

Nem szabad abbahagyni az új hidak építését!

A Boráros-terti-lágymányosi és az Óbuda-úpesti híd, a magyar jövő felé ívelnek — A Margithidat is ki kell szélesíteni

(Saját tudósítónktól.) A Tabán felépítése mellett a legaktuálisabb probléma: a hidak építése. A Boráros-terti és az Óbudai híd szükségességéről már apáink meg voltak győződve és 30–40 évvel ezelőtt arról panaszkodtak, hogy a hidak körüli huzavonát egyszer már meg kell szüntetni és minden lehető eszközzel ki kell harcolni a hidak megépítését.

Ez igazán olyan kérdés, amely tulajdonképpen mindig szönyegen van és volt, valóban sohasem került le a napirendről. A sok beszéddel azonban ninesen elintézve ez a nehéz probléma, mert a hidakat valóban meg is kell építeni. A Boráros-terti-lágymányosi hidat már építik is. Aki lemegy a Dunapartra, saját szemével győződhet meg a munkálatok megindításáról.

Ez azért fontos, mert senki sem hiszi el, hogy építik a hidat, ami nem is csoda, hiszen eddig csak szónokoltak róla.

Két híd, amely az új Budapesthez vezet

Ez a két híd íveli át a múltat és a jövőt. Ezen a két hidon keresztül jutunk el az új Budapesthez. A Ferencváros új reneszansz előtt áll. A Lágymányosnál eltűnnek a rétek és a mezők és igen helyes volt néhány hónappal ezelőtt elvinni a véletlenül otfelejtett táblát, hogy ezen a területen csak engedéllyel lehet vadászni. Óbuda olyan, mint valami elmaradott, megbabonázott kisváros, ennek a városrésznél is jobban bele kell kapcsolódni Budapest életébe.

A nagy Budapest igazi megvalósításának első etapja az újpesti forgalom fellendülése lesz. Óbuda és Újpest egyszerre fog egymáshoz fizikai közelségbe jutni, mert eddig a Duna nem hogy összekapcsolta, hanem szétválasztotta ezt a két városrészt.

A hidak építésének egyik fáradhatatlan harcosa Scheuer Róbert fővárosi bizottsági tag, aki helyet foglal a hidak építési bizottságában is. Őt kerestük fel és őszinte vallomást kértünk: mit várhat Budapest barátainak hatalmas tömege a végre megindult hidépítkezésektől? Lesznek-e hidavatások, nem jönnek közbe akadályok? Megáll-e az építkezés az első hídnál, vagy pedig azonnal hozzájárulnak a másik híd építéséhez is?

1936 végére elkészül a Boráros-terti híd

Scheuer Róbert nagy optimista.

— Meg tudom érteni, hogy az emberek már nem bíznak a két híd felépítése álmának megvalósításában, pedig most már lehetetlen ezt az ügyet elodázní. A budai parton készen áll már a folyami pillér, most eresztik le a budai oldalon az első vízbenálló pillért. Aki hitetlen tamás, menjen ki a Duna partjára, győződjék meg arról, hogy végre nemcsak beszélünk, hanem cselekszünk is. — Amint ez a pillér elkészül, úgy áthurcolkodhatunk a pesti oldalra. Megépíthetjük a parti pillért és utána a folyami pillér megépítése következik.

— Úgy vagyok informálva, hogy kora tavasszal költöznek át Budáról Pestre és 1935-ben mind a négy szükséges pillér készen lesz.

— Ez nem jelenti azt, hogy amíg ezek a nehéz hídalapozási munkálatok folynak, addig a vasszerkezetek felállításával nem lehet foglalkozni. Ezekkel a munkálatokkal párhuzamosan megkezdődhetik a budai rész vasszerkezetének felszerelése.

— Ha ezt a tempót mindenki magáévá teszi, úgy 1936 végén, vagy a legrosszabb esetben 1937 elején a munkálatokat be lehet fejezni a Boráros-terti-lágymányosi hidat át lehet adni rendeltetésének.

— Nem szabad megfélekedni a hídhoz vezető utak kiképzéséről sem. Ehez is már most kellene hozzájárulni. Legalább makadamszerűen kellene az utakat megépíteni, tisztában kell lennünk ugyanis azzal, hogy ezen a környéken olyan nagy földcsúszlyedések lesznek, hogy a süppedések következtében az utakat újra át kell majd dolgozni. Most kellene tehát az utakat megágyazni a földben és amíg a híd elkészül, addig a földcsúszlyedések is lezajlanak és az ideiglenes makadámútra a végleges útburkolatot rá lehet fektetni. Különösen a budai oldalon volna erre nagy szükség, hiszen ezen a területen ma még mezők vannak. A pesti oldalon a helyzet kedvezőbb, mert ott csak a feljártot kell elkészíteni. Nincs semmi akadály annak, hogy ezekhez a munkálatokhoz a főváros illetékes ügyosztálya azonnal hozzájáruljon. A környék rendezésének térképei elkészültek, a terveket jóváhagyták, tehát csak a fizikai munka van hátra.

Scheuer Róbert maga elé nézett és elgondolkodva folytatta:

— A hidépítési munkálatok megkezdése olyan

hosszú ideig húzódott, hogy az eddigi hibákat nem szabad még egyszer elkövetni. A pillérelépítési és földmunkálatok 1935-ben feltétlenül befejeződnek. Örülni kell annak, hogy végre van egy bedolgozott munkássereg. Évtizedek óta nem volt ilyen nagyarányú hidépítés, nagy hiba volna a Boráros-terti-lágymányosi híd megépítése után ezt a munkássereget szélnék eresztetni. De nemcsak a munkássereggel vagyunk így, hanem a hidépítés olyan technikai felszerelést igényel, amely kétségen kívül jelentős beruházást jelent a vállalkozó részére is. Ha ezt az apparátust lebontja, úgy később csak nagy áldozatok árán csinálhatja meg újra. Ott van a gépház, amelyben két motor dolgozik és óriási műhelyeket szereltek fel. Azt hiszem, helyes úton járok, ha azt proponálom, hogy a Boráros-terti-lágymányosi híd megépítése után azonnal lássunk hozzá az Óbudai-úpesti híd létesítéséhez. Ha másképpen nem megy, akár hitelezési alapon is. A vállalkozók most be vannak rendezve hidépítésre. Százakkal olcsóbb ajánlatot tudnak tenni, mint néhány év múlva, amikor a berendezéseket újra össze kell szedni. A munkássereget sem kellene szélnék eresztetni, hiszen bedolgozott emberekről van szó és a hidépítési munka olyan speciális természetű, hogy valóban csak szakemberekre lehet támaszkodni.

A Boráros-terti híd építésénél egy csomó gyerekbetegségen túlestünk. Most megvannak a tapasztalatok, ezekből okulni kell és az Óbudai-úpesti híd felépítése sokkal könnyebben menne, mint a mostani híd létesítése.

A Margithíd kiszélesítése csak 4–5 millióba kerül

Mindenki akarja mind a két hidat, csupán az a kérdés, hogy elő lehet-e teremteni a szükséges pénzeszegeket? A hitelezési alapon való munkáról eddig mindig kiderült, hogy lényegesen többbe került, mint az egyenes megbízás. Ezenkívül vannak más problémák is, amelyeknek megoldása nagyon sürget bennünket. Így többek között a Margithíd kiszélesítésének kérdése. Már valósággal botránys állapotok vannak ezen a hídon. Igen gyakran megreked a forgalom és a közlekedés lebonyolítása olyan lassan megy, hogy minden fantáziát felülmúl. Ezt megmondottuk Scheuer Róbertnek is, aki a következő választ adta:

— Ha nekem kellene eldönteni, hogy melyik probléma megoldása fontosabb, az Óbudai híd megépítése, vagy a Margithíd kiszélesítése, úgy igen nehéz helyzetben lennék. Mindkettőre égető szükség van.

— Az Óbudai híd megépítése roppant fontos. Nem igaz az a beállítás, hogy nincs már szükség erre a hídra, hiszen a gyárak inkább a főváros déli részére húzódnak. Nemcsak a gyárváros kialakulása miatt volt fontos a híd létesítése, hanem Óbudát nem szabad meghagyni a mostani elhanyagolt állapotában.

— Ki kell építeni a hídon keresztül a másik közlekedési utat, amely Óbudát és Újpestet összekapcsolja. Igen erős az a környékbéli forgalom, amely most a Bécsi úton bonyolódik le. Ha meg volna az új híd, úgy csak az a forgalom maradna meg Budán, amely a Budapest jobboldali részének igényeit elégíti ki, a forgalom jelentős része a hídon keresztül azonnal átjönne a pesti oldalra, és így bizonyos mértékig a Margithíd is tehermentesítve volna.

— Nem szeretném azonban úgy feltüntetni a dolgot, mintha a Margithíd kibővítését ezzel el lehetne odázní. A tervek már készen vannak, bizony minden budapesti embernek fáj a szíve, ah arra gondol, hogy az a forgalom, amely egy perc alatt lebonyolítódhatna, most néha egy negyedórát tart.

— Ne felejtjük azt sem el, hogy a Bécsi úton jönnek be az idegenek. Akárhogy okoskodunk, a Margithíd kiszélesítését tovább halogatni lehetetlen. És nem is kerülne olyan nagyon sokba. Négy-ötmillióval meg lehetne a problémát oldani. Nem mondom, sok pénz ez a mai nyomorúságos körülményeink között, de egy híd kibővítésére jelentéktelen summa.

— Mindezeket a kérdéseket alaposan meg fogjuk beszélni. Szeptemberben összeül a hidépítési bizottság s elsősorban határozni fogunk az új Óbudai

hid kérdésében. A Közmunkák Tanácsa a hidat északabbra akarja tolni és nem kíván lejárót a Margitszigetre. Meg kell hallgatni a Közmunkák Tanácsa érveit és az eddigi elgondolásokat is alaposan át kell vizsgálni. A híd minden esetben kinyitná a Hungária utat és ez lenne Budapest külső nagy körútja. Természetesen itt azonnal meg kellene csinálni a villamost. A vurstli mögött indulhatna el, érinthetné a régi Lóversenyteret és betorkolhatna a mostani Hungária körútra. A végállomás a Ferencvárosi pályaudvarnál lehetne.

— Nem kell nagy fantázia ahhoz, hogy elképzeljük Óbuda gyors fejlődését. Az egész városrésznél most nincs levegője. Összeköttetésbe kerülne a pesti oldallal és Újpesttel, az Óbudai téglagyárak eddig alig tudnak szállítani téglát Újpestre, mert a kocsiknak le kell kerülniük a Margithídra és úgy haladhattak ki Újpest irányába.

A külföldiek a Hűvösvölgyön át érkezzenek meg Budapestre

Ahogy így az álmok közeli megvalósításának terveit szövögettük, felmerült egy olyan kérdés is, amely közvetlenül ugyan nincs kapcsolatban a hidak problémájával, de végeredményképpen ezektől elválasztani nagyon nehéz.

— A magyar főváros igazán belekapcsolódott az idegenforgalomba — fejtegette Scheuer Róbert — és ebben nagy része van a pompásan kiépített bécsi útnak. A külföldi autóforgalmunk szinte hónapok alatt hihetetlenül fejlődik. A bécsi út gyönyörű, csak a Budapestre bevezető út minden kritikán aluli. Ne felejtjük el, hogy ha az idegenek Budapestre jönnek, úgy Óbuda síkatorain kell keresztülvergődniük. Ez tarthatatlan állapot, annál is inkább, mert Pilisvörösvár és Piliscsaba között van egy elágazás, amelyet nagyszerűen fel lehetne használni.

— Ez egy törvényhatósági út, amely Pilisszentivánt, Solymárt, Hidegkutat és Máriaremetét érinti. Milyen más volna, ha az idegen a Bécsi útról gyönyörű hegyek között ereszkedne le a Hűvösvölgybe és így érné el a szép fővárosunkat.

— Az a legérdekesebb, hogy ez az út két kilométerrel rövidebb, mint a mostani. Az új építési tervek már készen vannak. A kereskedelmi minisztérium erősen dolgozik, Fabinyi miniszternek is nagyon tetszik ez a megoldás.

— Ha az idegenforgalom belekapcsolódik ebbe az útvonalba, úgy Máriaremete helyzete is megváltozna. Ez lehetne a magyar Mária-Zell! És még olyan sokba sem kerülne az új útszakasz. A hidak építésével kapcsolatban ezeket a kérdéseket is meg kell oldani.

A Pesti Napló városi parlamentjének napirendjén fogjuk tartani ezeket a kérdéseket a megoldásáért, mert valóban ezek a hidak ívelnek a jövőbe.