

EGY HÍD MONDANIVALÓJA

A budapesti Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem út-tanszékének a munkatársai járműszámilást végeztek az Erzsébet-hídon a megnyitást követő hétfői, keddi és szerdai napon. Azt akarták tudni, hány személygépkocsi, tehergépkocsi, autóbusz és motorkerékpár halad át a pályatesten? Mindhárom napon a budapesti csúsidőt választották ki, s délután fél öt és fél hat közt végezték a vizsgálódást. A forgalmat két irányból figyelték, s megállapították, hogy ebben az időpontban Pestről sokkal több személygépkocsi megy át Budára, mint a budai oldalról Pestre.

Ez a város, ez a nép november 21-ike óta vigyázó szemét az Erzsébet-hídra veti. Meg fogjuk vizsgálni ennek a forró szeretetnek, ennek a gyengéd figyelemnek az okát, s a hátterét. Mielőtt ennek a lírai és érzelmi háttérnek a megismeréséhez fognánk, haladjunk együtt az út-tanszék tudományos embereivel és kövessük vizsgálódásaik számadatait.

A szombati megnyitást követő héten, hétfő délután fél öt és fél hat között 1030 személygépkocsi haladt át az Erzsébet-hídon Buda felé és 630 Pest felé. Kedden, ugyanebben az időben 850 személygépkocsi ment át a budai oldalra és Pest felé 500. Szerdán 780 személygépkocsi futott át az Erzsébet-hídon keresztül Budára, s 525 kocsi érkezett — délután fél öt és fél hat közt — a budai oldalról Pestre. A többi jármű két irányú forgalma majdnem azonos volt. Ugyanebben az időben, ugyanazon a három napon óránként 40—45 motorkerékpár haladt át Budára, illetve Pestre. Sima autóbusz: 60—66, csuklós autóbusz 25—25, tehergépkocsi pedig 60—60.

A személygépkocsik forgalma csökkenő irányzatot mutat, s végül ki fog alakulni egy alig változó, állandó kocsiszám. A hétfői nap egyetlen órájának 1660 személygépkocsi forgalma azonban azt jelenti, hogy óriási volt az érdeklődés a hid iránt, a gépkocsivezetők nagy része nem azért ment át az Erzsébet-hídon, mert arra volt dolga, hanem azért, mert a híd, mint a mágnes, vonzotta az embert és a kocsit egyaránt.

Nem egyetlen új létesítményünk látványa vonzotta az embereket. Ez a húzás, ez a vonzás, ez a gyengéd figyelem sokkal érzékletesebb, árnyaltabb és mélyebb.

Az egyetem út-tanszéke mellett a budapesti Útügyi Kutató Intézet is vizsgálódásokat végez. Az Erzsébet-híd megnyitását megelőző napokon felmérte a budapesti hidak járműforgalmát és ezt a számot össze fogják hasonlítani egy újabb vizsgálódás eredményével. Megvizsgálják ugyanezeknek a hidaknak a forgalmát az Erzsébet-híd megnyitása után is: mennyi az átáramlás, milyen arányban csökken a többi híd forgalma az Erzsébet-híd megnyitása után? A vizsgálat még nem ért véget. A kutatóintézetben mindössze annyit közöltek velem, hogy a többi híd forgalma az Erzsébet-híd megnyitása után *jelentősen* csökken.

Egyik tárgya a kutatásoknak az is, hogy az új híd milyen mértékben rövidíti meg a pesti és budai gépjárműforgalom kilométereit, mennyi üzemanyagot takarítunk meg, mikor térül meg az a hatalmas összeg — a 381 millió forint —, amelybe az új Erzsébet-híd került.

De nem csak a tudomány, a kutatás, az út-tanszék fog-

lalkozik új hídunk ügyével. Adjunktus és kandidátus lett itt minden budapesti, aki a felfedezés izgalmaival, a hon-szerelem hőfokával vizsgálja az új híd ügyét. Vasárnap, mikor először mentem a hídon át, a többi közt két színésszel, három pesti íróval, a Tájékoztatósi Hivatal egyik munkatársával, Zala megyei paraszttal, egy nagy pesti pénzintézet vezérigazgatójával, saját vállalatom igazgatójával találkoztam abban a zárt és súlyos tömegben, amely lépésben, s meg-megtorpanva tartott a híd felé.

Az Erzsébet-híd ezüst szalagja, a novemberi párbán kirajzolódó sziluettnemzeti ügyé vált. Budapesti és országos népszavazás történt, amely hatalmas méretekben mond igent a szépítés igyekezetére, a munka eredményére, egy új szocialista létesítményre.

Vizsgáljuk meg ennek az odaadásnak, ennek a vonzásnak, ennek a hazafias szép buzgalomnak az érzelmi és történelmi hátterét.

Ennek a vonzalomnak, ennek az érületnek van egy általánosan emberi vonása. A városok a vizek partjain épültek, ez öszszokás. S ebben az öszszokásban és történelmileg kialakult kapcsolatban víz és ember, folyó és város közeli, meghitt ismerőssé vált. Líránk teli van zengő vagy keserű, meghitt vagy jövőbe sugárzó Duna-vallomásokkal. A Duna pajtásunk, parolázó társunk, barátunk, kedves rokonunk, ez a zöldnek, aranylónak, holdfényárnyalatúnak, ezüstnek, «kék»-nek festett nagy folyó legendák, emlékek, remények forrása, átível egész történelmünkön, a história s a magyar irodalom része, s elválaszthatatlan darabja. S ez érzelmileg sokat felfed és megmagyaráz. Ha átbálgunk egy budapesti hídon, líránk játszik velünk vagy komor verssorok dörögnek együtt a Duna habjaival. Eötvös József fájdalmas Búcsú-ja jut az eszünkbe, Arany Hídavatásának zord, torkot szorító sorai, Ady keserűsége vagy József Attila, aki itt, ezen a rakparton hallgatta, amint «fecseg a felszín, hallgat a mély». Eötvös azt kérdezte, »Tán honom könnye vagy te, nagy folyó?« S a hidak drámája, Ilyés kiáltása: »ahogy feküdtek sorban / mint leölt állatok / a bűnbán és mocsokban, / ók, az ártatlanok«.

A nemzet emlékezetébe örökre beplántálódott Duna-vallomásokon kívül van ennek az Erzsébet-híd felé áradó vonzalomnak egy sajátosan magyar vonása is. A gyönyörű, aranyló Prága lakosai talán nem tudják ezt annyira megérteni — mert nem élték át —, s egy párizsi, akinek a Pont Neuf-jén vagy Pont St. Michel-jén egy kockakő sem rendült meg a háborúk során, bizonyára furcsállná, hogy Magyarországon egyetlen híd felépítése körül egy egész nemzet közvéleménye mozdul meg, s a sajtó, a rádió, a televízió heteken át foglalkozik ezzel a kérdéssel. Hidak világszerte épülnek, nagyobbak is, szebbek is, minek egy hídavatást egy nemzet érdeklődésének középpontjába állítani, s politikai kérdéssé emelni, holott a hídépítés műszaki kérdés.

Másutt. Magyarországon azonban — s ez ennek a vonzalomnak a sajátosan budapesti, sajátosan magyar vonása — a hídavatás, a hídépítés elsőrangúan közügy, politikai ügy, egy nép felemelkedésének a kérdése. A maradiság, majd a nyílt fasizmus és a nemzeti felemelkedés, a haladás erői Széchenyitől a szocialista új-jáépítésig a többi közt a hidak körül vívták csatáikat. Egy budapesti Duna-híd nem csak Pestről Budára ível át, hanem beleível, belesimul egész történelmünkbe, s históriánkban, a pusztító fasizmus és az építő szocializmus komorlód, illetve fénylő jelképévé vált. Az a budapesti népszavazás, amely ebben az Erzsébet-híd felé áradó vonzásban és szeretetben nyilvánul meg, voltaképpen a híd-robbantó, az országpusztító fasizmust marasztalja el, s a békemunkát váltó, szocialista

építést élteti. Ezért több és más nálunk egy hídavatás, mint New Yorkban, vagy akár Sao Paulóban. A mi Széchenyink gyötrelmes lázálmában is ezzel a gondolattal viaskodott: »Mint rom fog itt állani. A Dunába zuhan...« S melyik európai fővárosnak pusztult el valamennyi hídja csak azért, hogy a megszálló németek — néhány órára, napra, vagy hétre — Bécsset »védjék« vele?

A mi történelmünk

bonyolult. S mi — igen — szerelmeseink vagyunk a híd-jainkba. S egy hídavatás Budapestén ezért is országos és nemzeti ügy. S ilyen történelmi és érzelmi összefüggésben talán más népek is megértik, hogy egy híd nálunk — szélessége 27,5 méter, épült 4 év alatt, felhasználtak hozzá 6 ezer tonna acélt, s 290 méteres nyílással hidalja át a Dunát — nem »szimpla« műszaki kérdés, pauszpapír, vagy számadat. Ez a híd nálunk jó értelemben vett meg-rázkództatás; álom.

Ennek a sűrű csapatokban, rajokban és hullámokban megnyilvánuló népszavazásnak van még egy tárgyias, esztétikai vonása is. Ez is az új Erzsébet-híd mondani-valójához tartozik. Ez az első olyan hídépítésünk az országos pusztulás óta, amely a hídon túl messze sugárzott és jelentős területek térhatását is emelte. Én napokig szomjasan és megszállottan bolyongtam a két hídfő környékén, mert az emberben — úgy látszik — igen mélyen él az az igyekezet, hogy ünnepelje hazája szépülését. Ez olyan mély, olyan ősi öröm, amely a legszebb sugarak fényével felér. Minden alkotás, amelyet ez a nép, ez a rend, s ez az ország létrehoz, minden egyes embert kissé önmaga fölé emel; a nép valóban ilyen emelkedettséggel szemlélte a roppant munka, igyekezet és pénzáldozat gyümölcsét.

A hídépítéssel egyidőben megszépült a Belváros s a másik oldalon a szent, öreg Tabán helye. Budapest, a kétmillió fő város szívében egy darab huszadi századhoz méltó kis világváros keletkezett, mert világvárosi rangú volt a rendezés, a fényhatás kialakítása, a hídfők környékének új köntöse, az összhátás, az egész képből felénk áradó esztétikai öröm érzülete. Én a párizsi udvar gyönyörű mozaikdarabjaitól kezdve megszemléltém mindent, végigbolyongtam a környéket a gazda büszkeségével, s befeljeztem az utat a volt Tabán szélén, az Aranyasarvasban, állva hörpölve fel sörömet, mert leülni — állandó hullámokban érkeztek a »hidasok« — nem lehetett. Büszke voltam és boldog voltam, s nem csak a sört hörpölgetve voltam az. Az ember valami sejtelmes, valami súlyos igyekezettel vágyik minden szépségre, az esztétikai öröme, a fényre, a rendre, az újra, különösen az én nemzedékem, amelynek annyi pusztulásban volt már osztályrésze. Ezt a nagy, ősi embervágyat elégti ki a híd sziluetttje, a fényfüzerek, az árboclámpák, a környék tiszta házfalai, s az izlés, amely az egész munkában megnyilvánul.

Nagy percek, pillanatok

örömei mindig egy kis alakú, keményfedelű Montesquieu kötetel szoktam megosztani, a francia gondolkodó hagyatékában mindig talállok olyan gondolatot, amely érzéseimet kifejezi. A bolvongásból hazatérve újra fella-poztam. S rábukkantam a következő megjegyzésére:

»A jó polgár nem óhajtja, hogy hazája a többi hazát elnyelje. Hogy városa felfalja a nemzetek vagyonát, hogy szeme kapitányainak diadal-mámorától s királyainak gyűlölködésétől részegedjék meg: mindez távol áll a jól polgár szellemétől. A jó polgár rendet óhajt államában.«

Végül is a szép rendet köszöntjük, a rendet ünnepeljük, s a Duna utolsó sebének eltűnését.

Ruffy Péter