

Rövidesen megépítik a dunaparti gyorsforgalmi főútvonal első szakaszát

A korzón a villamos helyén végig sétány lesz — A gyorsvasut pályatestét a viadukt süllyesztésében helyezik el — A Boráros-téri hid patkófeljárója

Algyay-Hubert Pál, a Közmunkatanács alelnöke nyilatkozik az Ujságnak

Hozzáértők és nem hozzáértők hidépítéssel kapcsolatban talán sehol még annyit nem vitatkoztak, mint a Boráros-téri hiddal kapcsolatban. Különösen sok vitára adott alkalmat a két hídfő megépítése. A közönség csupán azt látja, hogy a Boráros-téren hónapok óta „hadiszintérhez” hasonló munkálatok folynak, látszólag ellentmondó célok szerint, földmunkálatok, sinelhelyezések, utakövezések és járdaaszfaltozások folynak. Ezekről a kérdésekről beszélgettünk Algyay-Hubert Pál dr. egyetemi magántanárral, a Közmunkatanács alelnökével, aki mosolyogva jegyezte meg:

— Azt, hogy a laikus közönség részéről — amint ezt sok helyütt lehetett az elmúlt hónapok alatt olvasni — miféle naiv elgondolások merültek fel, nem csodálom. De azon aztán már csodálkozom, ha egyes magukat „szakértők”-nek beállító cikkírók is ilyesmikről írnak. Egy ilyen sokmillió pengős köz munkánál, mint a Horthy Miklós-híd megépítése, a legpontosabban előre minden ki van számítva, minden munkanapnak a menete pontosan előre meg van határozva. Hogyan volna lehetséges, hogy valamire nem gondoltak volna a magyar mérnöki kar kiváló tagjai, amikor nemzetközi viszonylatban is elsőrangú a magyar mérnök. Itt nem hogy pengőkre, de fillérekre minden előre ki van kalkulálva és a Közmunkatanács nem úgy szokott építkezni, hogy „hiteltul-lépések” fordulhassanak elő. Nem akarom önt untatni ezeknek a részleteivel — mutatott rá az alelnök egy hatalmas mérnöki iratszékényre —, de bármelyik rajtot vagy számítást előveszi, megláthatja, milyen precizitással dolgoznak.

— Alelnök ur, a közönség körében legfőképpen olyan kifogások hangzanak el az új hiddal kapcsolatban, hogy annak Duna fölötti szintje túl magas a többi hidéhoz képest.

— Kérem — válaszolt Algyay-Hubert Pál, miközben munkatársával iratsomót adatott elő —, méltóztassék ezeket a számokat meg nézni.

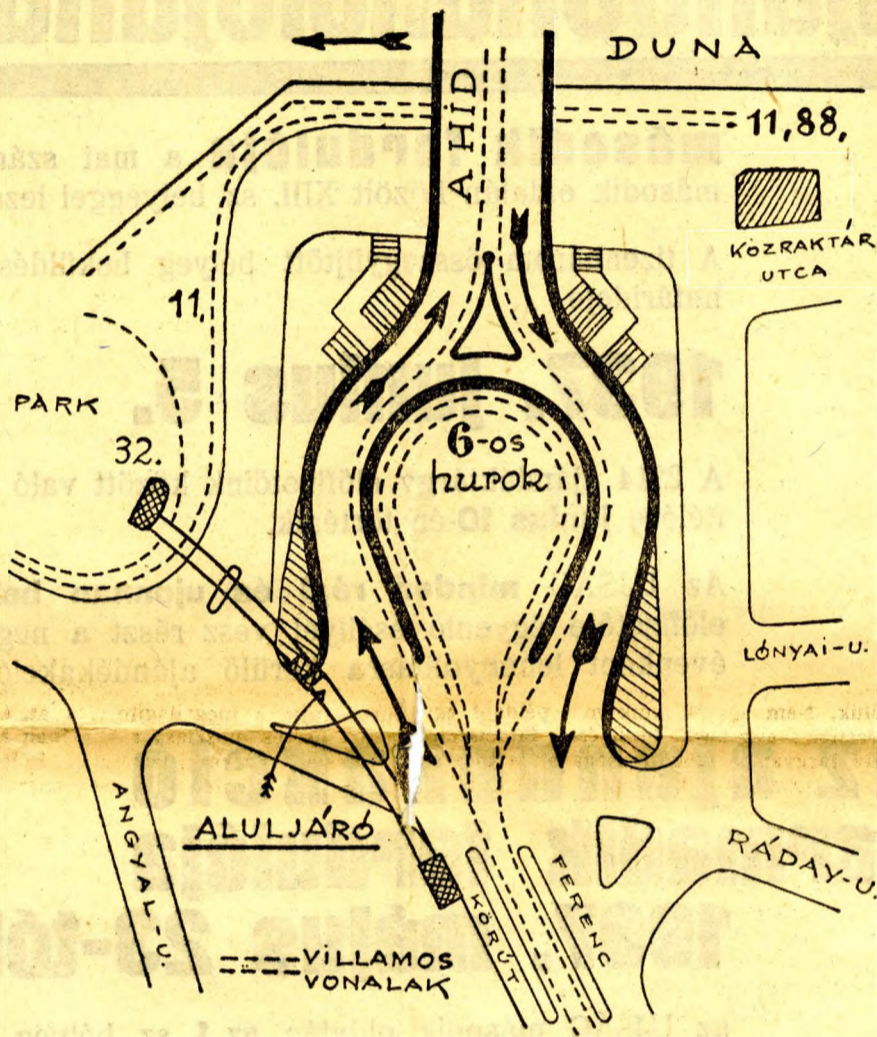
Máris kiterített egy hatalmas rajzlapot, amelyen a budapesti Dunahidak hídfőmagassága van pontosan rajz szerint feltüntetve a Duna vízállásának ugynevezett null pontjától. Eszerint kiderül, hogy a Boráros-téri hid a harmadik helyen áll szintmagasság tekintetében, amennyiben a Margithid hídfőmagassága a Duna null pontja fölött 14.13 méter, az Erzsébethidé 14.14 méter, míg a Horthy Miklós-hidé 14.8 méter.

A „magasabb hídfő”

— Hogyan van mégis — kérdeztük —, hogy ha az ember a Ferenc József-hídról néz a Boráros-téri hid felé, úgy látja, hogy sokkal magasabb a hídfő, főleg a budai oldalon? Olyan hangok is hallatszottak már, hogy a budai hídfő „magasabbra sikerült”.

— Nagyon egyszerű a magyarázata — válaszolta az alelnök —, ha meggondoljuk, hogy a budapesti hidak mindegyikénél már a környék ki van építve. Így a hídfőhöz minden hídnál egy-egy alacsony emelkedésű, de igen nagy kiterjedésű domb vezet. A Boráros-téri hid hídfőjének kiépítésénél arra az adottságra kellett elsősorban számítani, hogy ilyen nagy kiterjedésű dombot nem lehet összehordani, mert különben a környező házak földszintjének legalább a felét be kellett volna temetni. A Boráros-téren a Dunapart, mikor a hídfő építéséhez hozzáfogtunk, magas bérházakkal volt beépítve, mégpedig a bérházak földszintje a Duna null pontjához képest igen alacsony szinten állott. De nemcsak a tér házai áll-

nak ilyen alacsonyan, hanem a térbe torkolló valamennyi utca házai is, úgyhogy anélkül, hogy ezeket a házakat lebontanák, nem lehetett volna gondolni arra, hogy a Boráros-téri hid hídfője, amely, mint látta, magasság szempontjából a harmadik a budapesti hidak között, a többi hídfőhöz hasonlóan alacsony emelkedésű dombon nyerjen elhelyezést. Kétségtelenül optikai csalo-



A Horthy Miklós-híd patkóalakban kiképzett pesti hídfőjének fel- és lejárója

dás az, aminek a közönség áldozatául esik, mert különösen a budai parton a hídfő „magasabbnak” látszik, mint más budapesti hid hídfője. A budai oldalon különben — vehetné azt bárki közbe — bőséges tér állott rendelkezésre a hídfő környékének feltöltésére. Csakhogy ez olyan horribilis anyagi differenciát jelentett volna, hogy a pénzügyi kérdés útját állotta az ilymódon való hídfő-építésnek. Ezért kellett a budai hídfőnél előbb egy hosszú kivezető töltést építeni, amely csak száz méterrel odébb olvad bele a légymányosi holt Dunaág nagy feltöltésébe. Hogy a mai állapotban esztétikailag kifogás lehet a budai hídfő kiépítése ellen, azt elismerem, de ha ez a környék is be lesz majd építve, nem fogja többé a budai hídfő azoknak esztétikai érzékét sérteni, akiknek a pénzügyi teher nem sértené.

Műszakilag kifogástalan a hid

— A Lánchid emelkedése 28 per mill, a Horthy Miklós-hidé pedig csak 26 per mill — válaszolta Algyay-Hubert Pál. Ami azután azokat az ál-hozzáértő támadásokat illeti, mintha a Boráros-téri hídnál valami műszaki hiba lenne, ezt a magyar mérnöki kar nevében a leghatározottabban vissza kell utasítanom. Aki részt vett azokon a valóban alapos és minden részletre kiterjedő megbeszéléseken, amelyeknek során a hid mai alakja elhatározást nyert, ilyen átlátszó állítást igazán nem mérne megkockáztatni. Nem vitás az, hogy különböző rendszerek szerint lehet hidakat építeni, de hogy a Boráros-téri hid műszakilag a világ legelső hidjai közé tartozik, azt bárki kételkedőnek szívesen bebizonyítom.

És máris előkerülnek az asztalra az angol, francia és német szaklapok tömegei Algyay-Hubert Pál kijelentésének igazolására.

— De minden további szakvitát, amely nem tartozik a napilap hasábjaira, el lehet

vágni azzal — folytatta —, hogy függő híd — lánchid — építése a költségek duplájába került volna. A bécsiek most építik az új Reichsbrücket, amely valamivel rövidebb lesz, mint a Horthy Miklós-híd és amely — minthogy függő hídnak épül — 35 millió schillingbe kerül, szemben a Horthy Miklós-híd tizmillió pengős építési költségével. Elismerem, hogy Ausztriában a munkabér magasabb, azonban mindent leszámítva, ez az egy adat is igazolja a horribilis költségkülönbséget. Különben ugyanebből a szempontból a megépítendő óbudai híd hasonló rendszerű lesz, mint a Boráros-téri híd, bár annak műszaki részletei még nincsenek kidolgozva. Sik területen, amilyen a Boráros-téri híd mindkét hídfője, határozottan jobban érvényesül az ilyen rendszerű merev híd, mint a függő, lánchid.

Miért a patkóalaku feljáró?

A közönség körében — mondtuk — rendkívül nagy meglepetést kelt a Boráros-téri hid pesti hídfőjének ujszerű alakja. Miért választották ezt a megoldást?

— Kérem, én órákig tudnék beszélni, hogy mennyi — évekig tartó — vitatkozás volt a különböző hatóságok között, milyen



A leértékelés ellenére nincs áremelkedés. Átalányárak.

Utazásnál — 6 napl svájcl tartózkodás esetén — 30—45% kedvezmény. Felvilágosítás és prospektusok: Svájcl Idegenforgalmi központ képviselőténél, Budapest, V., Nádor-utca 18.

megépíteni a sineket? — Magunk is gondoltunk erre, azonban ehelyütt talán főlegesen részletezni az ösztözes indokot. A legfőbb indok ez ellen a következő volt: A villamossíneknek az uttest közepére való helyezése általánosságban elkerülhetetlen. Ezt a Köruton is, úgy, ahogy ez másutt kitünően bevált, rövidesen végre kell hajtani. Ha pedig ezt figyelembe vesszük, akkor kiderül, hogy a Körut rendkívül sűrű villamosforgalma mellett a villamosok a hurokvágányba való befordulás előtt és az onnan való kifordulás után egyszerűen keresztelik a kocsik- és autójárgalmat. Így olyan állandó közlekedési akadályok merülnek fel, amelyeket eliminálni csakis a megépített patkóalaku besüllyesztett hurokvágánnyal lehetett. Megjegyezni kívánom, hogy az összes hatóságok emberei teljes egyhangúsággal fogadták el ezt a megoldási módot. Elismerem, hogy a hid feljárójának ez a patkóalaku megépítése szokatlan, külföldön azonban ez annyira bevált rendszer, hogy még ha nincsenek is ilyen speciális közlekedési okok, mint a Boráros-téren, akkor is elhajló feljárókat építenek a magasban levő hídfőkhöz, sokszor egészen csigavonalyszerűen.

„Becsukott szemmel leautóزم”

— Nem gondolja, alelnök ur, hogy ez a rendszer, amelynél a hid uttestje valóságban „gödörben” végződik, szerencsétlenségeket fog előidézni? Sebesen haladó autók vagy be nem fékezhető teherkocsik belezuhannának a patkóalaku mélyedésben a hurokvágányokra?

— Nem! — válaszolta határozottan Algyay-Hubert Pál. — A hídfőről levezető, illetve a hídfőre fölvezető ut, amely tehát a patkó két oldalhajlásának felel meg, úgy van megkonstruálva, hogy ezt a lehetőséget kiküszöböltük. A hid uttestéről levezető lejáró utteste a centrifugális erő kiküszöbölésére szinte túltöltött van emelve és azonkívül olyan, majdnem azt lehet mondani, szívhez hasonló járdasziget van építve arra a helyre, ahol a hídról lejövet a feljáró két ága szétágazik, amely még ha neki is vágódik egy jármű, annak kerekét a lejáró hajlásába belekényyszeríti. Majd ha a hid elkészült, erről mindenki meggyőződhetik. Addig is csupán annyit mondhatok, vállalkozom arra, hogy bekötött szemmel beülök egy nagy sebességgel haladó járműbe és anélkül, hogy a kormányhoz hozzányulnék, a hídfő lejáróján baleset nélkül lérek a Boráros-térre. Persze — tette hozzá mosolyogva —, a Boráros-téren a lejárótól nagy sebességgel leérkező járművenem azután állítsa is meg valaki.

Megkezdik a gyorsvasut munkálatait

Megkérdeztük még a Közmunkatanács alelnökét, mi lesz a korzó előtti villamos elhelyezésével.

— Ez a probléma — válaszolta Algyay-Hubert Pál — szorosan összefügg a pesti Dunaparton végig tervezett és Újpestet Pest-szenterzsbettel összekötő, ugynevezett dunaparti gyorsforgalmi főútvonal megépítésével. Budapest pénzügyi helyzete mellett nem lehet arra gondolni, hogy az egyre jobban nélkülözhetetlenné váló gyorsvasutat akár a föld alatt, akár pedig ugynevezett magas vezeték — mint folytonos híd — formájában megépítsük. A számítások azt mutatják, hogy ilyen nyilegyenesen haladó földalatti

Az első oldallejárós hid

— És miért nem lehetett volna — kérdeztük — úgy, ahogy a 11-es is átmegy a hid alatt, a 6-os villamos hurokvágányát is a hid alá vezetni és a Boráros-tér szélein