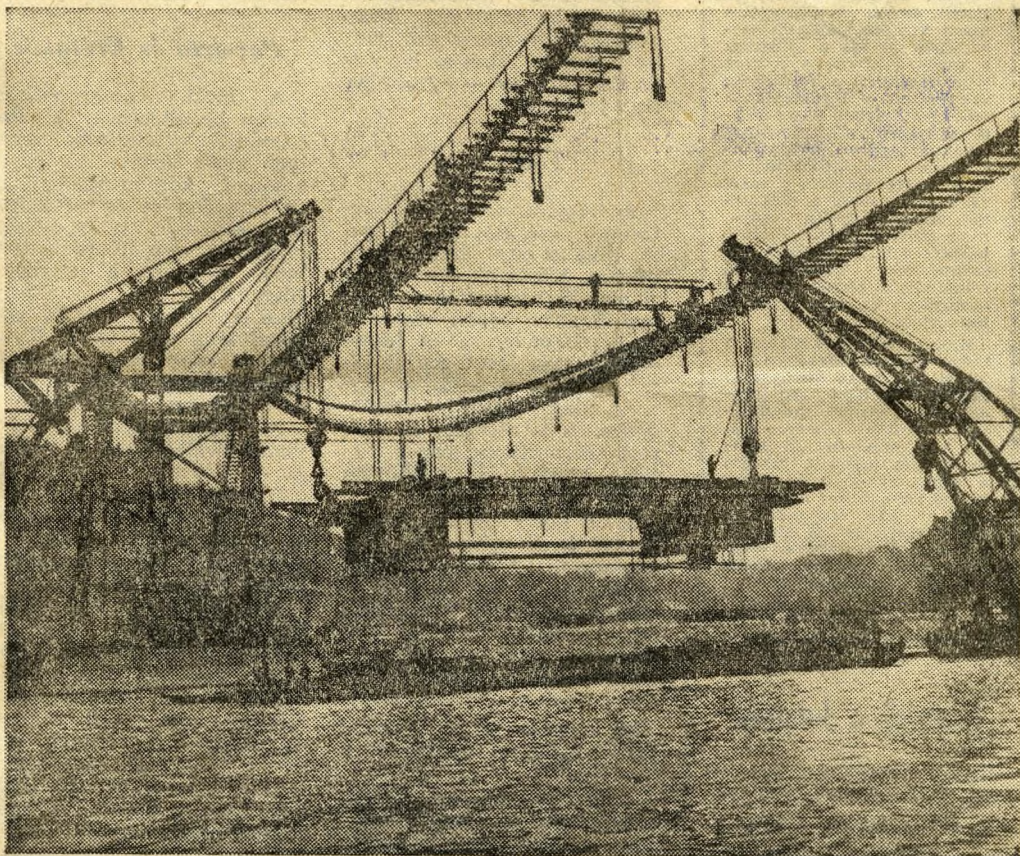


Ma délelőtt az Erzsébet-hídon:

beemelték a pályatest első részét

SZÁZ TONNA SÚLY
A TARTÓKÁBELEKEN



(Bozsán felv.)

Hajnalban elindult a József Attila és az Ady Endre, a két legnagyobb 100 tonpás úszódaru.

Most szemben áll egymással a szerelőszyonyeg közepe alatt a két daru. Gémeik a szerelőszyonyeg fölé hajolnak. Az Ady Endrén rádiós veszi

a híreket. A vezénylőasztalnál kipróbált, régi kormányos, Czilik Ede figyel feszülten. Elindul a Szamos motorhajó is a Lánchídtól, „maga előtt csurgatja” az Erzsébet-híd első, 12 méteres hidegységét: az első pályatestdarabot...

vezetővel: mennyi anyagot szereltek be eddig? A két kapuzat acélszerkezete ezer tonna. A 122 függesztőkábel újabb ezer tonna. A parti nyílások acélszerkezete 1200 tonna. A most induló mederszerkezet szereléséhez 2400 tonna acélt használnak fel, 27. pályalemezt emelnek be. A munka körülbelül három hónapig tart.

MÁR A HÍDON ÁLLUNK

A szerelőszyonyegen a legügyesebb mászók, a legrégebb, tapasztalt hídszerelők válogatottja áll készenlétben. Létrákkal várják, hogy a 100 tonnás pályalemez felemelkedjék 16 méter magasba.

A hídépítés döntő szakaszába lépett. Ma délben már a hídon állunk. Az építkezés 1962. szeptember 18-án kezdődött: a budai hídfőnél kezdték meg a kapuzat építését. Aztán egy nagyon kemény tél után, tavaly május 20-án a Czomba-brigád elkezdte a szerelőszyonyeg felrakását. Majd a tartókábelek

következtek, s szeptember 20-ra ez a munka is befejeződött. Hősésben kezdték szerelni a függesztőkábeleket. Eddig 44 készült el. Most szerelik a parti nyílásokat, s ma délelőtt 10 óraker az uszályok beálltak a híd alá — megkezdődött a pályaszerkezet szerelése.

Gyors számvetést készítettünk Fekete János főépítés-

Néhány új hír a munka üteméről. Megkezdtek a pesti toronydaru lebontását, májusban kezdődik a budai bontása. Épül a terelő-villamosvágány, június közepén ide kerül át a forgalom, akkor fejezik be a felüljárók építését. Előreláthatóan november 20-ra adják át az Erzsébet-hídat.

EMELKEDIK

Leereszkedik a két, két és fél mázsás emelőhorog. A pályatesten két bekötő áll: Widemann Mihály és Lamppek György. Nyakukban síp. Ezzel irányítanak. Emelés: egy hosszú fütty, leengedni: kettő, állj: szaggatott jelzés. Tudomásul vettem — a daruk kormányosai kürtölnek.

Parancsszavak röpködnek: *Köteleket beakasztani! Péter, engedd a vékony kötelet is! A gémet jobbra!*

Aztán beállnak a daruk. A kettő egyszerre, szinkronban dolgozik. Utolsó ellenőrzések — még egyszer megnézik az uszályokon, biztos-e az emelőköttől. Mentőöveket dobának le a szerelőszyonyeg-

ről. A bekötők lehúzzák a hosszúszerű hídszerkezeteket. A szemerklő esőben megtörik homlokukat. Czomba József, a hídszerek brigádvezetője kihajol a szőnyegről, megigazítja szemüvegét. Készenlétbe helyezik a létrákat. Ezeket közelítik meg a pályatest szekrényeit, ahová a függesztőkábelek fejét helyezik.

Tíz óra van. Szaggatott sipszó. Kürt. Aztán egy hosszú jelzés, s felemelkedik a Duna fölé a száztonnás híd-darab. Egyenletesen úszik a levegőben, ketten állnak rajta.

Dolecskó Kornélia