

Erzsébet

Ahhoz a nemzedékhez tartozom, amely nyitott szemmel élte meg a pestbudai városkép viharos változásait, érzelmi csomópontokat jelölt meg a térképen, s azok szerint biztonságosabban igazodott el, mint a hivatalos utcarend után. Az Eskü tér a mai harmincasoknak már nem mond semmit, de az Erzsébet-hídon a közönyös budai polgár is föltekinthet az újságból, amíg az autóbusz a pesti hídfőhöz közelít. Az Erzsébet-híd a modern Budapest közlekedési érhálózatának egyik legfontosabb verőere és a főváros ékessége — ma ünnepli hetvenötödik születésnapját.

Erzsébet élettörténete meglehetősen zaklatott. Még meg sem született, máris parázs viták és várospolitikai torzalkodások középpontjába került, mintha jó szülei — az akkori kormány és a főváros — nem tudtak volna megegyezni: akarják-e az új hidat, vagy sem? Pálóczy Antal építész nevéhez fűződik a felfedezés, hogy az Eskü téri hídnak meghatározó szerepe lesz a későbbi városszerkezet alakulásában. A korabeli krónikák alapján úgy tűnik, ez az építész magános küzdelem volt, aki már a múlt század nyolcvanas éveiben a XX. századi Budapest álmképeit dédelgette, s egy eljövendő világváros megszerkesztésén fáradozott, amikor a nagy hatalmú és nagy tekintélyű Közmunkatanács szűk látókörű tagjai úgy vélekedtek, hogy az Eskü tér és a Rudas fürdő között tervezett hídnak csak a gyalogközlekedés szempontjából van jelentősége.

Lassan nagyon lassan érlelődött a hídepítés gondolata, pedig már közeledett a Millénium, az ország és a kamaszkorú főváros lázasan készülődött az ezredéves ünnepségre. 1885-ben a főváros új Duna-híd építésének gondolatát terjesztette a kormány elé, s a kormány haladéktalanul intézkedett. Még abban az évben törvénybe iktatták, hogy ha a már megépült hídak vámbévétele tisztán meghaladja a 650 ezer forintot, a fennmaradó összeget hídepítésre kell fordítani. Nagylélkű volt ez a törvény, ha meggondoljuk, hogy nyolc évvel később tízmillió forintos költségkerettel írták ki a nemzetközi pályázatot.

1886-ban a főváros elfogadott egy indítványt az Eskü téri híd megépítésére, s a pénzügyminiszter felszólítására hozzáláttak a terület rendezési terveinek az elkészítéséhez. Négy-öt évig nem történt semmi, csak a főváros fejlődött olyan iramban, hogy mire a XIX. század utolsó évtizede elérkezett, a Városháza urai belátták, egy híd nem elég, az Eskü téri híddal párhuzamosan meg kell építeni a Vámház téri hidat is. A Vámház téri hídra háruht a délpesti kerületek, a ruhamos iparosodó városrészek összekapcsolása, mert a Lánchídra mégsem lehetett a teherforgalmat áterelni. Túláságosan nagy kerülőt jelentett volna, s a Vár tövében, a milléniumra épülő Sugárút körül mit kerestek volna a kocsikaravánok. Ez a gyakorlati megfontolás eldöntötte a sorrendi kérdést: előbb a Vámház téri híd épül meg, utána az Eskü téri.

A tervezők nem a főváros fejével gondolkodtak, képzeletüket az Eskü tér—Gellért-hegy között átívelő híd ragadta meg. Erre a hídra több mint ötven pályázat érkezett, a Vámház téri hídra alig húsz, de a konok városatvák döntését ez sem befolyásolta a Vámház téri híd épül először, már a következő évben hozzákezdenek és 1896-ra el is készül. Az Eskü téri híddal kapcsolatban még egy évig — 1897-ig — azon vitakoznak, hol szelje át a Dunát a hídtengely, hol épüljön a két elsődíjas pályázó tervei szerint a hídtest? A vitában ismét a Közmunkatanács és Budapest főváros állott szemben egymással. A Közmunkatanács a mai tengelytől északabbra helyezte a hidat, kö-

rübelül a mai Intercontinental szálló vonalában, a Városháza a mai Kossuth Lajos utca folytatásaként képzelte el, még a Belvárosi templom feláldozása árán is. A mérnökegylet és a templom lebontása mellett kardoskodott, ám a vitának ebben a szakaszában a Közmunkatanács bizonyult erősebbnek, a templom megmaradt, a Közmunkatanács viszont belemossa Kossuth Lajos utca meghosszabbításába. Várospolitikai egyezség volt ez a javából, ha nem is a legnagyobb.

Mert a nagy egyezség ezután következett — kényszerűségből. Az első díjat a nemzetközi pályázaton két stuttgarti építész nyerte, aki az Eskü téri hidat egynyílásos, merevítőgerendás kábelhídnak tervezte. A Vámház téri híd építésének időszaka alatt kiderült, hogy Magyarországon nem tudnak olyan kábeleket gyártani, amelyek a híd terhének a hordozására alkalmasak lennének. Elvetették tehát a díjnyertes pályázatokat, s Kherndl Antal egyetemi tanár számításai alapján megtervezték a második pestbudai lánchidat, 290 méter fesztávolságnak számított, és az is maradt 1926-ig. A két parti pillérre támaszkodó és a két hídfőben négy zömök lánckamrában végződő hídepítmény 1903-ban készült el. Hetvenöt éve.

A század első évtizedeiben a híd finoman beépült a lázasan gyarapodó Budapest arcképebe, mint egy ékszer, amely megfoghatatlan módon alkalmazkodik viselőjének a korához. A Belváros egyszerre a magasba szökkent, a Dunaparton kiépültek a szállodák, s megszületett a világhírű Dunakorzó, nemes arányokban bontakozott ki a pesti közpületek és a budai oldal harmóniája, mint egy szép zenei dal, amelynek kottafejei a dunai hídszakra vannak felfűzve. Az Erzsébet-híd lebegni látszott az egész városkép fölött, mint a modern Budapest jelképe. A csöndes, lábujjhegyen élő Budáról ez a híd egyenesen a Belváros közepébe vitte lakóit, a budai cukrászdákból a pesti kávéházakba, a víztvárosi idillből a city körébe.

A többi már személyes emlék. 1945 januárjában viseltes tűzoltóuniformisban még átkeltem Budáról Pestre. Erzsébet testén asztal nagyságú lukak tátongtak, s szakadatlanul szóltak az ágyúk. Amikor átértem a pesti oldalra, egy lövedék telibe találta az Eskü tér sarkán álló King cukrászdát — ma már a háztömb sincs meg —, s a robbanás a levegőbe hajított egy ezüst tortástálat. Úgy repült a porfelhőben ez a duhaj farsangutolsó, kétségbeesett mutatványára vetemedett volna Budapest.

Erzsébet újjáépítése körül csöndesebb, de tüzetesebb viharok dúltak. A pesti Vigadó tőszomszédságában egy rideg hivatalházban volt a Hídroda főmérnökének irodája. Sávoly Pál öt világrészben épített hidakat, s a felszabadulás után tért haza, mert itthon is sok hidat kellett újjáépíteni. A felszabadult ország közvéleményének is volt egy konzervatív szárnya, amely a régi Erzsébet-hidat akarta újjáépíteni. Sávoly a régi nyomvonalat és külső megjelenési formáját követő új hidat, a lánchíd helyén kábelhidat. Már álltak a pilonok, amikor a hídepítő felhívott:

— Akarsz elsőnek átmenni az Erzsébet-hídon? Akkor gvere, a pesti hídfőben várlak.

Valóban várt motorcsónakkal, csöndes mosolyával. Átmentünk Budára. A hídból még nem volt semmi, csak a négy pilon és köztük egy lengő drótháló, a szerelőszőnveg. Akkor kapcsolták össze, megteremtve a lengő összeköttetést Pest és Buda között. Sávoly intett, begomboltam a kabátomat, és átmentünk a pókháló szálain a Duna fölött.

Baróti Géza