

Az óbudai Árpád-híd építkezései már túlhaladtak a hajógyári szigeten

**Épülnek a margitszigeti parti pillérek — A nyáron felszerelik a budai meder feletti hidszerkezetet
A pesti oldalon még nem indult meg a munka**

A főváros legnagyobb és legszebb hídjának, az Árpád-hídnak építési munkálatai a változott helyzet ellenére is serényen haladnak előre. A nagyszerű műalkotás szinte napról-napra nőni látszik és a hatalmas dunai híd ívei mindjobban haladnak a tulsó part felé.

Az Árpád-híd építkezései ezidőszerint még csak az óbudai oldalon folynak. Itt azonban már igen jelentékeny mértékben haladt előre az építkezés, amely immár két év óta szünet nélkül tart ezen a részen.

A két parti pillér már évekkel ezelőtt elkészült és már régebben megtörténtek a vasszerkezetek felszerelési munkálatai is.

Itt a munka már annyira előrehaladt, hogy a híd építését messzire tovább lehetett vinni a Margitsziget irányában.

Az óbudai két parti pillér után rövidesen elkészültek a hajógyári pillérek is. Itt is két pillér felépítése vált szükségessé. Az egyiket a hajógyári sziget nyugati, kis földnyelvén emelték, a másikat pedig a Margitsziget felőli részen.

A két pillér felépítésénél szükséges volt a szigetnek ezen a részen álló kis őrházikó és lakóépület lebontására, ami még a múlt év nyarán meg is történt.

A két hajógyárszigeti pillér elkészülte után itt is megke-

dődött a híd vasszerkezetének felszerelési munkálata.

Gyors ütemben történt meg a szerelés, a soktonnás acéltekék egymásután kerültek fel a lassan növekvő híd testére és ott szorgos munkáskezek pontosan illesztették össze a híd egyes alkatrészeit. Napról-napra növekedett ezzel az új híd terjedelme, mind impozánsabban kezdett a pusztalevegőbe nőni a remek alkotmány. A hatalmas vastraverzek és acélrudak miniumvörösre festett teste úgy mered a zöldessárga, sebesen rohanó víztömegek fölé, mint valami furcsa, ismeretlen szörnyállat pusztla csontváza.

Már ebben az alakjában is rendkívül lenyűgöző az Árpád-híd és ez a hatás minden egyes nappal növekszik, amint beljebb haladunk az időben. A híd az óbudai térségről messziről szökken neki a Dunának és már mélyen a házak közül emelkedik fel a magasba.

Ezen a helyen számos utcát kellett eltüntetni a föld színéről, házak tucatjait kellett lebontani, hogy megfelelő helyet tudjanak teremteni a nagy híd számára.

Eltűnt az egész Szentlélek-tér és a körülötte lévő néhány öreg sikátor sok ódon, roskadozó háza, de még mindig nem elég az így keletkezett szabad tér, még sok ház lebontása szükséges, hogy megfelelő teret lehessen kialakítani az új híd feljárójának közvetlen környékén.

A szigeti pillérek munkája

Az Árpád-híd ezen az óbudai parti részen már majdnem teljesen kész, legalább is ami a híd felszerelésének nyers munkáját illeti. A híd kocsi pályája és gyalogjárói itt már készen vannak, természetesen még sok idő és munka kell ahhoz, hogy ezek a pályák használhatók is legyenek.

A hajógyári szigettel szemben elnyúló margitszigeti partrészen, amelyet a sziget mesterséges meghosszabbításával teremtettek meg, szintén megkezdtek a szigeti parti pillérek felépítésének munkálatait.

Ez a munka is serényen halad előre és ma már a parti pillérek majdnem teljesen készen állanak. Amikor ez befejeződik, a budai meder hídépítésének egyik legnehezebb szakasza következik: a vasszerkezetek felszerelése és a parti szerkezettel való összekötése.

A nagyobb távolságra való szerelés természetesen nehéz munka lesz. Ennél szükséges lesz vízijárművekre, mert a hidszerkezetet a Dunáról szerelik majd fel, ami rendkívül körültekintő és hosszadalmas munka. A munka jelenlegi ütemét tekintve, már a koránnyáron erre is rákerül a sor.

A hídnak ez a része az egyik legnehezebb építési részlet lesz. Innen építik meg ugyanis a Margitszigetre vezető gyalogjárót és kocsi pályát, miután a szigetre — éppúgy, mint a Margithídról — erről a hídról is le lehet majd járni. A levezető utak mindenben a modern gépkocsiközlekedés szabályai szerint épülnek meg, azaz teljesen ki-

küszöbölük a keresztezéseket, hogy ezzel megszüntessék a közlekedési balesetek lehetőségét.

Együttal tekintettel lesznek az itt néhány év múlva a pesti oldalra átvezető villamos gyorsvasút építésére is és ennek pályáját máris belevették az építkezési tervekbe.

A budai oldalon folyó nagyszabású munkálatokkal egyidejűen azonban még mindig nyoma sincsen a pesti oldalon a hídépítési előkészületeknek.

A pesti oldalon

A pesti Dunaparton a híd teste a Dagály-utca irányában, a Szent István-városi pályaudvar vágányhálózata közelében ér majd ki a partra, azon a hatalmas üres telken, amely a Nagybátony—Ujlaki Rt. dunaparti rakodótelepe és a Dagály-utca között terül el. Itt olyan óriási terület áll rendelkezésre, hogy a pesti hídfő és környékének rendezése minden nagyvonalú lehetőségére alkalmat ad. Ezt a területet, amelyen ma dudvánál és búvóhelyül szolgáló homokgödörknél nincsen egyéb, az új dunai híd parti részeinek nagyszabású kialakítására lehet majd felhasználni.

A területen részben korszerű városparkot, részben hatalmas hídfeljárót készítenek majd, ezeknek előmunkálatait azonban még el sem kezdték.

Az építkezési munkálatoknak mai állásából meg lehet állapítani, hogy az Árpád-híd építkezései, az eredeti tervek

szerint, semmit sem lassúdott ütemmel folynak és így a főváros legnagyobb és legszebb hídja a tervezett időre bizonyosan el fog készülni. Ez az 1946. év tavasza lesz, amikor is a remek munka szolgálatba áll és rövid összekötője lesz a főváros két városrészének, amelyet eddig csak nagy kerülővel és tetemes idővesztéssel tudott egymással közlekedni.

Péchy-H orvath Rezső

Ügetőversenyek

Keddi jelöltjeink:

- I. Iskolás, Pamela, Indus
 - II. Ferike W., Bell Hall, Extra
 - III. Csalfa, Élharcos, Duna
 - IV. Amatőrverseny
 - V. Csalfinta, Ulca, Mangán
 - VI. Ácsi, Balaton Express, Lila
 - VII. Tüzes, Ébredő, Andalgó
 - VIII. Gala Péter, Arlon, Ciano
 - IX. Erdőszépe, Pamuki Huszár, Vella
 - X. Peter Wats, Pamuki Lógós, Fruska.
- Kezdeté fél 3 órakor.

STROMPF PÁL

autobuszüzeme, Jászberény

1942 május hó 4-től érvényes

MENETREND

Jászberény—Nagykátán
és MÁV Nagykatán—Budapest
(MÁV) keleti pu.

Jászberényből ind.: 5.00, 8.20, 14.40, 17.40. Erkezik Nagykatánra: 5.40, 9.00, 15.20, 18.20. — Nagykatánról ind. Jászberénybe: 9.43, 16.50, 18.30, érk. Jászberénybe: 10.23, 17.30, 19.19. A MÁV indul Nagykatánról Budapestre: 5.52, 9.17, 15.41, 18.35; érk. 7.42, 10.18, 17.33, 20.16. A MÁV indul Budapestről Nagykatánra: 4.47, 14.45, 17.35, érk. 9.43, 16.50, 18.30.

Jászberény—Jászfelsőszentgyörgy—Szentlőrinc—Szentmártonkátán MÁV*)

Jászberényből indul: 4.30, 14.20; Jászfelsőszentgyörgyre érk. és ind.: 4.55, 14.45; Szentlőrinc-kátán érk. és ind.: 5.10, 15.00; Szentmártonkátán érk. és ind.: 5.35, 15.25; Szentmártonkátán MÁV. érk. 5.40, 15.30.

Szentmártonkátánról ind. 6.05, 18.25, Szentmártonkátánra érk. és ind. 6.10, 18.30, Szentlőrinc-kátánra érk. és ind. 6.35, 18.55, Jászfelsőszentgyörgyre érk. és indul 6.50, 19.10, Jászberénybe érkezik 7.15, 19.35.

Indul Szentmártonkátánról 6.02 15.50, MÁV Budapest keleti pu. érk.: 7.42 17.33, MÁV Budapest keleti pu. Szentmártonkátánról ind. 16.38, érk. 18.22.

*) Vasárnap és ünnepnap a járatok szünetelnek.

Jászberény—Jászapáti*)

Jászberényből ind.: 5.40, 14.00, Jászapáti érk. és ind. 5.55, 14.15, Jászapáti érk. 6.25, 14.45, Jászapáti ind. 17.00, 16.40, Jászapáti érk. és ind. 7.30, 17.10, Jászberény érk. 7.45, 17.25

*) Hídépítés befejezéséig a járat szünetel.

○ Közvetlen csatlakozás Nagykatán át Budapestre.

Tápiószentmárton—

Tápióbicske—Nagykátán

Tápiószentmárton ind. 5.00, 17.40, Tápióbicske érk. és ind. 5.10, 17.50, Nagykatán érk. 5.30, 18.10, Nagykatán ind. 9.45, 18.40, Tápióbicske érk. és ind. 10.05, 19.00, Tápiószentmárton érk. 10.15, 19.10.

MÁV Nagykatán ind. 5.52, 18.35, MÁV Budapest érk. 7.42, 20.16, MÁV Budapest ind. 7.47, 17.35, MÁV Nagykatán érk. 9.43, 18.39.