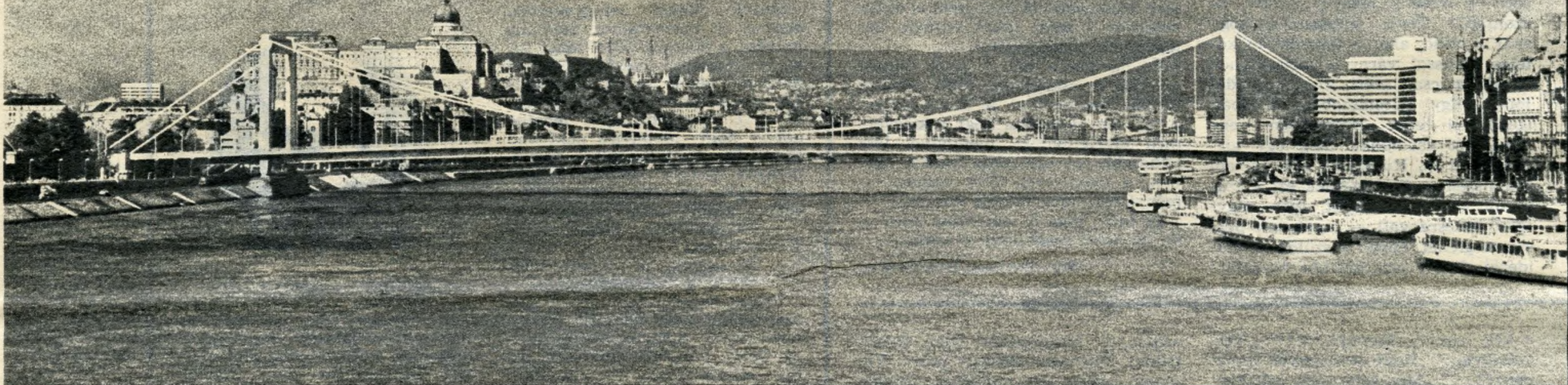


244



SZÜLETÉS NAPRA



A régi Erzsébet-híd, a budai oldalról nézve

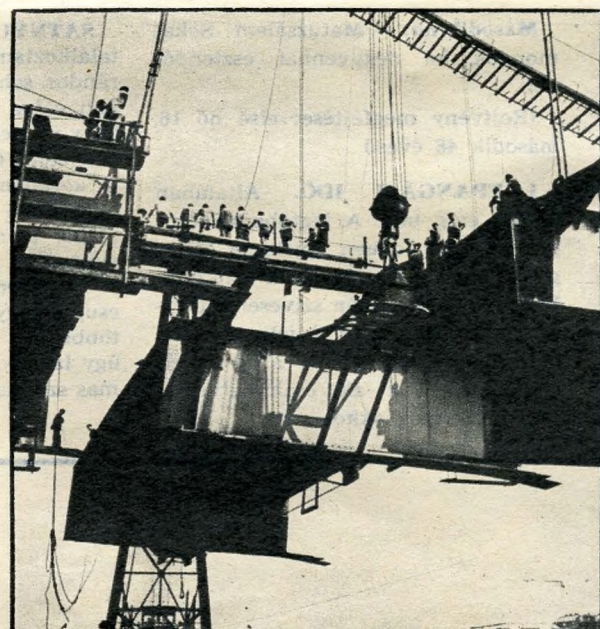
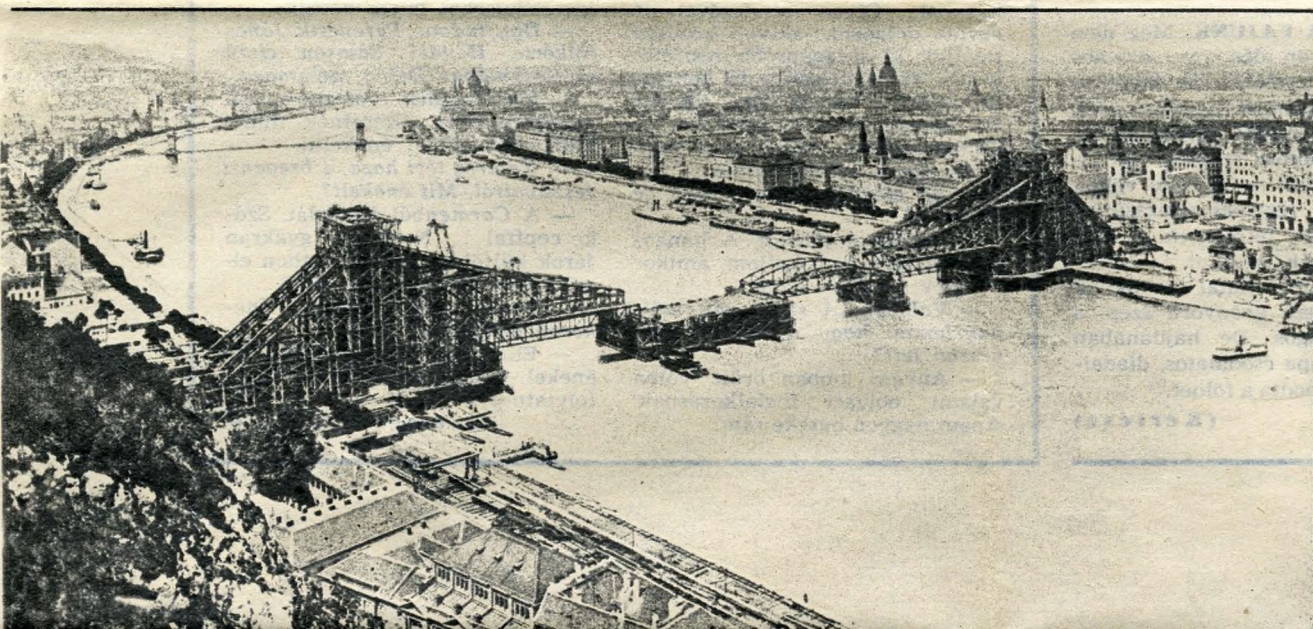
Az „új” Erzsébet-híd sem új már — hiába, rö-pül az idő! Mintha csak tegnap történt volna, hogy átadták rendeltetésének: 1964. november 21-én. Hatvanegy évvel egy hónappal és tizenegy nappal azután, hogy a régi Erzsébet-hídon át-gördült az első konflis... A régi Erzsébet-hídat ugyanis 1903. október 10-én avatták fel. Mi történt a közbenső időben? Fájdalmasan emlékezünk rá mindannyian. Gyönyörű Erzsébet-hidunk csak-nem húsz évig pihent a Duna hullámsírjában.

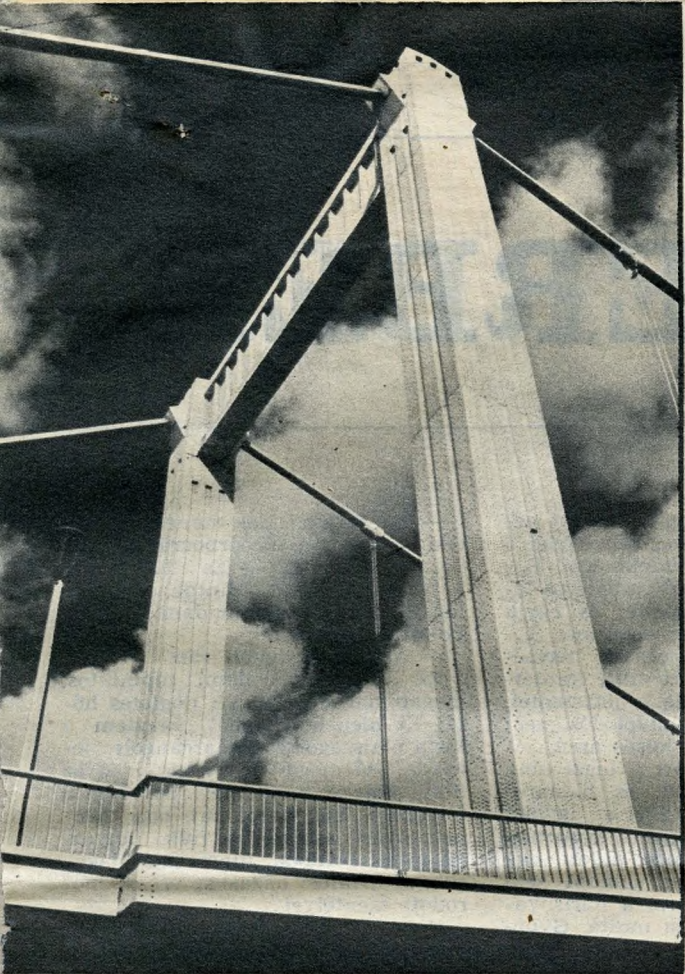
Amikor „feltámadt”, szeretjük, de rögtön bírál-gatni is kezdtük. Azt ígérték, mondogattuk, sza-kasztott olyan lesz, mint volt. S lám, mintha vas-kosabb lenne, mintha a régi kecsesebb lett volna. Van-e hát különbség a régi s az új között?

Az új mintha kissé hosszabb lenne, de csak a szemünk csal: a Dunát épp úgy 290 méteres ív-vel hidalja át, mint a régi. Csupán a rakparti részek lettek hosszabbak, mindkét oldalon 3—3 méterrel. Kocsiótja valóban szélesebb lett 7 mé-terrel, de gyalogjáróinak szélessége ugyanaz: mindkét oldalon 3,5 méter. S hogy az emberi

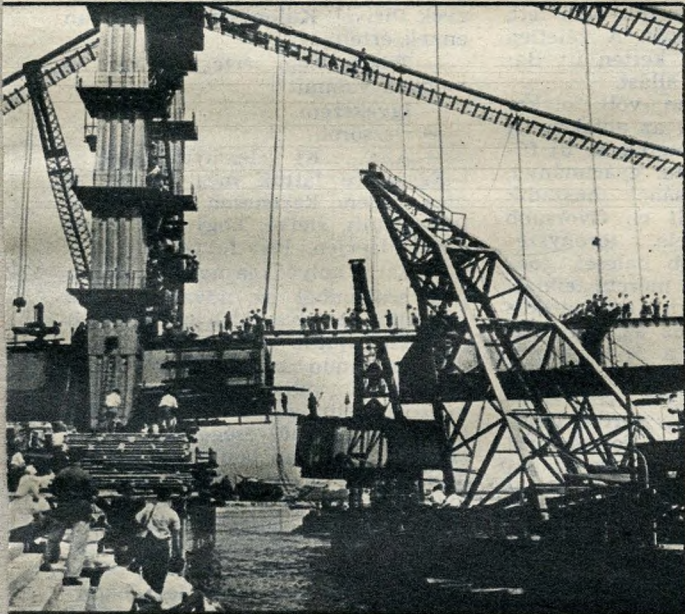
szem mennyire nem megbízható műszer, annak a legjobb bizonyítéka, hogy a régi hidat könnye-debbnek, sőt könnyebbnek láttuk az újnál. A va-lóságban pedig a régi csaknem kétszer olyan sú-lyos volt: több mint 11 ezer tonna, az új pedig csak 6800... „Lebegésről” ma több okkal be-szélhetnénk! Függhőhid mind a kettő, de a régi nehéz láncokon nyugodott, míg az új könnyű, ru-galmas, nagy szilárdságú acélkábeleken. Egy kora-beli leírás szerint a régi híd négyzetméterenkénti teherbírását 450 kilónyi embertömeg, illetve két, 16 tonna súlyú teherkocsira méretezték. Mai Er-zsébet-hidunk teherbírása ennek a többszöröse. Tíz évvel ezelőtti teherpróbájára még jól emlék-szünk... Fekete János főmérnök-építésvezető csak mosolyog naiv kérdésünkön: a próbaterhe-lés sokszorosát is kibírta volna a híd! Maximális teherbírását nem is lehetne próbára tenni: nem le-hetne annyi, s olyan súlyos rakományt összezsú-folni rajta, amit ne bírna ki... A legnagyobb megterhelés pillanatában mindössze 78 centimé-tert hajlott le a középső része.

Az alsó tartólánc szerelésének kezdete 1901. június 22-én ... és hatvanhárom évvel később: az utolsó tag beemelése





A budai kapu



Ünnepélyes pillanatok, a híd már csaknem kész

Az új híd acélszerkezetének felépítése három évig tartott. A régi pillérek megmaradtak, magát a hídépítést viszont hosszas előkészület vezette be, s ennek ugyancsak szemtanúi voltunk: el kellett távolítani a régi híd roncsait.

A régi híd az esslingeni gépgyár főmérnökének nemzetközi pályázon első díjat nyert terve nyomán készült. Az új hidat az UVATERV világhírnévnek örvendő mérnökcsoportja tervezte, Sávolgy Pál vezetésével. Tervezői közül éppen Sávolgy Pál nem érthette meg a híd tízéves születésnapját...

A régi híd vasszerkezetét a MÁVAG, láncait a diósgyőri vasgyár készítette, az új híd acélkábelei ugyancsak a Ganz-MÁVAG hídgyárában készültek.

Új Erzsébet-hidunkat éppen olyan szépnek látjuk, s éppen úgy szeretjük, mint a régit... vagy még egy kicsit jobban. Mert hogyan is van az, hogy valahányszor átmegyünk rajta, egy kicsit mindig fiatalabbnak érezzük magunkat?!



A teherpróba



1964. augusztus: a pályatest szerelése

Gadányi György riportja