

## Vita a hidak körül

A főváros legutóbbi pénzügyi szakbizottsági ülésén nagy vita volt a borárostéri Horthy Miklós-híd építésével és a Margithid kiszélesítési munkálataival kapcsolatosan. Rassay Károly a borárostéri híd pesti hídfőjénél tapasztalható állapotokat tette szóvá és kifejtette, hogy ott két sáncot építettek, ami rengetegbe került és hogy az építésnél valószínűleg hiba történt, mert az egész környék le van süllyesztve, és a hidat túl magasra építették. Kérte, hogy a jövőben nagyobb figyelemmel legyenek az építkezéseknél s a tanulságokat vonják le az óbudai híd építkezésénél.

Peyer Károly viszont a Margithid kiszélesítési munkálatainak lassu tempóját tette szóvá.

Az elhangzott támadásokkal kapcsolatban felkerestük dr. Álgay Hubert Pált, a Közmunkatanács alelnökét, aki a következőkben fejtette ki a Közmunkatanács véleményét:

— Rassay bizottsági tag urnak a pénzügyi bizottság ülésén a Horthy Miklós-híd borárostéri feljárójára tett nyilatkozatának jóhiszeműségét senki kétségbe nem vonhatja, azonban nem kétséges, hogy azok a műszaki emberek, akik őt tájékoztatták, teljes mértékben tévedésben voltak.

A borárostéri feljáró sérelmezett tulságos magasságának kérdése ugyanis a következőképpen áll. A hidnak a Duna fölötti része pontosan olyan magas, mint ahogyan azt a hajózási nemzetközi előírások a legszigorúbban megkövetelik. A borárostéri feljáró magasságát pedig az szabja meg, hogy a Vásárcsarnokot és Közraktárakat kiszolgáló vasuti forgalmat a pesti parton át kellett hidalni; tehát itt a hidszerkezetet olyan magasra kellett készíteni, hogy alatta a vasuti közlekedés akadálytalanul lebonyolítható legyen. Ebből következik, hogy az utca szintjére levezető hídfeljárótöltést, teljesen a Boráros-térre kellett helyezni és ennek a vasuti vágányok felé eső legmagasabb pontját — a tévesen szerepelt magassági adatokkal szemben — mintegy 5 m. magasságban kellett megállapítani. Ebből a magasságból semmiféle szakértelem sem lehetett képes egy centimétert sem elvenni, mert máskülönben a vasuti forgalom áthidalása nem lett volna lehetséges. A feljárótöltés erről a mintegy 5 m. magasságról a Boráros-téren keresztül állandóan esik és a töltés a Nagykörut torolatánál ér le az utca szintjére.

A Boráros-térnek régmúlt időben történt kialakításánál még nem gondoltak arra, hogy ide majdan a jövőben híd fog épülni és ezért a tér méretei eléggé keskenyek; ezáltal a feljárótöltés a teret meglehetősen szorosan tölti ki. A híd viszont évszázadra szóló műtárgy és a feljáró megtervezésénél máris a jövő igényeit kellett szem előtt tartani. A nem távoli jövőben azonban a Boráros-téren álló mai épületek elavulnak, a tér sokkal bővebb méretekkel átrendezhető lesz és sokkal kedvezőbb képet fog nyújtani. Az építés tartamára a tér föld- és kőhalmokkal van kitöltve, ami rendkívül kedvezőtlen benyomást tesz; az építkezés befejezése után azonban a feljáró képe az adott viszonyokhoz képest tetszetős lesz.

A budai hídfőnek a legmagasabb pontja a terepszinttől nyolc méter, a régi lágmányosi tőfenéktől pedig tizenhat méter. Budán azonban, ahol a hídfő-környék kialakítását nem akadályozta semmi, — lévén ott a hídfő-környék ezidőszertig beépítetlen, — ott természetesen ez a hídfeljárati magasság-szint teljesen el fog veszni, mert ott hatalmas tér lesz kialakítva.

A világvárosokban a nagyobb hajók részére hajózható folyók fölött készült hidaknál teljesen azonos helyzetet találunk. Minthogy pedig az építendő óbudai híd pesti hídfőjénél, a belátható időn belül onnan el nem távolítható lipótvárosi pályaudvart kell majd áthidalni, ezért ennek a pályaudvarnak, a város felé eső részénél, pontosan ugyanolyan magasságról kell majd, illetve lehet majd a feljárótöltést a térszínre levezetni, mint ahogyan ez a borárostéri híd nál történt.

A híd, amely őszre lesz forgalomba helyezhető, 100 százalékgig tiszta és eredeti magyar munka, magyar mérnököknek és magyar szakmunkásoknak a verejtékes munkája, akik nagy lelkesedéssel szolgálták ennek a nagy műnek a létrehozását. Ez a munka a külföldi szakközlönyök megjelent közleményei nyomán világszerte máris a legnagyobb elismerést vívta ki.

Ami a Margithid építésénél panaszolt késedelmet illeti, erre vonatkozóan, mint aki azelőtt a kereskedelem- és közlekedésügyi minisztériumban eme munkák tervezésénél és az építés első évében a munkák irányításában résztvettem, mondhatom, hogy késedelemről beszélni igen nagy túlzás. Evvel szemben az építés jelenlegi menete azt mutatja, hogy az építés végrehajtása teljesen az eredeti programnak megfelelően bonyolódik le és így minden remény megvan arra, hogy az a programszerű időben be is fejeződik.

Nem szabad türelmetlennnek lenni ily rendkívül nehéz építkezés végrehajtásánál a közlekedési kényelmetlenségekkel szemben, mert elmondható, hogy az igen nagy nehézségek ellenére, az ideiglenes közlekedés kérdése — hasonló külföldi építkezések eseteivel összehasonlítva — a legkiválóbban megoldottnak mondható.

\*

Eddig szól a nyilatkozat, amelynek készségesen adtunk helyet. Második, a Margithid építésére vonatkozó részéhez azonban megjegyzést kell fűznünk.

Az átalakítási munkálatok lassu menetének tekintetében meglehetősen egyöntetű a közönség véleménye. Egyaránt érinti ez a gyalog járó s a kocsin közlekedő embereket, kényelmetlenséget s ami ennél fontosabb, késedelmet jelentve rájuk. Nem is annyira a kiszélesítési munka hosszadalmassága ellen irányul a panasz. Ennek még tűrhető a tempója s különösebb kifogásra okot nem szolgáltat. Ellenben a Beszkárt sinlefejtetési munkája annyira hosszadalmas és oly kényelmesen halad, hogy a forgalomnak komoly veszélyeztetője.

A közönség hálával venné, ha a Közmunka Tanácsnak barátságos, de erélyes közbelépésével sikerülne ezen munkálatok gyorsítását keresztülvinni.