

Négy új és modern városrészt teremtenek a hidak!

Az új Ferencváros, Lágymányos, Óbuda és Újpest várja az új hidak megnyitását

(Saját tudósítónktól.) Épül már a Boráros tér-lágymányosi híd és amint elkészül, azonnal hozzá kell átni az óbudai-újpesti híd építéséhez. A Pesti Napló városi parlamentje nemcsak a szakembereket hallgatja meg, hanem azt tartja fontosnak, hogy a városépítés munkájából a lokál-

patriotizmus szeretetében egyesülve, mindenki vegye ki a maga részét és ezért nagy súlyt helyeztünk a közönség véleményére. Munkatársunk kinn járt mind a két híd környékén. Az érdekeltekkel, szóval a publikummal beszélt. Budapest négy városrésze várja a fejlődést.

Feléledt a lágymányosi Dunapart

A Boráros téri híd építkezésének környékén nagy a meglepés. A Horthy Miklós útról lejövet a Lágymányosi út végéről látszik is az építkezés, a parton már készen áll az egyik pillér óriási tömbje. A Lágymányosi út arra a most még pusztasá területre torkollik, amely a lágymányosi töltésével keletkezett.

— Tetszik látni, — magyarázza egy házmaster — ott a túlsó parton, a Fővámház épülete mellett fog állni a híd pesti hídfője. Hogy ez itt mit jelent? Tessék csak meggondolni: az egész nagykörút forgalma megáll a víznél. A négyes villamos, a hatos, a hetes odamegy egész a partig és ott nem megy tovább. Itt körben mindenütt házak fognak épülni. Tessék csak körülnézni, itt ez a környék, a Lágymányosi út, Vak Bottyán uca, Budafoki út, Kende uca, az egész negyed a Horthy Miklós út és a Múgyetem között, csupa nagy, új bérház, lefelé pedig, a Duna felé minden megáll. Mert messze van a hídtól, a Ferenc József hídtól. Ha kész lesz a híd, hallom 1935 végére, vagy 1936-ban, olyan építkezés indul meg itt, amelyet nem látott a világ. Kérem, ez éppen olyan, mintha lekötik az ütőeret: először kidagadnak az erek: tessék megnézni, milyen nagy a forgalom a Ferenc József hídon, másodsor elhal az a hely, ahol le van kötve az ér.

Amint a Ferenc József-hídon átmegyünk, beigazolódik a házmaster hasonlata: a Ferenc József-híd zsúfolva van lassan döcögő járművekkel, a villamos minduntalan elakad.

A Boráros téren D. Z. magánhivatalnokkal beszélünk.

Az óbudaiak félnek, hogy nem épül meg a híd

— Harmincöt évvel ezelőtt jöttem én ide Óbudára. Azóta itt az üzletem a Lajos uccában, a város szívében, akkor kezdték ígérni nekünk az óbudai hidat, azóta várunk. Nem hiszem én, kérem, hogy megérjem a hidépítést. En már nem fogok száraz lábbal átsétálni innen Újpestre.

Ezt munka közben egy óbudai fodrász mondja. A kisvárosi fodrász, — mert Óbuda Pest tözsomszédságában olyan szabályos kisváros, mintha százötven kilométerre lenne a fővárostól — igazán maga a közvélemény.

— Hogy ez az óbudai híd milyen szörnyen fontos, azt nem kell magyaráznom, — fejtegeti, amint dolgozik. — Kérem: a Margithíd túl van terhelve. Keskeny is már az a híd, messze is van és olyan nagy városrészeket köt össze a pesti oldallal, hogy lehetetlen azon egyedül lebonyolítani az egész forgalmat. Nem hiszek én már abban, hogy hamarosan megépül ez a híd.

— De — vetették ellene — most éppen egyre többet beszélnek róla.

— Beszéltek, könyörgöm, mindig eleget róla. Nem is csak beszéltek. Tessék csak kinézni. Itt szemben ezt a házsört már meg is vette a Közmunkatanács. Mert hogy ide akarták építeni a hidat. Hogy érintse a Margithíd óbudai csücskét. Aztán elhatározták, hogy mégsem ide építik, hanem a Kultúr uccával szemben. És akkor oda az egész megvásárolt házsor. Pedig a Potzhammer-ház és a pék háza kivételével az egészet megvették. Igaz, hogy kiszélesítik a Lajos uccát, aminek legfőbb ideje, mert, kérem, szegény és gyalázat volt ez a kacsaringós sikátor itt a város szívében, de mégis, ha most nem ide építik a hidat, akkor most majd ott vesznek meg egy egész házsört?

— Régen készen van a terv, tudjuk mi azt is régen. Csak hogy először persze a Boráros téri hidat kellett megépíteni, mert ott nagyurak laknak, meg vannak jó telkek. Ha itt állna a híd olyan építkezés indulna meg, hogy még. Tessék elhinni, egész csomó óbudai üzem tönkrement csak azért, mert nincs összeköttetés a várossal, nem

Az újpesti oldalon most csak por, pizok van

Az újpesti oldalon is sóhajtoznak a híd után. — En csak nyolc éve lakom erre, — mondja egy tagbaszakadt barnabársonyruhás halászlégény — azóta mindig hallom, hogy építik a hidat. Ide a Bodor uca és a Hungária körút közé valahol. Lehet, hogy a körüttal szembe.

— No és mikor építik meg?

— Hamarosan — mondja nagy optimizmussal — a Boráros téri elkészül vagy öt év alatt és akkor mingyárt hozzáfognak ehez.

Jellemző módon a pesti oldalon is a Margithídtól távolodva a Duna közvetlen partja nincsen beépítve. Újpest felé, amint a tervezett újpest-

beszélve arról, mennyire megkönnyebbül Újpest is, ha a teherforgalom erre bonyolódik le.

Híd helyett — propeller

Lemegyünk a Dunapartra megnézni, hová akarják építeni az óbudai hidat. A partot végig düledező földszintes, kopár kertes, nyomorúságos fedelű viskók szegélyezik. Ez előtt megy a HEV szentendrei vonala. A Margithíd északi csücske éppen szemben van a hajógyári nagy sziget déli csücskével.

Egy matróz pipázgat a kerítésnek dőlve. — En nem tudom, hogy akarják a hidat másképpen építeni, mint hogy érintse a Margitszigetet — mondja és köp egyet. — Ha magasabbra építik, túl messze kerül a Margithídtól, túlközel a vasúti hírhoz. Nem tudom: miért ne érintse a híd a Margitszigetet?

— Maguk átjárnak Újpestre? — Hogyne járnának. Propellerrel. Csak nem bolondultam meg elmenni a Margithídhöz, onnan meg vissza a túlsó parton?

Visszamegyünk a Lajos uccán Pest felé. Hát ez a szép Budapestnek nem éppen a legszebb része. Egyik kopott gyárépület a másik mellett, a parton pedig egy-egy csónakházal megszakítva nyomorúságosnál nyomorúságosabb viskók. Szemben azonban a Margitsziget fájnak gazdag pompája és azon túl az új Lipótváros modern házainak tömege.

A fodrásznak igaza van: Óbuda megbénul a rossz közlekedés miatt.

Végig a Lajos uccán társzekerek, teherkocsik végeláthatatlan sora, a Margithídon pedig egyre meg-megakadó közlekedés: hőmpölyög Pest és Újpest felé a teherforgalom. Ha az óbudai híd megépül, a Margithíd tehermentesül, a budai hídfő környéke szükségképpen kiépül és Budának a legszebb, a Margithíddal szemben fekvő partja a vityilókkal és részben elhagyott gyárkolosszusokkal átalakulhat a főváros egyik, közlekedésileg legelőnyösebben fekvő lakónegyedévé.

Óbudai híd helyéhez közeledünk, a part széles sávját roppant faraktárak, cement- és műkőgyárak telepei foglalják el és a nyugati pályaudvar teher sínhalozata. Följebb már a rakpart síncsen kiépítve, bokáig érő porban járnak a parton, egy-egy halászcserda, viskó raktár, ez minden. Tíz percig kell járnunk a Váci úton, míg egy mellékútcára akad az ember, ahol le lehet kerülni a Dunához.

Es ezzel az elhanyagolt és elhagyatott parttal szemben fekszik a Margitsziget, tündéri parkjával, tökéletesen kiépített partjával, épületeivel, útjával. Itt is, mint a budai oldalon: Budapest leg-

szebb, legmodernebb, legcélszerűbb és legjobb lakónegyedét lehetne építeni.

A Dunaparton egy fiatalember ül, akiről kiderül, hogy egy divatárúüzletben elsősegéd. Bo is mutatkozik: Solymos Ferenc.

Egy újpesti patrióta városrendezési terve

Solymos Ferenc újpesti patrióta. Kifejti városrendezési terveit, amelyek egyáltalában nem oktanok.

— Első pont: az óbudai híd. Kérem, mi meghajlunk józan érvek előtt: a Boráros téri híd olosabb, mert ott keskenyebb a Duna. De már bocsánatot kérek, van a Dunának olyan szakasza, ahol még keskenyebb, mégse építenek oda hidat. Mert ha valaki tisztában van az óbudai híd roppant fontosságával, akkor a Boráros téri híd ehez viszonyítva egyszerűen fölösleges. Azt tetszik mondani, hogy a Boráros téri híd építése tíz millióba kerül? Kérem: Elő lehetett volna teremteni a többletet az óbudai híd érdekében is. Es elő kell teremteni. Most tessék behunyni a szemet.

Nem nyugszik addig, amíg megteesszük. — Most tessék elképzelni a következőket: itt áll az óbudai híd. Lebonyolítja a teljes teherforgalmat és kényelmesen közlekedni Óbudát Újpesttel. A rakpartot kiépítik mindkét parton egészen az Összekötő vasúti hídig. Az új híd és a vasúti híd közé kell számítani az összes pesti parti raktárakat és ha nem fér el: ott a budai part is. Akkor meg lehet valósítani a Lánchíd és az Erzsébet híd közének rendezését. Viszont ha a raktárak idekerülnek és a hídfő idetorkollik a Hungária körúthoz, óriási építkezés indul meg. Általános pezsgés és nyüzsgés.

— Tessék jól figyelni. A második pont: A part kitisztítása. El kell innen helyezni a raktárakat és a gyárakat, hisz van hely bőven. Ki hallott már olyat, hogy egy fővárosnak ezt a tüneményesen szép folyópartját faraktárak állják el? Ha most elkotródnak innen a raktárak, nem kell kérem egyáltalában megerőltetni a fantáziát:

— Tessék csak arra dőlnék nézni? Mit tetszik ott látni? Mintha Newyorkban lenne az ember. Egyik modern gyönyörű ötemeletes bérház a másik mellett, parkok, utak, kultúra, város-kultúra, fővárosi városrendezési kultúra. Nem kell kérem egyebet tenni, mint ezt egyszerűen folytatni. De ennek egyetlen és elengedhetetlen feltétele: az óbuda-újpesti híd megépítése. Tudom, pénzbe kerül. Az államnak azonban csak a híd kerül pénzbe. Azt a városnegyedet, Pestnek azt a legszebb városnegyedet, amely itt akkor fel fog épülni, nem az állam, hanem a magánvállalkozás fogja felépíteni.

Es az óbudai híd beszédtema egész Újpesten és egész Óbudán. Beszédtema — a fodrász szerint — legalább negyven év óta.

A Horthy Miklós Dunahíd bemutatója

A Boráros térről nézve egy kisebb vasúti pályaudvar körvonalai látszanak, a Múgyetem rakpart szemközti oldalán: serényen készül az új Boráros téri híd, a Horthy Miklós Dunahíd. Az alapozási és pillérfalazási munkálatokhoz tavaly augusztusban kezdte hozzá és az idei október végéig befejezik a budai hídfő, a jobbparti pillér és a jobboldali mederpillér építését. Tegnap bemutatták az új híd munkálatainak eddigi eredményeit.

Csoportokban érkeznek a különböző technikai szakemberek és egyéb érdeklődők, hogy megcsodálják a magyar hidépítés nagyszerű fejlődését. Az új híd külső formájára a Margithídhöz fog hasonlítani. És ehez a nagy hídhoz egy 35 méteres nyílású híd fog csatlakozni a Duna jobbpartján és ez alatt bonyolítják le a partmenti forgalmat. A pesti oldalon a vasúti pályaudvar és a BESZKÁR vágányai futnak a nagy hírhoz csatlakozó parti hidnyílások alatt, amelyek építése a jövő év programjához tartozik.

A Horthy Miklós Duna-híd »kesszonjai« a legnagyobbak azok között, amelyek valaha Magyarországon épültek: a parti pillér kesszonja 30 méter hosszú és 9 méter széles, a meder-pillér 32,5 méter hosszú és 8 méter széles. Az előbbi a Duna vízszíne alatt 14 méter mélyre, a másikat 18 méter mélyre alapozták. A kesszon munkakamrájában 40-50 munkás dolgozik egyszerűen, akik hat órai munkaidő után tizenkét órát pihennek, amire szükség is van, hiszen igazán nehéz munkát végeznek a vízszíne alatt. Megállapított kopogójelzésekkel és telefonon érintkeznek a külvilággal.

Az alapozási munkálatok vállalkozói hatalmas technikai felkészültséggel jelentek meg, ami kiderül abból is, hogy a vízmű alagutak építésénél 3600 köbméter óránkénti levegő előállítására alkalmas gépeket szereltek fel a nagy gépházban. Minden forgalmat síneken bonyolítanak le és a munkahelyeken egész pályaudvarokat kellett felállítani.

A nagy gépi berendezés az üzemet annyira racionalizálta, ami azelőtt építési munkáknál ismeretlen volt. A hidépítéshez szükséges betonkészítés munkáját kitünően oldották meg: a Dunából kotrott kavicsot elevátor dobja a partra, szállítószalag viszi fel a tartályokba és onnét felnyó a keverőgéphez. A keverőgépből már saját súlyával szállítják a kész betont a munkahelyekre.

Csak nagy tapasztalatokkal lehet nekiindulni az ilyen hidépítésnek, akik az alapozási munkát végzik; eddig 33 híd építésénél 142 kesszont szüllyesztettek a vízbe. A Horthy Miklós Duna-híd építésénél eddig komolyabb baleset nem fordult elő.