

Hídavatás előtt

Hídavatás előtt állunk.

A Margitsziget északi csúcsán járva, a lombjukat hullató fák közül, a Duna őszi párák légkörében élénk tűnik a Sztálin-híd, amint tömör, erős főtartóival karcsún és mégis erői sugárzóan átfeli a hatalmas víziútrót, amely fővárosunkban, itt, a Margitszigetet körülölelő budai és pesti dunaág szétválásánál a legszélesebb.

A híd készen áll. Szorgalmas munkások a befejező munkálatokat, az utolsó számításokat végzik rajta, a teherpróbát kitűnően kiállta és most már csak azt várja, hogy az élet útjára, a forgalom többé egy pillanatra meg nem álló dűbörgése meginduljon rajta. Elkészült hazánk eddig legnagyobb méretű, leghosszabb lúda, amely európai viszonylatban is egyike a legnagyobb és legmodernebb hídalkotásoknak. Hatalmas, minden szónál ékezeszólóbb bizonyítéka és eredménye a dolgozó magyar nép békés alkotómunkájának, amelyet a felszabadulás óta végez. És bár 1945 óta már sok hidat — köztük Budapestet öt dunahidat — avattunk a Sztálin-híd avatásának különös jelentőségét ad az a körülmény hogy — az ideiglenes jellegű Kossuth-híd kivételével — a felszabadulás óta az első nagy hidalkotása népi demokráciáknak, amely nem a háború által elpusztított hidak újjáépítéseként, hanem új alkotásként készült el.

1948 nyarán határozta el kormányunk, hogy — bár eredetileg előirányozva nem volt — még a hároméves terv keretében megindítja a híd megépítését. Az elhatározást azonnal nyomon követte a tett és a tervezési, anyagelőkészítési és gyári munkák elindítása nyomában 1949 koratavaszán teljes erővel megindult a nagy hidépítés. A nagy alkotás létrejötte érdekében dolgozó népünk szinte minden rétege: a tervező és kivitelező műszaki értelmiség, a fizikai dolgozók széles skálája, a földmunkások, betonmunkások, kőfaragók, kohászok, hengerészek, vasszerkezetgyártók, hídcserelejmunkások, vágányépítők, kövezők, aszfaltozók, világítástechnikusok, mázólok stb. összefogtak és összedolgoztak a nagy, lelkes, öntudatos, kollektív munkában.

Elmondhatjuk, hogy ilyen nagy hidalkotás ilyen rövid idő alatt — két év — csak a mi Pártunk vezette, szocializmus építő rendszerben valósulhatott meg. Ezt a hidat a régi kormányrendszerek 50 éven át ígérték Angyalföld és Óbuda lakosságának és bár végül, 1940-ben el is indították az építési munkálatokat, azokat a háború már kezdetükben megakasztotta. Az elkezdett hidépítést teljesen beszüntették. Szocialista tervgazdálkodásunk — felismerve a híd hatalmas forgalmi és városfejlesztési jelentőségét — lerombolt hidak legfontosabbjainak újjáépítése után, sőt aközben, rögtön programba vette a híd megépítését, megteremtette rá a költségfedezetet anélkül, hogy a hároméves terv eredetileg előirányozott alkotásainak bármelyikét is el kellett volna odáznia a híd érdekében. Csak a szocialista tervgazdálkodás képes arra, hogy beruházási tervet menetközben kiszélesítsen és mint hatalmas túltejesítést, egy nagy híd megépítését végezze el tervén felül.

A hídnek nagy jelentősége:

helyi viszonylatban két nagy munkáskerületet, Óbudát és Angyalföldet köti össze, azokat a kerületeket, amelyeket a régi kormányrendszerek elsősorban politikai okokból mindig elhanyagoltak és a legprimitívebb állapotban tartottak. Ezekben a kerületekben — mint néma vádlók — éktelenkedtek a főváros legelhanyagoltabb fődzintés, régen lebontásra éretv viskói, hírhedt nyomortanyái és sivár, füstös, egészségtelen gyárépületei. A gyönyörű, modern híd, mint egy varázspálca, beláthatatlan fejlődés lehetőségeit nyitja meg a két, eddig mostoha városrész számára: először is azok a dolgozók, akik eddig óbudai vagy angyalföldi lakásukról a Duna tulsó partján fekvő kerületekben levő üzemeikbe csak nagy kerülővel a Margithídon át jutottak el, most ezt lényegesen rövidebb idő alatt fogják elérni, ami szabadidejüknek meghosszabbítását eredményezi az eddig utazással eltöltött napi körülbelül egy órával. A hídfők körül eltűnnek a nyomortanyák, modern utak, zöld parkok,

napsugaras otthonokat magukba foglaló lakóházak létesülnek helyükbe, a városkép átalakul, a fejlődés, a szabad létező élet friss, napsugaras levegője tödül az eltűnő ódon városrészekbe. Nem utolsó sorban a híd — érintvén a Margitszigetet — a legkönyvebben elérhetővé teszi azt, a két városrész munkában elfáradt, pihenést és felüdülést kereső dolgozóinak számára. A hely jelentőségén felülemelkedve, országos szemszögből nézve is, igen fontos az új híd: ezentúl a dunántúli és a dunatiszakai országrészt új kapcsolóként köti össze a Sztálin-híd, amelyen keresztül a két terület közötti forgalom meggyorsul és továbbfejődik, az átmenőforgalom a belső városrészek kikerülésével, gyorsan bonyolódhatik le.

A híd teljes hossza

az óbudai és pesti feljárókkal együtt közel két kilométer, azaz olyan hosszú mint a Sztálin-út. Es nem is egy hídról van itt szó, hanem hidak sorozatáról, amelyek között van három nagy és egy kisebb vashíd tíz nyílással, négy vasbeton-híd és maga a margitszigeti hatalmas, félkör alakú, vászertü vasbeton felüljáró, amely — nyugodtan elmondhatjuk — látványossága lesz fővárosunknak és estéknként mint egy kivilágított tündérpalota fogja gyönyörködtetni a járókelőket margitszigeti üdülőket, korszerű büféket, árusító- és pihenőhelyeket is fogadva magába. A budai és pesti dunaág feletti vashidak ezidőszert felészélességben, a többi hídrészek és feljárók teljes szélességben készültek el. A híd kivitelezésénél körülbelül 8700 tonna vasszerkezetet, 5000 tonna cementet, 25.000 m³ kavicsot, 35.000 m² aszfaltburkolatot, 50.000 m² szigetelőmezt, 10.000 méter vasúti vágányt, 10.000 m² terméskőburkolatot, 40.000 m² bazaltkőburkolatot, 40.000 kg olajmázt építettünk be, illetőleg használtunk fel és körülbelül 300.000 m² földet mozgattunk meg.

A két nagy folyamatát átfogó vashidat a legkorszerűbb, aláállványozás nélküli, úgynevezett szabadszerelési módszerrel szereztük és így nagy mennyiségű, csak külföldről beszerezhető állványanyagot takarítottunk meg. A legnagyobb súlyú hidalkatrészek beszerelésénél a hidépítéseinknél ma már nélkülözhetetlen, nagy úszódarukat is alkalmaztuk. Az építés közben — amely két éven át megszakítás nélkül, télen is folyt — mind az időjárás, mind a vízjárás frontján, komoly akadályokkal kellett megküzdőnk, egész sor műszaki problémát és nehézséget kellett megoldanunk és általában — különös tekintettel a híd rendkívüli hosszára és a munkaterület nagy kiterjedésére — az építkezésnek a számtalan és egymással összefüggő munkafeladatot magában foglaló, fogaskerékszerűen egymásba kapcsolódó tervét kellett kidolgozunk és végrehajtanunk.

Hogy a nagy terv végrehajtása sikerült és a híd készen, a megnyitás előtt áll, az elsősorban Pártunk mozgósító erejének, tanításának, valamint összes munkanemek dolgozóinak lelkes, öntudatos, szocializmus építéstől áthatott, kollektív munkájának köszönhető. De nem hiányoztak ebből a munkából a kimagasló egyéni teljesítmények, a brigádok egymást túlszárnyaló munkaversenyei, a dolgozók munkafeladataiból megszülető komoly többleteljesítmények és az újtók megtakarítási eredményei.

Kimagasló lendületet adott

a hidépítésnek a híd összes dolgozóinak ez év április 4-nek tisztelőtára tett, hatalmas lelkesedéstől áthatott felajánlása: a hidat a tervtől előréleg három héttel előbb, a Nagy Októberi Szocialista Forradalom 33. évfordulójára, november 7-re átadjuk a forgalomnak és az a javaslata, hogy a híd a nagy Sztálinról nevezzék el.

A Sztálin-híd készen áll és mi, a híd dolgozói meghatódottan látjuk magunk előtt a tudás és munka e nagyszerű alkotását, amelynek létrejöttében mindannyian igyekeztünk kivenni a részünket. De csak egy percre álltunk meg, számbavenni kétévi munkánk eredményét és azonnal indulunk tovább, új feladatokat felé. Öt éves tervünk irányt szab: Boráros-téri híd, dunaföldvári híd, északi összekötő híd — a béke új alkotásai.

Perényi Miklós
MAVAG-mérnök