

Hidat vernek...

Látogatás az épülő Horthy Miklós-hídnál, melyet csak négy év múlva adnak át a forgalomnak

Épül az új dunai híd. Egyelőre csak a budai parton épül, közel a Műegyetemhez a Lágymányoson. A kerítéssel elzárt hatalmas munkatelepen, amelyre „idegeneknek belepni tilos”, egész baraklábori hevenyésztek össze. Cölöpök, állványok, vashengerek, kő- és homokdombok összevisszasága az egész telep. Munkások sűrögnek, talicskák csikorognak, csákányok zuhognak, elektromotorok búgnak s ebből a sok egybeolvadó zajból kidübörög a munka ritmusa. Az emeletmagas parti pillér vashengereinek irdatlan épületére deszkapallók szerpentinjein, talicskázák a munkások a betont, elől pedig verik már az ideiglenes fahidat, hogy előkészítsék az első mederpillér munkálatait.

Odaát a másik parton még nyoma sincs a munkának. Mindössze egy raktárház deszkafalára írt három függőleges krétavonal jelzi, hogy itt fog felépülni a pesti parti pillér. De ahogy az ember elrévedezik a Duna méltóságosan hömpölygő hullámain, hirtelen dübörögni hallja a beton és vas hősi eposzáit, szinte látja a karesú hídóriást, amint roppant pillérlábaival beletrampol a vízbe, széles hátát engedelmesen odateríti emberek, állatok és járművek alá, közelebb hozza egymáshoz a partokat s megváltoztatja arculatukat, néptelen környéke bekapcsolja az élet forró véráramát s az emberek között szolidaritást, testvériséget teremt...

Amíg egy híd elkészül

A víziótól a valóságig azonban még négy év van hátra. A múlt év nyarán kezdték építeni a hidat, amely a közutadban évek óta Boráros-téri Horthy Miklós-híd néven szerepel s csak 1938. végén fogják átadni a forgalomnak. A laikus, aki nap mint nap átsétál egy dunai hidon, el sem tudja képzelni, hogy egy hidépítkezés öt évig is eltarthat. De aki belepillant az építkezés műhelytitkaiba s látja, hogy milyen roppant méretű ez a minden részletre kiterjedő lelkiismeretességet, mennyi körültekintő óvatosságot, mennyi kísérletet és mérlegelést igényel, az nem találja túl lassúnak a tempót.

Nézzük csak meg a híd egy pár „személyi” adatát. Költségvetése kerekén mintegy 9½ millió pengő. Ebből 6,2 millióba kerül a vasszerkezet, 2,3 millió esik az alapépítményre, 1 millió pedig az építészeti kiképzésre. A híd vasszerkezetét mely 800 tiztonnás vagonot tölt meg, az állami gépgyárakban készítik. Diósgyőrben öntik és hengerelik a vasszerkezetet, Budapesten az állami gépgyárban végzik a levágást, lyukasztást és összeszerelést. 500 vagon vasszerkezeti anyag már teljesen elkészült és összeszerelve áll az állami gépgyár udvarán. A hátralévő 300 vagon anyag is elkészül még ebben az évben. Az építkezés munkaprogramja a következő: ebben az évben megcsinálják a budai oldal alapítményét, a jövő év végéig, illetve 1936 elejéig elkészül a pesti alapítmény, 1936—37-ben szerelik fel a híd vasszerkezetét, 1937—38-ban csinálják meg a híd építészeti kiképzését és a pályaszerkezetét s ugyanez év végén megindul a közlekedés a hídon.

A hídnak két parti és két mederpillére lesz. A mederpillér távolsága a parttól 112 méter, egymástól pedig 154 méter. A budai parton egy, a pesti oldalon öt parti nyílása lesz a hídnak. A Boráros-téren a 6-os villamos megállójánál épül fel a hídfő s a parti nyílások alatt villamosok és vonatok fognak közlekedni. A budai parti pillér csaknem teljesen készen áll. Óriási építmény ez, melynek betonfalai 22,20 méter hosszú, 5,60 méter széles, tőncteremnek is beillő üreget vesznek körül. Készen áll a pillérhez tartozó négy vashetontömb is, amelyekre a híd vasszerkezetét fogják felvezetni. Most kezdik az első mederpillér előkészítő munkálatait, a pillér megépítéséhez csak júliusban kezdenek hozzá. Ez a munka a hidépítés legérdekesebb része.

A betonharang pokla

A mederpillér alapját csak 15 méterre a Duna 0 pontja alatt lehet megvetni. Hogy folyik ez a munka víz alatt, föld alatt? Építenek egy körülbelül 30 méter hosszú, 8 méter széles és 2 méter magas úgynevezett betonharangot, vagy süllyesztő szekrényt, amelynek feneke nincs s mennyezetén 4 ak-

na nyílik. Ezt az 58 tonna súlyú betoharangot vasorsókkal felfüggesztik egy állványra s a vasorsókon levő „anyak” egyöntetű csavarásával fokozatosan lefelé süllyeszti. A fenékre érve a betonharang súlyánál fogva belesüllyed a talajba. Az aknákon keresztül munkások ereszkednek le a betonharang fenékeire, akik a földet kiásva egyre mélyebbre süllyeszti a betonharangot, amelynek tetejét állandóan betonnal töltik fel. A betonharangra óriási víztömeg zúdul s fenekén és minden falán betörne a víz, amelynek kiszorítására a munkakamrába sűrített levegőt vezetnek be s ennek a nyomása akkora kell legyen, hogy a külső vízszint nyomását ellensúlyozni tudja.

Ebben a fullasztó, sűrű meleg levegőben irgalmatlanul nehéz, szinte életveszélyes a munka. Itt csak egészséges szívű, erős tüdejű ember állja meg a helyét. Eppen ezért a leggondosabb orvosi vizsgálatnak vetik alá azokat, akik erre a munkára vállalkoznak. A kétféle levegő közti légnyomáskülönbség, a hirtelen atmoszféraváltozás szokta előidézni a bajokat. Az ilyen betonharangmunkások a legnagyobb fegyelemben élnek. Kétnaponként megvizsgálja őket az orvos, a munka tartama alatt nem hagyhatják el a telepet s különösen óvakodniuk kell a szesz italoktól, mert az alkoholfogyasztás régzetes következményekkel járhat a munkára.

Életveszély 36 fillérért

A kereskedelemügyi minisztérium megbízottja, a munkavezető főmérnök szíves kalauzálása mellett bejárjuk az egész telepet. A gépházban megtekintjük az áramszolgáltató Diesel-motorokat, gázfejlesztő motorokat, sűrített levegőt termelő gépeket. Ezek a gépek egy óra alatt egyenként 600 köbméter sűrített levegőt állítanak elő, amelyet vashengerekbe préselnek s földalatti csövekben vezetnek el, a betonharang munkakamráiba. Megnézzük a legmodernebb típusú betonkészítő szerkezetet, amelynek belül karmokkal felszerelt dobja pillanatok alatt keveri betonná a pontos arány szerint belezúduló cementet, kavicsot és homokot. Megnézzük a tisztá, rendes munkásharakkokat, amelyek most üresek, mert a bennlakás csak akkor kötelező, ha megkezdődik a munka a betonharangban — felkapaszkodunk a parti pillér tetejére, amelynek vasvázat fokról fokról tölti ki a beton, végül bepillantunk a laboratóriumba, ahol az altalajt és a betont vizsgálják, mind a kettőt a szilárdság szempontjából.

A hidépítés sok munkást foglalkoztat. A gépgyárakban többszáz munkás dolgozik a vasszerkezeten, a budakalászi kőbányában kb. száz munkás termeli ki a hídhhoz szükséges burkolókövet és a cementgyárakban is sok munkásnak ad kenyeret a kötőanyag előállítására. A helyszínen jelenleg 80 munkás dolgozik. A munkáslétszám itt a jövő évben lesz a legnagyobb, amikor 250 munkás fog dolgozni. A munkabérek nagyon alacsonyak. A vállalkozó, akinek a kereskedelemügyi minisztérium kiadta a munkát, átlag 25 filléres óráért fizet. Persze vannak magasabb órabérek is, egészen 42 fillérig. A betonharangban dolgozók többsége 36 fillér óráért kap. Ha meggondoljuk, hogy a munkás a sűrített levegő fullasztó poklában robotol, egészségét, sőt életét kockáztatja, akkor szörnyű kevésségnek találjuk ezt a 36 filléres óráért.

S mennyien sóvárognak ezek után az alacsony munkabérek után! A kerítés előtti terepet munkanélküliek tartják megszállva. Lehetnek vagy negyvenen. Hetek óta itt strázsálnak, konokul kitarthatóan s többnyire életszomjan s lesik a jó szerencsét, hátha egyszer kenyérhez juttatja őket a — híd. Egyik ilyen munkanélküli — régi pillérmunkás — mondta nekünk, milyen érzés az, leszállani a betonharang fenékeire.

— Olyan az kérem, mintha az ember hirtelen tízezer méter magasból zuhanna le a földre.

Ez a 76 filléres órabére is a zuhanás érzését kelti az emberben. Ugy érzi, mintha az áhítat és lelkesültség csúcsáról, amelyre ennek a gigászi építkezésnek látványa ragadta fel, hirtelen lezuhanna.

Vér Andor,