mind a korabeli magyar nagyvállalatok piaci értékéhez, mind pedig a magyar költségvetés tételeihez mérten. A szerző nem feledkezik el a hidat érintő törvényekről sem, azokat a viták és egyeztetések kontextusában ismerteti. Így tesz például az 1885. évi 21. tc.,¹⁰ vagy az 1921. évi 23. tc.¹¹ esetében is.

¹⁰ Hatálybalépésétől nem az Országgyűlés, hanem a pénzügyminiszter joga a hídvám és díj szabás alakítása.

¹¹ A pénzügyminiszter helyett a kereskedelemügyi miniszter az illetékes fenntartó, vagyis ettől kezdve a Lánchíd nem befektetés, hanem közúti műtárgy.

A Lánchídra mint műtárgyra tekintő és a történetét e szempontból bemutató szerző nagy figyelmet szentel a II. világháború utáni újjáépítés ismertetésének (185–213). Az erről szóló fejezetben az újjáépítő mozgalom bemutatása során nagyon sok sajtóanyagot és több közgyűjtemény forrásanyagait is felhasználta, bár itt olyan érzése is lehet az olvasónak, hogy talán már némiképp elveszett a részletekben. Domonkos Csaba kiemeli, hogy az 1949. november 20-i ünnepélyes megnyitó volt az addigi egyetlen olyan esemény a híd történetében, mely békebeli viszonyok és ünnepélyes keretek között történt.¹² A híddal kapcsolatos viták és koncepciók ismertetése egyébként nagy erénye a műnek, hiszen ezek sokat elárulnak a kor gondolkodásmódjáról, illetve a Lánchídról alkotott képről. Ilyen volt 1953-ban az a vita, hogy legyen-e a hídon átmenő trolibusz járat, vagy például a Coca-Cola arra vonatkozó kérvénye 1996-ban, hogy három éven keresztül a karácsonyi időszakban (december 6-tól január 6-ig) a cég feldíszíthesse a Lánchidat és a Clark Ádám teret.

A II. világháború utáni korszakkal foglalkozó szövegrészek szerkesztése, tagolása sajnos elnagyolt. A szerző sokszor nagyon hosszan belemélyed egészen apró részletekbe, melyek önmagukban nem sokat adnak hozzá a Lánchíd történetéhez, ugyanakkor műtárgyat érintő tudásrevízióként ezek mégis elképesztően adatgazdag és műszaki muzeológiai értelemben izgalmas szövegrészek. Ebből következik, hogy az utolsó száz oldalon több, kontextusból kiragadott érdekességbe futhatunk bele. Például, hogy 1963-ban letesztelték a hidat, vajon alkalmas-e T-54-es és T-62-es harckocsik menetoszlopban való átkelésére,¹³ vagy hogy az 1986–1988-as felújításkor a kandeláberekre már a Szent Koronával díszített címer került. Talán megbocsátható tett, hogy bemásolom a Lánchíd 1996-os címercseréjéről írott szövegrész egy bekezdését, hogy a recenzióban is érzékelhető legyen a könyv műtárgyrevíziós jellege (247):

„A címer cseréjére 16 jelentkező volt. Ráday Mihály és az Országos Műemlékvédelmi Hivatal javaslatára végül a műkő mellett döntöttek. A pályázatot Szabó Péter kőszobrász-restaurátor, a Képzőművészeti Főiskola tanára nyerte 24 millió forintos ajánlattal. A munka 1996. február 5-én kezdődött, ehhez öt hétvégén este 11:30-tól a másnap hajnali első BKV-autóbuszok áthaladásáig lezárták a hidat. Az újraalkotott címerek anyaga öntött műkő (német Terzith típusú) lett, amelyet a helyszínen öntöttek. Ehhez nemcsak azért folyamodtak, mert jelentősen, 15 millióval olcsóbb volt, mint az eredeti kő, de a sóskúti bányában nem találtak megfelelő tömböket. A tudósítások szerint a munkavégzés menetében az időjárás késedelmet okozott, mert abban az évben a március hideg volt, és műkövet csak egy bizonyos hőmérséklet felett lehet önteni. Az öt címer cseréje végül 21 millió forintba került, és az összeg egyik felét az Országos Műemlékvédelmi Hivatal, a másikat a Főpolgármesteri Hivatal fizette. A címerek méretét az eredeti rajzok és fényképek alapján állapították

¹² Lásd az 1849-es visszafogott megnyitót vagy az 1915-ös háborús viszonyok között megtartott csendes átadást.

¹³ Igen, alkalmas.

meg, amely szerint azok 2,6 méter magasak és 3,5 méter szélesek lehettek. A hídon a cseréhez az állványzatot már 1996 februárjában felállították, a régi címereket lebontották, kis darabokra vágták.”

Vagyis nem annyira szűk ez a műtárgyrevíziós fókusz, inkább multifokális műszaki muzeológiai megközelítésről beszélhetünk. A szerző mindemellett ismeri és használja is a kurrens eredményeket. Példa erre, hogy az Ungváry–Meruk szerzőpáros által feltárt új, a Lánchíd lövetésével és az ostrom során szerzett sérüléseivel kapcsolatos ismereteket összeköti a 2021-es felújítás során felfedezett sérülésekkel, valamint az 1949-es újjáépítés előtt elvégzett felmérések eredményeivel (179–181).¹⁴

Kiemelendő a szerző forráshasználata, művében ugyanis a műszaki muzeológia forrás- és eszközhasználatán túl vállalattörténeti, kormányzati és önkormányzati dokumentumokat is felhasznált, a sajtóforrások egyébként elvárható bősége mellett. Egy apró hiba, hogy egy lábjegyzetben feltüntetett hivatkozáshoz nem tartozik feloldott szakirodalmi tétel (a 22. oldalon a 32. lábjegyzet Hajós 2021: 2), de ez lehet elütés is. Talán érdemes lett volna több tervtári dokumentumot, fényképet felhasználni, mivel ezekben sajnos nem gazdag a kiadvány, azonban ennek nyilvánvalóan a mű költségkeretei szabtak határt.

Véleményem szerint Domonkos Csaba műve a magyar közlekedéstörténet és műszaki muzeológia jelentős alkotása, egyben a Lánchíd történetének alapvető, megkerülhetetlen szakkönyve. Célközönségét egyértelműen azok a műszaki szakemberek adják, akik érdeklődnek a közlekedéstörténet iránt, ugyanakkor sűrű szövegének olvasmányos adatgazdagsága miatt és ellenére is a kiadvány bátran ajánlható a Budapest várostörténete iránt érdeklődő laikus és nem laikus olvasók számára egyaránt.

Tinku-Szathmáry Balázs

¹⁴ Ungváry Krisztián – Meruk József 2019: Budapest hídjai a város ostromában. *Archivnet* (19.) 1. <https://www.archivnet.hu/budapest-hidjai-a-varos-ostromaban> – utolsó letöltés: 2024. szeptember 14.