



## Életművem



Irodáját »áthelyezte« a hídra. Sándor Zsuzsanna Kossuth-díjas főmérnök minden reggeli programja 1959. decembere óta az építkezés meglátogatásával kezdődött. Az építők megismerték és meg is szerették ezekben az években. Nemcsak lerajzolta, elgondolta, milyen legyen az új alkotás, hanem a megvalósulás minden döntő mozzanatában is részt vett, magyarázott, segített. Vállja: *mit sem érnek az álmok, a tervek kitűnő hidászok, az alkotás valóra váltói nélkül.*

— *Életművemnek tekintem a hidat — mondja. — 1920 óta tervezek, számtalan hidat építettek már terveim alapján, egyik sem jelentett számomra annyit, mint »Erzsébet«.* Nemcsak kötelességből járok ki a hírhoz. Legkedvesebb szórakozásom, amikor csak ráérek, gyönyörködöm benne, mindig felfedezek valami újat. Még csak most készült el, mégis úgy érzem, elválaszthatatlan hozzátartozik Budapesthez, velem együtt szereti, csodálja mindenki. Harminc munkatársam vett részt a több mint ezer részletterv kidolgozásában, 26 vállalat csaknem 5000 munkása dolgozott éveken át a hírtér. A diósgyőri kohászok éppen úgy »névjegyünknek« tekinthetik az Erzsébetet, mint a Ganz-MÁVAG hidásai. A legszigorúbb kritikus is megállapíthatja: *kitűnő szakemberekkel rendelkezünk, ha összefognak, páratlan bravúrookra képesek. Mérnökök és tudósok annak idején a legmodernebb s egyben talán a legnehezebb megoldás mellett döntöttek, s most már elmondhatjuk: helyesen tettük, hogy kábelhidat építettünk.* A régi láncszerkezet megépítéséhez 5000 tonnával több acélra és 50 millió forinttal nagyobb beruházásra lett volna szükség.

Sándor Zsuzsanna irányításával minden évben 3–400 kisebb-nagyobb hidat terveznek el. Most Egyiptomban, Irakban, Indiában, Indonéziában építenek terveik alapján.

## „Erzsébet“ születési bizonyítványa

A RÉGI:  
Épült: 1898–1903  
Hossza: 380 méter  
Szélessége: 18 méter  
Acélszerkezet súlya:  
11 700 tonna  
Átadás napja: 1903. okt. 4.

AZ ÚJ:  
1960–1964  
380 méter  
27,5 méter  
6300 tonna  
1964. november 21.

# HÍDAVATÁS

**D**E MÁS A HÍD. A mi ezüst-szürke óriásunk. Öt éve, hogy sorsa egyenes mederbe jutott: születési anyakönyvi kivonatát kapott. Öt éve, hogy a sajtó, a rádió szertevitte a párt szavát: 1964 végére el kell készülnie Buda-

részét, amelynek együtt adnia kellett az ezüst óriást. Néztük, látogattuk. Megtanultuk munkások, műszakiak neveit, akik energiájukat, szívüket, lelkesedésüket adták a munkába az Erzsébet-hírt; embereket, akik egy-egy forró,

Vozári Dezső:

## Áll már a hid

Bölcsődalát nem szférák csipkés, finom zenéje dúdolta, ha felette húzott a naplemente, reggel és este bögte szilaj fortisszimóit egy ország akarata, acéja és cementje.

Mint magból, melyet érlelt eső, meleg, verejték, a gondolat s a munka édes gyümölcse lettek; egy percre megpihenhetsz, vár a terített asztal, csak azok nem aratnak, akik mit se vetettek.

Már itt a mű, a kézzel tapintható eredmény: áll már a hid és rajta jó terhek dübörögnek, és száll a szó: a béke teremti e csodákat, az eszme ad erőket a zúgó délköröknek.

És így ti, ünnepeltek, méltó tettekre készen, siessetek már holnap frissebb betont keverni, partok és emberek közt, partok és nemzetek közt roppant terheket bírni, híres hidakat verni.

pest utolsó lerombolt hidjának, a kilencediknek. Az Erzsébet-hídnak. Magyar mérnökök hada — köztük elsősorban az Európa-szerte híres Sándor Zsuzsanna tervezőmérnök — fogott a ceruzát, rajzolta pontról pontra részeit, alkotó elemeit. Budapest és Diósgyőrött munkások százai formálták, vigyázták a kábelkötegeket, hideleket, egy hid tömérdek test-

veszélyekkel teli pillanatban életüket is kockáztatták érte; ha a zajló jég veszélyeztette a darut, ha időjárás vihara fenyegette az ingó kábeleket, ha megbillent a víz felé fordult a szerelőszyonyeg, ott voltak, helytálltak érte. Jött munkás, akit nyugdíjból, megérdemelt pihenésből szólított vissza a születő hír, jött, akinek minden hid építésében helye volt,

s ezt szánja a hattyúdálnak; jött fiatal s öreg, vezető és segédmunkás. Dolgozni — akkor is, ha több és nehezebb itt a munka, mint másutt. S nevére — bárha nem örzi márványtábla a pilléren — ismert lett; szocialista brigádokról, fáradhatatlan műszakiakról beszélünk, akik tudásuk s erejük javát — öt esztendő adtak érte.

A régi hidat mi, mai generáció, de apánk is — készen kapták. Szerettük, mert szép volt, gyönyörködöttünk benne, mint járókelő a kirakati ékszerben; gyötört gyalázatos elpusztítása, mert Budapesthez, a mi Pestünkhöz tartozott. Az ezüst hid — más.

**E**GÉSZEN A MIENK. Szocialista rendünk technikai fejlődésének bizonyítéka; adatait megtanultuk, mint gyerekkorunk első leckéit, s jóleső büszkeséggel mondjuk fel, ha járattant kalauzolunk a rakpartok táján. Alkotói barátaink, elvtársaink, közülünk valók, s nekünk, mindannyiunknak készítették. Kicsit úgy érezzük: vele, az utolsó hidunkkal a pontot tesszük fel az i-re, az ékességet fővárosunk megfiatalodott homlokára. S ahogy mi simogattuk el a homlok redőit — magunk kovácsoltuk rá a ékesszót is. Nem kirakati dísz csupán.

Ma áthalad rajta — 20 év után először — az első villamos. S követi járművek ezre, megszámlálhatatlanul, áradatban hömpölyög a járókelők. Köszöntjük a hidat, a köszöntjük mindazokat, akik születéséért szívét, ötletét, erőt adtak. Szép, alkotó bizonyíték a hid: szocializmust építő országunk erejének, fejlődésének, a múltat feledtető, legyőző s eltüntető diadalmas akarat szimbóluma. **Várkonyi Margit**

## A kalapácsos doktor



A hid doktora, gyámapja. Nyolc évig a pesti hidak karbantartó lakatososa volt. Most kinevezett hibbiztos, munkahelye: az Erzsébet-híd. Neve: **Binszky István.**

— *Az emberek azt hiszik: elkészül a hid, s ezzel a szakemberek minden feladata véget ér — magyarázza. — Pedig nem így van.* Valamennyi hid gondos ellenőrzést, állandó ápolást kíván. Hát még egy új! A kábel szerkezet játékát, munkáját állandóan figyelni kell. Mindennap legalább kétszer végigjáróm a hidat, ellenőrzöm, nincs-e valahol kisebb hiba, nem szorul-e gyógyításra valamelyik szerkezet? Felmegyek a pilonokba is — tizenhárom emelet magasságba lépcső vezet —, megkopogatom az acélszerkezetet, már a hangjából tudom, egészséges-e vagy sem. A szegecsek ellenőrzése is rám tartozik, ha valamelyik meglazul, erről a festék patogozása azonnal árulkodik. A hid alatt külön járdát építettek, amelyen naponta többször is végig fogok sétálni, figyelem a lemez munkáját. Két éve minden héten, csütörtökön kijártam az épülő hidhoz, egy mérnök ismerttetett meg Erzsébettel. Az első diagnózis? *Kitűnő, erős hid.* Pesten talán a legboldogabb ember vagyok. Erzsébetre vigyázhatok.

— *Kötelességeim közé tartozik a hajózási jelzőlámpák beszerelése is. Lakásom — a Petőfi-híd egyik pillérjében van egyszobás-komfortos otthonom — már van telefonom, s természetesen így jelentkezem: itt az Erzsébet-híd beszél. Nappali hivatalom a hibbiztos iroda, a budai oldalon van. A hivatalos megnyitótanára várom a többi pesti hidórét: bemutatom nekik Erzsébetet.*

## Akik öltöztették

A festők arról beszélnek, hogy még sohasem volt olyan nehéz feladatuk, mint most. Már a szín kiválasztását is országos »szócsata« előzte meg; volt, aki krémszínűnek képzelte el a hidat, mások azt szerették volna, ha fehér ruhába öltöztetik. Sok-sok kísérlet, számítás, vita után született meg a döntés: *különleges ezüstös szürke legyen.*

— *24 éve dolgozom a szakmában — magyarázza Papp*

József —, *de egyszer sem kellett artistamutatványokat végezniem. Itt a hídon ezt is megtanultam.* A pilonok tetején például hasra fekvő dolgoztunk. Húsz mázsa gittet és 55 mázsa különleges festéket használtunk fel. *Ötször festettük le a hidat, nem fog színéből veszni, legfeljebb kissé sötétebb lesz, ahogy öregszik.*

Írta: Moldován Tamás  
Fényképezte: Gonda György

## A szédítő magasságok embere

Azt mondják róla, hogy a legjobban az 50–60 emeletes tornyok tetején érzi magát. **Mihály János**, a Ganz-MÁVAG »helyi karmestere«, a munkák közvetlen irányítója arról neveztes, hogy a legnehezebb feladatokat elsőként vállalta, irányította.

— *Mi volt a legnehezebb? — Nem is annyira az építés, mint a régi kapuzat lebontása — emlékezik vissza. — Az erősen megrongált szerkezet szinte kiszámíthatatlan volt, milliméterről milliméterre kellett előrehaladnunk, másodpercrel másodpercre követtük minden mozdulatát, nehogy összedőljön, bajt okozzon. A bontást 1959-ben már megkezdttük, a tulajdonképpeni építést csak 1960 májusában. A következő döntő dátum 1963. július 11: áthúztuk az első kábelt. A hidat 122 kábel tartja, mindegyik 115 szál drótból van összefonva. Akkor még nem volt mihez igazítani a kábelt, hiszen a Duna felett dolgoztunk, egy*



fix pontot kellett keresnünk. Az első, az iránykabel behúása hajsza pontos munkát követelt: *ha csak millimétereket tévedtünk volna, az egész kábel szerkezet használhatatlan.* Minden kábelt külön lehorgonyoztunk, rögzítettünk. A kísérletek szerint a kábel szerkezet a maximális terhelés háromszorosát bírja el. *A legszébb napom? 1964. április 14.* Az Ady és a József Attila úszódaru beemelte a helyére az első 12 méter hosszú acéltesztet.

— *1964. július 15-e óta ismét összeköti Pestet és Budát a hid. Ezen a napon emeltük be az utolsó, 85 tonnás híd darabot a függőkábelekre. A család legnagyobb ajándéka volt: elsőként jöhettek át velem a hídon.*



— *Juhász János szegelő — a szegecselőket így hívják a hídon. Közepes termetű, erős férfi. Harmincharom éves, a Heves megyei Kiskörére való.*

— *Megszoktuk már, hogy kérdeznek — mondja. — Nemcsak a riporterek, hanem a közönség is. Még soha nem dolgoztunk annyi ellenőr előtt, mint most. De ezúttal nem bánjuk. Egész Pest s Buda nekünk drukkolt. Higgye el, így van, százak és százak álltak — s állnak — állandóan a parton, kérdezgetnek bennünket: jó lesz-e a hid, s arról beszélnek, hogy már át szeretnének rajta menni. Szinte mindennap számomra kéri, igyekezzünk-e. A nagy drukkolás közben sokan collstokkal, vízszintmérővel ellenőrzéseket is végeztek, volt*

## Kétmillió meós

olyan, aki odarohant hozzánk: *emberek, mit csinálnak, görbe a kapuzat lába!* Valóban, a pilonok nem függőlegesek. Ennek az az oka, hogy a régi, víz alatti alépitményt meghagytuk, s ahhoz alkalmazkodni kellett. Ugyanakkor az új úttest szélesebb, *ha teljesen függőleges lenne a pilon, alatta össze kellene szükíteni az utat.* A 43 méter magas lábak alul északi, illetve déli irányban 40–40 centiméterrel kiejebb vannak, mint a felső ponton. Ez persze nem okoz semmiféle zavart, a mérnökök így számolták ki előre, *nem kell félni, nem »görbe« a kapuzat.* A mi munkánk? *Mi olyanok vagyunk, mint a szabók. Négy-százhatvan ezer szegecsel vartuk össze a hidat. Nagyon sokat dolgoztunk, de megérte.*