

Nemsokára ismét gazdagabbak leszünk. Elkészül a magyar munkásosztály vasból, acélból és betönből alkotott új hőskölte-ménye, megindul a forgalom a Petőfi-hídon.

A híd felépítése hatalmas feladat volt. Nyolc vállalat dolgozói adták itt össze és sokszorozták meg akarataijüket, tudá-sukat, lelkesedésüket. Másfél év alatt 850 vagon vasat, 1600 köbméter fát, 1600 köb-méter vasbetont, 10.000 négyzetméter asz-fallot használtak fel. És ezernyi ötletet, újítást, észszerűsítést — a magyar munkás-osztály teremtő lendületét.

1950-ben indult meg a munka: a felrob-bantott híd pesti része megelevenedett. Teherautók térültek-fordultak, esztergapado-akat, hegesztőpisztolyokat, satukat, fűjtató-akat raktak le, drótkerítés nőtt ki a föld-ből. Mérnökök raja érkezett; felbecsülte a beépíthető roncsokat. Számításokat készí-tettek — irodabarakok, melegezők épültek fel, levelek indultak Ozdra, Diósgyőrbe, Lőrincre.

Az akkori számítások szerint a MAVAG helyi gyártási részlegének 1952 december 31-re kellett volna átadnia a vasszerkeze-tet. A megnyitó ünnepséget pedig 1953-ra tervezték.

★

Tavaly ősszel már akadály gördült a híd-építők elé. A Lőrinci Hengermű késett a szállítással. Később a durvatemez kikészí-tésével volt baj, majd Ozd és Diósgyőr késett a munkákkal. A tavaly decemberre ígért anyag az idén áprilisban és május-ban érkezett meg. Hat hónap késés!

Nagy baj volt ez. A híd építői még ta-valy augusztusban megígérték: versenyre kelnek az idővel. A MAVAG gyártási rész-legének dolgozói vállalták, hogy 1952 de-cember 31 helyett november 1-re átadják a vasszerkezetet, a szerelők, a betonozók, a villamossín-lefektetők pedig az ő példá-jukon felbuzdulva, kötelezték magukat, hogy 1952 december 15-re elkészítik a hi-uaat. De tervüket most keresztülhúzta az anyag késése.

Lébényi elvtárs, a híd építésvezetője és Perényi elvtárs, a MAVAG vezető mérnöke egymással szemben ültek a barak-irodá-ban. Az imént állapították meg, hogy Diósgyőr késve, rendszertelenül szállítja az anyagot s emiatt nem tudják összeállí-tani a híd szereléséhez feltétlenül szükséges négy főtartót. A szerelés ve-zetője ekkor azt mondotta:

— Lássunk munkához négy főtartó he-lyett két főtartóval! Időközben majd csak megérkezik a másik kettő...

A főépítésvezető hajlott a megoldásra. De amikor számbavették a már megérke-zett anyagot, azt tapasztalták, hogy még a két főtartóhoz sincs meg minden rész.

Ekkor a főépítésvezető tette a merészebb javaslatot:

Szerző: Pera György

Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző: **PETŐFI-HÍDUNK**

Cím:

Forrás: *híd híj*

1952. 7. 13.

No 281 p. 2

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Oldal)

Osztályozó

Tárgy:

624.2

Idő:

1952

Személy:

Helyszám:



pinszky-nvomda, v



Rendezik a Petőfi-híd környékét

(Zádor István Kossuth-díjas festőművész rajza)

— A négy főtartóhoz már sok alkatrész érkezett. Allítsuk össze a két főtartót a négy főtartó részeiből!

Rengeteg munkáskéz kellett az új fel-adathoz. Elhatározták, hogy a szerelőcso-port embereit is a főtartók gyártásához küldik.

A szerelőcsoport tagjai először tiltakoz-tak. Kovács József, a szerelőcsoport egyik legjobb szegecselője így dühögött: «Az ember elveszti a 20 százalékos veszélyes-ségi pótlékot. Miért nem maradhatok én a hídon?»

— Mi a fontosabb, a 20 százalék, vagy az, hogy a híd álljon? — tették fel a dohogóknak a kérdést.

... Harminc fűró és szegecselő-szerelő — köztük Kovács elvtárs is — kiment a partra. Különleges hőkezelési módszerrel kezdték a nehezen pótolható alkatrészek roncsait kiegyengetni; kis lemezekből na-gyobb darabokat szegecseltek össze — el-készítették a két főtartót.

Az eredmény: a gyártási részleg két és fél hónapi időt bepótolta a hathónapi el-maradásból.

★

Ekkor újabb akadály gördült elébük: a tavaszi áradás.

A szerelők csak tavaly májusban foghat-tak munkához, kevesebben, mint ahogy előre tervezték — még mindig a gyártási részleget kellett erősíteni. Mi lesz itt? El-készülnek a főtartókkal, de elmaradnak a szereléssel!

Ekkor érkezett meg a két úszódaru, az Ady Endre és a József Attila. Ezek az óriások már több más hídnál is 60—70 tonnás, 30—40 méteres da-rabokat emeltek be. Ha most majd a par-ton összeállítják a nagy darabokat, ezek a daruk egy-kettőre beemelik...

Nem lehet. A Petőfi-híd nem olyan szer-kezetű, mint a többi híd, két övrésze van, egy alsó és egy felső, a pillérrendszer nem képes az alsó öv súlyát megtartani, a teherbírásnak törvényei vannak...

Ezúttal négyen ültek az irodában: Lé-bényi és Perényi elvtárs, aztán a Hídépítő Vállalat főmérnöke, Láber Kornél és a MAVAG mérnöke, Bujdosó elvtárs. Meleg volt, fullasztó meleg. Előttük tervrajzok göngyölege tornyosult, a rajzokon fekete ceruzával bejegyzett módosítások. Már elfo-gyott a papír, az asztal védőborítására írtak.

— Nem, nem bírja ki a segédpillér — mondotta keserűen Láber elvtárs.

— Akkor hát?

Egyikük sem akart válaszolni. Nem, ez képtelenség, hogy most torpanjanak meg! És ha kisebb darabokat emelnének be? Os-tobaság, nem lassíthatják a munkát!

— Ha egy újabb segédpillérrel kísérle-nék meg... — kezdte az építésvezető.

A javaslat helyesnek látszott. A már meglévő segédpillér mellé egy újat építenek. A kérdés: megbírja-e így az épülő híd a nagy alkatrészeket? Lázasan számolni kezdték.

Szinte egyszerre tették le a ceruzájukat, egyszerre álltak fel.

— Megy! Kibirja!

Szokatlan dolog, hogy négy meglelt férfi így meghatódjék. De ők most nem szegyenkeztek miatta.

★

Közben érett az idő, elérkezett 1952 májusa. A Rákosi szerelőbrigád vezette csoport az «előregyártott» alsó övrészek beemelésével újabb másfél hónapot visszahódított az elmaradásból. Már «mindössze» két hónap elmaradásuk volt. A Lőrinci Hengerművek, Diósgyőr, Ozd ekkor elárasztották anyaggal a hidat, megérkezett a segítség a baráti Lengyelországból is.

Májusban meglátogatták a hidat a közlekedésügyi minisztérium vezetői. Megnézték az építkezést, beszélgettek a munkásokkal.

Amikor mindent megtekintettek, egyikük a látottakon fellekesedve, megkockáztatta: — Nem lehetne hamarabb...?

A hidépítés vezetői összenéztek. Ismerték a nehézségeket, de ismerték az embereket is. Hamarabb? A februárra ígért vasanyag most futott be. Több embert nem állíthatnak munkába, mert már így is alig férnek el egymástól. És a gépek? Gépekkel sem juthatnak előrébb, már nincs hova rakni őket. Akkor hát?

A hidépítés vezetői a Rákosi-brigádra, a Beloianisz-brigádra: az építkezés kommunistáira gondoltak.

— Beszélünk az emberekkel — felelték.

Azzal váltak el, hogy a második, megrövidített határidőkhöz képest is hetekkel előbbrehozzák a hidavatást.

★

Most kezdődött a «finis», a több mint öt-hónapos finis. Öt hónap alatt — nyolc hónap dolgát elvégezni: ez volt a feladat.

Maguk a vezetők is megdöbbentek, ha elgondolták, mire vállalkoztak. Dolgoztak ők már a Sztálin-hídon és a Margit-hídon, Baján és Szolnokon, de ilyen merész célt még sohasem tűztek maguk elé. Nagy László elvtárs, a Rákosi-brigád vezetője már 32 éve épít a magasban, úgy megszerette ezt a munkát, hogy a harmincas évek folyamán, amikor zárt műhelybe kényszerült, két hétnél tovább nem bírta. De most ő is a fejét csóválta.

Áztán beszélt a brigádjával és a Rákosi-brigád nevében elvállalta, hogy a 43-as csoportig június 15-e helyett június 1-re elkészítik a szerelést. A röpgyűléseken egymás után emelkedtek szólásra a munkások, az építkezés hangos szóval, lelkesedéssel volt teli. A gyártásbeliek, a betonozók, a főtartókat összekötő elemek szerelői, a fúrások és a szegecselők, a darusok, a sínfektetők, a korlátfelállítók, az aszfaltozók és a villanyszerelők — senki sem akart elmaradni. Becsület és dicsőség dolga a mi hídunk: ezt érezte mindenki, a karok mintha megizmosodtak volna, gyorsabban születtek a gondolatok, a szívek izgatottabban dobogtak.

Új tervek készültek, új határidők, a csoportokat ismét átszervezték, kiadták a jelzőt: mindenki a hídra!

A Rákosi-brigád haladt az élen. Három-négy keresztartót is összeláncolt, úgy emelte be, az oszlopokat is többsével szerelte be; a Beloianisz-brigád szintén észszerűsített: a szegélytartókat, korlátokat nagy darabokban állította fel; Petró Jenő elvtárs, a Hidépítő Vállalat munkavezetője az eddig kézíerővel lehúzott vágányközti betonozás idejét ötletes szerkezet segítségével egy-negyedére csökkentette; a nemrég még kubikosmunkát végző Fejes-brigád tagjai a vasbeton mestereiévé nőttek.

Szeptember 26-án a főtartó elérte a budai partot! Másfélévi hősiesség után megnyerték a döntő csatát.

★

Rövidesen átadják a forgalomnak a Boráros-téri Petőfi-hidat, a szocializmust építő magyar nép győzelmes harcainak emlékművét.

Gera György