

HIDAVATÁS — HIDÉPÍTÉS

130 méterrel meghosszabbítják a Margitsziget északi csucsat, azon keresztül vezeték az új Óbudai-hidat. Egész városrészek képe megváltozik

Álgyay Hubert Pál, a Közmunkatanács alelnöke beszél Budapest új óriási közmunkájáról

Vasárnap délelőtt az ünnepélyes megnyitást követően átadják a közforgalomnak a Boráros-téri új Horthy Miklós-hidat. Ezzel véget ért a hidépítés sokévig tartó nagy munkája és megkezdődik Budapest legmodernebb hidjának élete. Meg kell itt állapítani, hogy az új hid, annak ellenére, hogy miatta hozzá nem értő oldalról kritikák és támadások hangzottak is el, minden tekintetben a magyar mérnöki munka diadala. A kereskedelemügyi miniszterium dunahidépítési szakosztálya és dr. Álgyay-Hubert Pál, mint a hid tervezője, világviszonylatban is elsőrendű munkát végeztek, amint erről az a rengeteg tudósítás és szakkritika beszámolt, amit a világ valamennyi számottevő szaklapjában olvastunk róla. Olyan kiváló testület, mint a miniszterium hidépítési szakosztálya, amelyben a magyar hidépítő mérnöki kar elitje foglal helyet, nem is alkotott mást. Ha összehasonlítjuk a világ városok most készülő hasonló alkotásaival a Horthy Miklós-hidat, önkéntelenül szembetűnik Budapest legújabb hidjának pompás kivitelezése. Erről beszélgetünk Álgyay-Hubert Pál dr.-nak, a Közmunkatanács mérnök-alelnökének hivatali szobájában, miközben a különböző kész és tervezett hidvázlatokról szóló külföldi szakcikkek tömegét lapozgatjuk.

A Közmunkatanács, amely a hid följáróit készítette, ugyancsak mindenképpen méltó munkát végzett, amely nagyszerűen hozzásimult a kocsu acéllevelekből összeállított Horthy Miklós-hidhoz. A Boráros-teret, ahol nagyon súlyos közlekedési problémát kellett megoldani, ötletes elrendezéssel egészen átalakították és a hidra kétoldalt félkör alakban fölvezető uttesten a legnagyobb forgalom is akadálytalanul lesz lebonyolítható. A budai hídfő elrendezése olyannyira sikerült, hogy a majd felépülő városrész legnagyobb forgalmára is már tekintettel volt. A Duna partjáról még külön jobb- és baloldaltól félkörben felkanyarodó, közvetlen feljárót is építettek. Az egész hídfő parkszerűen van kiépítve, úgy, hogy a további városrendezés már csak attól függ, hogy a feltöltött Lágymányoson megépüljenek majd idővel az oda tervezendő bérpaloták.

Az óbudai-hid tengelye

Most, hogy a vasárnapi ünnepség után a Boráros-téri hidépítés lezárul és már

csak a budai hídfőnél építés alatt levő tengerész-emlékmű vár a befejezésre, aktuálisnak tartottuk, hogy a Közmunkatanácsnál a legközelebbi budapesti hid, a minden oldalon nagyon sürgetett óbudai hid megépítéséről érdeklődjünk. Az újonnan építendő óbudai hid terveit is a kereskedelemügyi miniszterium hidépítési osztálya készíti el. Bornemisza Géza iparügyi és kereskedelemügyi miniszter kiadta az utasítást az ügyosztálynak, hogy a jövő év őszére a tervezési munkálatoknak az utolsó rajzig készen kell lenni, hogy azután a vasgerendázat munkába adható, illetve megrendelhető legyen az állami gépgyárban. Így a miniszterium hidépítési osztályában már a nyár óta a legnagyobb munka folyik.

— A miniszterium — mondotta Álgyay-Hubert Pál beszélgetésünk során — a legalaposabb megvitatás után véglegesen kijelölte az óbudai hid helyét. Amint a nyilvánosság tudja, hosszú viták folytak, hogy az óbudai hid érintse-e a Margitsziget felső csucsat és illetve milyen tengelyben messe át a Dunát. Bornemisza miniszter ur hozzájárult a végleges tengelyhez, amely a pesti parton a Bodor-utca fölött indul ki, Budán pedig a Kulcsár-utca és a Naszád-utca között ér partot. A hid tengelye tehát pontosan a Margitsziget jelenlegi csucsán megy keresztül és az óbudai hajógyári szigetnek mind a két végét átmettszi.

Sok pillér

Nézegetjük a tervrajzot, amelyet a miniszterium bocsátott a Közmunkatanács rendelkezésére és amely a laikus számára is érdekes dolgokat árul el. Így mindenekelőtt feltűnik az, hogy az építendő hid sokpilléru lesz. Erre nyilvánvalóan szükség van, mert „négy Dunát” ível át, mégpedig a pesti főágot, a budai főágot, a hajógyári öblöt és a hajógyári kiságot. Az adatokból az derül ki, hogy az első pillér a pesti oldaltól 76 méternyire van a Dunában. A második pillér, ez a pesti Dunaág főive, 102 méterre, a harmadik ismét 76 méterre. Most érkezünk el a Margitsziget csucsának pesti oldalához. Tehát a pesti Dunaágban három ív lesz, amelyek közül a középső szélesebb, mint a két szélső. A Margitsziget megépítendő feltöltésre váró új csucsán (amelyről majd alább lesz szó) 90 méter hosszúságban a „földön” megy a hid. Ekkor el-



100 fele

kiváló
férficipőből
válogathat

a közismert, magyar gyártmány
„ORIGINAL GOODYEAR WELT”
rámán varrott minőségben, tarna és fekete színben:

- | | | | |
|--------------------------------|-------|----------------------------|-------|
| 1. Boxcalf félcipő | 16.80 | 6. Divatos boxcalf félcipő | 22.50 |
| 2. Derby vágású félcipő | 17.50 | 7. Duplatalpu félcipő | 23.80 |
| 3. Boxcalf félcipő | 18.50 | 8. Magasszárú kaposos cipő | 22.50 |
| 4. Fekete sevrő félcipő | 19.50 | 9. Duplatalpu magasszárú | 23.80 |
| 5. Sportfazonú boxcalf félcipő | 21.50 | 10. Csugoscipő | 26.80 |

E cipőket érzékeny vagy fájós lábra különösen ajánljuk, mert viselése könnyű és kényelmes!

15 pengőn felüli postal rendeléseket portómentesen szállítunk.

DIVATCSARNOK

Rákóczi ut 72-74

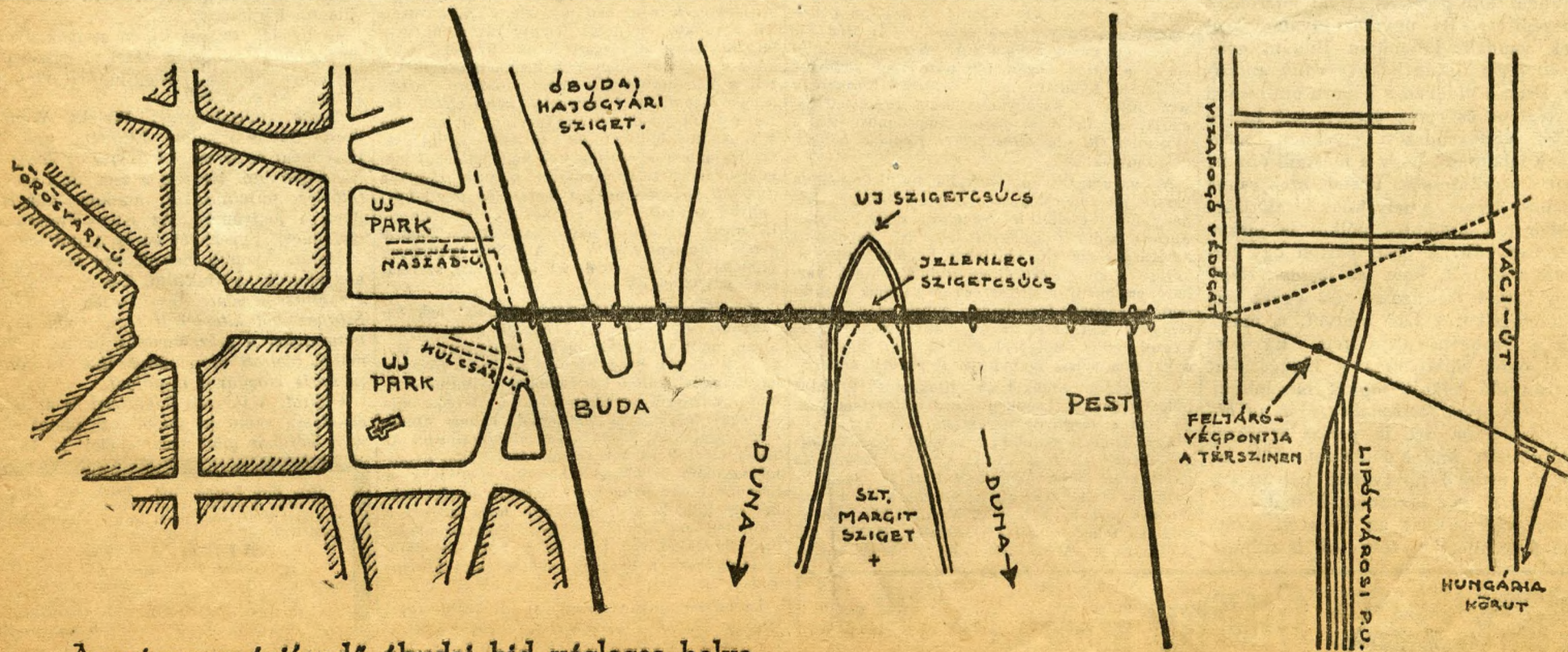
érkezünk a budai Dunaág margitszigeti oldalához. Most innét 82 méter az első pillér távolsága, 103-103 a két következő pillér, amellyel elértünk a hajógyári sziget első csucsára. Innét 82 métert visz a hajógyári öblön keresztül a sziget másik csucsára, 45 métert megint a „földön”, vagyis a hajógyári sziget másik csucsán megy a hid, azután újabb 65 méterrel a hajógyári Kisdunaág budai partján ér véget az új hid dunai része.

— Ezek az adatok — magyarázza a vázlaton Álgyay-Hubert Pál — azt mutatják, hogy a nyilegyenesen vezetendő új hid (eleinte ugyanis arról is volt szó, hogy a Margithidhoz hasonlóan törése lesz az óbudai hidnak is) a miniszterium tervei szerint nagyon arányos és hidépítészeti szempontból esztétikus munka lesz.

103 méter új Margitsziget

— Hogyan képzele alelnök ur a Margitsziget csucsán a hid átvezetését?

— Itt kérem, miután folyóvizről van szó, a különböző és laikusokat talán kevésbé érdeklő szempontok szinte parancsolólag irták elő, hogy a Duna áramlásának irányt szabjunk azáltal, hogy a Margitsziget felső csucsát meghosszabbítjuk. Terveink szerint mintegy 130 méterrel a jelenlegi csucs fölött fog végződni a Margitsziget és a töltés hozzá fog simulni a Margitsziget mai formájához. Amint a rajzon látható, a nyilegyenesen vezetett hid pillérei, amelyek párhuzamosan haladnak a Duna folyásával, szinte megkívánják a szigetnek ezt a feltöltését. Ezen a kérdésen különben rendkívül sokat gondolkodtunk és a legmegfelelőbbnek tartottuk azt, hogy ilyen módon a Margitsziget megnagyobbításával olyan megoldást találjunk, amely figyelembe veszi azokat a közlekedési kívánásokat, amelyek majd csak esetleg évtizedek múlva fognak felmerülni. A kereskedelemügyi miniszterium, illetve Bornemisza miniszter ur elgondolásai oly kitünőek, hogy a Margitsziget felső részének közle-



Az újonnan építendő óbudai hid végleges helye

A HÉT

Irja Aranyl Lipót

Bonyhád több, mint bizonyos. A mai napot végbemenendő bonyhádi választás valóban netovábbja a formalitásnak. A kitűnő Perczel Béla már az ajánlás során lett egyhangulag megválasztott képviselő és beteljesedett a kikötése. Teljesen szabad és tiszta választás juttatott neki mandátumot.

És megjelenik lelki szemünk előtt Miskolc városának nagy fia, Dedk Ferenc barátja Horváth Lajos, akit vagy hatziben választottak meg Miskolcon egyhangulag képviselővé. (Akkoriban az ilyen választásokat „vízes választás”-nak becézték.) Mikor hetedizben újra egyhangul megválasztásáról volt szó, Horváth Lajos évődött a város híres főkortesével, Tóni bácsival:

— Tónikám, remélem, hogy újra megválasztok képviselőnek.

Erre Tóni bácsi kissé unottan mondta meg a véleményét:

— Nagyságos ur egyből nem lehet választani.

Sürgős reform kívánatos. Valamelyik „Schöngest” a régi békevilágban így klasszifikálta az utas és a vasúti kalauz közötti viszonyt: „Az első osztályon az utas gorbáskodik a kalauzzal. A második osztályon az utasok egymással gorbáskodnak. A harmadik osztályon pedig a kalauz gorbáskodik az utassal.

Ez így tovább nem tartható. A mult héten olvastuk, hogy minő szívélyesen fogadták Salzburgban Darányi Kálmán miniszterelnököt, amidőn a Gasteinből odaérkezett gyorsvonat III. osztályu kupéjából kilépett. Ezen a héten pedig Reibel Mihály keresztény párti képviselő a lapokban kéri a becsület megtagadást, hogy fontos iratokat tartalmazó aktatáskáját, amelyet a budapest-arádi gyorsvonat III. osztályu fülkéjében felejtett sziveskedjék hozzá eljuttatni.

Ezekután a vasuton meg kell változnia a gorbáskodások sorrendjének. Mert különben a kalauz soha sem léphet elő jókalauz-ellenőrré.

Inog az ingatlan. Ujabb nyári bűnvádi eljárás a multévi nyári eset után. Tavaly a Rákóczi uton, most pedig a Lágymányoson omlott össze a háromemeletes épülő bérház. A propos: Lágymányos! E név hallatára visszaemlékszünk az ugyancsak a Lágymányoson épült gyönyörű Ferenc József Műegyetem felavatási ünnepélyére, amikor az ünnepélyre Bécsből megérkezett császári, királyi főherceg azt kérdezte a közoktatásügyi minisztertől: Hogy hívják ezt a városrészt, ahol most vagyunk? és Wlassics Gyula miniszterünk gyorsan válaszolta: Ez, Fenség a Lágymányos, mire a Fenség leereszkedően bókolva jegyezte meg: Nagyon szép lágy helyen fekszik ez a Mányos.

Bizony ez már régen volt. Azóta már nemcsak a Mányos lágy, de lágy az a betonkeverék habarék ragacs is, amelynek három héttel kellett volna száradnia, hogy az uj ház lakóképessé és házbérjogossá váljék.

Százévesek gratulálnak egymásnak. A „Nemzeti Színház” irodájában jelentkezik Morse mérnök ur szízesztendő kis Morse-gépével a kezében és Podmaniczky Frigyes báró iránt érdeklődik. Németh igazgató ur válaszol kérdéseire:

— Ez idő szerint itt én vagyok Podmaniczky báró és pedig ezzel a jelszóval: A „Peleskei nótárius”, t vagy jól kell adni, vagy sehogy. De adni kell.

Morse (mosolyogva): Welche Wendung durch Gottes Fügung! Eljöttem gratulálni. Egyébként én is most lettem száz éves.

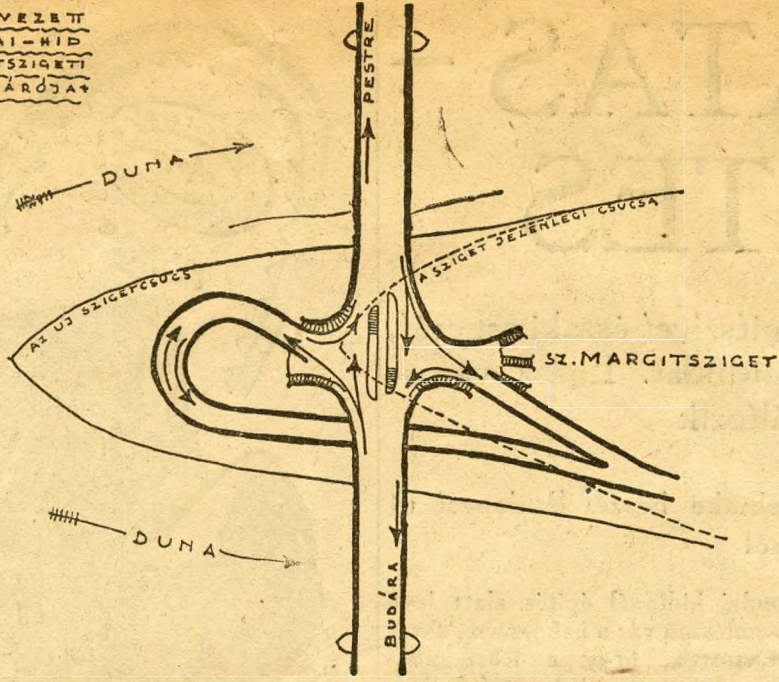
Az igazgató. Megette a fene az ilyen gratulációs terminusokat, amikor világszerte ilyen a jókívánság: Az Isten élteszen száz esztendeig! Egyébként én is gratulálok.

Morse. Ajándék helyett egy kis figyelemmel akarok kedveskedni. Tessék ezen a „Nemzeti Színház”-ból kitessékelt régi, nagy magyar művészeket a szízesztendő jubileum alkalmából távirati uton üdvözölni és őket a jubilaris előadásra meghívni.

Utóirat. A távirati üdvözlés és az ünnepl előadásra szóló meghívót az illetőknek a nagy hófúvás miatt nem lehetett kézbesíteni.

Üz. Biró Jenőné szül. Reichenfeld Margit, mint neje, Karolina, mint leánya és Béla, mint unokája, fájdalomtól porig sujtva jelentik, hogy imádott férje, a jószágos apa és nagyapa, **BIRÓ JENŐ** nyug. MÁV írtellgyelős szeptember 11-én 61 éves korában elhunyt. Temetése 13-án, hétfőn délután 2 órakor lesz a külső bécsiúti (budai) izraelita temetőben. Siratják még: nővére, sógoronói, sógorai és rokonsága.

A TERVEZETT ÓBUDAI-HID MARGITSZIGETI LEJÁRÓJA



kedési problémáit a mi terveinkkel együtt azokon igen kitűnően meg lehet majd oldani.

— Lejáró lesz a szigetre? — Hosszadalmas vita volt — válaszolta Algyay-Hubert Pál — ebben a kérdésben és nincs is még végleges hivatalos állásfoglalás. Itt a legkülönbözőbb érveket lehet felhozni úgy pro, mint kontra. Azt hiszem, hogy az a kétoldali lejáró, amelyre én gondolok, közmegelégedésre fogja megoldani a kérdést. Az új hid, mint a vázlatból kiderül, a Margitsziget megtoldandó csucsán mintegy 90 méter szélességben a szárazföldön is áthalad. Erre a részre olyan kétoldali lejárót építenék, amely nem szükségképpen egyeidejűleg készülne el a hiddal együtt, viszont a hid szerkezetében semmiféle változás nem kell, hogyha esetleg az a kész hidhoz utólag lesz megépítve. A Margitsziget új felső csucsán létesítendő kétoldali lejáró megépítésének időpontja még vitás. Azt hiszem azonban, mire a hidépítéshez hozzáfog a minisztérium, ez is eldől.

Kétoldali lejáró a szigetre

Algyay-Hubert Pál alelnök most hatalmas kartont vesz elő és azon magyarázza meg az általa elgondolt felsőszigeti két lejárót. Mint az alábbi vázlatból is kiderül, ez a lejáró sikeresen oldja meg a közlekedésnek azt a problémáját, hogy járműkeresztelés ne legyen az uj hidon. A Margit-hidnak egyoldali lejárója van és a legnagyobb közlekedési nehézséget az okozza, hogy a járművek kénytelenek ki- és behajtásnál egymást keresztelni. Az Algyay-Hubert Pál által nekünk bemutatott felsőszigeti lejáró ötletesen zárja ki a keresztelést, amint az vázlatunkból jól látható. A Pestről jövő járművek egyszerűen balra lehajtanak a szigetre, a Budáról jövő járművek a kanyaron keresztül a hid alatt érnek a szigetre. A visszafelé ut hasonlóképpen keresztelés nélkül simul be a forgalomba. A lejáró megoldása még azokat is álláspontjuk megváltoztatására bírhatja, akik idáig amellet az álláspont mellett kardoskodtak, hogy a szigetet az „exkluzivitásból” nem szabad kiragadni. Ez nagyon tévedés, hisz a sziget idegenforgalmi értékét továbbra is biztosítja az, hogy az autók meglehetősen magas belépődíjat fizetnek, tehát senki nem fog végigautózni a szigeten, csak azért, mert nem akar végigmenni a budai, vagy a pesti Dunaparton. De különben is éppen a sziget felső csucsának jelenlegi zsufolt autóforgalmát fogja kiküszöbölni majd annakidején, ha elkészült a hid, ez a megépítendő kétoldali föl- és lejáró. Most, mint tudjuk, az a helyzet, hogy a Margitszigetnek idegenforgalmilag legexponáltabb helyein tulsufolt autóparkoló helyek vannak, mert a szigetre csak egy bevezető ut van.

A pesti lejáró

— Rendkívül nagy munkát igényel — folytatta azután Algyay-Hubert Pál — az óbudai hid pesti és budai lejáróinak megépítése. Itt ugyanis olyan városrészek vannak, különösen Budán, amelyeknek egész új átrendezése válik szükségessé. Ezen a vidéken a háboru óta semmi nem történt és egész utcasorokat kell a modern városrendezési elveknek megfelelően lebontani, hogy a mostani óbudai káoszt megszüntessük. Persze, ezek csupa földszintes házak, amelyeknek kisajátítása és lebontása hidépítés nélkül is igazán időszerűvé vált. A pesti parton ugy tervezük a lejárót, hogy az ivalaku elhajlásban kétfelé fog ágazni. Az egyik ága a Hungária-körut felé irányul, a másik pedig a Frangepán-utca felé. Egyelőre anyagi okok miatt csak a Hungária-ut felé irányuló lejárót fogjuk megépíteni. Ez a város egyik főutvonala lesz az uj hid megépítése után. Itt is persze rengeteg akadály volt. Annakidején felmerült az, hogy az ottlevő lipótvárosi pályaudvar felé, úgy mint a Ferdinánd-hidnál, felülíreléssel vezessük át az uttestet. Azóta azonban az illetékes tényezők hozzájárulását megszereztük, hogy a lipótvárosi pályaudvar sínjait a legszükségesebb mértékre korlátozzák és az uccasínt alásülyesztik, úgy, hogy a hidról levezető ut, a pályaudvaron át, máris a térszínen fog átvezetni. Ma ez a vidék még teljesen rendezetlen, de természetesen mire az uj hid megépül, addigra a lejáró környéke is teljesen megváltozik.

— És mikorra számítható az uj hid megépítése? — A minisztérium terve az, hogy 1938. őszén megkezdődhetnek a hidépítés munkálatai. Hozzávetőleges számítás szerint öt év mulva, 1943-ban lesz átadható az uj hid a lejárókkal együtt a forgalomnak. Ez azonban természetesen még nem végleges időpont.

Milyen lesz a budai hidfő?

— A budai hidfő megoldását hogyan képzeled a Közmunkatanács? — Most, hogy a hid végleges tengelyét a kereskedelemügyi minisztérium kijelölte, már hozzá lehetett látni a budai hidfő és illette lejáró tervezéséhez, amely a Közmunkatanács feladata. Az ottani egész környék természetesen addigra, amíg a hid megépül, meg fog változni, az uj utcák úgy épülnek, hogy a hid nyilegyenes tengelye a jelenlegi Flórián-tér környékén kialakítandó uj körtér után a Vörösvári-utra hajlik be. A Vörösvári-ut most még ettől a tengelytől kissé északra elferdül.

A Vacuum Oil Company titokzatos „fátyolos hölgye”

Különös „ásványolajnyagkereskedés a Vár egyik előkelő uccájában”

A csendes Vár egyik előkelő utcájában, közelebről az Uri-utcában ódon kis patinás palota húzódik meg. A palota tulajdonosa igen polgári nevet visel, távolról sem arisztokrata, hanem szép, társadalmi életet élő asszony. A telefonkönyvben neve melleit, mint foglalkozás: ásványolajkereskedő áll. A főuri külsejű palota portása azonban rendkívül meg lenne lepve, ha valaki becsengetne és például petróleumot akarna venni. A csodálatosan szép kis kertes udvarban nyoma sincs hordóknak, mint ahogy a pazar eleganciájú termekben senki se találhatja nyomát még ásványolaj-mintának sem. Akik az ásványolajszakma rejtelmeit ismerik, az Uri-utcai palota tulajdonosnőjét, a „Vacuum Oil titokzatos fekete fátyolos hölgyének” hívják.

A Vacuum Oil Company budapesti irodáiban persze jól ismerik a szép fátyolos hölgyet. Néhány évvel ezelőtt a Vacuum egyik ülésén Farkas Kálmán igazgató jelentést terjesztett az igazgatóság elé, amelyben közölte, hogy sikerült olyan közvetítőt akquirálnia, akinek várható eredményei fényesen fel fogják lendíteni a Vacuum forgalmát. Nincs az a kenőtehnikus, aki ezzel az uj akvizícióval versenyezni tudna. Hölgyről van szó. Az ülés után a Vacuum másik igazgatója, Boros azt mondta: — Nekem ezekkel a titokzatos fátyolos hölgyüzletekkel szemben rossz előérzetem van. Ez lesz a bizonyos narancshéj...

Az Uri-utcai palotában székelő „ásványolajkereskedő” elvált asszony. A férje kémkedés miatt most börtönbüntetést tölti ki. Speciális vevőköre van és az akquirált üzletek szép haszonnal járnak. A legtöbb Vacuum-bizományos jutaléka fehér árunál 4.5 százalék, Mobilolajnál 2.5 százalék. A százalékokból a bizományos-

Ez az uj hid megépülése után sem lesz nagy akadály, mert hiszen a Vörösvári-ut, illetve a Bécs felé vezető országot hozzácsimítása az uj hid tengelyéhez, meglehetősen anyagi áldozatot kívánó terv.

— Milyen lesz külsőleg az uj hid és mibe kerül?

— A minisztérium végleges elhatározása az, hogy szerkezeti megoldását illetőleg ugynevezett felsőpályás ivhid lesz, éppen úgy, mint a Boráros-téri hid, azzal a különbséggel azonban, hogy az egyes ívek — főtartók — tömör vaslemezekből lesznek, tehát nem lesz látható az a gerendázat, ami a Boráros-téri hid ivein látható. Így esztétikailag is egészen különösen sikerülnek mondható a hid terve. A számítások szerint a hidépítés 14 millió pengőt tesz ki, 10 millió pengő a hidra vezető összes uttestek, vagy ha jobban tetszik, lejárók megépítési költsége. A hidépítés az ingatlan átruházási illetékből nyer fedezetet, amelyre nézve köztudomásu, hogy az a jövő évben már szabad tétel lesz, miután a Boráros-téri hid megépült. A Közmunkatanács befektetéseire vonatkozólag még különféle tárgyalások folynak.

Hosszúra nyult beszélgetésünk után azzal az impresszióval távoztunk a Közmunkatanács alelnökétől, hogy ez a tetsület nagyon megeáfolta a róla annakidején elterjedt híreket, amelyek bürokratikus nehézségeiről szóltak. Most olyanok vezetnek, akik az alkotó munka emberei.

BERECZ LAJOS DR.

Megérkezek az őszi divatszövetek Öltöny BLUM méret után..... 110 pengő és fesivére Váci-utca 31-33 (Piarista épület)

Egyáltalán olyan különös titokzatosággal kezelik a budai várkastély „ásványolajkereskedőjének” üzleteit, hogy senki se tudja, mik állhatnak ez üzletek mögött.