

Séta a Duna fölött a borárostéri Horthy híd kezelőjárdáján

1937 szeptemberében adják át a hidat a forgalomnak

Mint ismeretes, a borárostéri Horthy híd pályázatának első díját kábelhíd (lánc híd) nyerte el, mégis a második díjas terv került kivitelezésre. A kábelhíd építési költségei ugyanis több mint húsz millió pengőre rúgtak volna, míg a jelenleg épülő híd csak (1) tíz millió pengőbe fog kerülni. A budapesti négy híd közül, ha nem számítjuk a vasúti hidakat, három láncszerkezetű, csak a Margithíd nem. Az, hogy a híd milyen elv szerint épül, már meghatározza annak külső képét is. A Horthy híd tehát leginkább a Margithídra fog emlékeztetni.

De nemcsak szerkezeti rendszere, hanem más ok miatt is hasonló a Margithídnak. A Horthy hídon, akár a Margithídon, a híd szerkezete a legkisebb csavarig a híd pályája alatt húzódik. Ez egyrészt a hídon járókélők zavartalan kilátását biztosítja, másrészt a hídnak esztétikai értelemben bizonyos „nyugodtságot” ad.

Mindezek ellenére szerkezetben lényeges eltérés van a Margithíd és a Horthy híd között. A Margithíd több kisebb hídnak az összetétele. Pillértől pillérig tart egy ilyen kis híd. A Rudolf tér és a Sziget közt álló villamoskocsi csak ennek a hídvíznek jelent terhelést. Ezzel szemben az új híd vasszerkezete összefüggő. A Boráros téren álló villamos éppen úgy megterheli majd a budai oldal traverzeit is. Ez a megoldás a gyakorlatban lényeges anyagmegtakarítást jelent.

378 méter lesz a híd hossza

A Horthy Miklós híd 378 méter hosszú lesz. Ehhez csatlakozik a pesti oldalon mintegy nyolcvan méternyi és Budán harminc méternyi rész. A híd huszonhárom méter széles. Majdnem ilyen széles lesz a kiszélesített Margithíd is.

A Horthy hidat 1937 szeptemberében adják át a forgalomnak. A pillérek már mind elkészültek. Hátra van még a híd vázának, tehát a tulajdonképeni hídnak a szerelése, továbbá a parti pilléreknek külső hurkolása és a híd dekoratív kiképzése, végül pedig a hídfeljáratokkal kapcsolatos városrendezés.

A híd váza a budai oldalról a Duna közepéig van készen, tehát a 380 méterből 190 méter. Ez év végéig a váz majdnem el fogja érni a pesti partot. Csupán a pesti part és a balparti mederpillér közt lesz rövid távon befejezetlen a hídszerkezet.

Budáról tehát az új hídon már el lehet jutni a Duna közepéig. Persze, aki erre az útra vállalkozik, még nem mehet a híd tu-

lajdonképeni gyalogjáróján. Hiszen még csak a váz készült el. Az úgynevezett kezelőjárdán lehet ezt az utat megtenni.

Ilyen kezelőjárda három van a híd szerkezetében. Egy-egy a vízművek részére. A harmadik a hídszemélyzet kezelőjárdája.

Séta az ideiglenes járdán

Induljunk el rajta.

A még csupasz pillér belsejéből vezet az út. A pillérek belsejében ugyanis üreg van. Még csak az ajtó nyílása van meg, amely a jókora szobanagyságú pillérüregbe vezet. Vörös miniummal bevont vasdarabok hevernek szanaszét és nagyon kell vigyázni, hogy minduntalan el ne botolják az ember. Innen pár lépcsőfok vezet a hídban vezető keskeny pallóra.

Egyáltalán nem kell azonban nyaktörő vállalkozásnak tekinteni egy ilyen sétát. 30—40 centiméter széles az acélpalló és az egyik oldalon erős, eléggé magas korlát védi. Aki nem különösebben szédülő, sokkal nyugodtabban lépkedhet, mint akár a Margithíd rozoga deszkajárdáján.

Ez a nyugodtság különben minden tekintetben jellemző a hídra. Bent az óriási traverzek közt állva roppant egyszerűnek látjuk az egészet. Alattunk szédítő mélységben hömpölyög a Duna, sőt éppen óriási szél is van, mert vihar készül, mindez azonban a legkevésbé sem félelmetes. A riporter nem nagyon ért a műszaki kérdésekhez, de bizonyára a tervező érdeme ez az esztétikai, de más értelemben is vett nyugodt érzés, ami a hídban közlekedőt elfogja.

A magyarázó mérnök szavát alig érteni, mert a légnyomással működő és az aszfaltfúrógépektől jól ismert kalapács gépfegyverre emlékeztető kattogását nehéz túlkiabálni.

Tíz tonna teherbírású villamosdarun szállítják a súlyos alkatrészeket. A szerelés első fázisa a csavarokkal való összeerősítés, azután kiveszik a csavarokat és szögecsket helyeznek be. A szögecs kicsinyítő szöcska itt némi túlzás, mert ha egy ilyen szögecseszkét valakinek a lábára ejtenének, alaposan megérezné az illető. A szögecs izzó állapotban helyezik be és a pneumatikus kalapáccsal a másik végén szögecselik. Aki erre a munkára nagyon kíváncsi, nem is kell hogy kimenjen a készülő hídon a Duna közepére, elég, ha a Margithídon átmegy Budára, ott jól megfigyelheti ezt a műveletet a kiszélesítési munkálatokkal kapcsolatosan a gyalogjáróról.

Egyik vasgerendán vörös nyilat látunk.

Megkérdezzük, milyen célt szolgál.

— A teleszkopikus mérőeszközöket erre irányozzuk. Igen sok ellenőrző mérést kell végeznünk. *Érdekes megemlítenem, hogy a már elkészült majdnem kétszázméteres iv az évből a legmelegebb napon másfél centimétert tágtult.*

A híd ugyanis térfogatát a terheléstől és időjárástól függően változtatja. Emiatt a pillérek nem rögzítve nyugszik a szerkezet, hanem tengelyeken, mintegy hintaszerűen.

Egyszerű lesz a külső kiképzés

A gyalogjáró alatt, innen alulról jól látni, már nem húzódik hídszerkezet. A híd járdája, mint valami bérház gangja, vagy erkélye, kifelé álló tartókon függetlenül épült a hídhoz. Szükségtelen ugyanakkora terhelésre méretezni a gyalogjáró vázát is, mint az úttestét. Az egymástól félméternyire álló tartóvasakat betonnal fogják kitölteni.

A parti pillérek burkolásának és a híd dekoratív kiképzésének kérdése már eldőlt. *Wälder* műegyetemi tanár és *Rothman* építész tervei szerint fog történni a híd külső képének kialakítása.

Részleteket a kalauzoló mérnök nemigen tudott mondani, csak azt, hogy a Horthy híd külső kiképzése teljesen megfelel majd a szerkezetnek, *azt sehol nem takarja és a legegyszerűbb lesz.* Minden dísz és sallang nélkül. Nem áll az, hogy a Horthy hídon szobrok és más ide nem való díszítések lesznek.

A híddal összefüggő városrendezéssel kapcsolatosan meg kell említeni, hogy a híd be fog nyúlni egészen a Boráros tér közepéig.

Budán természetesen még por és homok, kopár minden a híd körül, de hát a társaság egyik tagja, akikkel a hidat megnéztük, így szólt a Műegyetem dunaparti bejárata előtt gyülekező kiránduló csoporthoz:

— Én még emlékszem kérem — mutatott a műegyetemre —, amikor itt ezen a helyen mocsár volt.

Gondolom, e sorok írója is így fog szólni tíz év múlva ahhoz a társasághoz, amelyik a Horthy hídfőnél gyülekezik 1946-ban, hogy megtekintse a Szent István útja mentén épült új gyönyörű városrészt.

Végül köszönetet kell szavazni a Székesfehérváros Népművelési Bizottságának, amely lehetővé teszi — minden utánjárás nélkül — az ilyen és hasonló sétákban való részvételt.

Erős István