

Jól sikerült a vasárnapi teherpróba:

Járműparádé az Erzsébet-hídon

Vasárnap került sor az Erzsébet-híd építésének utolsó látványos eseményére, a teherpróbara. A fontos munkához már kora reggel gyülekeztek a szakemberek, a járművek, s velük együtt a híd építését nyomon követő kíváncsi pestiek. A két hídfőnél reggel 9 órakor már együtt volt a teherpróbán részt vevő 155 jármű, 67 autóbusz, 24 locsolókocsi, 22 teherautó, 12 hármass villamos szerelvény, 4 villamos motorkocsi és két Dieselmotordony.

A még üresen álló hídon megkezdődtek a mérések, a szintezések. Ezután a tervnek megfelelő elegyítésben hajtották a hidra, sorakoztak fel egymás után az autóbuszok, a teher- és locsolóautók, majd mindkét irányból egyszerre »lépésben« megindultak a villamosok is. A járművek 11 órára a hídszerkezet pályájának szinte minden talpalatnyi helyét elfoglalták. Addigra már a híd környékén sok ezren nézték a nem mindennapi látványt, az Erzsébet-hídi járműparádét.

A több mint kétezer tonnával megterhelt hídszerkezetet a legkülönbözőbb módon vizsgálták. Tíz méterenként a szintezők dolgoztak, külön mérték a kapuzatokat, a dilatációs szerkezeteket. A geodéziai és az elektromos mérőműszerekkel vizsgálták, hogyan viselkedik a pályaszerkezet a roppant súly alatt. Az Utügyi Kutató Intézet, a Műszaki Egyetem hidász szakemberei, az Építésiipari Minőségvizsgáló Intézet, az UVATERV és a Földalatti Vasútépítő Vállalat mintegy 50—60 szakembere, kisegítő személyzete tevékenykedett a műszerekkel. A két parton még a környező házak tetejére is jutottak megfigyelők, akik teodolitokkal »felfegyverkezve« ellenőrizték a híd változásait. A jól előkészített, megszervezett vizsgálatokkal aránylag hamar végeztek a szakemberek. Az első adatok azt mutatták, hogy a legsúlyosabb teherpróba — amikor a tervezett összes jármű a hídon volt — jól sikerült. A hídszerkezet a terhelés nyomán az előzetes számí-

tásoknak megfelelően mintegy 68 centiméternyit süllyedt. Természetesen még hosszabb időt vesz igénybe a különféle mérések összesítése, kiértékelése.

Délután újabb két teherpróbát tartottak. Az egyikben a híd középső szerkezetét vizsgálták mintegy másfél ezer tonnás terheléssel. A másik teherállásban azt figyelték, ho-

gyan viselkedik a híd az úgynevezett antimetrikus terhelésnél. Ezúttal a járműveket a budai oldalon a híd közepéig a déli pályatesten, a pesti oldalon pedig az északi pályatesten állították fel.

Hétfőn — kisebb terheléssel — a statikus terhelési próbákat folytatták, majd kedden és szerdán tartják meg a híd mozgó teherpróbáját.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

Szerző:

Trigovits Eszt

Cím:

Jól sikerült a vasárnapi teherpróba, járműparádé az Erzsébet-hídon

Forrás:

Magyar Nemzet

(Hely)

1964. nov. 17.

(Idő)

(Köl. v. fiz.)

(Oldal)

Tárgy

6242

Hely

Erzsébet-híd

Idő

"1964"

Személy

Helyszám

OSZTÁLYOZÁS

Fiatalok a híderért

Eszközeik a lapát és a csákány, a ceruza és a körző. Jellemzőjük az egyszerűséget. Érdemük? — Az érdemeikről beszéljen a munkájuk. A fiatalok munkája — néhány héttel a KISZ-kongresszus előtt.

Az Erzsébet-híd már ott feszül a Duna két partja között. Körülötte bomlik a rendetlenség, az avatásáig már csak napokban számoljuk az időt. Egyszer talán kiszámítja valaki, hogy hány óra alatt épült fel az új híd, hány órát dolgoztak rajta összesen? A végeredmény több százszázres szám lesz.

E nagy szám mellett elvész az a néhány ezer óra, amelyet a Fővárosi Gázművek és a Ganz-MÁVAG fiataljai adtak az Erzsébet-híd építéséhez. De valóban olyan kevés volt ez?

*

A tavasszal még fagyot párázott a föld, amikor a Fővárosi Gázművek gazdasági vezetősége a fiatalok segítségét kérte.

— Az Erzsébet-híd gázszerelési munkáihoz kellene néhány fiatal.

— Két és fél ezer órát vállalunk.

Százötvenen szinte naponta 20—25-ös csoportokban ástak, fektették az új csöveket, segítettek a szerelésnél. A kimondottan fizikai munkát fiúk, lányok egyaránt vállalták, másfél hónapon keresztül. Ezt a társadalmi munkát *Menyhárt Béla* technikus irányította, szervezte. Hogyan sikerült a fiatalokat összefogni?

— A fiatalok természetesen vették, mert nálunk már múltja van a társadalmi munkának. Csak néhány jelentősebb a végzett munkáinkból: üzemben mintegy 50 000 forint értékben végeztek felújítási munkát a kiszesek. A használhatatlan, rossz berendezéseket javították meg. Másik: a XVIII. kerületi ifjúsági lakótelep részére elkészítették a lakótelep gázcső fektetési tervét. A terv pénzben kifejezhető értéke 46 000 forint.

— De ugyanígy említhetnénk a Makarenko utcai óvoda tervét — kapcsolódik a felsoroláshoz *Mayer Károly* műszaki könyvtáros. — Vagy azokat a vasárnapokat, amelyeket a fiatalok lapáttal a kezükben töltöttek el. A fiatalok 60 százaléka tanul, általános iskolában vagy egyetemen, középiskolákban vagy tanfolyamokon. Társadalmi munkára a pihenő idejük egy részét áldozzák fel, néhány órai szórakozásról mondanak le. Vállalják és dolgoznak becsületesen, mert élményt ad nekik a közösségben végzett munka.

*

Két éve, amikor a Duna új díszje még a műhelyek mélyén, darabokban álmódott a Duna szeléről, a Ganz-MÁVAG fiataljai gondoltak egy szépet: védnökséget vállaltak az Erzsébet-híd felett. Mentek a levelek az Erzsébet-híd készítésében érdekelt vállalatokhoz, kapcsolódjanak ők is a vállaláshoz. Tegyenek meg a saját területükön mindent, hogy zökkenő nélkül, ütemterv szerint épülhessen a híd. És segítettek a fiatalok. Néha csak apró mozaikkal, más-

kor fontos építőkövel. Ilyen építőkö volt a *sinhegesztő* cél-gép is.

— A híd síneinek hegesztéséhez különleges berendezésre, hegesztőgépre volt szükségünk — mondja *Kullmann Gyula* KISZ-titkár. — A fiatalok vállalták, hogy a fiatal műszakiakból alakult társadalmi tervező irodában elkészítik a célgépet. A gép sűrű volt; a fiatalok rekordidő alatt és jól tervezték meg. Az Erzsébet-hídon ezzel végezték el a sinhegesztési munkát.

A KISZ-titkár asztalán megcsörren a telefon. A motorgyáregység jelentkezik. Vasárnap 92 fiatal jön be a gyárba 6—8 órás műszakra. A telefonkagyló a helyére kerül, a KISZ-titkár feljegyzi a számot. Természetes mozdulattal. A Ganz-MÁVAG KISZ-titkárának már nem meglepetés, ha a fiatalok egy-egy estjüket, vasárnapjukat a munkapád, vagy a tervező asztal mellett töltik el. Szívesen itt maradnak, ha érzik, hogy a munkájuk fontos; a műhelyük, üzemszük vagy egy egyedi darab tervét teljesítik.

— Így készült el az új típusú csuklós villamos két prototípusa is — veszi át a szót *Pelikán László* gépészmérnök. — A KISZ védnökséget vállalt az új villamos felett, és egy komplex brigád alakult tervezőkből s a gyártási folyamatban részt vevő szakmunkás fiatalokból. Ebédszünetekben, vagy munka után aztán összjöjünk, meghívtunk néhány gazdasági vezetőt és művezetőt is. Megbeszéltük a feladatokat. Ha a művezető munkahelyéről panaszkodott, segítettünk, ha anyaghiány volt, akkor még más vállalattól is megszereztük a szükséges anyagot. A villamosok határidőre elkészültek, fennakadás nélkül, mert volt egy társadalmi szerv, amely a munkafolyamat minden mozzanatáról tudott.

A modernvonalú, hatalmas villamos próbaútját futja a gyárudvaron. Az élénksárga jármű vizsgázik a futópályán. De vizsgáztak a Ganz-MÁVAG fiataljai is, akik csak a harmadik negyedében, közel nyolcezer órát dolgoztak társadalmi munkában.

*

Fiatalok. Eszközük a lapát, és a csákány, a tervezőasztal és a munkapád. Jellemzőjük az egyszerűséget és a lelkesedést. Ha az új híd szépségében gyönyörködünk, rájuk is gondoljunk.

Zsigovits Edit