

*Epül a Boráros-téri híd:***márciusban kezdik a cölöpözést, májusban a szerelést, 1952-ben elkészül**

Robbanás... újabb pokoli detonáció...

A híd, amely a Körutat kötötte össze a Lágymányossal, megremegett. Újabb robbanás és a pesti s a budai oldalnyílás teljes hosszában a hullámsírbá zuhant, a középső nyílás pedig „V”-alakban meghajlott. Roncsai részben a pilléren maradtak, részben pedig a vízbe csúsztak.

A náci őrzőgés teljes munkát végzett. 1945 januárjában a Boráros-téri híd is elpusztult, úgy mint a többi Duna-híd...

Már 1946-ban ennél a hídnál is, a roncsoknál megjelentek a roncskiemelők. Munkához láttak, egymásután emelték partra a hatalmas, meggörbült, sokhelyütt szétszakított vasrudakat, kímelték a főtartókat. Nem télenkedtek, igyekeztek menteni, ami menthető volt még. Előbb még nehezen haladt a munka, de aztán... a kemény akarat nagyot lendített a munka ütemén. Egyre kevesebb roncs esúfoskodott a Duna pesti szakaszán s 1949 tavaszán jelenthették a Boráros-téri roncskiemelők is, hogy teljesítették feladatukat. A parton van már a híd maradványa.

Elhangzott a határozat is:

1952-ben megépül ez a hídnak is.

Nem szomorkodik tovább a két pillér árván a Duna közepén, mint két bús felkiáltójel, mely a mult gazdaságaira emlékeztet.

Megindult még a mult évben, 1950-ben az új híd tervezési munkája. Mégpedig a műszaki értelmiségiek úgy készítik a terveket, hogy a roncsok közül minél többet lehessen felhasználni az építés során. Szemre olyan lesz a híd, mint volt a régi, de erősebb,

teherbíróbbnak tervezik,

szélesebb lesz, emelkedése sem lesz olyan meredek, mint volt. Az új tervek alapján épülő hidra majd fel tudnak kapaszkodni könnyen a nehéz lőfogató kocsi is s nem csúsznak fagyos téli időkben. S külön kerékpárt is terveznek a hídra, hogy a dolgozók kik kerékpáron igyekezzenek munkahelyükre, mielőbb odajussanak.

Más változás is lesz a multtal szemben:

a Körút egyenesen ráfut a hídra,

éppen ezért az emelkedőt már a Messter-utca torkolatánál kezdik kiépíteni.

1952-ben a három medernyílásos és hat parti nyílásos híd szolgálja majd a dolgozókat és új helyüti ölelkezik össze Pest és Buda.

Már épül!

A Boráros-térről messzire hallatják a szegecselő kalapácsok katógása, a hegesztőpisztolyok éles, kék fényt szórnak az éjbe s künn a parton szorgos munkával szerelik is már a híd egyes részeit.

Minderről, az itteni munkákról **Lébényi László** mérnök, a munkálatok vezetője tájékoztat:

— A munkálatok első része a **roncsbontás** volt. Széjjelbontottuk a híd maradványait, hogy a használható elemeket kitermeljük és hozzáláthassunk a javítható alkatrészek javításához. Ezt a munkát még ebben az esztendőben is folytatjuk. Meg kell jegyeznem, hogy mindez felér egy új híd gyártásával, csak éppen rendkívüli nagy anyagtakarékosságra nyílik alkalom. A régi hídalkatrészek ugyanis éppen olyan jók, mintha újak lennének, csak éppen a javítanivalót kell kicserélni bennük.

A parton ott hevernek a régi alkatrészek. Megfigyelhetjük, hogy a meggörbült, vagy a robbanás erejétől szétszakítottakat mint szerelik ki. Nehéz munka nagyon, hisz száz és száz szegecsot kell kicserélni. Vannak részek, melyek már teljesen létszek. Minizálásuk is megtörtént már és most sötétvörös színben nyújtózkodnak, várják azt az időt, mikor a híd egy-egy részeként, egy-egy alkotó elemeként szolgálhatják a fővárosi dolgozókat.

Innen a partról nagyon jól látjuk, hogy

a pillérek spkát hordanak,

mintha a tél hidegétől akarnák övni magukat.

— Így is van valahogy, — hangzik a mérnök tájékoztatója. — A pillérek már eddig is jelentős átalakítási és javítási munkálatokat végeztünk, hisz a híd szélesebb lesz, mint volt. Ez a munka tavaly tavasztól folyik és a nyár elejére készül el. *Hogy a hó, a csapadék be ne hullhasson az újonnan készített sarufszekbe, tetőt húztunk a pillérekre.* Meg kell jegyeznem azt is, hogy a mederpillérek sérülése kisebb, mint a parti pilléreké, az alapozás azonban mindegyiknél ép maradt.

Mindezek után feltesszük a kérdést, hogy a híd tulajdonképpeni építése, a szerelés mikor indul meg.

— Az új szerkezeteket már gyártják a MÁVAG-ban, a vasakat hen-

gerlik a hengerdékben, így a szerelési munkálatokra már nem kell sokáig várakozni.

Márciusban megkezdjük a cölöpözést,

megépítjük a Dunán a segédpillérekét. A szerelés ugyanis a Boráros-téri híd építésénél is ugyanolyan módon kerül kivitelezésre, mint a Sztálin-hídnál. A szovjet tapasztalatokat itt is felhasználjuk. A szerelés ezután májusban megindul.

— Honnan indul ki a szerelési munka?

— A pesti mederpillértől. Onnan nyújtózkodik majd a budai, illetve a pesti part felé. A pesti parton elkészített alkatrészeket nagy úszódaruk viszik majd be a szereléshez, mert vízről történik a híd szerelése. Mindez természetesen igen kemény munkának ígérkezik, de bizonyos, hogy megbirkózunk a nehezével, hisz tapasztalatok bőven állanak már rendelkezésünkre.

Künn a parton most egy portáldaru emel magasra egy jókora nehéz alkatrészt. A szerelőkhöz viszi, akik most, télen is teljes erővel dolgoznak itt.

— Az utóbbi napokban-hetekben még lekeesebben — hallom.

— Miért?

— Mert nálunk is megindult

a kongresszusi munkafelajánlás.

S már mondják is:

— A szegecselő **Móric-brigád** a Pártkongresszus tiszteletére vállalta, hogy normáját 15 százalékkal túlteljesíti, a szegecslejtet kétő százalékkal csökkenti, a szénfogyasztást pedig 10 százalékkal. Nagyon komoly felajánlás ez, de ígérjük, hogy minden körülmények közt teljesítik. **Vascák János** hegesztő pedig azt ígérte, hogy 5 százalékkal emelt munkateljesítményét A mázólok 115 százalékos teljesítményt ígérnek a Pártkongresszus tiszteletére.

Az ittdolgozók hozzáfűzik:

— *Hogyné telj sitenénk felajánlásainkat, hisz tudjuk: ez a híd is azért épülhet újjá, mert béke van s mert a békét a Magyar Dolgozók Pártja vezetésével, következetes irány-mutatásával védi az ország dolgozó népe!*

Belesikolt a levegőbe ismét a szegecselőkalapács. Építi a híd egyik alkatrészt.

A pesti pilléren is dolgoznak szorgalmasan. A téli építkezés munkamódszerével. Hogy az itt 378 méter széles Dunát mielőbb áthidalja a Boráros-téri híd és hogy a Körút mielőbb átszaladhasson Budára... Épül a híd.

hbj.