

Mária Valéria-híd, Párkány-Esztergom

Hlavaty Kitti

# Feketeházy, a vágsellyei hídember

Önök szerint melyik a legszebb híd Budapesten? A legpazarabb, minden bizonnyal, a Lánchíd – fenséges képet nyújt akár Pestről nézve a háttérben a budai várral, akár Buda felől. De a nemrég felújított Margit híd, a modern megjelenésű Megyeri híd, amely Magyarország első igazi ferdekábeles hídja, és a hófehér Erzsébet híd is nagyon szép alkotások. Az én kedvencem, elárulom, a Szabadság híd. Elbűvöl kecsessége, a vasszerkezetében megnyilvánuló erő és a finomság tökéletes összhangja, a híd pompázatos látványa. És még valami – az is, hogy ezt a hidat egy felvidéki mérnök tervezte.

## Feketeházy János (1842-1927)

A vágsellyei születésű hídépítő mérnököt a szlovák szakirodalom gyakran Čiernihausként emlegeti, amire felszisszenhetnénk, de ez a névhasználat, bár kissé pontatlan, nem teljesen indokolatlan. Csehországi származású édesapja az eredeti vezetéknevét (Černohaus) az akkori divatnak megfelelően Feketeházyra magyarosította. Magyar családból származó feleségével gyermekeit már magyar szellemben nevelte. Feketeházy tanulmányait Felvidéken (Vágsellye, Nagyszombat, Nyitra), majd Bécsben és Zürichben folytatta, mérnöki diplomája megszerzése után pedig a bécsi Osztrák Államvasutak Igazgatóságánál vállalt munkát. A kiegészítést követően Budapestre

költözött, és mérnökként a Magyar Államvasutaknál dolgozott egészen nyugdíjba vonulásáig. A szakmai tevékenységet ezután sem hagyta abba, legjelentősebb munkája, a Szabadság híd terve nyugdíjas éveiben készült. Élete utolsó időszakát szülővárosában, Vágsellyén töltötte. Itt is van eltemetve.

Feketeházy János amennyire szerény és a háttérben meghúzódó ember volt kortársai szerint, annál kisebb szerénységgel nevezhető ő az acélszerkezetek és a hídépítés legnagyobb magyar alakjának. Nem igényelte a hírnevet, annak hajszolása helyett inkább a munkára fókuszált. Keveset tudunk róla, de mindenképpen érdemes vele foglalkozni, hiszen az akkor épült vasúti hidak és a legfontosabb magyarországi Dunahidak zöme az ő nevéhez fűződik. Tetőszerkezetek megépítésére olyan korszerű megoldásokat alkalmazott, amelyek európai kontextusban is kimagaslóak. Naponta megyünk el munkái mellett, látjuk élőben, képeken, tévében, és nem is sejtjük (sőt, egyes tervekről sokáig a szakma sem tudta), hogy ezek mind-mind a vágsellyei mérnök alkotásai. A komáromi Erzsébet híd, a Párkányt Esztergommal összekötő Mária Valéria híd, a '45-ben lerombolt szegedi Tisza híd mellett a Keleti pályaudvar, az Operaház és a Budapesti Corvinus Egyetem (egykori Fővámház) épületének tetőszerkezete is az ő terve

alapján készült. Pályakezdőként a törökországi Boszporusz-híd terveinek előkészítésében is részt vett, a fiúmei (rijekai) forgóhíd tervéért és több más találmányáért, mint pl. a vasbeton mennyezetért pedig szabadalmi oltalmat kapott. Úttörő munkássága ellenére kora nem halmozta el kitüntetésekkel, pedig külföldön nagyon nagyra tartották. Életében csak egyszer kapott írásbeli elismerést, Baross Gábor minisztertől.

## Feketeházy János és Móra Ferenc

Ki ne ismerné Móra Ferenc *Kimskereső Kisködmönjét*? Ezen az ifjúsági regényen kívül azonban mást is köszönhetünk Mórának – a többi, finom humorú, meghitt hangú regényén és múzeumigazgatói-régszeti munkáin kívül nagyon sokat tett például Feketeházy Jánosért, ez viszont a lexikonokban már nincs feltüntetve. Móra Ferencnek a *Délmagyarországban* megjelent „Kit ünnepeljük?” című tárcája, amit a szegedi Tisza híd átadásának 50. évfordulójára írt, Feketeházyról és a híd tervezésének háttéréről szól. A szegedi polgárok évtizedekig abban a hitben éltek, hogy szeretett hídjukat Gustave Eiffel, a párizsi Eiffel torony építészete tervezte, és ezt a nép annak megfelelő büszkeséggel is híresztelte. Móra igazságérzete viszont nem engedte, hogy említés se esson arról, aki azt a leginkább megérdemli. Így a kerek évforduló apropóján kutató-

Szabadság-híd, Budapest



sokat végeztetett és bizonyítékokat gyűjtött annak érdekében, hogy a lap hasábjain felfedje a híd tervezőjének valódi személyét és tisztázza a félreértés okát.

„Én már többször is reklamáltam a szegedi híd dicsőségét a nagy magyar technikus számára, de az újságpapírost elviszi a szél. Az ötvenedik évfordulón azonban talán ő is kaphatna egy szerény táblát a híd oldalában. Eiffelt ünnepelni lehet okosság, de a magyar mérnöknek elégtételt szolgáltatni kötelesség.”<sup>1</sup>

A tervpályázatot valóban az Eiffel-cég nyújtotta be – mivel a pályázóknak egyben a kivitelezést is biztosítaniuk kellett –, de a terveket Feketeházy János készítette. Ráadásul ő volt az, aki felkérte az Eiffel-céget az együttműködésre, mely, bár kissé vonakodva, de belement ebbe. Ennek viszont az lett a következménye, hogy a honoráriumot, és nem mellesleg a dicsőséget is, a francia tervezőcég zsebelte be. A hídátadó ünnepségre pedig Feketeházyt meg sem hívták.

Hasonló félreértések övezték élete kétségtelenül legfontosabb művét, a budapesti Ferencz József (Szabadság) híd tervét is, sőt, egy időben egyesek még szerzőségét is kétségbe vonták. Feketeházy, békés természete ellenére, ezt már nem hagyta annyiban, és emiatt komoly vitákba keveredett. Amit viszont akkor megkérdőjeleztek, ma már bizonyított tény: a híd Feketeházy tervei alapján épült, és

erről a híd északi oldalán elhelyezett emléktábla is tanúskodik.

#### Feketeházy és a Szabadság híd

A főváros 1893-ban nemzetközi pályázatot hirdetett Pestet és Budát összekötő harmadik híd megvalósítására. Egy új híd roppant szükségessé vált, mivel az első híd (Lánchíd) elkészülte után a főváros lakosainak száma annyira megugrott, hogy a Lánchíd a 20 évvel később épült második Duna-híddal, a Margit híddal együtt sem tudta ellátni a fél évszázad alatt megnégyszereződött lakosság forgalmi igényeit. A pályázati kiírásban a bizottság két lehetséges helyszínt jelölt meg, ezek egyike a Fővám tér volt. A pályázati feltételek között az is szerepelt, hogy a híd egy vagy három nyílással építtessék, és amennyiben a tervezők az utóbbit választják, ezek a nyílások vízfolyási, hajózhatósági és esztétikai okokból teljes mértékben a Lánchíd nyílásaihoz igazodjanak. A benyújtott tervpályázatokat jelíggel látták el, és a végeredmény a következő lett: az első helyen a „Magyarország nem volt, de lesz”, a másodikokon a „Duna”, a harmadikon pedig a „Jó szerencsét!” jelíggel pályázat végzett. Feketeházy személyiségéről olvasottak alapján már a jelígek stílusáról is következtethetünk arra, melyik lehetett az övé. Bár Feketeházy terve, a „Duna” a 2. helyen végzett, a „szakférfiakból” álló nemzetközi zsűri végül ezt fogadta el. Az első

helyezett ugyanis messze túlhaladta a keretösszeget, és a híd megépítésében is nehézségek mutatkoztak volna. Az acélszerkezetekben igencsak jártas Feketeházy tervét is itt-ott módosítani kellett – ez okozta szerzősége későbbi megkérdőjelezését. De kisebb változtatásokkal 1896-ban Ferencz József császár jelenlétében – és Feketeházy János jelenléte hiányában – átadták azt a hidat, amelyet a saját műfaján belül sokan a világ egyik legszebb hídjának tartanak.

Egy új híd mindig óriási gazdasági fellendülést eredményez, ezért annak megépítése komoly politikai-stratégiai kérdés is egyben. Az, hogy a Szabadság híd, a párkányi Mária Valéria híd vagy akár a szegedi első Tisza-híd megépült, nyilván nem Feketeházy érdeme – ezek, ha nem is az ő tervei alapján, de mindenképpen megépültek volna. Az viszont, hogy tervei olyan nemzetközi pályázatokon kerültek ki győztesként, melyekre vezető amerikai, angol, francia tervezőcégek (pl. az Eiffel-cég) is jelentkeztek, egyértelműen az ő zsenialitását bizonyítja. Technikai megoldásaival, pályázatainak minőségével és esztétikájával Feketeházy János lepipálta kora legnagyobb mérnökeit, amitől jópáran már akkor is biztosan „lehi-dáltak”.

Jegyzetek:

<sup>1</sup> Móra Ferenc, Délmagyarország, 1933. február 5.