

LÁNCID!



A HÍDVERŐ

Aki meg akar nyerni egy háborút, annak a fegyverkezéssel, a katonák lelki felkészültségével és fizikai ellátásával egyenrangúan gondoskodnia kell szállítási eszközökről és szállítási lehetőségekről is. Aki meg akarja nyerni a békét, annak elsősorban a legjobb közlekedésről kell gondoskodnia. Ennek tudatában kívánta a maga részére a kommunista párt a közlekedési tárcát és állította a közlekedési minisztérium élére Gerő Ernőt. Akit a szélesebb közvélemény akkor nem ismert. Azóta megismert és elismert.

Ezzel meg is mondtunk mindent, amint hogy a Párt is megette mindent, amikor Gerőt odaállította. A kellő férfit a kellő helyen — talán sohasem volt annyira igaz, amint ebben az esetben, amikor egy elpusztított ország szétrombolt közlekedését kellett újjáépíteni és a réginit jobbat teremteni.

Bár természetesen nemcsak hidakról, hanem vonatokról, műutakról és bekötőutakról is szó volt és Gerő Ernő ebben a vonatkozásban is maradandót alkotott, a közutakban Gerő mint hídverő élt és szerepelt és szerzett rendkívüli népszerűséget. A közvélemény országsszerűen, de különösen Budapesten, a hidak felrobbantásában látta kiteljesedni a náci és nyilasok vandalizmusát. Ez okozta a legnagyobb felháborodást és a legtöbb nehézséget, ezért fogadta nagy lelkesedéssel a „Mancit”, majd a Petőfi-hidat, az ideiglenesen rendbehozott Szabadság-hidat és végül az első állandó jellegű alkotást: a Kossuth-hidat. Felejthetetlen az a lelkes szeretet, amellyel Budapest népe a hid dolgozóit körülvette, és emlékeztetés az a népszerűség, amely a legfőbb hídverőt, Gerő Ernőt övezte.

Gerő bement a közlekedési minisztériumba és miután kikérgette onnan a reakciót, munkába állított minden szakembert, aki politikailag büntetlen volt. Azt hagyta dolgozni, helyesebben: azt dolgoztatta,

akinek meggyőződött arról, hogy érti a mesterséget. Egyformán gyűlölte, egyformán megvetette és egyformán üldözte a reakciót és a tudatlanságot, ezért nem tudott megmaradni a közelében sem reakciós, sem tudatlan. A munkatársai tizenhat órát dolgoztak naponként, ő maga huszat is gyakran. Se szeri, se száma a hidaknak, amelyeket újjáépített, vagy megépített, holott gyakran — a kezdeti időkben — még szerszám is kevés állt rendelkezésre. Az embereit magával tudta ragadni. Lélekben egybeforrtak szellemi és fizikai munkatársaival. Így épült újjá a Szabadság-híd, majd a Margit-híd, a vidéki kisebb és nagyobb hidak százai mellett.

Közben a hídverő rövid ideig vezette a pénzügyminisztériumot, hogy ott is lelki és szellemi rendet teremtsen, majd a Népgazdasági Tanács megalakulása óta azt irányítja, mint államminiszter és annak elnöke. Ebben a pozíciójában legfőbb irányítója egész gazdasági életünknek és a szocialista államépítésnek. Megint van nap, amikor 18—20 órát is dolgozik.

De most vasárnap meg kell állnia, meg kell pihennie, mert ünnepe lesz: megnyílik az új Lánchíd, amelyet ugyan már más közlekedési miniszter ad át a forgalomnak, de amely még az ő alkotása, a hídverő, aki foglalkozhat el bármilyen pozícióval, alkotó és teremthet sok mindent, de a tömegek tudatában — és szeretetében — mindig a hídverő marad. Ridegnek ható, érzelmektől nem befolyásolt, csak a nagy célt tekintő dolgozó ember, akin csak akkor érzett meg a multba is néző, történelmi emlékeket felidéző lélek, amikor a Lánchíd újjáépítését elindította. Ebben az elhatározásában — két év előtt — egyformán dolgozott a tudós, a magyar és a hídverő.

A hídverő. Ez a legszebb cím és a legmagasabb rang. A munka adományozta és közszerepet ellenjegyezte.

Radnóti József

Mauthausen hirhadt

KŐBÁNYÁJA

és a Lánchíd

1842 szeptember 30-án Clark Ádám a következő levelet írta szüleihez Angliába:

„Mauthausen.

Mellékeltem néhány apróbb ajándékot nővéreim számára. Mr. Clark (itt Tierney Clarkra gondol a levélíró) oly hirtelenül utazott el, hogy többet nem szedhettem össze. En őt Mauthausenbe kísértém s most gránitbányáinkban maradok néhány napig, aztán visszatérek Pestre. Késő éjjel van. Az ember ilyenkor átgondolja, mi is történik vele s ezeken végigfut a szellemi szemeivel, akár egy laterna magi-cán... Kedves szüeim, jó éjszakát kíván, Ádám.”

Clark a mauthauseni családi gránitbányákat azért kereste fel, mert a Lánchíd építéséhez onnan hozatott gránitot s a szállítás részleteit kellett megbeszélnie...

A véletlen okozta, hogy Clark mauthauseni levelét olvasva, kezünkbe került Henderson jelentése ugyancsak Mauthausenből. Ez a jelentés 1939-ben kelt, Anglia gögös és elfogult berlini követe írta, de még ő is csak a következőket tudta jelenteni:

„...A Mauthausenbe deportáltak közül a legtöbben a kőbányában pusztulnak el. A bányát SS-hőhárleányokból álló gyűri veszi körül és aki nem dolgozik kedvük szerint, halálos lövéssel terítik le. Az öreg, vagy beteg deportáltakat olyan hatalmas kődarabok lefejtésére és cipelésére kényszerítik, amelyek meghaladják testi erejüket. Aki nem tudja elvégezni feladatát, megölik. Este pedig azt jelentik, hogy a szerencsétlen áldozatot „menekülés közben lölték”. A mauthauseni kőbányákban dolgozó egyének halálának oka az SS-gyilkosságokon kívül az, hogy megszakadnak a munkában... Orvosok, ügyvédek, értelmiségiek, politikusok, művészek rémületes harca a kővel... a mauthauseni gránittal...”

A Duna fölött pompázó hidretek sok minden felül — íme — még arra is emlékezteti a Lánchíd csodáit, hogy ne feledkezzenek meg a mauthauseni szörnyűségekről, amelyek nem ismétlődhetnek meg többé...

„Hídvámot kivétel nélkül mindenki fizetni tartozik”

Tizennyolc évszázaddal ezelőtt Trajánusz római császár építtette a Dunán az első állandó hidat; pilléreinek maradványai még megvannak Orsován. Azóta is, századekon át, fel-felmerült az állandó dunai híd gondolata, de megvalósuláshoz csak a reformkor utolsó évtizedében lépett. Két város vált így egy-egy száz évvel ezelőtt:

„Az ifjú szép Pest, ki bizton ölelve Nyujt Corvin agg várának hű kezét.”

S míg egybekovácsolta a Duna két partját, először bontotta meg a híd a feudalizmus arcvonalát, megkezdvén a nemesi kiváltságok lerombolását. A száz esztendővel ezelőtt a szárnyait bontogató demokráciának kezdeti sikerét is jelképezte az új híd. Mikor a róla szóló 1836. évi XXVI. törvények második szakasza kimondotta, hogy „hídvámot kivétel nélkül mindenki fizetni tartozik” — ezzel ma már elképzelhetetlen küzdelem idejét zárta le. A nemesség makacsul és elkecseregetten ragaszkodott az adóemfizetés — általában a nem fizetés — kiváltságához. Ha közérőre mégis kénytelen volt valamit adni, csak erős fenntartásokkal tette, egyszer és kivételesen úgy, hogy precedensnek semmiképpen se legyen számítható, mint az 1836. évi országgyűlés költségeiről szóló törvényben. Az országgyűlés költségeit ezúttal a „nemesi rend” viselte, de „csupán ezen esetben és minden innen származtatandó következtetések nélkül szabad ajánlás-

képen”. Ezért, midőn a köztelherviselés a Lánchídról szóló törvényben először állapított meg, a feudális Magyarország képviselői elborultak és megrettenve kiáltották:

— Most temetik a magyar konstitúciót!

Közép-európa kialakuló polgári demokráciájában a magyar nemesi építmény erős bástyaként őrizte a feudalizmus világát, felszázaddal a francia forradalom lezajlása után. Egy krajeár volt a hídvám, de ebben a rézpénzben a reakció vezetői — joggal — szimbólumot láttak, veszedelem ígérőjét, az általuk gyűlölt demokrácia érvényesítését.

Az egy krajeár ellen összefogott az egyik oldalon a főúri reakció, élén olyan hatalmasságokkal, mint gróf Cziráky Antal országbíró s gróf Pálffy Földi főtárnokmester, a magyar kancellár; másik oldalon a pesti és budai városi tanács nem kevésbé bornírt vezetői. A nemesség az adómentesség ősi elvéhez ragaszkodott, a nyárspolgárok vezetői a hajóhíd privilégiumához. A híd ellenségei semmiféle eszközökkel, a rémhírterjesztéstől sem riadtak vissza. Megjósolták a Lánchíd összeomlását. Építés közben minden kis kalamitást nagyítva és torzítva kürtöltek ki. Meggyanúsították Clark Ádámot, hogy 600.000 forinttal megszökött. Hiába, a Lánchíd megépült s a feudális rend még a szabadságharc vérbefojtása árán sem támadhatott többé fel.

Csány Gáspár

A HÍDON

a régi feliratok. Az egyiken: „V. Ferdinánd király országglása alatt Széchenyi Istvánban támadt a gondolat: Lánchíddal összekapcsolni Buda és Pest városokat. A mű tiz év alatt véget ért és 1849. november 21-én adatott át a nyilvános közlekedésnek. Isten áldása lengjen e művön s alapítóinak emlékezte éljen a hazában.”

A másik felirat már azokra kéri Isten áldását, kik a hidat „megszerzik”: 1870 július 30-án éjjel 12 órakor minden jogokkal, szabadságokkal, jövedelmekkel és tartozásokkal ezen híd a magyar állam tulajdonába ment át...

A híd nekifeszülő karcsú íve a multat s a jelent is összeköti. A pesti hídfőn a vésnökök már új szavakat faragnak a mauthauseni kőbe: „Hirdesse ez a híd is a magyar munkás, mérnök és tudós alkotóerejét és munkalendületét...”

Delet kongatnak. A szürke ködfüggöny mögül kibukkanó nap kíváncsian néz a hullámsírból feléledt csodára. Lebegő pallókon a festők hatalmas ecsetekkel, kékes-szürkére széptik a rászkok. Már csak az Erzsébet-híd vízbevesző roncsa emlékeztet a rombolásra. Amerre nézünk, innen a híd közepéről mindenfelé felszabadításunk, újjáépítésünk dicsőséges emlékei emelkednek. A Gellérthegyen szabadságot hirdet a bronz emlékmű, a szomszédos Kossuth-hídon egy

újjáépült világáros forgalma torlódik, a régi Buda ódon hajlékai között új korszakot jelez a pontház.

MELLETTUNK A MUNKÁSOK egy percre leteszik az ecsetet, megállnak a kőfaragó kalapácsok, a lengőlétra tetején a villanyyszerelő izgatottan Pest felé mutogat, ahonét kisebb csoport közeledik. „A hídverő! A hídverő!” — mondják egymás között és és mosolyognak az arcok. Gerő Ernő, aki hidakkal írta be nevét a történelembe, gyors lépésekkel közeledik. Mernőkei magyaráznak neki. Mindenütt ott a szeme, mindenkihez van egy szava. Egy pillanatra megáll a vésnökök mögött, nézi a feliratot: „A győzelmes Vörös Hadsereg felszabadította a fővárost s hamarosan az egész országot a fasiszták népelnyomó uralma alól. A magyar népi demokrácia négy és fél év alatt a háború és a fasiszták pusztításait jövátelle és ezt a hidat is újjáépítette. 1949 november 20-án, első megnyitásának százéves évfordulóján újból átadta a forgalomnak.”

A Kossuth-híd felől apróska gözös közeledik. Fontoskodva sipol egy élelet s bár egyenesen is elférne a kis hajó a nagy Lánchíd alatt, lehúzza keményét. Nagyszakállú hajós áll a fedélzeten, vidáman integet, a hidon dolgozóknak, felnéz ide a pillérekre, ahol fénnyel világítanak új címerünk konturjai s örömben, meghatódottságában magasba dobálja sapkáját.

Kovács Dénes

A magyar munkásság helyzete az első Lánchíd építése alatt

Száz esztendővel ezelőtt a Lánchíd építkezésénél sok külföldi munkás dolgozott. A két Clark (akik a közhittel ellentétben nem voltak rokonok) egész sereg angol munkást hoztak magukkal. Az angol munkásokon kívül Triestből és Velencéből szerződtek olasz munkásokat a hidépítéshez. A Pestről jelentkező magyar munkásokat bér tekintetében erősen lenyomták. Az angol munkások Clark Ádámhoz, a pestiek báró Sina Györgyhez tartoztak. Az angol és olasz munkás heti 25 forintot kaptak az igen nehéz, fárasztó és veszedelmes munkáért.

A helyzetre jellemző, hogy 1848 júniusában a pesti munkások közül mintegy ezren a hídműhelyhez vonultak tüntetni, hogy alkalmazzanak több magyar embert a Lánchíd munkálataihoz. Az építési vezetőség karhatalmat kért.

Ma a Lánchíd minden szerkezeti része magyar dolgozók munkája! Ezt azért kell külön kihangsúlyozni, mert 1899 november 18-án, a forgalmatadás 50. évfordulóján a Magyar Mérnök- és Építész-Egylet a Clark-rokonság jelenlétében dicsérte a Lánchíd angol munkásait.

ÉG ALATT ÉS VÍZ FELETT fehértestű sirályok cikáznak az újjászülöttet ív körül. Mintha a kecses madarak vidám rikoltása is azt mondaná: Hi-i-id, hi-i-id. Felettünk a vár, kiégett szemével irigyen mered a Lánchídra, „a királyi vár” honnét a feudalizmus ugrott a vízbe, magával rántva az egész országot. Ott fent csend van, a halál mozdulatlansága, itt lent a víz felett lázas munka, eleven, lüktető élet.

Az őszi ködből aszfaltozó kocsi bukkanak fel, kéményük fehér gőzt pipál. A budai hídfő mellett nagyjából már kész a hatalmas méretű új tér, a feljáró előtt melegen és csillogó feketén ömlik az aszfalt, melyet a guggoló munkások olyan szeretettel kennek a járdára, mint anyánk a csokoládétorta tetejét. Tűzoltólétrák magasságában, mint akrobaták, az elektromos művek emberei kapaszkodnak a szélbe s félkézzel egyensúlyozva, csavarják be az új hatalmas égőket. Már csak pár nap s kigyulnak az új fények az új hídon. A kőfaragók fehérre és bodrosra dauerolták vésőikkel a lánchídi orozslánok sörényét. Hátukon most viharkabátos mérnökök „lovagolnak” s távmérőjükön egyik hídfőtől a másikig néznek: „Nyolc és fél, kilenc. Indulás!” — kiabálja feltem a fiatal, szemüveges „hidépítő” a titokzatos szavakat és Pest felől a hídra kanyarodik az autókaván. A Lánchíd teherpróbája megkezdődött. Hatalmas, piros Nefort-kocsi jönnek, lomha bazaltkockákkal zsúfoltan és utánuk hosszú idő után először felgördül az újjáépített hidra az első kék autóbussz.

A FORGALOM ELŐL a híd bejáratát még láncokkal vannak elzárva, de a láncok mögött ott szorog Pest-Buda népe, fátyolos szemekkel lesve ezt a csudálatos teherpróbát. Premier előtti hangulat: újságírók szaladgálnak, pereg a híradások filmfelvevőgépe, amott a Rádió kíváncsi mikrofonja emelkedik magyarázó mérnökcsoporthoz, a híd amint az első autóbussz rágördül a hídra, az ácsorgó nézők hatalmas tapsba törnek ki. De tapsolnak alattunk a Duna hullámai is, felettünk sirályok szárnyai s a hídon a sok vidámszínű zászló, amelyet most csomagolnak ki, hogy az avatásra ékesítsék vele a pillérek.

A BUDAI OROSZLÁNOS FELJÁRÓKON új, arany betűkkel csillognak