

# KÖZEL 3000 VAGÓN



## anyagból építették Budapest legújabb hidját

### Babonák és igazságok a vasárnap megnyíló új hid körül

— Az Est tudóstólól —

Új híddal gazdagodott a magyar főváros. Vasárnap adják át a forgalomnak az új Horthy Miklós-hídat. Ez

»Budapest láthatatlan hidja,

ahogy a pestiek már elkeresztelték. Azért láthatatlan, mert ha a körüton valamely közlekedési alkalmatlanságon halad az ember, nem is sejtji, hogy hamarosan a hídon találja magát. Más kérdés az, hogy szükség van-e arra, hogy a hid túlságosan szembeszökjön? A hid szépségét az dönti el, hogy megánál a folyónál milyen impressziót kapunk róla. A hid valójában meghosszabbított út és talán épp az a legérdekesebb, hogy a közlekedés lebonyolítását olyan simán elősegíti, hogy szinte nem is vesszük észre, átrobogunk a folyón minden nehézség, illetve zökkenő nélkül. Az kétségtelen, hogy

a Horthy Miklós hid a magyar mérnöki kar egyik legnagyobb-szabású alkotása és a magyar ipar olyan nagyarányú technikai felkészültségéről tesz tanúságot,

amelyre komolyan büszkék lehetünk. Meg kell azt is mondanunk, hogy a hidat a kereskedelmi minisztérium dunahídepítési szakosztálya, Algyay Hubert Pál, a Közmunkák Tanácsa

nak alelnöke, egyetemi magántanár elgondolása szerint építette meg, ennek a kis országnak olyan kiváló szakember hidépítője van, akinek munkáját az egész világon elismeréssel kísérik. A külföldi szaklapok már eddig is sokat foglalkoztak a magyar technika újabb büszkeségével és a hídról, mint

a világ legmerészebb gerendatartós hidjáról

emlékeznek meg.

Csak néhány statisztikai adat, amely sokat mond. A hid 514,94 méter hosszú és 22,70 méter széles. Kereken 10 millióba került.

850 vagon vasat, 500 vagon cementet, 580 vagon betonkavicsot és 650 vagon faragott követ használtak fel.

A hídon nemcsak személyforgalom lesz, hanem már vasárnap délután futnak a villamosok és autbuszok. A Beszkr új autó- és villamosvonalakat állít be.

Buda tulajdonképpen most kapcsolódik be igazán Pest életébe.

Eddig a körutak kapcsolata nem volt meg. Most a nagykörút nem szakad meg a Boráros térenél, hanem tovább folytatódik Budán és széles utakon át kapcsolódik be a Margit körútba, amelynek azután már megvan a körforgása a pesti körúttal. A magyar főváros új fejlődés elé néz. Szent Imre városa fejlődése most fejeződik be. Eddig elég messze volt a város központjához, most az új hid révén a főváros belső területeinek közvetlen közelségébe jut.

Megszoktuk azt, hogy az emberek szívesebben kritizálnak, mint dicséretet zengenek. A láthatatlan hid izgatja a fantáziát.

Miért láthatatlan?

— kérdik mindenfelől. Annak a kívánságnak, hogy a Ferenc körútról látni lehessen a hidat azon egyszerű oknál fogva nem lehetett eleget tenni, mert a körút szögben szalad rá a Duna vonalára, a hidat a folyóra pedig csak merőlegesen lehet építeni. A körutat tehát ki kellene egyenesíteni, ez pedig egy kicsit drága mulatság volna. De külföldön az ilyesmit nem nehézményezik. Párizs, London, Bécs és a többi nagyvárosok hidjainál ugyanaz a helyzet.

Megzavarta az embereket maga az építkezés. Bizony csatatérhez hasonlított a Boráros tér. A fővárosnak ez az egyik legforgalmasabb tere, a multban bizony nagyon mostoha elbánásban részesült. Mintha

itt lett volna a város vége.

# A WINDSORI HERCEG

## tegnap vadászott, kocsit hajtott, cigányzenét hallgatott s ma feleségével együtt a Hortobágyra ment

Miskolc, szeptember 10

(Az Est tudóstóljának telefonjelentése)

A windsori herceget és feleségét meghódította a magyar falu, az Alföld bája és a cigánymuzsika. Csupa szín és hangulat veszi körül a hercegi párt a tündérekastélyá varázsolt Prónay-kúrián. Csütörtökön fogadták a hercegi vendégek az újságírókat és a fotóriporterket. Interjút nem adtak a magas vendégek, de öt percig szabadon csatoghattak a fényképezőmasinák a Prónay-kastély fogadótermében.

Tegnap ebéd közben a fotóriporter körül kellemetlen incidens is játszódott le: a herceg az asztalnál észrevette, hogy a park jái között

hasonesúszva magyarruhás férfi közeledik és fényképezőgépet csatoltat a kezében.

A tettenért fotografust detektívek vezették el a kastély kertjéből, amely körül ezekután még szorosabbra fog-

ták a gyűrűt.

Délután Egerfarmoson foglyokra vadászott a hercegi pár. Három óra hosszat járták a vendégek kitűnő hangulatban a hafárt, majd a kimerítő gyaloglás után kocsikon hajtat- tak vissza a kastélyhoz.

Windsor hercege a kocsis mellé ült a bakra és egészen a falu határáig ő hajtotta a fogatot.

Estére 21 tagú Gyöngyösbokrétacsoport és Balogh-Suha József és Pál cigányzenekara, a híres mezőkövösdí facimbalmos zenekar produkálta magát az előkelő vendégek előtt. A herceg és a hercegné minden dalt megtapsolt: különösen a »Gombház, ha leszakad«, »Volt szerettem tizenhárom« és a János vitéz dalai tetszettek nagyon Windsor hercegeknél.

Ma a Hortobágyra vadkacsahúzásra mentek a hercegek, estére a hortobágyi csárda híres cigányzenekara játszik a Prónay-kastélyban.

Balról malmok, elhagyott gyárak, jobbról farakások, sőt szemétdombok. Szemben a Dunára elzárta a kilátást a vasúti sínek zárzavara. Itt találták ki az első komoly villamoshurkot, a villamoskocsik összevissza sétáltak a hatalmas területen.

Most minden megváltozik. Patkóalakú feljártot építettek a hídra, a hurok alagútba kerül és csupán

kedves kis park bokrait fogjuk az egész hurokból látni.

A pesti ember tovább okosodik: szükség volt-e egyáltalán arra a hurokra? Erre a választ a Beszkr adja meg, a hurok szerelmese. A Beszkr nem tudja kivárni a fejlődést. Bizonyos idő még eltelik, amíg a Szent Imre városnak a hídhöz tapadó része kiépül. Ha már most átvesszük a körút egész forgalmát Budára, úgy az üres kocsi kilométerek okozta évi veszteség félmillió pengő lenne. Ezt akarják megspórolni, ezért kellett a hurkot megépíteni.

Ez az oka különben annak is, hogy a hidra a feljárt patkóalakú lett. Úgy a nagykörúton, mint a hídon a villamosvágányok a közepén lesznek és csak ezzel a rendszerrel lehet elérni, hogy a villamos és a kocsi forgalom egymást ne keresztezze.

Azt is mondták, hogy

az új hid lesz Budapest legmagasabb hidja,

sőt ezért még támadták is a hid alkotóit. Ez egyszerűen babona. A legmagasabb hid az Erzsébet hid, amelynél a pesti hídfő magassága 14,14 méter, a pesti nyílás alatti útnívó pedig 7,45 méter, azután a Margit hid körvetkezik 14,13, illetve 8,80 méterrel és csak a harmadik az új hid 14,08, illetve 8,60 méterrel.

Egyedül a Lánchid nem magas. Az 1926-os árvízkor a hajók emiatt kénytelenek voltak a Rudolf rakparton kikötni. A magyar mérnöki kar épp azt oldotta meg, hogy a kocsi pályára alig helyezett főtartók rendkívüli, a hidépítés történetében példátlanul álló kis magassággal épültek meg és ez indította a külföldi szakértőket arra, hogy a Horthy Miklós hidat a világ legmerészebb gerendatartó hidjának kereszteljék el.

De ha ez így van, akkor miért tessék szokatlanul magasnak az új hid? Amikor a többi hidat építették, a környék még beépítetlen volt. A hídfeljárónálombokat emeltek, amelyekre azután kisebb házak kerültek. A Boráros tér be volt építve, az ottani házakat nem lehetett lebontani és lassan emelkedő dombot létesíteni az új hid torkolatában. Eszerint tehát

nem a hid magas, hanem a Boráros tér túlságosan mélyen fekszik.

Eppen az a technika diadala, hogy ezt a nehézséget sikerült megoldani.

Vasárnap a magyar teremtő erőnek nagy ünnepe lesz. Nemzeti hiúságunknak tetszeleg a külföldi szakértők elismerése, de

az igazi öröm az, hogy jövő évben hozzálátnak a legújabb hídnak, az óbudai hídnak

felépítéséhez. Ötven évvel ezelőtt hangzott el az a felszólalás a közgyűlési teremben, hogy most már tovább húzni az óbudai hid építését nem lehet, mert már eleget vártak rá ötven évig. Budapest százéves álma most már igazán hamar beteljesedik.

Paizs Ödön