



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy:

Idő:

Személy:

Helyszám:

Békés építőmunkánk gyümölcse a békeharc vezérének nevét viselő Sztálin-híd

Mint hatalmas acélszalag, húzódik a Duna fölött az új Sztálin-híd büszke íve, hogy összekösse a két nagy munkáskörületet: Obudát és Angyalföldet. Még csak egy ív hiányzik, hogy az acél és beton karok teljesen egymásba kapcsolódjanak. Munkások százai dolgoznak a majdnem kilométer hosszúságú hídon. Az óbudai részen már a villanyvilágítást szerelik, a Margitsziget csücskén a csigavonalban lefutó lejárót készítik. Pest felől, az utolsó pilléren a légsűrítő szegescső kényszeríti be a vörösen izzó vasszegeket az acélvázba. A betonkeverőgép zaka-
toló hangja keveredik a daru-óriások csikorgásával, a kalapácsok ütemes csengésével. Száz és száz munkásköz dolgozik Magyarország legnagyobb hidján, hogy a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 33-ik évfordulóján a dolgozók birtokukba vehessék tervgazdaságunk győzelmének acélba és betonba öntött újabb ragyogó bizonyítékát: a Sztálin-hídat.

A munkálatokat már 1939-ben megkezdtek, de jellemzően a Horthy-reakció építési módszereinek „termelékenységére”: öt és fél év alatt alig valamivel jutottak tovább a pillérek felépítésénél.

A munka igazán csak 1948-ban indult meg. Igaz, hogy azokat a hida-

kat, amelyeket a fasiszták elpusztítottak, még nem állították mind helyre, de a Párt már akkor gondolt arra, hogy mielőbb összekösse hiddal a két fontos munkásnegyed. Két év alatt az elhatározásból terv, a tervből valóság lett.

Először bizony még az anyag szállítása is elég körülményes volt. A mázsás vas- és acélszerkezeteket HEV-vel hozták Obudára. Itt hajóra rakták őket, úgy vitték az építkezéshez. A pilléreknél pedig a hatalmas daruk vaskampói gondoskodtak arról, hogy az alkatrészek a helyükre kerülhessenek.

Nem volt egyszerű a beton szállítása sem. A dunai uszályok gyomrából került ki a sziget egyik földnyelvére a cement, a homok, a kavics. Ott már várta őket egy 270 méteres betonkeverőgép etetője. A kész beton liftre került, ami felvitte a hidra. Itt aztán már csak csillébe kellett rakni és odavihették a kész betont, ahol éppen szükség volt rá.

Persze, nemcsak az anyagszállításnál voltak nehézségek. Meg kellett változtatni a hidépítés egész módszerét is. Eddig a mi mérnökeink nyugati technikát utánóztak, az egész építendő hídat aládúcolták. Ez rengeteg faanyagot igényelt, amit mind külföldről

hoztunk drága pénzen. Ennél a hídna mérnökeink a szovjet technika felé fordultak és a szovjet tapasztalatok alapján végezték munkájukat. Így jöttek rá, hogy felesleges az egész híd aládúcozása. Elég ha a két pillér közé segédpillért állítanak: az eredmény 70—80 százalékkal kevesebb faanyagot kellett felhasználni.

Ez a forradalmi módszer már magában is hatalmas jelentőségű volt, de a mi hidépítőink még egy egész sereg újítással járultak hozzá a munka sikeréhez. Így készülhet el rövid két év alatt a híd, mely 960 méter hosszú és a megépített félszélessége is 13 méter.

Azt, hogy a Sztálin-híd építése ilyen gyorsan folyhatott, elősegítették a korszerű gépek. Az építés területén a hatalmas 24 mázsás cölöpverőgéptől kezdve az elektromos vibrátorig minden szükséges gép megtalálható.

A betonozásnál éppen munkában találtuk az elektromos vibrátort. Ez a szerkezet vastag, tömör acélső, melyet elektromos áram hoz finom rezgésbe. A csövet a lágy betonba dugják, a beton átveszi a rezgést és a rezgés elősegíti, hogy a különböző nagyságú betonrészek egyenletesen helyezkedjenek el, tehát tömörebb legyen a beton.

A tizenhat nemzeti vállalat sokszáz munkása között szépszámmal vannak fiatalok is. Ezek az ifik a kongresszusi munkafelajánlásukkal segítették elő, hogy már június 19-re elérjenek az utolsó pillérig, ahol csak az eredeti terv szerint csak július elsejére kellett volna elérniük az építkezéssel. A híd november 7-re állni fog!

(németi)

városháza — 1890/50

