

Emődý Zoltán riportja:

Épül a Boráros-téri Horthy Miklós-híd

Hetek óta a Lágymányos szenzációja, a környék legérdekesebb látványa a Boráros-téri hid építése. Sétálgató emberek meg-megállnak a műgyetem előtti rakparton és onnan nézik a bontakozó technikai csodát. A bátrabbak tulmennek a MEC klubházán is. Itt parti faraktárak között vezet egy poros út egészen a hidépítés elkerített munkahelyéig. A Farkas-csárda lugasából jól látni a szerelést, így az időmilliomos nézelődő leül egy hosszulepés mellé és bámulja a látványt, ami bizony bőven akad itten.

A Ferenc József hid déli-oldali gyalogjáróján is elácсорognak az emberek és nézik az építést. A 49-es villamoson akárhányszor akad alkalmi szakértő, aki beleszól a kifelé

báméskodók beszélgetésébe:

— Uraságod nem jól tudja. Az a magas piros torony, az a daru. Azzal szállítják a vasat.

Ugy van valahogy: a járókelők nézik, nézik az építést, de vajmi kevesen tudják, hogy mit látnak. Hogy mik azok a cölöpök ottan a folyam vízében, mik azok a pirosra mázolt vasrácsok. Hogy hogyan is történik itt, Budapest kíváncsi szemé előtt a nagy műszaki munka: a hidépítés. A *Magyarság* munkatársa azt szeretné, hogy ezek a sorok megismertessék az olvasóval az új Dunahid építési történetét, aztán meg elbeszéljék az építés menetét úgy, ahogy írójuk szombaton reggel a helyszínen látta.

A hid története

Minden hidépítést a szükségesség teremt. A forgalmi igények növekednek; a lakosság, a gazdasági élet, a katonai érdekek utakat követelnek a folyókön keresztül is. Ezek a keresztülvezető utak a hidak. A Boráros-téri hid szükségességének gondolata 1908-ban merült föl először, amikor a főváros kérvénnyel fordult a kereskedelmi miniszterhez a hidépítés ügyében. A minisztérium egyelőre az óbudai hid építését tartotta fontosabbnak. Csak 1919-ben végezték el a helyszíni felvétel előmunkálatait. A hid általános elrendezését 1930. februárjában határozták meg, majd tervpályázatot hirdettek. Az 1930. évi II. törvények elrendelte a hid megépítését és a hidat a kormányzó országglásának tizeck évfordulója alkalmából *Horthy Miklós-fid* névvel ruházta föl.

A tervpályázatra 10 jelíges tervezet érkezett be. Az első díjat *Kossalka János dr.* nyerte. A második díjat *Mihalich Győző dr.* nyerte. A kereskedelmi minisztérium elosztálya az érdekeltektől bevonásával később módosította a diszpozíciókat és *Gyay-Hubert Pál dr.* miniszteri műszaki tervét alapján felsőpályás háromnyisú rácsos gerendatartós típus mellett döntött. A minisztertanács elfogadta a hidszakaszterv tervét. Megindult a tervezés részletes számításainak és rajzainak elkészítése, amely három éven át adott kenyeret egy sereg fiatal mérnöknek. Ugyanakkor a Közmunkatanács megkezdte a lágymányosi tó feltöltését.

A hid építészeti kiképzésének munkájára *Luz Kálmán dr.* kapott megbízást. Sajtótámadások folytán a megbízást később visszavonták és ma az a helyzet, hogy az architektúra megoldásai felett egy még kiírandó pályázat van hivatva dönteni.

Miből, Uram, miből?

Most érkezett a történet a legnehezebb kérdéshez. Az illetékes tényezők elmondhatják az egyszeri emberrel: *miből, Uram, miből?* Hisz az építés zavartalan lebonyolítása mintegy 170.000—200.000 pengőt igényel havonként. Először arra gondoltak, hogy a meglévő pesti hidakon *vámszedést* vessenek be. A tervet hatalmas erővel megnyitva a tiltakozás fogadta. Erre létesített a kereskedelmi miniszter az 1931. évi XIII. törvények alapján egy ugynevezett *Székesfővárosi Dunahidat* alapot. Az alap bevételeit egyrészt az állam által fizetendő évi 1 millió pengő, másrészt a főváros közönsége által fizetendő évi 2 millió pengő hozzájárulás, illetőleg az ingatlanadruháznál szedett 1.25 százalékos póttelékbeől befolyt teljes összeg képezik. Még az év július 1-én megkezdte a főváros a póttelékek szedését.

Ekkor jött a szomorú emlékü gazdasági összeomlás és a bankzárlat. Mivel az állam a költségeket biztosítani nem tudta, az alépítványi munkák versenytárgyalásá el kellett halasztani. A főváros által felajánlott havi 100.000 pengőből a munkanélküliségre való tekintettel az állami gépgyár megkezdte a vasszerkezet gyártását. A kész anyagot el-

raktározták jobb időkre, mikor az építés megindulhat.

Az illetékek a vártnál csekélyebb mértékben folytak be 1932-ben. Csak 1933-ban engedett a hid finansziális helyzetének feszültsége, úgyhogy megtarthatták az alépítványekre a versenytárgyalást. A budai parti munkák és mederpillér építését a *Zsigmondy Béla r. t.* és a *Palatinus Építő r. t.* kapta meg, míg a pesti részre a *Fábián, Somogyi és György cég* nyert megbízást. Nyáron megkezdtek a budai munkákat. Az építési ütemet ismét anyagi nehézségek hátráltatták, míg végre a 15 milliós transzferkölcsonból 750.000 pengőt vettek fel. Ma végre ott tartanak, hogy — kopogjuk le! — ha nem jön közbe semmi zavar, a munka vigan folyhat tovább és 1937-re elkészülhet a hid.

A Boráros-téri hidszakasz

Reggel 8 az óra. A kánikulai meleg már javában tombol. Az illetékes hatóság engedélyével belépek a Boráros-téri elkerített munkatérre. Az Elevátor déli frontja mellett van ez a terület. Jobbra a kompresszorok gépháza, balra irodaépület. A téren három betonkeverőgép üres torka ásit. Most nincsenek munkában, nem nyelik a kavicsot, homokot, cementet és vizet. Oldalt előkészített ácsolt gerendák, összeállított bakok hevernek. Tizenhat faragott kövel lezárt betonömb áll ki a térből; ezek lesznek négyesével a kivezető merev keretszerkezetű hidrészt lábainak alapjai. A hidlábak közt mehet a parti vasúti és közúti teherforgalom. A Boráros-téri *villamos-hurokvágány* a tér eredeti szintjén marad. Mellette *patkószzerűen körüljutó támfalat* építenek majd. Ez arra való, hogy a hidra kétoldalt felvezetendő villamos-sínnek, kocsipályára és gyalogjáróra emelkedője megfelelő oldalsó megtámasztást kapjon.

Itt, ahol állok, a fejem fölött lesz a hid körülbelül 90 méteres szakasza; az a rész, amely a mai partfal tövében építendő parti pillértől a Boráros-térre tervezett hidfőig vezet. Ez keretszerkezetű hid lesz, míg a víz fölött ugynevezett *többszörös folytatólagos tartó* viszi át. A szélső nyílások 112 méteresek, a középső nyílás 154 méter hosszú. A budai oldalon tömörfalú kéttámaszú tartó a partipillértől a hidfőig vezető szerkezet jellege; ez csaknem 34 méter hosszú hidszakasz.

Harminc mázsás kötőmböket építenek a pillérbe

A hidfők és pillérek alapozását gondos talajkutatósi munkák előzték meg. Az adatok alapján azután 8 méteres mélységre vasbetoncölöpöket vertek a hidfők alatti talajba; ezekre falazzák rá a vasalt beton alaptestet. A terhelést ilyenkor a *cölöpök és az általa egymásközti surlódása* veszi föl. A keretlábak alapteste is ilyen cölöpökre épült. A pilléreknel már más a helyzet. A parti pilléreknel már más a helyzet. A parti pillérek alapozása sürített levegő segítségével készült súlyszett szerkénnyel történik. Ezeket a szerkényeket hívja a műszaki nyelv *caisson-*

Holnap kezdődő

nyári kiárusításban

Lenvásznak.....	1 ⁵⁰	Crepe Minerva.....	4 ⁰⁰
Angol etaminok és más mosók.....	1 ⁹⁰	Tisztaselyem francia imprimék	7 ⁵⁰
Gyűrhetetlen Crepe Gioconda imprimé.....	4 ⁵⁰	Fentiekén kívül minden nyári mosóáru	

hihetetlen olcsón!!

Felülmulhatatlan minőségek, legdivalcsabb minták!

Szénásy, Hoffmann és Tsa

cégnél, Csak Budapest, U., Bécsi-utca 6

oknak. Míg a parti pillér alapozása vasbetonkesszonokkal készül, a mederpilléreket vasszerkezetekkel alapozzák. Az alapozások itt 10—13 méterre mennek a Duna 0-pontja alá. A vasszerkezetek sulya 400 mázsa, a vasbetonkesszonoké 1200 tonna.

A kesszonmunka egyike a legnehezebb munkáknak. A mélységnek megfelelően sürített levegő a munkakamrában megvédi a munkást és a munkát a víz betörésétől, úgyhogy a nagyobb belső légnyomású kamrában ki lehet kotorni az anyagot és meg lehet építeni az alaptestet. Az abnormis nyomás és a hőség igen kifárasztja a kesszonmunkást. Aki munkaidő végeztével *la* munkánál normálissá tett légnyomás mellett engednek ki csak a szabadba s azután is pihenni küldik.

A pesti mederpillér még nem áll ki a vízből. Zárófal védelme alatt építik éppen. Cölöpökre helyezték munkapályán jutunk el a pillérig. Mellettünk csillán hatalmas budakalászi mészkömböket szállítanak. A mederpillér fölött izmos daru veszi át a 18—30 mázsás megdolgozott tömböket és eresztile a munkatérbe, ahol a munkások az előirt terv szerint helyezik el az összeálló darabokat. Juliusban megépül ez a pillér, öszre el távolíthatják az állványokat és a munkahidat. A pesti mederpillér építése azért késétt valamit, mert a Duna vizállása *állandóan nagy* és ez késlelteti a munkát.

Szerelik a vasszerkezetet

Motorsónakkal kelünk át a Dunán. A budai parton a pillérek és a hidfő már régen elkészültek, hosszú ideje a *vasszerkezet szerelése* van munkában. Ezt az állami gépgyár végzi.

A vasanyagot teherautón szállítják a partra. Itt egy daru karmai közé kerül a hatalmas lemez, vagy szögvas. A daru felhuzza a vasat és a parti pillér fölött emeli platóra szállítja. Innen egy hatalmas portáldaru viszi a rendeltetési helyére. Ez a portáldaru az a vasszerkezet, amely magasan kiemelkedik a hidszerkezet fölött és a Ferenc József hid járókelőinek már sok fejtörést okozott, hogy mi lehet az a hőrihorgas pirosra mázolt csodabogár, amely hol itt, hol ott látható a hidszerelés pontjain. A darut és minden vasanyagot bemazolták miniummal. Ez az első lépés; a hid festésére csak két év múlva kerül sor.

Pattog a *pneumatikus szögecselő*, az izított félféjű szögecséket a szögecslyukba helyezik, a gép működni kezd és egykettőre készen van a szögecs másik feje.

Impozáns látványt nyújt a készülő vasszerkezet. A felsőpályás hid főtartóinak rácsosága az, amit messziről láthat a nézelődő budai, vagy pesti polgár. Persze, „olt tul a rácson” csak ennyit látni. Itt belül, a rácsos szerkezetek között látható a négy főtartó kialakuló ívei mellett a sok apró keresztartó, keresztkötés, alsó és felső szélrács is. A szélrácsok arra való, hogy a hid a szél tekintélyes nyomásának ellent tudjon állni.

A program

Még ezébben megépül a budai mederfölyti nyílás vasszerkezete, sőt egy a közép felé tuNyuló rész is, amelynek az a hivatása egyelőre, hogy az iv lehajlását csökkentse.

Jövöre vasalják a középső nyílást, 1937-ben pedig a pesti nyílást, valamint a budai és pesti partfölytti hidrészt. A budai oldalon az öszszel sor kerül a mai vasszerelés fölötti pályaszerkezet és gyalogjárók építésére. Ugyancsak ezébben megépítik a pesti partipillért, befejezik a mederpillér építését; elkészítik a Boráros-téri feljárók alapjait és magát a pesti hidfőt. A *pesti oldal munkái ezébben összesen 718.000 pengőt emésztenek föl.*

A konstrukció — mint illetékes helyen mondták — *nem luxusjellegű.* Erős és hasznos szerkezetű hidtípusra volt szükség, mert a Ferenc József hidnak a Margit-híddel vetekedő forgalma nagyarányu tehermentesítést kívánt. *Szerkezetileg a legmodernebb, esztetikailag kielégítő lesz a hid.* A legutóbbi baseli nemzetközi tervpályázaton az itteni terv nyilvánosságra hozatala után, hat ilyen típusu tervezet nyert díjat. *Méreteiben műszaki rekordot jelent a Horthy Miklós-hid, mert a nyílás és a szerkezeti magasság aránya teljesen újszerű.* Érdekessége még a konstrukciónak, hogy hosszartói nincsenek, keresztartói nem átmenők és a négy főtartó keresztirányban egyttudolgozik a terhelés hatására. Legnagyobb árvis esetén a középső nyílásban 8,80 méter, a szélsőkben 6,10 méter magas ürszelvény marad a hajózás számára. A pályán két villamos és négy jármű fér el egymás mellett. Feljárókkal együtt 12 millió pengő az építés öszsköltsége.

*

Az épülő hid, mint mondtuk, 1837-ben készül el. Hirdetni fogja a magyar tervezők, magyar mérnökök és magyar munkások öszsmunkájának hatalmas alkotását; a magyar munka dicsőségét.

Románia félmillió főnyi török lakossága kivándorol

Isztambulból jelentik: A bukaresti török követ a romániai törökök kitelepítésének kérdéséről tárgyalt a román kormányval s a tárgyalásokat most a török hatóságokkal akarja folytatni. 1150 dobrudzsai török család megérkezett hajón Isztambulba és várja kitelepítését Törökországban. A török—román megállapodás értelmében *néhány éven belül áttelepítik Törökországba az öszszes romániai törököket*, úgyhogy Törökország lakossága több mint félmillió lélekkel gyarapodik. A kivándorlók magukkal hozzák ingóságukat és kártérítést kapnak a román államtól visszamaradt ingatlanaikért, amelyekre a román kormány a szerb és görög uraiom alól kivándorló balkáni románokat, *cincárokat* telepít. A termés betakarítása után még augusztus hóban újabb 6000 török család költözik ki Romániából, év végén pedig további 50.000 család. A török kormány a kivándorlokat részben az *Edirne és Isztambul közötti hadizónába*, részint *Kis-Ázsiába* telepíti le.