

HÍD ÉPÜL A DUNÁN

Aki csak egy évig nem járt a Gellérthegy oldalában és most lepillant, megdörszöli a szemét, mint valami kései Rip van Winkle.

A hegy lábától egészen a Szarvas vendéglőig, a vadas nyúlgerincek és vaddisznópörköltök vidám birodalmáig, az egész útvonal csupa állvány, árok, gödör, fölötté kerestben egy már kész felüljáró lágy betoníve húzódik, könnyed S-kanyarral tartván a Hegyalja út irányába. És ha a Gellérthegy vándora már látta a tervrajzokat és a maketteket, akkor világosan felismeri, hogy ez a budai hídfő »lóheréjének« egyik íve, könnyű, formás vasbeton lábakon álló valami, maga is híd egy kissé.

Ez a lóhere — minden babona nélkül — arra készül, hogy szerencsét hozzon. Szerencsét és könnyebbséget a budai utakon járóknak, teljesítve azt a modern közlekedési alapvetést, hogy jelentős autópályával csak két szinten találkozhat, azaz a keresztezéseket felüljárókkal és kerülőkkel kell megépíteni.

Túl a vaskerítésen, a sodronyon, amely a budai járókelőt elválasztja az égre meredő miniumvörös pilonoktól, a 25 tonnát 70 méter magasba emelő toronydarutól, kis szürke barakkszerű épületek állnak, jelentéktelenek, csunya-csúnyák, ütött-kopottak. Egy íróasztalon szögletes üvegívában aranyeső, szelíd, sárga szirmai meleg fénybe borítják az egész munkaszobát, ahol az asztalon felmérési jegyzőkönyvek tornyosodnak. Az építészvezető szobájában sürgős tárgyalás folyik: most jött át a pesti oldalról a főépítészvezető, Penkala Tibor.

Az előtérbe — előszobának bajos nevezni, olyan pincefolyosó szerű — bejön egy kék overallos, svájci sapkás, vékony kis szőke ember, Czeglédi művezető.

Vízfordással kezdődött

A vasszerelésen kívül a budai oldalon minden mélyépítés, minden vasbeton munka, a felüljáró hidak, a közúti »lóhere« — ennek a 28 éves fiatalembernek a »házatája«.

Átmegyünk az irodájába, futtában elintézi két ügyet, utasítást ad valami 120-as méretű U-vasról, engedélyezi egy teherautó indulását, aztán kinyitja a szekrényajtót:

— Tessék, nézze, ez a három fiókra való a terv. Elég lenne felemelni...

Három éve lett művezető — négy éve még munkás volt, de azóta elvégezte a technikumot, estin, meg levelezőn; 15 éves kora óta a vállalatnál van.

— Hiszen akkor legfeljebb vizet hordott!

— Hordtam is. Azzal kezdem. És most a fejemben kell lennie az egésznek... — Nem mondja, de értem: a három fióknyi tervről van szó.

Felkapaszkodunk arra az állványra, ahonnan a legjobb a kilátás arra a bizonyos beton S betűre. A gerendák hal-

kan nyikordulnak. Lent, paprikavörösen az áprilisi napfénytől, olajosan, kormosan, porosan, Tóth László és ácsbrigádja küszködik néhány behemót I-tartóval: ezek arra való, hogy alátámasszák a zsaluzást, egy nagy öttonnás autódaru horga azonban az istennek se akarja megfogni őket: egyre csak kicsúsznak a kötélhurokból.

Tóth, aki zömök és pontosan olyan szélesvállú »fogdmeg« ember, amilyenek a munkásfilmeken az ácsok, szidja a kötelet, az I-tartót, az egész mindenséget, azt mondja: »Tudja, ez a hídepítés olyan szakma, hogy itt könnyű munka nincs« — és váratlanul hozzátesszi: »Hanem az Erzsébetet mi kezdtük. Az első kalapácsütés a miénk volt — 3 éve, a pesti parton!«

Körömyi „fészek“ nélkül

Czeglédiék három hidat építenek itt. Csak az egyikbe 1200 mázsa betonacélt, 600 köbméter betont, 1800 köbméter zsaluzást kell beledolgozni — májusig. Egy híd az *Attila útra*, egy a *Hegyalja útra*, egy — visszakanyarodó ív — a *Gellért-rakpartra*. Ha például a 112 méteres nem készül el időben, nem tudják átterelni a villamosforgalmat, az utépítők nem tudják megkezdeni a csatornamunkát, a bontást. Az egyik munka úgy kapcsolódik a másikhoz, mint a lánc szeméi, itt nem lehet késni, itt »nincs mese«.

— Igényességben sincs —

mondja a művezető és szemével végigsimogatja az út fölött átvonuló felüljáró lábait. Számomra szép, szabályos, szürke beton, semmi egyéb, neki: az 1963-as tél legszikrázóbb napjaiból, a csontkemény fagy idejéből származó emlék és most — vasbetonba ágyazott büszkeség.

— Tessék, végig lehet vizsgálni, ezen egy körömyi »fészket« sem talál. (Amihez azt kell tudni, hogy a fészket a vasbetonozók csúnya szépséghibának tartják, hanem ezeken a hídlábakon valóban nincs, körömyi se.)

Erzsébet ötezer tonna vasat spórol

Sietős hullámokat vet a De-reglye V. motorja: pontosan a két pilon közt siklunk, a főépítészvezető — az Árpád-hídon még mint műegyetemi hallgató dolgozott, a Boráros téren már mint beosztott mérnök — felpillant a fejünk fölött apró rezgésekkel lengő huzalokra. Innen jól látni őket, de már a szomszéd hidakról csak pók-hálónak látszanak; ezekhez kapcsolják majd a szerelők különös »varázsszőnyegét«, azt a lengő, ringó, de mégis szil-

lárd és erős »műhelyt«, ahonnan a kábeleket majd szerezlik.

Mert »Erzsébetet«, az új Erzsébet hidat, nem veszi körül egy percre sem a korábban szokásos állványrengeteg, amelybe vagonszámra, sőt, erdőszámra építették belé a drága fát. Ez az első előnye a kábelhídnak; a második, hogy egy azonos nagyságú lánchídhoz képest 45 százalékkal kevesebb vasat igényel. (Ez az egyszerű adat az Erzsébet-híd esetében 5000 tonnát jelent.)

A harmadik előny — különös érzés erről itt, a még fel sem szerelt szerelőszőnyeg alatt, a jövődi hídpálya alatt beszélni —, hogy az új Erzsébet 27 és fél méter széles lesz, korlától korlátig: két és fél-lel több, mint Margit nővére. Imponzás derékbőség, de egyáltalán nem változtat azon az összbenyomáson, hogy karcsú és légies lesz, hatsávós közlekedési útjával együtt lebegni fog a vén Duna fölött, ezüstösen csillámlóan, mint egy illusztráció a jövő század regényéből.

— Milyen lesz ez az ezüstös?

Földkotró a római castrumnál

A választ már a pesti parton kapom meg. Onnan mutat vissza Penkala Tibor a budai partra, ahol a délutáni fényben nagy ezüst négyszög fehérlik. Egy éve veretik esővel, hóval: megkérdezik a festékanyagot, bírja-e majd az évtizedeket, az esőt, a havat, a de-ret a Duna felett is? Ezüstös fényel, vidáman válaszol: »Bírom!«

A pesti parton is forgolódik a toronydaru, mélyül a Március 15 tér, régi boltívek bukkannak elő, öreg falmaradványok: valamikor itt állt a római castrum, Pest város déd-öregapjának a bölcsője. Most körülötte teljes a felfordulás, a környező utcák is zengenek és dübörögnek, a Mátyás-pince, a Kéményseprő utca tája nagybőgő helyett egy mélyhangú földmarkoló motorjától hangos. Itt is, ott is gödrök tűnnek fel, partjukon sietős pestiek állnak, akik előbb még tülekedtek a villamoson, most fél órája nézik, hogyan markol a földbe a markolókanál. Érdeklő őket.

Hogyne érdekelné! Két hídfőjét újjá gyúrva, a Gellérthegy lábát és a Belvárost megszerépítve és korszerűsítve, porfelhőben, küszködésben, hosszú munkanapokon, fejte-réssel és fáradsággal híd épül a Dunán, a mi Erzsébet-hídünk.

Baktai Ferenc