

Tízezrek a Horthy Miklós-híd Vasárnapi premierjén

(A Reggel tudósítójától.) Vasárnap délelőtt tízezrek jelenlétében nyitotta meg a kormányzó Budapest új ékeségét, a Horthy Miklós Duna-hidat, amelynek építését külön törvényben határozta el az országgyűlés. A fellobogozott híd budai feljárójánál hatalmas tribünöket emeltek s itt foglalták el helyeiket a díszegyenruhás katonai és cilinderes, zsakettes polgári előkelőségek, míg a feljáró két oldalán cserkész- és rendőrkordon mögött

beláthatatlan sokaság

sorakozott. Horthy Miklós kormányzót, Vértessy Sándor kabinetirodai főnök, Keresztes-Fischer Lajos tábornok és Koós Miklós ezredes, szárnysegéd kíséretében érkezett, Róder Vilmos honvédelmi miniszter fogadta. Az »Acélhang« dalárda elénekelt a Himnusz, majd

Bornemisza Géza kereskedelmi és iparügyi miniszter

a díszpáhollyal szemben felállított pódiumra lépett, hogy ismertesse a híd keletkezésének történetét.

— A hídnak, mint az emberi kultúra vívmányának nagy jelentősége az, — mondotta — hogy fejleszti a kereskedelmet, elősegíti a mezőgazdasági és ipari termékek kedvezőbb értékesítését, egyszóval emeli a lakosság jólétét. A kultúra hozza létre a hidat, a híd pedig szolgálja és terjeszti a kultúrát.

Utána

Szendy Károly polgármester

beszélt. Elmondotta, hogy az új híd Budapest egész déli részének további fejlődését biztosítja és siettet. Az új Duna-híd építésével megkezdődött a nagyarányú városfejlesztési program, amely Budapest világvárosi fejlődésének nyit új perspektívákat. Ezután

Darányi Kálmán miniszterelnök mondott ünnepi beszédet.

— Jelképes a hidépítés munkája, — mondotta a miniszterelnök — mert szimbóluma a történelmi szerepnek, amelyet a nemzet ezer esztendője töltött be és amelyet vállalnia kell a jövőben is. A magyarság Kelet és Nyugat között a híd... Ez a nemzet sohasem volt anyagiakban gazdag. Minden sikert, minden eredményt drágábban kellett megvásárolnia a sorstól, mint szerencsésebb nemzeteknek. Ezért örülünk, hogy értekeinket ily hatalmas alkotással gyarapítottuk a mai súlyos helyzetben. Az országgyűlés mély hálójának akart kifejezést adni a kormányzó országépítő munkája iránt, amikor elrendelte a híd megépítését Horthy Miklós országglásának tizedik évfordulóján.

A miniszterelnök beszéde után a kormányzó kíséretével elhagyta a díszpáholyt, hogy sorba bemutassák mindazokat, akik részesei a nagy mű létrehozásában. Algyay-Hubert Pál tervező-mérnök, a Közmmunkatanács elnöke és Tantó Pál miniszteri tanácsos vezetésével sorakoztak a kormányzó előtt az építést végző vállalatok és a minisztérium hidépítési osztályának vezetői. A kormányzó mindenki kezét fogott. Amikor idősebbik fiához, ifjabb Horthy Istvánhoz, az Állami Gépgyár helyettes vezérigazgatójához ért, pillanatra elmosolyodott és kedvesen

megveregette a »mérnök úr« arcát.

Ott állt a sorban Fülöp Lajos ácsmester is, aki negyven év óta végzi minden magyarországi hidépítésnél az ácsmunkát és Gyeváth Gyula kesszonosmester, a hidépítés legveszedelmesebb munkájának vezetője. A munkásságot két kubikosgazda képviselte: Garam Mihály és Kiss Mihály. A kormányzó, miután velük is kezét fogott, a hídfeljáróhoz lépett és

kibontotta a vékony nemzetiszínű szalagot,

amely eddig a forgalom elől elzárta a híd úttestét. Ezután első útjára in-

dult a kormányzó a nevével elnevezett hídon át, a pesti oldalra. A Boráros tér közepén búcsúzott el az előkelőségektől, majd autójába ült és elhajtatott.

A tömeg megrohanja a hidat!

Ahogy az előkelőségek kocsijai el-távoztak, a rendőrség, amely Hetényi Imre főkapitány és Bosnyákovits Károly rendőrfőfelügyelő vezetésével példát adó munkát végzett, felszabadította a kordonokat. A mellékúccakból ekkor,

mintegy varázsütésre óriási tömeg tódult elő, amely futva igyekezett fel a hídra. Mindenki el-sőnek akart részesülni abban a felejthetetlen látványban, amelyet Budapest képe erről a pontról, a Horthy Miklós híd közepéről nyuit.

A Reggel a hídon beszélt

Ros Mirko mérnökprofesszorral, a zürichi műegyetem világhírű taná-

rával, akit a világ minden nagyszabású hidépítéséhez meghívnak és aki a magyar kormány meghívására most Budapesten is megjelent.

— A világ legszebb hidjai Budapesten vannak, — mondotta — sehol ilyen szépeket együtt nem látni.

Szerényen, meghatóttan áll a sorban Algyay-Hubert Pál, a tervező-mérnök. Sokat támadták a munka éve alatt, különösen azért, hogy túl-magasra építette a Boráros téri feljárót. Elfogódottan, kissé sápadtan nézi a betonból és acélból megvalósított gondolatot. Halkan mondja A Reggel-nek:

— Elnem főműve ez a híd és végtelen öröm, hogy végre itt állhatunk az avatásán. Rengeteg munka és töprengés után értünk el ide. A legjobbat akartuk.

A 66-os villamos és a 30-as autóbusz híd-premierje

Az eső sűrűn és erősen zuhog vasárnap délben. Mindenki futólépcsőben menekül a kapuk alá, csak

az új híd előtti járdaszíngeten tart ki rendületlenül egy nagy csoport.

Az új villamosra, a

66-osra

várnak. Ugyalátszik

a közönséget legalább annyira érdeklí az új villamos premierje, mint maga a híd.

Nem törődnek azzal, hogy bőrig áznak, mindenki első utas akar lenni.

Egy óra tíz percekor

sárga Beszkárt-autó áll meg a 66-os mellett, civil úr ugrik ki belőle és harsány indulást vezényel. A premier-közönség vadul megrohanja a kocsit, de

legeslegelső utas már senki sem lehet, mert ez a A Reggel munkatársa volt.

Egy óra tizenegy perckor

a 391-es vezető, Szabó V. Gyula nagyot üt a csengőre, a légfék mélyet lelekkzik és az első 66-os villamos elindul a híd felé. Az első küsszakaszt Nemery Béla pénzügyi főtanácsos dobta be György Ferencnek, a 3250-es kalauznak perselyébe. Az első kocsi csak küsszakasz volt. Az első átszállót — a nagyobb történelmi hűség kedvéért jegyezzük fel ennek számát is: 40.975! — a pótkocsi kalauza, Matulyák András adta el. Ő a 3424-es számot viselte sapkáján. A 66-os tehát végre elindult és a lenn várakozók, meg az utasok önfelelt éljenkiáltásban törtek ki. A tárgyilagos krónikás megállapíthatja, hogy

az éljenzés kissé korai volt.

Alig haladt ugyanis az ünnepelt 66-os húsz métert, alig ért a híd feljárójához, — megállt. A »megállt« szó nem egészen helyes,

kerekei ugyanis teljes sebességgel forogtak tovább a sinen, csak a villamos maradt egyhelyben.

Ekkor érkezünk ugyanis a híd kocsifeljárójához, amelyet a ferenc-körúti lakók idáig is

»Boráros téri hegynek«

becéztek. Sokan kifogásolták, hogy a

feljárát túlságosan meredek. Szakértők bebizonyították, hogy nem az. A villamos viszont már az első úton

elakadt!

Négy teljes pereig állt egy helyben a kocsi sebesen pörgő kerékekkel. Az utasok felugráltak helyeikről, az ablakhoz tódultak és nagyot nevettek. Közben leszállt a villamosról a vezető, a kalauz, ellenőrök siettek elő és

két kézzel szórták a homokot a meredek sínre.

Négy és fél perc múlva és egy félmázs homok szétszórása után végre elindult a villamos. Óvatosságból azonban egész útján mellette haladt egy sárga BSzKRt autó, szórásra kész homokkal.

Fenn a hídon

elébünk tárult a város.

Szinte azt lehetne mondani: új Budapestet ismerünk meg innen! A hegyeknek, épületeknek egész más a perspektívája,

különösen a Gellérthegy tűnik fel hatalmasnak és vadregényesnek.

Mögötte az eső páráján át olyan a Várhegy és a Vár, mint egy karácsonyi angyalhajba csomagolt kis mesevár. Amint az első negyedóra premierizsalmája elmúlt,

az utasok hangosan méltatlankodtak a küsszakaszok bosszantó rövidsége miatt.

A 66-os a Nyugattól indul, — minden harmadik 6-os 66-os — a Nagykörúton természetesen azonos a küsszakaszbeosztása a 6-oséval.

A Boráros tértől a Horthy Miklós úti körtérig — a végállomásig — azonban két küsszakaszt kér a Beszkárt.

A 300 méteres híd egymaga egy küsszakasz, ugyanakkor, amikor például a Nyugattól a Margithíd budai hídfőjéig szintén csak egy küsszakasz!

Az első új autóbusz, a 30-as,

12 órakor indult budai végállomásá-