

DOMONKOS CSABA

A POZSONYI DUNAHÍD

„A példa előttünk áll világosan. Közel egy félszázad telt el a lánchíd építése óta, de a Dunán azóta is csak a mesés gyorsasággal fejlődött fővárosnál építettek két új állandó hidat: a Margithidat és az összekötő vasúti hidat. A Dunának többi egész hosszú vonalán, Dévénytől Orsováig, a legújabb időkig nem volt egyetlen híd sem, még az oly élénk forgalmú helyeken sem, minők Komárom és Esztergom, sőt még a vasúti összeköttetés is megszakadt Bátaszéknél vagy pedig gőzkompot használt Dáljánál, és csak a nemzetközi nagy forgalomra szánt zimonyi vasút számára építettek legújabban állandó hidat Újvidéknél. Ily körülmények között a pozsonyi állandó hídnak felavatása, mely mult december hó 30-án történt meg a király által, közéletünk történetében eseménynek, sőt valóban nagy fontosságú eseménynek tekinthető, annyival inkább, mert Pozsony tudvalevőleg hazánk egyik legnépesebb és legintelligensebb városa, s mert a Csallóköz miatt jó hosszú vonalon itt van a természetes összekötő kapocs a magyar Felföld s a Dunántúli részek között.”

Vasárnapi Ujság, 1891. január 11.

Bevezetés

Valóban, a Duna magyar szakaszán még ötven évvel a Lánchíd megnyitása után sem volt állandó közúti kapcsolat, csak Budapesten. Az újvidéki vasúti híd a nemzetközi vasúti forgalmat szolgálta, a Duna bal partjáról a Felvidékről Budapesten kívül csak hajóhidakon lehetett átkelni, Pozsonyon kívül Esztergomnál és Komáromnál.

A pozsonyi híd 1890 decemberében nyílt meg, és Budapesten kívül az első állandó közúti kapcsolatot jelentette.

A hídról, illetve annak előkészítéséről mindössze két korabeli tanulmány született. A pozsonyi vámjogok eredetéről és történelmi alakulásáról Király János írt tanulmányt.¹ A híd építését az egyik kivitelezésért felelős mérnök, Pulszky Garibaldi ismertette A pozsonyi állandó Dunahíd címmel.² Azóta

¹ KIRÁLY János: *A pozsonyi nagy-dunai vám és révjog története*, Heckenast G. Utóda, Drotleff R. Bizományosa, 1890.

² PULSZKY Garibaldi: *A pozsonyi állandó Dunahíd*, Magyar Mérnök és Építész Egylet, 1891/2. szám, 81–101. p.

átfogó, és a fenti két tanulmány által nem érintett kérdéseket is feldolgozó munka nem született a pozsonyi Ferenc József hídról. E munka ezt a hiányt kísérli meg pótolni.

A pozsonyi vámjogok

A pozsonyi vámjogok rendkívül összetettek voltak, ezt a fentebb idézett Király János munka részletesen, gyakorlatilag Szent Istvántól elemzi. A mostani tanulmányunk tekintetében a releváns ebből az, hogy a konkrét állandó híd-építési tervek idejében kiknek volt részesedése a pozsonyi vámjogokból.

A hídvámok középkori eredetű jogok, amelyet királyi adományként kaptak meg a jogosultak, a vám célja az átkelő fenntartásának költsége volt.³ A pozsonyi vámjogról már 1001-ből vannak adatok, akkor azt a pannonhalmi apátság kapta meg.⁴ A vámjog története ezután igen változatos volt. A 19. század elejére számos haszonélvezője volt, Pozsony városának 1888-ban már a pannonhalmi, a zirci apátságokkal, a pozsonyi káptalannal és a Pálffy seniorátussal kellett tárgyalnia, de volt egy kis érdekeltsége a vámjogban az államnak is.⁵

Első állandó hídtervek

Pozsonynál már 1722-ben felmerült egy állandó híd építése. Az udvartól a pozsonyi országgyűléshez 1722. július 8-án olyan indítvány érkezett, amely a város mellett állandó híd építését kezdeményezte. Az irat a híd szükségességét azzal magyarázta, hogy kívánatos, hogy a Dunán itt az év minden szakában, az időjárástól függetlenül át lehessen kelni, ez nemcsak gazdasági, de hadászati érték is.⁶ Ebben az évben el is készült egy fa cölöphíd, amely a Dunában lévő szigeten keresztül kötötte össze a partokat.⁷

Ez a híd 1740-ig állt fenn, akkor a jégzajlás elpusztította. Egy évvel később, 1741-ben, Mária Terézia koronázásra épült fa-járomokra helyezett híd, de a közlekedést hajóhíd és repülőhíd is biztosította,⁸ a járomhíd 1768-ig állt fenn.⁹

³ KIRÁLY: *i.m.*, 1. p.

⁴ *Uo.*, 2. p.

⁵ A pozsonyi állandó Dunahíd, *Pesti Hírlap*, 1888. augusztus 27., 5. P.

⁶ KIRÁLY: *i.m.*, 139. p.

⁷ *Uo.*, 140. p.

⁸ *Uo.*, 141. p.

⁹ *Uo.*, 143. p.

1. kép
A pozsonyi Dunahíd



Forrás: Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum, TFGY 9020.

A 19. század elejére azonban már csak a repülő híd maradt meg, majd 1825-ben, az országgyűlés idejére állami költségen, a hadsereg utászai hajóhidat építettek, amelyet később a király Pozsony városának ajándékozott. A királyi gesztust a város úgy hálálta meg, hogy a hidat Carolina hídnak keresztelte el, Carolina Agusztá királyné után.¹⁰

Elképzelések a 19. században

A Bécs és Győr közötti vasútvonalhoz kapcsolódva merült fel első alkalommal egy valódi állandó híd építése, azaz ami már nem cölöphíd volt. A hidat a vasútvonalat is tervező Sina György építette volna, és az építkezésre a városban egy ideiglenes bizottság is alakult. A vasúttársaság és a város képviselői 1838. szeptember 18-án találkoztak is. A küldöttségben ott volt maga Sina György, illetve János főherceg segédtisztje, Vaccani műszaki ezredes, a Bécs-győri vasúttársaság igazgatója, és még valaki, nevezetesen William Tierney

¹⁰ *Uo.*, 149–151. p.

Clark, az a mérnök, aki a Lánchidat is tervezte, azaz olyan személy, aki valóban képes lett volna egy állandó hidat a 19. század első felében Pozsonynál megtervezni.¹¹ A hídterv azonban kútba esett, és csak több, mint 30 év múlva merült fel ismét.

A következő elképzelés csak az 1860-as években kerül elő, egy másik vasútépítés következményeként, mégpedig a tervezett Sopron-Pozsony-Lundenburg-Vágvölgy vasút építéséhez kapcsolva. A Sopron-Pozsony vasútra –, amelyhez ugye elengedhetetlen egy dunai átkelő – még 1866-ben kapott előmunkálati engedélyt Eszterházy Antal. A következő években hosszas tárgyalások után úgy, hogy a Sopron-Pozsony vasút egyesült a Vágvölgyi vasúttal, 1872-ben konkretizálódtak az elképzelések.¹² A vasútvonal engedélyokmánya részletesen foglalkozik a tervezett hiddal:

A Duna főhidja végleges minőségben kőből és vasból oly szerkezettel építendő, hogy azon a kettős vágányon kívül közhasználatra egy kellő szélességű gyalogut is átvezessen.

Ha Pozsony városa ezen hidon kocsitát kívánna átvezettetni és ennek létesítése fejében az e célból szükségelendő költségtöbblet teljes törlesztéseig a város tulajdonát képező hidvámszedési jogról, valamint a város határában netalán létesítendő átkelések utáni jövedelmeiről az engedélyesek, illetőleg jogutódaik javára lemondand és beleegyezik, hogy a kormány jóváhagyásával a gyalog átkelőktől, kocsiktól és állatoktól is vám szedessék: kötelesek lesznek engedélyesek e hidat oly szerkezetben építeni, hogy azon a kettős vágányon és gyalogúton kívül legalább 6.5 méter széles kocsitát is át lehessen vezetni. Magától értetik, hogy a kocsik számára szükséges hid összes alkatrészeit és az ahhoz való feljárókat is az engedélyesek kötelesek előállítani s a hiddal együtt fentartani.”¹³

A törvény kimondta azt is, hogy ha a város kocsitát kíván, akkor a vámszedésről addig le kell mondania a társaság részére, amíg a többletköltséget ki nem fizetik. A hídon egyébiránt gyalogos járda mindenképp építendő lett volna. A városi képviselőtestület azonban úgy döntött, hogy nem él ezzel az alkalommal, mivel az a várostól túl messze épülne, inkább maga épít hidat. Pozsonyban e döntés után, 1877-ben mozgalom indult a híd megépítésére.¹⁴

A városi kezdeményezés odáig jutott, hogy árajánlatokat kértek több cégtől. Ugyan részletes ajánlatokat, pontos árakkal nem kaptak, de az kiviláglott,

¹¹ Uo., 154–155. p.

¹² HORVÁTH Csaba Sándor: *A közlekedés és a tér. A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az északnyugat-dunántúli térségben 1920-ig*, doktori disszertáció, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Bölcsészettudományi Kar, Történelemtudományok Doktori Iskola, Atelier – Európai Historiográfia, és Társadalomtudományok Doktori Program, Budapest, 2014, 115–116. p.

¹³ 1872. évi XXIX. törvénycikk – a sopron-pozsony-lundenburg-vágvölgyi elsőrendű kiépítéséről 24§.

¹⁴ KIRÁLY: *i.m.*, 158. p.

hogy ha a pénz rendelkezésre áll, és meghirdeti a város a híd építését, akkor számos potenciális jelentkező lenne. Időközben az is egyértelművé vált, hogy a Vágvölgyi vasút nem fogja megépíteni a maga Dunahídját.

Pozsonyt az egyre másra elúszó hídépítési lehetőségek érzékenyen érintették, ugyanis az 1880-as évek végén kívánták megnyitni az osztrák határvasutat, ami a pozsonyiak félelme szerint a várost érintő – eleve csökkenő – kereskedelmi forgalmat tovább csökkentette volna, ezért a város számára egyre fontosabb lett egy állandó híd.¹⁵ A város előtt valójában két lehetőség mutatkozott.

2. kép

Az elkészült híd korabeli fotón



Forrás: MMKM TFGY 8236.1.

Egyrészt az, hogy a maga erejéből épít hidat, amire a város ugyan egyre inkább késznek mutatkozott, ehhez valójában megfelelő pénzügyi forrás csak hitel és állami támogatás formájában volt elképzelhető.

¹⁵ A pozsonyi állandó híd, *Fővárosi Lapok*, 1887. április 30., 886. p.

A saját erős hídépítés alapját egy a város által felveendő, 40 év alatt törlesztendő kölcsön jelentette volna. A terveket Rudolf Frey bécsi mérnök készítette, a teljes költséget 940 ezer forintra tették, és a számítások szerint a városra a híd fenntartása – a hídvám bevételek levonása után – 8000 forint költség esne, amit bőven fedezne a híd jelentette forgalomnövekedés.¹⁶

A város ezen tervezetet elfogadva a kormányhoz fordult, hogy a híd építésének mintegy harmadával, 340 ezer forinttal vegyen részt a beruházásban, ám a kormányzat szerint a pozsonyi híd megépítéséhez semmiféle országos érdek nem fűződik, így elutasította a kérdést.¹⁷

A másik lehetőség az volt, hogy valamely vasútépítkezés keretében kap a város hidat. Egy ilyen beruházáshoz a város anyagilag is kész volt hozzájárulni.¹⁸ A város nem kizárólagosan a vasúttársaságtól várta a híd építését, hanem úgy, hogy a híd ugyan egy vasúthoz kapcsolódott volna, de ahhoz a város is hozzájárult volna.

Pár évvel később, 1886-ban így terveztek hidat építeni, most a Sopron–Szombathely vasút elképzeléshez kapcsolódva. A vasút igazgatósága 1885 októberében meg is alakult Pozsonyban. A hidat a város maga építette volna meg, és elképzelésével a belügyminiszterhez fordultak, 1886 márciusában. Az engedélykérelemhez három tervezetet is csatoltak, és a híd építési költségét ekkor 1 059 000 forintban határozták meg. A valóban szükséges forrást azonban csak 863 300 forintra tették, mert a különbözetet a dunaszabályozási- és az útalapból kerültek volna átcsoportosításra, levonták a hajóhid eladásából esetlegesen befolyó összeget, és némi állami támogatással is kalkuláltak. A fennmaradó, nagyságrendileg 860 ezer forintot egy kölcsönből fedezték volna.¹⁹

Ugyanebben az időben ismét felvetődött a Pozsony–Sopron vasút építésének lehetősége, ezt inkább Sopron támogatta, mint Pozsony. E vasutat 1886-ban Dunst Gusztáv nyugalmazott császári tábornok karolta fel, és szerzett előmunkálati engedélyt.²⁰

Ettől fogva a két vasúterv párhuzamosan futott, és belépett egy újabb szereplő, az állam is. Az állami szerepvállalásra később kitérünk, most a két vasút elképeléseit tekintsük át.

¹⁶ Melléklet, *Pressburger Zeitung*, 1880. június 24.

¹⁷ KIRÁLY: *i.m.*, 160. p.

¹⁸ (A pozsonyi állandó dunai összekötő hid.), *Nemzet*, 1887. november 18., 1. p.

¹⁹ KIRÁLY: *i.m.*, 161. p.

²⁰ KUBINSZKY Mihály: A hatvan éves pozsonyi és fertővidéki vasutak keletkezése, *Soproni Szemle*, 1958/2., 162–165. p.

A két rivális vasútvonal

A Pozsony–Szombathely vasút inkább Pozsonyhoz kötődött, hiszen itt volt az igazgatóság székhelye is, és eredetileg ezt támogatta Pozsony városa.²¹

A pozsonyi kerületi kereskedelmi és iparkamara 1886. november 29-én felterjesztést intézett a földművelés-, ipar- és kereskedelemügyi miniszterhez, a szombathelyi vasút támogatására, amelyben Pozsony fejlődése előtti akadályokat sorolták fel. A kamarai tagok szerint Pozsonyban erőteljesen fejlődhetne az ipar, ehhez a szükséges munkaerő rendelkezésre áll. A hiányok között elsőként a Duna jobb partjával, illetve az Adriai tengerrel kapcsolatot jelentő közlekedési infrastruktúra hiányát említették meg: „Hiányzik még az összeköttetés a Duna jobb partján fekvő délnyugati résszel, és – a mi az által eszközöltetnék – a legrövidebb összeköttetés az adriai tengerrel, hogy városunk kitűnő természetes fekvése ezen irányban tökéletesítség s így azon alapfeltételekben részesítség, melyek megkívánatnak, hogy azokra nézve minden versenyt a már fennálló osztrák – mint hozzánk legközelebb fekvő – ipari piacokkal kiállhatna.”²² – olvasható a felterjesztésben.

A dokumentumban az is olvasható, hogy Pozsony a szomszédos Moson, Sopron és Vas vármegyék törvényhatóságaival összefogva saját erőből szándékozik Szombathelyig vasutat építeni, ennek keretében pedig a Dunán egy hidat emelni. A kamara e két tervet támogatta, ezért is írtak a miniszternek. A másik ok, ami miatt a miniszterhez fordultak, az a vasúti díjszabás volt.

Azonban 1886–1888 között úgy nézett ki, hogy egy másik vasútvonal lesz a befutó, a soproni vonal.

A Sopron–Pozsony vasútvonal

E tervet, ahogy említettük, leginkább Sopron támogatta, és a reményeket az is táplálta, hogy az előmunkálati engedélyt egy magas rangú egykori katona, Dunst Gusztáv nyugalmazott tábornagy kapta meg, aki azt állította, hogy a költségek fedezetét a bécsi Länderbank biztosítja. Dunst egyébiránt a hídépítésre is ajánlatot tett.²³

A Sopron–Pozsony vasút esetében 1886 végén megtörtént a közigazgatási bejárás²⁴, és a tervet – benne egy Duna híddal – a közlekedési minisztérium is támogatta. A Duna-híd esetében ekkor, 1886-ban még egy olyan megoldást

²¹ Uo., 162. p.

²² Díjszabási egyenlőtlenség, *Nemzet*, 1886. december 2., 3. p.

²³ Dunst tábornok egyébiránt teljesen belebukott a vasútépítésbe, a vagyona elúszott, és a felvett hitelek a tábornoki nyugdíját szinte felemészítették, végül teljesen eladósodva feleségével kettős öngyilkosságot követett el.

²⁴ KUBINSZKY: i.m., 163. p.

támogatott a minisztérium, ami a közúti hídon vezetett volna át gőzvilloszt (gőztramway-t). A vasútvonalhoz kapcsolódó híd költségeit 2 millió forint körültre becsülték.²⁵

Ez a vasút 1887 áprilisában a hírek szerint igen közel került a megvalósításhoz, sőt már a szerződés közeli aláírását is tudni vélték a lapok²⁶, miután Pozsony elfogadta a tábornagy javaslatát.²⁷ Az biztos, hogy 1887–1888-ban komolyabb tárgyalások is folytak a város és a tábornok között.²⁸ A város határozatban mondta ki, hogy a híd felépítése esetén 50 évig évi 25 ezer forintot kész fizetni.

A Dunst-féle vasúti tervről és a hídról Pozsony küldöttségével 1887. november 15-én tárgyalt Baross Gábor a minisztériumban. Pozsony részéről Mergl Károly királyi tanácsos polgármester, Szendlein városi főmérnök, Mihályi kamarai elnök, Ludvig, Molecz, dr. Bugel bizottsági tagok, valamint a híd építésére ajánlatot tevő vállalkozók – Carthy Szaléz budapesti mérnök és építési vállalkozó, valamint Dunst altábornagy²⁹ – vettek részt. A minisztériumot Barosson kívül Lukács Béla államtitkár, Záhorszky és Nagy miniszteri tanácsosok képviselték. Akkor a híd építésének teljes költségét 2–2,5 millióra tették, azaz jóval többre, több mint kétszeresére, mint amivel korábban Pozsony számolt. Az értekezleten kiderült, hogy Pozsony valójában maximum 740 ezer forintot tudna adni a hídra, azt is kölcsön formájában, ami a városra évi 42 ezer forintos terhet rakott volna, úgy, hogy a hajóhíd évi 10 ezer forintos bevétele is kiesett volna. Ezért az értekezlet ekkor az egyedüli módnak azt látta, hogy egy vasúttársasággal közösen épüljön meg a híd.³⁰

Az értekezleten résztvevő Cathry Szaléz Ferenc vállalkozó ki is jelentette, hogy hajlandó a tervezett vasúti hidat akként felépíteni, hogy ott közút is átvezethető legyen, amiért is a várostól ötven éven át évi 42 ezer forintot kért. A megbeszélésen a résztvevők ebben megállapodtak, bár a pozsonyi polgármester attól félt, hogy ha a város el is fogadja ezt a megállapodást, azt a belügyminisztérium nem fogja jóváhagyni.³¹

A tárgyalások Pozsony és Dunst között 1888. január 15-én megszakadtak.³² Ez csak időleges fennakadás volt, ugyanis időközben Dunst megszerezte az előmunkálati engedélyt a Sopron–Pozsony vasút teljes szakaszára, így a

²⁵ Uo.,163. p.

²⁶ Állandó híd Pozsonyban. *Fővárosi Lapok*, 1887. április 6., 692. p.

²⁷ (Dunai híd Pozsonytól), *Pesti Hírlap*, 1887. április 28., 8. p.

²⁸ A pozsonyi állandó híd, *Fővárosi Lapok*, 1887. április 30., 886. p.

²⁹ (A pozsonyi állandó híd) *Pesti Hírlap*, 1887. november 18., 7. p.

³⁰ (A pozsonyi állandó dunai összekötő hid), *Nemzet*, 1887. november 18., 1. p.

³¹ Uo.

³² KIRÁLY: *i.m.*, 161–162. p.

Pándorf–Pozsony szakaszra is³³, és májusban már arról adtak hírt az újságok, hogy a város elfogadta a tábornok javaslatait.³⁴

1888-ban azonban az állam egész más módon lépett fel a pozsonyi híd kérdésében.

Az állami szerepvállalás

Az 1880-as évek elején az állam részéről nem volt fontos a híd építése, ami azért volt különös, hiszen a 18. századi okok, amely miatt fahíd épült a Duna felett Pozsonynál, továbbra sem változtak, és a kormányzat részben a hadászati szempontok miatt ragaszkodott a cölöphidak felépítéséhez. A budapesti kormány elutasító hozzáállásának az lehetett az oka, hogy ekkor a helyi közlekedési kapcsolatok ellen hatott az a kormányzati szándék, amely szerint az ország régiói ne közvetlenül, hanem Budapesten keresztül kapcsolódjanak össze.³⁵

Vélhetően a híd állami finanszírozása ellen hatott az is, hogy a 19. századi háborúk alatt – 1809-ben, 1848-ban és 1866-ban³⁶, a védelem egyik eleme volt, hogy a hajóhidat felszedték, és így nehezítették volna az ellenség mozgását, míg egy állandó hidat csak elpusztítani lehet.

Pozsony és az egész Bécs és Budapest közti Dunavölgy hadászati jelentőségét elemző írásában Rónai Horváth Jenő annak tulajdonítja, hogy az 1870-es, 1880-as években az állam nem tekintette feladatának a híd építését, hogy valójában nem gondolták komolyan azt, hogy nem állami érdek itt egy híd építése, csak elodázni kívánták a kérdést, ám ennek okát nem fejt ki részletesebben.³⁷

Az állami szerepvállalásnak azonban jelentős lökést adott az 1887-es nyitrai hadgyakorlat³⁸, amely nagyszámú katona mozgásával járt. A hadgyakorlat keretében megtapasztalták a hadügyi vezetők, hogy a pozsonyi hajóhíd mennyire akadályozza a csapatmozgásokat.

A másik fontos változás az országos közlekedéspolitikában történt, nevezetesen Baross Gábor miniszteri kinevezésével. Baross egész más szemmel tekintett a vasútra, és az ország közlekedési hálózatára, mint elődei, egységes közlekedéspolitikájában fontos szerepet kapott a Dunántúl és a Felvidék közvetlen kapcsolata. A Vasminiszter mindenképp szeretett volna egy hidat építeni a Duna Dévény és Budapest közötti szakaszán, elősegítve a

³³ Pozsony–soproni vasút, *Vasúti és közlekedési közlöny*, 1888. január 18., 94. p.

³⁴ A pozsonyi Dunahíd, *Nemzet*, 1888. május 1., 6. p.

³⁵ KUBINSZKY: i.m., 162. p.

³⁶ KIRÁLY: i.m., 162. p.

³⁷ RÓNAI HORVÁTH Jenő: Pozsony- és a Közép-Dunavonal, *Hadtörténelmi Közlemények*, 6. évfolyam, 1. szám, 1893, 122–131. p.

³⁸ A nyitrai hadgyakorlatok, *Pesti Hírlap*, 1887. szeptember 6., 2. p.

nyugat-magyarországi észak–déli közlekedési folyosó kiépülését, ezen belül Fiume közlekedési kapcsolatainak javítását.

Baross Gábor nagyjából egyszerre indította meg a tárgyalásokat egy lehetséges új hídról Pozsonnyal és Komárommal³⁹, ugyanis 1888 elején még vagylagosan komáromi vagy pozsonyi hídban gondolkodott. Erről árulkodik az, hogy egy 1888. április 21-i keltezésű törvényjavaslat indoklásban még az a mondat szerepelt, hogy „elkerülhetetlenül szükséges végül, hogy Pozsonynál vagy Komáromnál egy dunai hídnak létesítése.”⁴⁰

Baross az összeköttetés célját egyértelműen közölte a Pozsony–szombathelyi helyi érdekű vasút engedélyezése tárgyában beadott törvényjavaslat indoklásában: „Már régóta foglalkozom ez új útírány⁴¹ megalkotásának kérdésével s erre az alapot megadhatni véltem akkor, midőn a törvényhozás által rendelkezésemre bocsátott hitel felhasználásával a pozsonyi Dunahíd kiépítését akként biztosítottam, hogy e közúti hid széles pilléreire egyúttal a vasúti hordszerkezet is fel legyen állítható.”⁴²

Baross tehát mind Komárom, mind Pozsony küldöttségével több fordulóban is tárgyalásokat folytatott. A kérdések között a finanszírozás és a hídvám volt az egyik legfontosabb nyitott pont.

Pozsony késznek mutatkozott, hogy a hajóhíd vámjogosultságát az államra ruházza át, sőt azt is vállalta, hogy a többi vámjog-tulajdonossal megállapodik, és azokat saját költségre kártalanítja, valamint a hídépitéshez, a feljáró utak és a hídfők kialakításához szükséges területet is ingyen adja.⁴³

Az 1887-es tárgyalásokkal azonban világossá vált Baross Gábor számára, hogy az állandó vasúti Duna híd építése olyan drága, hogy az akár a Pozsony–Sopron, akár Pozsony–Szombathely vasutak, amelyek helyi érdekű vasútként épültek volna meg, nem volt kivitelezhető. Az is nyilvánvalóvá vált, hogy a híd megépítése Pozsonynak is meghaladta a forrásait.

Ekkor még az sem dőlt el, hogy a vasút Sopron vagy Szombathely felé haladjon-e, hiszen mind a két társaság folytatta az előkészületeket. Dunst, a Sopron–Pozsony vasút esetében még 1890-ben is tartott bejárást. Arról, hogy az altábornagy vasútépítési terve befagyott csak 1891-ben, tehát a híd építésének idején lehetett hallani.

³⁹ A komáromi városi közgyűlés 1888 júliusában fogadta el a feltételeket, amely a vám-szedési jog megosztásáról rendelkezett. L.: A komáromi vashíd, *Fővárosi Lapok*, 1888. július 7., 1374. p.

⁴⁰ Indokolás, „a cs. kir. szabadalmazott kassa-oderbergi, a magyar északkeleti és az első magyar-gácsországi vasúttársaságok részére további külön állami biztosítás nyújtásáról” szóló törvényjavaslathoz, *Képviselőházi irományok*, 1887, VI. kötet, 310. p.

⁴¹ Pozsony–Fiume (a szerző megj.).

⁴² Indokolás a „Pozsony-szombathelyi helyi érdekű vasút engedélyezése tárgyában” szóló törvényjavaslathoz, *Főrendiházi irományok*, 1887, VIII. kötet, 333. p.

⁴³ Jelentés a Kereskedelemügyi magyar királyi ministerium 1890. évi költségvetéséhez, Budapest, 1889, 143. p.

Éppen ezért a Baross Gábor vezette minisztérium az állami tulajdonú híd felépítése mellett döntött. Ennek viszont az volt a feltétele, hogy a hídvám is az államhoz kerüljön.

A többoldalú tárgyalások

A vámjogok képviselőivel a Pozsony megyei főispán, Eszterházy István egyeztetett 1888 augusztusában. Az ötórás tárgyaláson a pannonhalmi apátság, a zirci apátság, a pozsonyi káptalan és a Pálffy szeniorátus képviselőit kellett meggyőzni, hogy mondjanak le a hídvámjövendelmükről. A résztulajdonosok ezt 20 évi vámjövendelem kifizetése fejében el is fogadták. A kialakított összeget Pozsony városa állta, így a vámszedési jogok első körben Pozsonyhoz kerültek, amely az átvett jogokat így tovább tudta adni az államnak.

A legnagyobb összeget a hídvámból, évi 420 forintot Pannonhalma kapta, a zirci apátság 231 forinttal, a pozsonyi káptalan 96 forint 60 krajcárral, a Pálffy szeniorátus 367 forint 50 krajcárral részesült a hídvám bevételeiből, de az állam is részesült egyébként a hídvámból, évi 8 forint 40 krajcárral, mint a Clarissa rend jogutódja.⁴⁴

A vámjövendelmekből a pozsonyi káptalant kivéve a tulajdonosok engedményt is tettek, a zirci apátság a neki járó 4620 forint egy összegű megváltási összeg helyett megelégedett 4000-rel.⁴⁵ Az elfogadott megállapodás szerint, míg ezeket a egyszeri megváltási összeget a város a tulajdonosoknak ki nem fizette, addig a szokásos éves jövendelmet továbbra is biztosította Pozsony.⁴⁶

Ezen értekezleten arról is megállapodtak, hogy a szükséges földterület Pozsony ingyen biztosítja, továbbá a híd állami tulajdonú lesz, és az építkezés forgalma után a város nem szed kövezet és egyéb vámot. Az így megszületett javaslatot Pozsony 1888. szeptemberi közgyűlése tulajdonképp ellenkezés nélkül el is fogadta. Az ülésről tudósító *Pesti Hírlap* szerint az ülés az alábbiak szerint zajlott le: „Csendes megadással hallgatták a gyéren mutatkozó városatyák az értekezlet ide vonatkozó előterjesztését s abban a kérlelhetetlenül megvalósuló reményben, hogy maholnap megint emelkedik egy fokkal a városi adó, nem egy képviselő olyan boldog álomba merült, hogy a «blumenthalí» torony költségeit is megszavazta volna, csak ne háborgassák.”⁴⁷

Miután így a város – tulajdonképp az állam részére – megszerezte a vámjogokat, elkezdődhetett a konkrét munka.

Baross Gábor 1888 októberében újabb egyeztetésre hívta a város képviselőit,⁴⁸ és az 1888. október 15-i értekezleten elfogadták, hogy Pozsonynál állami

⁴⁴ KIRÁLY: *i.m.*, 164. p.

⁴⁵ *Uo.*, 164. p.

⁴⁶ A pozsonyi állandó Dunahíd, *Pesti Hírlap*, 1888. augusztus 27., 5. p.

⁴⁷ (Pozsony város szeptemberi közgyűlésének), *Pesti Hírlap*, 1888. szeptember 5., 6. p.

⁴⁸ A pozsonyi híd, *Pesti Hírlap*, 1888. október 10., 8. p.

beruházásban épül meg a híd, mégpedig az első körben vasút nélkül, azaz közúti forgalomra.⁴⁹ Ezt a megállapodást Pozsony 1888. november 5-én el is fogadta.⁵⁰

Érdekes az a koncepcióváltás, ami ekkor végbement, hiszen eredetileg egy olyan vasúti hídról volt szó, ahol esetlegesen a közutat is átvezetik, míg a végső megállapodásban egy gyökeresen más megoldás szerepelt.

A közúti kapcsolatok a 19. század végén sokkal kevésbé voltak fontosak, mint a 20. században. A közúton számottevő távolsági forgalom nem volt, az utak elsősorban kiegészítő szerepet játszottak. Pozsony városának a közúti kapcsolat a Duna túlsópartjával, és az ottani utakkal elsődleges fontosságú volt, legalább annyira, mint a vasúti kapcsolat a Dunántúllal. Amíg azonban a vasúti kapcsolat országos volt, a közúti valójában helyi, ahogy azt majd a híd megnyitása utáni hídvám vitában látni fogjuk.

A közúti híd elsődleges felépítése mellett a honvédelmi érdekek játszhattak még szerepet, ahogy arra Baross ki is tért az 1889-es költségvetés vitájában: „A Dunán Budapest és Dévény között szükséges egy állandó Dunahíd felépítése, mind honvédelmi, mind forgalmi okokból is.”⁵¹ Ugyan eredetileg az volt az elképzelés, hogy a hidat egy vasúttársaság építi meg, amihez Pozsony, és/vagy az állam maximum pénzügyi támogatást ad, de 1888-ra eldőlt, hogy állami költségből épül a híd, úgy, hogy mind a híd tulajdonjoga, mind a vámjogvédelem az államé lesz.

Mivel Baross valójában egy másik törvénybe „rejtve” sikeresen biztosított pénzt az építkezésre, és Pozsony is teljesítette a maga ígérését, azaz megszerezte a vámjogokat az állam számára, így a híd építésének nem volt akadálya, még úgy sem, hogy elsőként egy közúti közlekedésre alapozott híd épült, amely – lévén, hogy a közúti közlekedés szerepe a 19. század végén is igen korlátozott volt – leginkább helyi érdekeket szolgált.

A híd építésének finanszírozása

A híd építéséről külön törvény nem rendelkezett. Az 1889-es költségvetésben a híd építésére mindössze 200 000 forintot különítettek el, ez, mint első részlet szerepelt.

Baross úgy találta, hogy olyan hídra van szükség, ami nemcsak közúti, hanem vasúti kapcsolatot is jelent a két part között, ezért az elhelyezését úgy kellett megválasztani, hogy mind a két feltételnek megfeleljen. A vasúti hálózati érdekek azt kívánták, hogy olyan kapcsolat jöjjön létre, amely a kormány

⁴⁹ Értekezlet a pozsonyi állandó hid tárgyában, *Pesti Hírlap*, 1888. október 16., 9. p.

⁵⁰ Pozsony, *Pesti Hírlap*, 1888. november 6., 9. p.

⁵¹ Jelentes a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministerium 1889. évi költségvetéséhez, 1888, 107–108. p.

forgalmi politikájába illik, azaz a Duna jobb partján növelje az állam befolyását.

A hídnak mindemellett helyi érdekeket is kellett szolgálnia, sőt olyan hidat kívánt építeni, amelyben anyagi források is bevonhatók, de a Vasminiszter az építendő hidat mindenképp állami tulajdonban kívánta tartani.

Pénzügyi szempontból a miniszter úgy vélte, hogy a híd – külön vasúti és külön közúti nyomon 2,1, míg közös nyomon 1,5 millió forintba kerülne,⁵² és a miniszter szerint e költség túlnyomó részét az államnak kellene viselnie. Ezt azzal indokolta, hogy a vasút csak helyi érdekű vasútként építhető meg, ezért egy ilyen társaságtól nagyobb arányú anyagi hozzájárulás nem várható.

Baross a jelentésében a híd teljes árát 2,1 millió forintra tette, és egyértelműen olyan hidat javasolt, ahol a vasút és a közút egymástól elválasztott, de úgy vélte, hogy a 2,1 millió a maximum, ennél vélhetően azért olcsóbb lesz. Ezért 10 évre, évi 200 ezer forintot kívánt beállítani a költségvetésbe, és a híd építésére olyan vállalkozót kívánt keresni, akinek elfogadható, hogy nem egy összegben fizetik ki, hanem így részletekben.

A kivitelezőkkel a minisztérium tárgyalta, nem nyilvános pályázatot írtak ki, hanem „megbízhatónak ismert vállalkozókat” szólítottak fel, azaz gyakorlatilag egy meghívásos pályázatot írtak ki. Olyan hídra kerestek vállalkozót, amelynek alépítménye kőből, felépítménye vasból – acélból – készül, és a vasúti és a közúti közlekedés céljaira is megfelelő kellett, hogy legyen.⁵³

A beérkezett ajánlatok közül Cathry Szaléz Ferenc ajánlata lett a nyertes. Ne feledjük, Cathry már ott volt azon az 1887-es tárgyaláson is, ahol a Dunst féle vasút- és hídtervet tárgyalták, mint a híd tervezője és kivitelezője, azaz akkor már rendelkezett valamiféle előzetes tervvel, amely gyakorlatilag megegyezett a végleges híd terveivel.⁵⁴

A végleges terveket a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum őrzi. Ezekről kiderül, hogy a közúti híd szerkezeti terveit a Cathry Szaléz és Fiai iroda készítette, de a később épült vasúti hídét (csak a felszerkezetét) nem, mert a terveket a Magyar királyi államvasutak gépgyáranak Műszaki Osztálya készítette.⁵⁵ (Vélhetően ez az oka, hogy a pozsonyi híd szerkezetében eltér az 1890 és 1911 között épített többi Duna hídtól, azaz az esztergomi, a két komáromi és a bajai hídtól, amelyek ugyanazon, Feketeházy féle típussterv alapján épültek.)

Cathry Szaléz nem egyben kapta meg híd építéséért járó összeget, hanem részletekben, mégpedig úgy, hogy a kincstár 20 darab, a következő 10 évben

⁵² Jelentés a közmunka- és közlekedésügyi m. kir. ministerium 1889. évi költségvetéséhez, 1888, 107–108. p.

⁵³ Jelentés a Kereskedelemügyi magyar királyi ministerium 1890. évi költségvetéséhez, Budapest, 1889, 143. p.

⁵⁴ PULSZKY: i.m., 82. p.

⁵⁵ MMKM UHMGY 65.4.36, MMKM UHMGY 70.4.154-2/1-26, MMKM UHMGY 70.4.154-1/1-10.

eltérő időpontokban beváltható, egyenként 89 000 forintról szóló utalványt adott át. Cathry ezeket az utalványokat kamat fejében beváltotta az Egyesült Budapest Fővárosi Takarékpénztárnál. Az ilyen típusú ügylet új lehetett, mert a vállalkozó beperelte a bankot, mert szerinte a kamatok elszámolásánál az 44 452 forint 10 krajcárral kevesebbet fizetett ki neki. A perben számos szakértőt kérdeztek meg, végül a Műegyetem és a Tudományegyetem két professzora által összeállított táblázat alapján Cathrynak adtak igazat.⁵⁶

Cathry megbízása ekkor, egy 16,6 méter széles pillérekre, 6,5 méter széles híd építésére szólt, ami kizárólag a közúti közlekedésre készült. A széles pillérré azonban később a vasút részére egy másik hídszerkezet építését tervezték.⁵⁷

A híd építési költségét 1 460 000 forintban határozták meg, ami a 10 év alatt fizetendő ki, így kamattal együtt a beruházás teljes költsége 1 780 000 forint. Ez azonban csak a közúti hídra vonatkozott.⁵⁸

Az évi 200 ezer forintból, amit a költségvetésekben beállítottak, évente 178 000 forint ment a vállalkozónak, a többiből a partépítési munkák és a munkák ellenőrzésére Pozsonyban felállított hídépítési felügyelőség kiadásait fizették.⁵⁹

Az építkezés

A híd építésének előkészítését Cathry Szaléz már a szerződések megkötése előtt, 1888-ban, miután a minisztérium az előmunkálati engedélyeket megadta, a saját kockázatára megkezdte, amelyről jogkötelező nyilatkozatot is tett. Ebben Cathry Szaléz lemondott a kártérítésről, arra az esetre, hogy ha az országgyűlés mégsem szavazza meg a híd építésének első részletét.⁶⁰ A konkrét munkálatok 1889 elején indultak meg.⁶¹

Korábban, már 1887-ben is hét nyílású hidat terveztek, a főmedret öt nyílással kívánták áthidalni, amely mellé a pozsonyi oldalon az akkor kötelezően biztosítandó hajóvontatási útnak egy 30, míg a másik oldalon egy 20 méteres parti nyílás csatlakozott. A Pozsony-Sopron vasút közigazgatási bejárásakor döntöttek el, hogy az öt medernyílás nem egyenlő méretű lesz, hanem a középső nagyobb, a hajózást megkönnyítendő. Az öt nyílásból 4 tehát 72,5 méter, míg a középső 88,4 méteres lett.⁶²

⁵⁶ Egy takarékpénztár kamatszámítása, *Pesti Napló*, 1897. január 21., 9. p.

⁵⁷ Jelentés a Kereskedelemügyi magyar királyi ministerium 1890. évi költségvetéséhez, Budapest, 1889, 143. p.

⁵⁸ Uo., 144. p.

⁵⁹ Uo., 144. p.

⁶⁰ HU_BFL_VII-151_1889_0145.

⁶¹ Jelentés a Kereskedelemügyi magyar királyi ministerium 1890. évi költségvetéséhez, Budapest, 1889, 144. p.

⁶² PULSZKY: i.m., 83. p.

Ugyan a pilonokat olyan szélesre tervezték, hogy azon a 6,5 széles útpályával – amihez konzolokon egy 3 méteres járda csatlakozott – rendelkező közúti, és a 4,4 méteres vasúti híd is elférjen, első körben csak a közúti híd szerkezetét készítették el, de – mivel a vasúti híd ügyében még sok volt a nyitott kérdés – úgy, hogy a közúti hídon akár helyi érdekű vasutat is át lehessen vezetni.⁶³ A szerződés szerint a híd átadásának időpontja 1891. január 31. volt.⁶⁴

Az építkezést a korban szokásos keszonalapozással végezték el, a legmélyebb pont, amit elértek 13 méter volt. A keszonokban eleinte gyertyával, de az utolsó két keszonban már villannyal világítottak.⁶⁵ Az alapozás közben arra is fény derült, hogy a Duna iszapja itt 6 méter és 14 méter közötti mélységben komolyabb arany mennyiséget tartalmaz, sőt mélyebbről is emeltek ki arany tartalmú fövenyt.⁶⁶

A híd építését 1889-ben balesetek és sztrájk is sújtotta. Az első áldozatot 1889. május 14-én követelte a híd, egy Kulovics István nevű ácsmester veszett a folyóba⁶⁷, majd júniusban egy, erős szél által elsodort gerenda ölt meg egy, épp csak az előző nap munkába állt munkást.⁶⁸

A munkákat szinte egyáltalán nem hátráltatta az, amikor az olasz nemzetiségű, – az akkor Ausztriához tartozó – Gorziából származó munkások 1889. május 18-án sztrájkba léptek. A sztrájkot a rendőrség gyorsan letörte, és az olasz munkásokat egyszerűen kitoloncolták, helyükre magyar munkásokat vettek fel.⁶⁹

A munka egyébiránt nagy erővel folyt, az 1890-es építési naplóból kiderül az is, hogy általában éjjel is dolgoztak, sőt sok esetben vasárnap is.⁷⁰ Magát a MÁV gépgyár által gyártott vasszerkezet szerelését 1890. június 24-én kezdték meg.⁷¹

Az építkezés legjelentősebb eseménye, hogy 1890 szeptemberében egy váratlan árvíz veszélyeztette a munkálatokat. A víz 1890. szeptember 6-án már akkorára emelkedett, hogy a hajóhidat kikötötték, sőt a minisztériumból Czekelius Aurél, és Seefehlner Gyula is Pozsonyba utazott.⁷² Az egyre növekvő árvíz miatt szeptember 7-én hajnali 5 óra 20 perckor az 5. pillér állvány le-

⁶³ Uo., 84. p.

⁶⁴ Uo., 92. p.

⁶⁵ Uo., 95. p.

⁶⁶ HANUSZ István: Eldorado Magyarországon, *Földrajzi közlemények*, XX. kötet, 1892, 2. p.

⁶⁷ (A pozsonyi állandó Dunahíd), *Pesti Hírlap*, 1889. május 15., 6. p.

⁶⁸ Szerencsétlenség a hídépítésnél, *Nemzet*, 1889. július 31., 2. p.

⁶⁹ (A pozsonyi sztrájk), *Budapesti Hírlap*, 1889. május 19., 6. p.

⁷⁰ Építési napló, 1890. május 13. – 1891. január 29., HU_MNL OL K 227 – 14 596/1896 I. (1267. cs.).

⁷¹ Építési napló, 1890. június 24.

⁷² Építési napló, 1890. szeptember 6.

dőlt.⁷³A közel 500 köbméternyi faanyag elsodródott, elsüllyesztett két vízimalmot, majd több darabra szakadva megfeneklett.⁷⁴

A szerelési napló szerint a kész szerkezetet szürkére mázolták,⁷⁵ és a híd építési munkáit 1890. december 24-én befejezték⁷⁶, azaz egy hónappal a határidő előtt.

A híd átadása

A híd átadására maga Ferenc József is Pozsonyba utazott. Erre Pozsony városa kérte, és a város arra is engedélyt kért, hogy a hidat Ferenc József hídnak nevezzék el.⁷⁷

A fennmaradt program szerint a király és kísérete 1890. december 30-án fél 8-kor ült vonatra Bécsben, és 9-kor érkezett Pozsonyba. Az állomáson a jelenlévő miniszterek, katonai és városi vezetők fogadták, majd Frigyes főherceg palotájába hajtatott, ahol a tervek szerint egy órát időzött. Innen negyed 11-kor hajtatott az új hídhoz, ahol lezajlott a megnyitó.

Mivel téli hideg volt, a király engedélyezte, hogy a megjelent méltóságok „magyar díszruha helyett polgári téli öltönyben jelenhessenek meg.”⁷⁸ Valóban aznap nagyon hideg volt, az építési napló szerint a hőmérséklet mínusz 10 fok volt.⁷⁹

A megnyitón számos beszéd hangzott el – a város, a megye, a felekezetek (katolikus, evangélikus, az izraelita), a kereskedelmi és iparkamara részéről, valamint természetesen Baross Gábor minisztertől, aki a beszédében, nem részletezve, de kiemelte, hogy a híd országos és helyi érdek.^{80 81}

A megnyitó után a király a főhercegi palotába tért vissza, ahol fogadta a hódoló küldöttségeket, majd 4 órakor visszautazott Bécsbe. A király Carthy Szaléz Ferencnek – az indoklás szerint – részben a pozsonyi hídnál végzett munkája elismeréseként Ferenc József-rend lovagkeresztjét adományozta.⁸²

⁷³ Építési napló, 1890. szeptember 7.

⁷⁴ PULSZKY: i.m., 97. p.

⁷⁵ Építési napló, 1890. augusztus 28.

⁷⁶ Építési napló, 1890. december 24.

⁷⁷ HU MNL OL – K 26 – 1890 – 3956 2801/21.

⁷⁸ Uo.

⁷⁹ Építési napló, 1890. december 30.

⁸⁰ Uo.

⁸¹ A *Budapesti Hírlap* 1891. január 7-i számában felelegették, hogy Baross a beszédekből feltűnően kihagyták, amit szervezési okok mellett azzal indokolt a lap, hogy információi szerint Pozsony és a miniszter között vita volt a híd tulajdonjogáról. Az átadáson elhangzott beszédek azonban minden felszólaló részére előre megírták, jóváhagyásra benyújtották, és azt archiválták, az Országos Levéltárban ma is megvannak, azaz ezekben ilyen személyes ellentétek nem jelenhettek meg.

⁸² Hivatalos rész, *Vasuti és Közlekedési Közlöny*, 1891. február 15., 177. p.

Vasúti híd

Ám ez még csak a közúti híd volt, a vasúti híd kivitelezése ez után kezdődött. A szerkezete gyakorlatilag ugyanolyan volt, mint a közúti hídé, de, mivel egy egyvágányú vasútvonalat vezettek át rajta, keskenyebb volt, mint a közúti szerkezet.

A vasúti híd építése végül a Pozsony–Szombathely vasút építése keretében valósult meg. A vasút 1890. július elsején kapta meg az engedélyt: „6.§. Engedélyes az állam által Pozsonynál épített közúti Dunahidnak a már eredetileg vasúti híd elhelyezésére szánt alépitményi részére a vasúti közlekedés céljaira első rangú pályának megfelelő külön vasúti hidat, illetve vashord-szerkezetet köteles saját költségén és a kereskedelemügyi m. kir. minister által megvizsgálandó és az ő előző jóváhagyását igénylő tervek szerint létesíteni és felállítani.”⁸³

A hidat, az engedélyokmány szerint a cégnek kell felépíteni a minisztérium által jóváhagyott tervek szerint, úgy, hogy a híd az állam tulajdonába kerül, de azt a vasúttársaság ingyen használhatja. A vasúti híd építése 330 000 forintba került,⁸⁴ mivel itt csak a vasszerkezetről volt szó, az alépitmények elkészültek a közúti híd építésének keretében.

A vasútvonal más kedvezményeket is kapott, például a kötelező törzstőkéket a törvény a szokásos 35% helyett csak 30%-ban állapította meg,⁸⁵ valamint – a pozsonyi hídra évente megállapított 200 ezer forintos részlet és a közúti híd vámjövédelme terhére – az állam 1891-ik évtől kezdve 8 egymásután következő évben 22 000 forintnyi évjáradékkal, valamint 50 éven át 14 190 forintnyi évjáradékkal hozzájárult.⁸⁶ A hidat „elsőrangú vasúti pályának” megfelelő módon kellett kiépíteni, de a híd és a vasút Pozsony felé eső része állami tulajdonba került már az átadásától kezdve.

A vasúti híd szerkezete 1891 októberében el is készült, október 17-én megtörtént a terheléspróbája,⁸⁷ amelynek keretében próba tehervonatok haladtak át a hídon.

A híd utóélete

A pozsonyi Ferenc József híd tehát 1891 őszére készült el teljes mértékben. A következő évben kőhányással biztosítani kellett a híd két pillérét.⁸⁸

⁸³ A pozsony–szombathelyi helyi érdekű gőzmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyokmány, *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1890. július 13., 821. p.

⁸⁴ Képviselőházi napló, 1887, XVIII. kötet, 1890. április 22. – június 10., Az 1890. június 3-i ülés jegyzőkönyve, 445. p.

⁸⁵ 1890. évi XXXIII. tc., 3§.

⁸⁶ Uo.

⁸⁷ Kipróbált vasúti híd, *Építő Ipar*, 1891. október 21., 371. p.

⁸⁸ Ajánlati árlejtések, *Építő Ipar*, 1892. június 30., 186. p.

Ugyan a korabeli sajtóban, felmerült, hogy Baross és Pozsony között vita lett volna a tulajdonjog kérdésében, ám valójában ezt a kérdést, ahogy említettük, korábban, már a híd építése előtt elfogadta Pozsony városa. Ami viszont valóban vitát okozott az a hídvám kérdése volt, hiszen ezt az új hídon az állam állapította meg.

Már januárban gondot okozott a bevezetett hídvám, mert a Duna túlszárjáról bejáró iskolások esetén a tankerület attól félt, hogy a szegényebb diákok esetében a hídvám nagyon megnöveli az iskoláztatási költségeket, ezért kérte a tanulók esetén annak elengedését.⁸⁹

Pár héttel később, március másodikán Pozsony képviselőtestülete vitatta meg a pozsonyi polgárok hídvám fizetésének kérdését. A vitában a főispán is felszólalt, aki szerint Baross miniszter már a lehető legtöbbet engedte. A képviselők ennek ellenére egyhangú határozatot hoztak, hogy a kormányzathoz fordulnak.⁹⁰

3. kép

A Ferenc József híd már csehszlovák fennhatóság alatt



Forrás: MMKM KPLGY 501.1.

Nem sokkal később, április elején meg is érkezett Baross Gábor elutasító válasza.⁹¹ Igaz, később ez az elutasítás úgy finomodott, hogy a miniszter előbb látni akarta a forgalmi eredményeket, és ettől tette függővé a kérdést. Az első 10

⁸⁹ (A pozsonyi híd és az iskolás fiúk), *Budapesti Hírlap*, 1891. január 28., 7. p.

⁹⁰ Szabad közlekedés a pozsonyi hídon, *Budapesti Hírlap*, 1891. március 3., 5. p.

⁹¹ (Rövid hírek), *Budapesti Hírlap*, 1891. április 3., 7. p.

hónap forgalmi adatai szerint 1891 január 1. és október 31. között a gyalogosok 11 222, míg a járművek 20 067 forint vámot fizettek. Ez alapján Pozsonyban nem igazán reménykedtek a vám megszüntetésében.⁹² Azonban 1891 végén a minisztérium eltörölte a pozsonyi polgárok hídvámját.⁹³ Az ellenzék azzal vádolta a kormányt, hogy csak és kizárólag a pozsonyiak megnyerése volt a cél az az évi választások előtt. Pázmándy Dénes szerint a minisztérium mindössze a választás előtt 8 nappal törölte el a vámot, ami pedig 16 ezer forint bevételt hozott az államkasszának.⁹⁴

A felvetésre Szapáry Gyula miniszterelnök válaszolt, mivel Baross betegség miatt távol volt: „Azon állítással szemben, hogy a pozsonyi hídvámnál oly eljárás követteteti volna, a mint azt Pázmándy Dénes t. képviselő úr előadta, az én információm alapján a következőket vagyok bátor előterjeszteni. Tudomásom szerint a pozsonyi polgárság részéről még 1890-ben indult meg a mozgalom az iránt, hogy a Pozsonyban évszázadokon át fennálló gyakorlat, a mely szerint a pozsonyi polgárok gyalog, ingyen mehettek át a hídon, továbbra is fentartassék és erre nézve Pozsony város és a kereskedelmi minister úr között huzamosabb idő óta tárgyalás volt folyamatban. A kereskedelmi minister úr által 1890-ben adott válasz az volt, hogy ő egy esztendeig kísérletet fog tenni az iránt, hogy a gyalog hídvám után befolyó jövedelem mily összeget tesz ki. E kísérlet az 1891-iki év folyamán tétetett meg, a mely idő alatt erre nézve adatok gyűjtettek és constatáltatott az, hogy ezen összeg nem oly óriási, mint állítatott, hanem mindössze évi 6000 forintot tesz ki. Lejárván a kitűzött határidő, ezen constatált eredmény alapján Pozsony városának azon kívánsága, hogy a gyalogosoknak hídvámot fizetni ne kelljen, teljesítettett.”⁹⁵ Azaz mivel a pozsonyi polgároktól csak 6 ezer forintnyi összeg folyt be, nem tartotta komoly veszteségnek a kormány a helyi díj elengedését.

A pozsonyi hídra, mint komoly, presztízsértékű beruházásra tekintettek már a korban is. Ezt mutatja, hogy a pozsonyi híd 1:100 makettjét már az Ezeréves kiállításon is bemutatták,⁹⁶ majd ez a makett a Közlekedési Múzeum gyűjteményébe került,⁹⁷ de sajnos a történelem viharait nem élte túl, elveszett.

A hídon a vasút és a közút külön pályát használt, ám ez később változott, hiszen a hídon keresztül 1913-ban nyílt meg a Bécs–Pozsony villamos vasút. A vonal összesen 8,2 kilométert tett meg Magyarországon, ebből két kilomé-

⁹² A pozsonyi Dunahíd, *Fővárosi Lapok*, 1891. november 27., 2439. p.

⁹³ A hídvám Pozsonyban, *Nemzet*, 1891. december 30., 3. p.

⁹⁴ Pázmándy Dénes felszólalása, Képviselőházi napló, 1892, II. kötet, 1892. márczius 30. – május 2., 1892 április 7-i ülésnap, 162. p.

⁹⁵ Gr. Szapáry Gyula miniszterelnök felszólalása, Képviselőházi napló, 1892, II. kötet, 1892. márczius 30. – május 2., 1892 április 7-i ülésnap, 164–165. p.

⁹⁶ A közlekedési pavilon, *Építő Ipar*, 1896. július 22., 236. p.

⁹⁷ Magyar Kir. Közlekedési Múzeum. Jegyzék Eredeti tárgyak-, minták-, grafikonok-, térképek-, rajzok- és képekről, 1910, 126. p. A jegyzék szerint a múzeum gyűjteményében egy 1:15 méretarányú részlet is szerepelt.

tert magában Pozsony városában. A vasút Dunát a Ferenc József hídon, mégpedig a közúti hídon vezetve keresztezte.

A híd miatt a vasútnak Ligetfalun mozdonyt kellett váltani, mert a Ferenc József hídon csak egyenáramot lehetett használni, mert az akkori egyfázisú motorokkal szerelt mozdonyokat a híd nem bírta volna el,⁹⁸ még úgy sem, hogy a vasút kedvéért a hidat megerősítették.

Az erősítés keretében – amelyet úgy végeztek el, hogy a forgalom elől a hidat nem kellett lezárni – egyes rácsrudakat megerősítettek, míg másokat teljesen új, erősebb anyagúra cserélték.⁹⁹

A Pozsony–Bécs villamosvasutat végül 1914. február elsején nyitották meg és kisebb nagyobb megszakításokkal a II. világháború végéig üzemelt.¹⁰⁰

Az I. világháború után a híd Pozsonnyal együtt Csehszlovákiához került, az egész hidat a csehszlovák csapatok 1919. augusztus 21-én foglalták el. A hidat ezután átnevezték, Stefanik híd lett. A hidat 1945. április 2-án a német csapatok felrobbantották.¹⁰¹

Az alépítményekre a szovjet csapatok építettek új felszerkezetet. Az ideiglenesnek szánt hidat Öreg hídnak nevezték át. Ugyan ideiglenesnek szánták, de 2010-ig volt használatban, a hidat szinte 2014-re teljesen elbontották, sőt az alépítményeit is megváltoztatták, a helyén egy új, modern szerkezetű acélhíd épült.¹⁰²

Összegzés

A magyar hídépítés történetét feldolgozó szakirodalmak sokáig teljesen figyelmen kívül hagyták a jelen országhatárokon kívüli, 1918 előtt épült hidakat, legfeljebb néhány érdekesebb erdélyi híd volt benne még a köztudatban. Azonban a Ferenc József híd több szempontból is kiemelkedő és jelentős híd volt. Egyrészt Budapesten kívül az első közúti Dunahíd, és az első olyan vasúti, amely az ország két felét kötötte össze és nem határhíd volt (mint az újvidéki vasúti híd).

A híd építése jórészt Baross Gábor közlekedéspolitikájának volt köszönhető, mert egy Dunahíd építése az érdekelt vasúttársaságok, vagy Pozsony városának anyagi lehetőségét is meghaladta. Ugyanez a helyzet állt elő nem sokkal később Komáromnál és Esztergomnál is.

⁹⁸ A pozsonyi–bécsi villamos vasút, *Gazdasági Mérnök*, 1912. június 9., 4. p.

⁹⁹ FELDMANN István: A pozsonyi Ferencz József közúti Dunahíd megerősítése, *Magyar Mérnök és Építész Egylet közlönye*, 1913. március 9., 170. p.

¹⁰⁰ MARTINKO Peter: A bécsi villamos története, *Pozsonyi Kifli*, 2019. április 2., <<https://pozsonyikifli.sk/a-becsi-villamos-p-o-h-e-v-tortenete/>> (letöltve: 2022. 02. 22.).

¹⁰¹ PAULIK Peter: *Bridges in Slovakia*, JAGA, Bratislava, 2014, 53. p.

¹⁰² *Uo.*, 54. p.

Baross – aki ugyancsak szem előtt tartotta Budapest fejlesztését – meglátta, hogy fontos a Budapesten kívüli közlekedési kapcsolatok kiépítése, így a Felvidék–Nyugat-Dunántúl–Fiume vonal megvalósítása is.

A híd építője egy olyan mérnök volt, akiről az elmúlt évszázadban szinte teljesen elfeledkezett a hazai közvélemény. Cathry Szaléz Ferenc jelentősége azért is nagy, mert ő volt az első hazai – igaz, hogy Svájcban született és tanult, de 1890-ben már másfél évtizede Magyarországon élt – mérnök, aki dunai *közúti* hidat tervezett.