

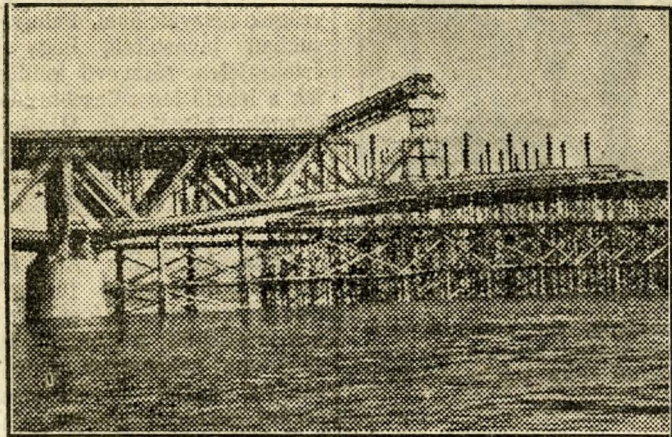
1952 MAJ 17

1952 május 17.

SZABAD IFJÚSÁG

A mi szép Budapestünknek ezt a nevet is adhatnánk: a hidak városa. Karcsú vas- és acélívek egész sora öleli át a Dunát. A hét évvel ezelőtti roncsok életre kelve, ismét a hőmpölygő folyam felett ívelnek, s két újabb híd is született: a Sztálin-híd és a Kosuth-híd, a hetediket pedig most építjük újjá.

Naponta járunk gyalogo-



Igy építették 1936-ban a Boráros-téri hidat. 4000 köbméter fát használtak fel a szereléshez.

san, villamoson vagy autóbuszon a Duna méltóságteljesen hőmpölygő habjai felett Budáról Pestre és vissza. A híd nem fakaszt különösebb gondolatokat, megszoktuk már. Pedig hihetetlenül sok munka testesül meg egy-egy ilyen alkotásban.

Hatalmas feladat egy híd felépítése. Már a hely kiválasztása is ezernyi számítással, kutatással jár. A statisztikusok előtt a város térképe fekszik, s a villamos, gépjármű és utasforgalom nagyságából kiszámítják, hol legszükségesebb a híd. Terveik a ma szükségletéből fakadnak, de számításaikban több évtizeddel előre néznek, hiszen a hidat nemcsak egy évre, hanem évtizedekre, száz évekre építik. A sok számításból megszületik a javaslat, hogy melyik helyen épüljön az új híd.

Ezután a statisztikusok, a közlekedés szakemberei átadják helyüket a tudósoknak, akik a kijelölt helyen belül, a folyó két partján megkeresik azokat a pontokat, ahol a talaj teherbírása a legnagyobb. Mint a sebész kése alatt az emberi szervezet, úgy tárul fel a geológusok kutatása nyomán a talaj szerkezete. Mintát vesznek belőle, préselik és vizsgálják: hol bírja el a folyópart leginkább a híd hatalmas súlyát.

A járókelők még semmit sem vesznek észre az építésből, de máris emberek sora dolgozik a hidon. A geológusok után a hidrológusok a szó. A Műegyetemen, a hidrológiai tanszéken pontos térképezések és mérések alapján elkészítik a folyó kicsinyített mását. Minden egyezik: a talaj rétegződése, a part leg-

kisebb kiszögélése, a víz mélysége, a folyó sodra is — csak arányaiban minden kisebb.

Tegyük fel, hogy a tervezőmérnökök elképzelése az — bár még nem rajzoltak műszaki tervet —, hogy a folyóban négy pillér legyen. A

hidrológusok elkészítenek négy pillérmodellt és belehelyezik a „folyóba”, úgy, ahogy a mérnökök gondolják. Megvizsgálják: helyes-e ez az elgondolás.

A négy pillér megtöri a folyó sodrát, kisebb helyre kényszeríti azt és a víz áramlása meggyorsul. Örvények keletkeznek. A hidrológus ebből látja, hogy az elgondolás nem egészen helyes. Biztonság kedvéért azonban fűrészport, festéket helyez a mesterséges „folyóba”, hogy jobban tanulmányozhassa az örvényeket.

Eltelik néhány nap, esetleg hét is. Az eredmény a hidrológust igazolja. Anégy pillér olyan erős örvényeket idéz elő, hogy a pillérek alól kimosza a talajt, veszélyeztet az építendő híd biztonságát.

Ezen a napon már készült is a jelentés: „A hidrológiai intézet megállapítása szerint négy pillér alkalmazása nem megfelelő: hármát javasoljunk.”

Most megélnék a munka a jövő híd körül. Megjelenik a folyó fölött egy kis uszály, amely különleges szerkezet van: hosszú cső, amely szükség szerint mélyen befúródhat a folyómederbe és egy fúró. A mérnökök azt a mélységet keresik, ahová biztosan lehet a pillérek, ahol úgynevezett „vízátnemeresztő réteg” van. Százszor és százszor hozza fel a különleges berendezés — a kanalas fúró — a folyó medréből a talajmintát, míg eléri a célt: a vízátnemeresztő réteget. Ez a mi vidékünkön leginkább kékes színű agyag, köznapi néven „kék agyag”. A mérnökök pontos térképet készítenek kutatásaikról.

Most már a tervező mérnö-

ÉPÜL A HÍD

hálózat felszerelése és legvégül a híd átadása.

köké a szó. Az eddigi kutatások alapján és a hatóságok kívánásai szerint (milyen széles legyen a hidon az úttest, a kerékpárjárda és a gyalogjáró: egyszóval mekkora forgalom lebonyolítására legyen képes) több változatban elkészítik a híd tervét. Konferencia dönti el: melyik a legalkalmasabb. Ezután a mérnökök egész hada kezd meg a munkát: a legkisebb csavarokig, részletekbe menő tervrajzokat készítenek. Hogy milyen hatalmas munkával jár ez, arra csak egy példa: az újjászülteő Boráros-téri híd tervrajzai három hatalmas szekrényt töltöttek meg!

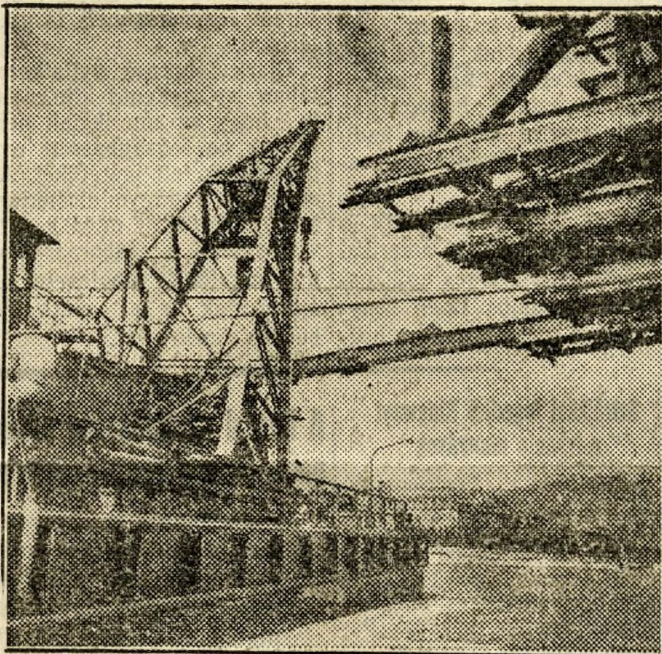
De nemcsak ilyen tervek készülnek. Azt is számítják már, hogyan illesztik bele a hatalmas alkotás alkatrészeinek elkészítését, a nyersanyag biztosítását a népgazdasági tervbe. Hiszen meghatározott mennyiségű vas és acél kell a kohókból, Martinkemencékből, több munka vár a hengerosokra, a gőzkalapácsokra, öntődékre, műhelyekre, sőt a vasúti szállításra is.

Ezekután kezdik meg a pillérek elhelyezését, a földalatti vasút építéséből jólismert keszonok segítségével. Sűrített levegő felhasználásával szorítják vissza a folyó fenekéről a vizet és helyezik le a vasbetonpillér alapjait, majd a

Ha a Duna felé jársz és az épülő Boráros-téri hídra tekintesz, jusson eszedbe, hogy hány ember fáradságos munkája fekszik abban, hogy az új híd ívei minél hamarabb ismét a Duna felett húzódjának.

A Boráros-téri híd újjáépítése könnyebb, de nehezebb is egy új híd építésénél. Könnyebb, mert a pillérek kevésbé rongálódtak meg; nehezebb: mert a barbár módon felrobbantott híd drága vasanyagát, alkatrészeit úgy kellett a vízből eltávolítani, hogy azok nagyrésze újra használható legyen, megkíméljük felesleges kiadásoktól népgazdaságunkat. Minden egyes vízből kikerült, még eltorzult alkatrészt is egyenként megvizsgáltak: alkalmas-e az új hídhoz. És ez a hihetetlenül nehéz, fáradságos munka meghozta gyümölcsét: 350 vagonra való vasanyagot ismét fel tudtunk használni! Hány és hány bűvár hősiesség munkája, szinte emberfeletti erőfeszítése van ebben a hatalmas mennyiségű alkatrészben.

A régi Boráros-téri hidat öt évig építették, ebből három évig szerelték. Mi a mentési és a javítási munkákat 1950 márciusában kezdtük meg, tavaly májusban fogtunk hozzá a szereléshez és ez év végén a hidat készen



A szovjet tapasztalatok felhasználásával így építjük újjá mi a Boráros-téri hidat. Szabadszerelést alkalmazunk és ezzel 2400 köbméter, drága valutáért külföldről behozott fát takarítunk meg.

víz felszínére jutva, tovább építik a pillért. Ugyanakkor megindul a munka a parton is: daruk, úszódaruk segítségével emelik be helyükre az előre elkészített hídelemeket. Ezután következik a sokszor látott, jólismert munka: a vasszerkezet szerelése, az útburkolat lerakása, a villany-

átadjuk a forgalomnak. Gyorsabban építenek hős hidépítőink, merészebben terveznek mérnökeink, bátrabban alkalmazzák az élenjáró szovjet technikát, lekeesebben dolgoznak tudósaink: hiszen magunknak építjük szép Budapestünk újabb büszkeségét.

Németi Gyula