

Épül Budapest leghosszabb hidja

Nincs a világnak még egy olyan gyönyörű fekvésű, klasszikus fővárosa, mint Budapest. Elfogulatlanul mondhatjuk ezt; a nálunk járt külföldiek véleménye mondatja velünk. Különösen a dunahidak nyerték meg tetszésüket. Fővárosunk hét hidja külön-külön építészeti remek. Mindegyik más egy stílusban, mint szerkezetben, mint kivitelben. Hiszen könnyű Párisnak, vagy Londonnak, mennyivel kisebb a Szajna, vagy a Themse a Dunánál. Az olyan városokban, amelyek széles folyamok partján épültek, nem is találunk több hatalmasméretű hidat, mint egyet, vagy legfeljebb kettőt. Budapesten azonban egymást érik a szebbnél szebb, művészi, impozáns hidak, számszerint hét darab. Sőt, alig fejeződött be a Horthy-híd építése, máris készül a nyolcadik.

Mikor az óbudai híd építésének a terve először felmerült, a szakemberek véleménye két részre oszlott. Az egyik párt egyenesonalu hidat akart, olyat, mint az Erzsébet-híd, vagy az új Horthy-híd, a másik rész pedig a Margit-hidhoz hasonlóan, törtívűt, amelynek központi pillérje a sziget északi részén nyugodna. Hosszas viták után az utóbbi álláspont győzött. Indokolásul azt hozták fel, hogy ilyenmódon a főpillér elhelyezése jelentősen könnyebb lesz és a sziget északi része sokát nyer forgalmi szempontból is ezzel a bekapcsolódással. A pillér megépítése és a lejárók biztosítására érdekes megoldást terveztek, a Margitsziget északi részét mintegy 150 méterrel kellett „megtoldani“, hogy a híd főtengelyének hajlása — amelynek jelentőségére még visszatérünk — a két parthoz viszonyítva szimmetrikus legyen.

Egymillió köbméter töltés

Hatalmas homok- és kavicshegyeken borkálunk át, amíg lejutunk az építkezés helyére. Az öreg Duna hullámai zugva törnek meg a halombaszórt köveken. Két kompon állanak a cölöpbeverőgépek. Huszonnégy-huszonnégy „fürdőruhára“ vetkőzött munkás huzza erősen nekifeszülve a bonyolult kötélrendszert. Hangos zuhogással hullanak az ötmázsás vaskalapácsok a gerendák erősen pántolt fejére. A hatalmas fenyőszálak azonban egy-egy ilyen ütésre alig süllyednek pár millimétert. Bizony, ahogy mondják, ezernél is több ütés kell, amíg egy oszlopot a kívánt mélységre levernek.

Jóképi, erőskaru, barnára égett magyarok dolgoznak itt. Az ország minden részéből jöttek össze, az Alföldről, a Tisza-vidékről, sőt még a Felvidékről is.

A párpercnyi pihenőben elbeszélgetünk velük. Boldogok, hogy dolgozhatnak; egyetlen panaszuk van csak, a trópusi hőség...

— Itt, a víz mellett még csak jó — mondja egy harcsabajuszu —, de ha aratánk, ugyancsak megizadnánk...

— Arra nincs panasz itt se — veti ellen egy zömök alföldi kubikus —, hanem azért

én aratni szívesen aratok... Az az igazi magyar embernek való munka...

Ebben mindnyájan egyetértünk.

De már vége is a pihenőnek, felhangzik a munkavezető szava:

— No, emberek, rajta!...

És újra zuhog a kalapács, ütemesen, ritmussal.

Hosszu sorban talicskások vonulnak el előttünk. Ugyancsak hajlik a vastag, keményfapalló a súlyos teher alatt. Neki-feküdve tolják a nyikorgó taligákat. Szinte emberfelelti az a munka, amelyet végeznek. Kerekén egymillió köbméter homokot, kavicsot és követ kell felhasználniuk, hogy a százötvenméteres meghosszabbítást elérjék. Az alampunkálatok még a jövő év tavaszára be kell, hogy fejeződjének. 1941—42. évben a vasbetonalvázak, a pillérek és a hidivek felállítására kerül a sor. Körülbelül egy évet vesz majd igénybe a burkolatrendszer elkészítése is. Ugyhogy hozzátétőleges számítások szerint négy-öt év múlva lesz csak készen az óbudai Árpád-híd.

Ot évig tart a munka

Maga a híd tengely áthalad a dunaágon, érinti a Margitszigetet, egyik vége a Flórián-tér metszéspontjában nyugszik majd, a másik pedig beletorkollik az újpesti Váci-uton építendő, a Boráros-térhez hasonló körforgalmi centrumba.

Azzal, hogy a sziget északi részét érinti a híd, egy mérnöki szempontból nagyon fontos tényező domborodik ki. Az ugyanis, hogy a híd főtengelye mindkét oldalon szabályos, mintegy tízfoknyi szöggel hajlik majd a két parthoz. A tervezet szerint a sziget és a pesti part között háromnyílású ívet, a budai mederrész és a hajógyári öböl fölött átvezető hiddarab négynyílású, míg a Ferenc József-dunaág és a budai rakpart között kétnyílású tartószerkezetet építenek. Ez az elgondolás mutatkozott legideálisabbnak, mert így érik el a leggazdaságosabb építkezést. Maga a híd természetesen építészeti szempontból is tökéletes lesz és nagyvonalúságával méltóan fog besorakozni fővárosunk többi hasonló építményei közé. Sőt éppen nagyvonalúságával fogja a többi hidakat felülmúlni, mert beleszámítva a szigeti ívet, majd nem egy kilométer hosszú lesz, a tervek szerinti pontos hossza 926 méter.

A boráros-téri híd feljáróinak kiképzésénél különösen azt nehezményezték a szakemberek, hogy a járóműveknek elég jelentős emelkedőn kell felkapaszkodniuk. Különösen nehéz a kérdés a villamosközlekedésnél. Természetesen az óbudai Árpád-hídnál, ahol nagyobb hely áll rendelkezésre, ezt a lejtőt lankásabban építik majd ki. A hídfeljáró mintegy huszonöt százalékos eséssel vezet le az óbudai Polgár-térhez, míg Pesten ennél is kisebb lesz az emelkedés, a lipótvárosi tehérpályaudvartól a feljáróig alig tízfokos,