

Báméskodunk a budai hídfőnél. Margitszigeti kirándulásra készülő gyermekek, anyképezőgépeiket kattogtató német turisták, régebbi turisták, egy-két pillanatra megpihenő járókelők támaszkodnak a korlátra, úgy nézik a szorgalmasan forgoló darut, a betonkeverő apparátust, s belesnek az alattunk épülő állomáscsarnok nyílásába.

Tulajdonképpen jubileumi báméskodás ez. Ugyanezen a helyen, pontosan 100 évvel ezelőtt, 1872. augusztus elsején verődtek össze először nézelődők, hogy szemtanúi lehessenek annak, miként is kezdődik az éppen akkor egyesülő Pest, Buda és Óbuda második hídjának építése. Hányan és kik ácsoroghattak a tömegben? Erről nem szól a krónika. Az azonban biztos, hogy szép számmal akadtak közöttük tekintélyes külsejű, cilinderes, redingote-os polgárok, akik elefántcsontgombos sétatálcájukkal elégedetlenül ütögették a földet, s bosszúsán rázták a fejüket.

Mert ne tessék azt hinni, hogy valamiféle „össznépi” lelkesedés kísérte a hídfőtést! Már maga a gondolat is heves vitát váltott ki.

— *Soha nem lesz itt szükség hídra, nincs, aki hasznát vehetné* — érveltek a terv ellenzői, arra hivatkozva, hogy a budai oldalon érfelé már csak rissz-rossz városalji keretek vannak, Pesten pedig jóformán néptelen, gazdasági célokra használt területek. — Ugyan minek ezeket összekötni?! Jobb helye is lenne annyi pénznek.

Szó, ami szó, ötmillió forintba került végül is a folyó sodrása miatt 150 fokos szögben megtört, Y-alakú, eredetileg 570 méter hosszú és 18 méter széles alkotmány megépítése. — Óriási összeg volt abban az időben. Bizonyára az is növelte a költségeket, hogy a magyar szakemberek tapasztalatlansága és iparunk fejletlensége miatt Ernest Gouin francia mérnök tervét fogadták el a 35 pályázó közül, s megvalósításával az ugyancsak francia Société de con-

## Évszázados krónika egy szépülő hídról

struction des Battignoles céget bízták meg. Képzeliük el, mibe kerülhetett csupán a szerkezetet alkotó, közel 6000 tonna kovácsolt- és öntöttvasanyag ideszállítására Franciaországból!

\*

Vizsgáztassuk egy kicsit az 1876. április 30-án tartott hídatavás alkalmával napvilágot látott jóslatokat. Íme, egy szemelvény a sajtóvisszhangokból:

„Ezentúl a... több mászás terhek... a Margit-hídra tereltetnek, mely oly súly elviselésére képes, minő a forgalomban soha elő nem fordulhat...”

Nos, az új híd mégsem bírta „sohanapjáig” a követelmények növekedését — fejleszteni kellett. Először 1899—1900-ban megépítették a 70 méter hosszú, szigeti „kis hidat”, majd 1935—1937-ben valószínűleg újraszületett maga az „anya” is: Mihailic Győző műegyetemi tanár tervei szerint déli irányban 25 méterre szélesítették ki, ugyanakkor a szerkezetét is megerősítették.

„A gyártelepek, a nagykereskedők származás rakott szekereit fogja hordozni, nem a luxus, hanem az ipar, a kereskedelem útja lesz” — jövendölte a hajdani újság. A város ipari fejlődésének későbbi iránya kissé rácsáfolt a jóslatra. A Margit-híd éppen azért szorult forgalom szempontjából a második helyre, a Petőfi-híd mögé, mert viszonylag kevés tehergépkocsi halad át rajta. Személyautó-forgalomban viszont magasan vezet: a nemrégiben készült statisztika szerint a hídon naponta megforduló, közel 34 000 gépjármű közül több mint 22 000 személykocsi.

Maradéktalanul igazolódott viszont a Vasárnapi Újság riportérének lelkesedése: — *Nincs bennünk kétség, hogy néhány év múlva díszes házak fog-*

*ják szegélyezni a partot a Margit-híd környékén, s ahol most árvízrongált, földszintes házak emelkednek, új, pompás városrész fogja hirdetni Budapest emelkedését!”*

De minden mozzanataig költői telitalálatnak bizonyult Arany János háborzongató látomása, a *Hídatavás* is. Versének szereplőihez, a kapitalizáló társadalom jellegzetes figuráihoz hasonlóan az örvénybe rohant, törvényyszerűen megsemmisült végül az egész kizsákmányoló rendszer. Magával rántotta maradandó alkotásait, a hidakat is. Elsőnek, mintegy jelezve, mi vár a többire, éppen a Margitot. 1944. november 4-én, 13 óra 40-kor a már elkészített robbanószerkezet a gyújtófejet beillesztő SS-ek „jóvoltából” felrobbant, s az első két pesti ív a Dunába hanyatlott. Január 18-án éjjel a visszavonuló prűbék levegőbe röpitették az Y budai szárnyát is. Úgy látszott, a Margit-híd sorsa beteljesedett.

Szerencsére csak egy időre. Viszonylag nemsokára újabb „születésnapok” következtek.

\*

Emlékeznek még Mancira? Arra a Mancira, „akit” fából, cölöpökből varázsoltak össze az „igazi” pótlására a szovjet katonák? A sziget csücskén át, a mostani szökőkút táján közlekedtek rajta és tréfásan, kedvesen, csúfolódva becézték, ami már az ocsúdás, a gyógyulás jele volt. A Margit-pótlékot 1945 januárjában elvitte az első jégzajlás. Ám néhány nap múlva már megnyílt a Kossuth-híd, majd hamarosan az építők a sziget tájékán is munkához fogtak.

Rohammunkához. Olyannyira, hogy 1947. november 17-én, hat héttel az eredeti határidő előtt, már fél szélességben átadhatták a forgalomnak a feltámasztott Margit-hídat. Csodálatos teljesít-

mény volt! S mégis, az eseménynek néhány rövid tudósításon kívül *alig van nyoma az alkori sajtóban*. De ne csodálkozzunk. Az alkori újságlapok szikráznak a feszültségtől, minden sorukból érződik, hogy még nem dőlt el semmi, a demokrácia vesztélyben van. Az avatás előtt két nappal fogták el a fasiszta összeesküvés, a Magyar Közösség két tagját, akik pokolgépet csempésztek a Városházára, kis híján felrobbant az épület...

A Margit-híd újabb, végleges, a teljes szélességében elvégzett újjáépítését szentesítő avatásról immár méltó terjedelemben és őszinte lelkesedéssel beszámoló újságok címeiből is érződik, hogy egészen mássá vált a légkör, döntő változás történt. Csupa győzelmi jelentés az avatás napján, 1948. augusztus elsején: „Felemelték a kenyérfejadagot”, „Átvették a gyerekek az Úttörővasutat a Széchenyi-hegyen”, „Szakasis Árpádot jelöli köztársasági elnöknek a Magyar Dolgozók Pártja”. A Népszava a hídfőtést közzöntő glosszájában így foglalja össze a változások okát:

„Amíg a híd épült, 1947-ben és 1948-ban, nemzetgazdaságunk alapvetően megváltozott, a reakció döntő vereséget szenvedett és megkezdődött a szocializmus alapjainak lerakása.”

\*

Mit mondjunk ezúttal Margitnak, Margitról? A köszöntőt talán hagyjuk, már csak azért is, mert joggal tiltakozhatna az ünneplés ellen, mondván, hogy ne öregítsük, hiszen az első születésnapnak az avatás, 1876 számít, márpedig hölgyek életében négy év nagy idő. Meg aztán hamarosan — a pontos dátummal hadd maradjak adós — úgyis méltatni fogjuk. Akkor, amikor elkészül a meghosszabbított HÉV földalatti állomása, a hídfőben levő csarnok, a hozzá tartozó mozgó és fix lépcsőkkel.

Egyszóval akkor, amikor a Margit-híd szebb és fiatalabb lesz, mint bármikor volt.