

Átmentem az új hídon

Messziről: árva, igénytelen vonal. Elvész a horizonton, befagyott sóhajlás az alkonyati párafelhőben. Könnyű, légies, nincs tömege, nincs rajta semmi. Meztelen. Félelmetes kolosszus közlől. Kötömbök fölött fonódik egymásba a vasszerkezet kusza, óriási tömege, úgy kapaszkodnak egymásba borzalmas erejű vaskarjaikkal a tartók, támasztékok, összekötővasak, mintha már most valami rettenetes erőpróbára készülének, miniumpiros arcukon, mint holt szemek, tátonganak az óriás fekete lyukak. Az acélszörnyeteg büszkén, frissen, újonnan támaszkodik két szörnyű talpával a békésen csillogó síma Dunára. A technika eleven csodája ez a születő új híd, budai fejével elterpeszkedve a még primitív környéken, elhagyatott mezőkről felkanyarodó remek feljáróival. A híd világrajottával együtt születik most itt a Város, százéves metseteken látni, ilyen volt annakidején a Lánchíd pesti hídfője, az elinduló élet dobog itt a rettentő kalapácsolásban, vaslemezek dübörgésében, a munka ritmusában.

Van abban valami megható, amikor egy nyaktörő lépcsőn feljutunk az új hídra és elindulunk rajta a Boráros-tér felé. Az árva kis ív itt már gögös, négyemeletes pályá, alatta az engedelmes, egymásbakaroló, piros vasszörnyetekkel, úgy fekszik át a Dunán, mintha nemcsak két partot, hanem két világot, két korszakot kötne össze. Ne méltóztassék rossznéven venni, mindjárt megmondunk mindent szépen, adatszerűen a remek új hídról, de annyi monumentális, annyi esztétika, stílus van ebben az egymásra halmozott vastömegben, hogy a laikus, cinikus újságíró elfogódottan ünnepli itt, a kő és a vas között találkozását a Széppel...

Szóval a budai mezőkön tessék elképzelni egy olyan széles lépcsőt, mint a Bazilika feljárója (amit nem is lehet jogosan Bazilikának nevezni, hanem Szent István-templomnak) és egy jobbra meg balra elhajló, folyton magasodó kőfallal megépített feljárót. Ahol ez végződik, ott most még semmi sincsen, de oda jön majd a rövidebb, úgynevezett kis híd. Ez a szárazföld fölött megy keresztül és vezet a parti pillérhez. A szárazföld alatt nedves, gödrös víztöcséket értünk. Széles, gyönyörű sugárút, remek beton alsórakpart épül ennek a helyén, itt vezetnek egykoron a gyorsvasutat, nem lehetetlen, hogy az unokáink megérik. A 34 méteres kis híd a parti pillérnél ér véget. A parti pillér: óriási kötőmög, benne hatalmas kőkamrával, amelybe bevezetik a póstának, az elektromos műveknek, a Besz-kárnak a kábeleit, a víz- és gázművek óriási csövét. A kamra lőrésén át futnak majd be a közmvezetékek, amelyeknek a számára a híd vasszerkezetébe külön acélágakat építettek.

A budai pillér északi falára épül a tengerészek hősi emlékműve. Kőből kifaragott hajóorr, a tengerészek védőszenjével, fölötté kövel burkolt szélesebb torony, amelyre 30 méter magas, karsú, büszke tornyot építenek. A Duna szintjétől félszáz méter magasra emelkedik majd ki a mű. Benyújtottak olyan pályázatot is, amely 80 méter magasságot tervezett.

Meredek fajokokba kapaszkodva jutunk fel a hídra. Az első impresszió az, mintha négyemeletes ház tetején sétálnánk három szál deszkán, korlát nélkül és alattunk acélpolip tanyázna. Nézzünk le, a síma mélységbe, az egyenletesen folydogáló víz mind gyorsabban rohan, a vaskarok és vaslábak táncraperdülnek, velerohannak... nem jó a mozgó vizet nézni.

A híd ívén nincs még semmi, csupán az egyik oldalon merednek fel a szabályos távolságra elhelyezett lámpaoszlopok, rajtuk az obligát zászlótartóval. Ebben a semmiben, ebben az egyszerűségben van valami kimondhatatlanul büszke, méltóságteljes emelkedettség. A híd így, foghíjasan, az alatta ástó vasvázas mélységgel, korlátok nélkül szinte szebb, mint amilyen 1937 szeptember 1-én lesz. Azon a napon ugyanis az utolsó szögig készen, befejezetten adják át a mérnökök, szerelők, építők a hidat a kormánynak, hogy jelölje ki a felavatás napját. Az óriási építő organizmust reprezentáló mérnökök, munkások valósággal eltűnnek a vasrengtegben. Ahogy beszélnek velük, ahogy a szakszerű magyarázatukat hallgatom, olyasféle tiszteletet érzek irántuk, mintha időben és térben félvérszázad távlatából merengenek el a városépítő ősöknek az acélkolosszussal való birkózásán.

A városépítő ősök megegyezően figyelmeztetnek, hogy ne nézzek olyan elmerengve a Dunába, mert hamar összekavarodik a mélység a magassággal és az új híd még nem rendelkezik mentőmotorossal. A híd egész ívének a hossza 380 méter, ehhez Budán 34 méteres, Pesten 80 méteres „kis híd” csatlakozik a föld felett. Most készül a hídpályá. 15.70 méter lesz a kocspályá, a Margit-hídé 16.50 méter. Hatalmas, komplikált daruszerkezetet építettek a hídra, ez húzza fel a műzsás vasakat. Egyes szakaszokon már fekszenek a hosszú, bordás vasak, amelyeket acéllemezekkel szorítanak a híd vázához. A vasakat kibetonozzák, szigetelőréteggel látják el, azután újabb vékony betonréteget húznak rá és erre kerül a fakockaburkolás.

Pest felé ormótlanul tolatodik a gyönyörű perspektívába az Elevátor rideg börtönfal. Még szerencse, hogy 1942-ben lejár a bérleti szerződés, elsöpörheti a főváros a föld sziméról a jelentőségét vesztett gabonarakárt, amint hogy az egész dunaparti teherpályaudvarnak a létjogosultsága megszűnik az új híddal, megszűnt a Soroksári-úti malmok üzemének az összeszűkülésével és néhány esztendő múlva virágos, levegős, napfényes park mosolyoghat a levegőtől,

Dunától elzárt városrésze, kinn a Dunaparton.

Az óriási acélív, a sok ezer tonnás vasszerkezet: mozog. A legszélsőségesebb hőmérsékletet véve, 25 fok hideget és 45 fok meleget, 40 centiméter a maximális kilengése. Fantasztikus precizitással építették bele a hídba ennek a 40 centiméternek a túgulási lehetőségeit. Semmi sem fix, semmi sem merev, mindenütt találkozunk ezzel a lengési szabadsággal. A középső pillértől jobbra és balra történhetik a kilengés, erre a tartópillérre szilárdan fixirozták a hatalmas konstrukciót. A két parton a gáz és vízcövek túgulása számára külön biztonsági szerkezeteket építettek be. A vasalkatrészek alá gördülő hengerek feszülnek a kilengés biztosítására. Mindkét hídfőt széles kilátóval, pihenőpadokkal látják el. Sem a budai, sem a pesti feljárónál nincs semmiféle keresztelés.

A híd terhelési próbája így történik: a villamossínekre ráállítanak annyi kocsit, amennyi csak elfér a hídon, de lehetséges, hogy MÁV szerelvényeket használnak fel erre a célra. A többi szabadterületet a vízművek kocsijai foglalják el. A vizesajtók egymagukban 350 tonnát reprezentálnak. Kérdés, hogy sikerül-e annyi terhelést elhelyezni a hídon, amennyire a szerkezetet méretezték. Raffinált műszerekkel a legcsekélyebb elhajlást is megállapítják. Száz méter szélességben megy le a Buda felé vezető lejáró, két, terraszszerűen kiképzett park virul ki néhány hónap múlva a mai sivárság helyén, a környező telkeken középületek, bérpaloták alakítják majd ki az új városképet.

A hídról a kereskedelmi minisztérium hídepítési szakosztálya, a hídfőkért a Fővárosi Közmunkák Tanácsa kap majd egy-egy szerény márványtáblát valahol a híd falában. Mindent tudnak, mindent kiszámítottak, kitervezték, elintézték. Ez az egyetlen egy nyitott kérdés: hová kerüljenek a táblák?

Csillognak a délelőtti napfényben a vadonatúj óriás vasak, döng a kalapács. A széljárta budai mezők fölött kupolás, csilingelős, autódudás szivdobogással mosolyog a Város.

(B-I S)