

Nyolcvanezer mázsa vas és másfélmillió szegecs épül bele a Boráros-téri hidba

Két év előtt kezdték a munkát, amely meglehetősen lassu tempóban folyik

Ma két éve kezdte meg a kereskedelmi minisztérium hidépítési osztálya a Boráros-téri Horthy Miklós Dunahíd építkezését. A munka bizony nem tulgyors tempóban folyik, mert csak 1937-re várják a hid átadását a forgalom számára. Az *Ujság* munkatársa a kezdés két-estendő évfordulóján engedélyt kért az illetékes hatóságoktól a hidépítés megtekintésére. Az engedély megadásának elvi akadálya nem volt, de annak átadását figyelmeztetés előzte meg:

Nem könnyű feladat

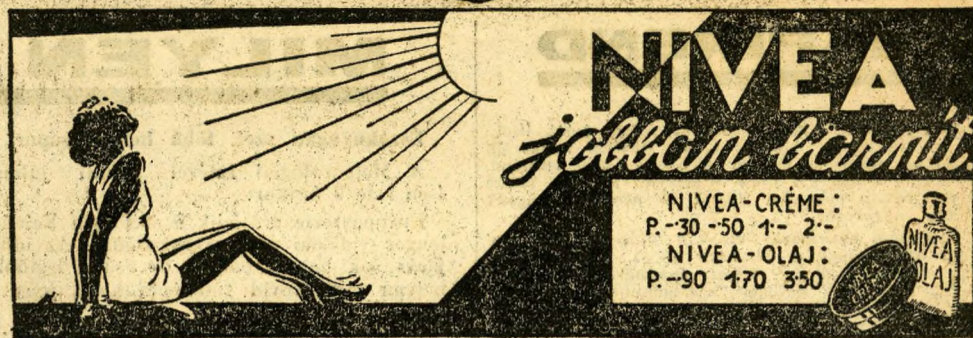
— Három méterrel a Duna szintje alatt éppugy folyik a munka, mint husz méterrel a gyorsan rohanó víz fölött. Forrón tűző nap az egyik oldalon, pár lépéssel arrébb kifejezetten hideg várja az építkezést. Nem könnyű feladat és nem egészen veszélytelen...

Másnap a Boráros-téren álltam, az elevátort és a partot elzáró ajtó előtt, hogy megnézhessem a tizenkétfélmillió pengős közmunkát. A Boráros-tér szépségében sem tudtam gyönyör-

ésik a napsütés — talán először a kánikulában. S a gerendák közt megtorpanó víz hangja sem oly barátságos, mint az előbb, szinte kedvem volna megfürödni az itt elhelyezett fürdőkösrőben, melynek korlátján átesapnak a félelmetes, gyorsan száguldó hullámok.

Motorcsónakba ülünk és azon megyünk át a másik partra, ahol nemcsak a híd fő és a budai mederpillér karcsu teste kész, hanem már a vasszerkezetet is szerelik a hid budai felén. A vöröstre festett vasgerendák vonala messziről nézve meglehetősen elüt az eddigi pesti hidak alakjától. Amíg az Erzsébethid magasba emelkedő pillértornyairól lefelé hajló lánc felkőrt alkot és többi hidaink vasszerkezete is ivalakunak látszik, az épülő hid alig hajló vonala messziről szinte egyenesnek látszik. Az enyhe hajlás szemre cnyenlő az Erzsébethid alsó ívével. A másik elütő tulajdonság a hidiv igazán egyszerű, de impozánsan erőteljes vasszerkezete.

Pillanatokig tartott csak az ut a gyors motorossal a Dunán keresztül és már a budai hídfőnél kötünk ki. A partmenti hídfőre föl-



törtresnyi pontossággal, jó helyen van-e és ekkor erősítik oda véglegesen helyére.

Kis kovácstűzhelyen, aminőt minden falusi kovácsnál látni, hatalmas szegecseket izzitanak mindaddig, míg annak színe izzó fehérre válik. Hatalmas fogókkal alulról összefogják azzal a két, vagy több alkatrészt és szabadon maradt tetejét eldolgozza a szegecselő. Fél méter magas szerszámját sűrített, 7-8 atmoszférás nyomású levegő hajtja, annak fejt nyomja rá a még izzó szegecse. Egy nyomás a szerszám fogantyuján, a sűrített levegő megindul és a belül elhelyezett kalapács félgömbölyűre veri a fejet.

Szegecselés

Éktelen lármával dolgozik ez a szerszám, kezelője izzadtan hajlik egész testével rá, szemmel láthatólag nagy erővel kell dolgoznia. Egy szegecs fejt megpróbálom magam szelapítani, minden erőmet megfeszítve nyomom a szerszámot, az működés közben a kezemet is szétrázza, de mégis jóval lassabban megy a kezemben, mint ahogy azt a gyakorlott mun-

vasdarabot a daru és olyan gyengéden teszi le, mint anya a csecsemőjét. Megkérdezem, mennyi a súlya?

— Nem sok, talán tíz mázsa az egész.

Nehezebbé válik a séta, le kell hajolni az egyes alkatrészek alá és így érünk be a hid budai mederpillérjéhez. Kőműves faragja a kőkeménnyé vált betonba az egyes hengerek helyét, mellette is ott áll a mérnök, aki a milliméter törtresztét is számontartja. A pillér közepepedig az irányt jelző bot áll, mellyel rendszerint földmérők dolgoznak, az *jelzi a híd tengelyét, amelyetől eltérni nem szabad.*

Szürénák bugnak, amikor visszaérünk a partra és ennek zajára megszűnik a munka. Ebédidő van, de a nagy melegben csak kevesen nyulnak az ételhez, inkább levetkőznek és belevetik magukat a Duna vizébe. Abba a vízbe, mely fölött most vonnak páncélt. Kivétel csak a szádfalban dolgozó munkások tesznek, akik inkább a melegbe vágnak a hideg pallók közül.

Mennyi anyag van a hidban

Megkérdezem, mennyi az itt beépített anyag. Pár percnyi számolás után kapom meg a választ, amelyre nem voltam elkészülve.

— Az összes vasanyagok, helyesebben öntöttacél és folyt vasalkatrészek súlya nyolcvanezer métermáza, aminek szállításához negyven tehervonat kell. A már beépített szegecsek száma háromszázötvenezer, de mire a hid elkészül, azok száma eléri a másfélmilliót.

Milyen lesz a hid

Még egy kérés van, milyen lesz az új hid? Erre a kérdésre a jelenlevő mérnökök mindegyike, akik közül nem egynek a máséval ellenkező érdeke van, büszkén felel:

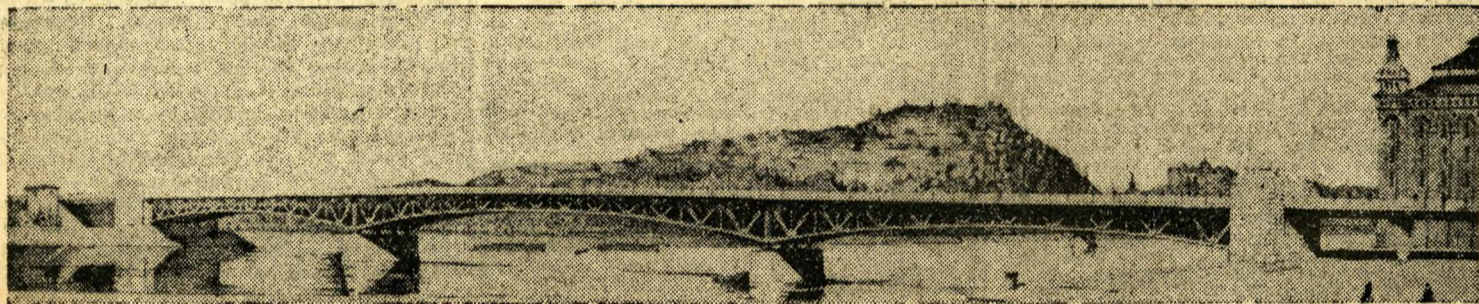
— Páratlanul szép! Bauhaus hidban, ahol nincs egy fölösleges szöglet, egy fölösleges ornamentum, de ennek ellenében olcsó.

Szóba kerül a bécsi Reichsbrücke, melynek építési költsége huszonnégymillió schillingben volt előirányozva és a vállalkozó újabb milliót követel. A Horthy Miklós-híd feljárókkal együtt tizenkétfélmillió pengős költségekben van előirányozva és az előirányozathoz képest nagy megtakarítást értek el idáig. Aztán a hidtervről beszélték, a kereskedelmi minisztérium hidépítési osztálya alkotásáról, melyet *Algyay Hubert Pál dr.* vezetésével csináltak.

— Ami Gropius a házépítésben, az a magyar terv a hidmunkában, olcsó és szép.

Olcsó és szép, — mondják a mérnökök — akik ismerik a szakmájukat. De ha olcsó és szép, akkor miért nem építik meg már az óbudai hidat, miért nem csinálnak valamit az újpesti hidat és a többi — a választásokon megígért — hiddal?

Völgyes Miklós



ködni várakozás közben, mert annak közepét is embermagasság fölé emelkedő deszkakerítés takarta el a szem elől. Csak egy magas beton fal emelkedik onnan ég felé, az épülő hid készülő lejárója

Az ajtón keresztül lépve, valóságos fiókrendezőpályaudvar fogadja a látogatót, ahol a vasuti sinek iparvágányokkal vannak összekötve, látszólag teljesen rendszeretlen hálózatban. Jobbra-balra, az elevátor és a teherpályaudvar felé kerítés zárja be a terepet, a kilátás csak a Duna felé nyitott.

Egyszerű fahíd vezet innen a parttól több mint száz méterre levő pesti pillér építkezéséhez (a budai már tavaly elkészült). Tíz méterrel vagyunk magasabban, legalább a víz színénél, de erősen zúgnak a mindenhol megtörő hullámok. Olyan hang ez, mely a nagy melegben sem teszi kívánatossá a fürdést, sőt még a legedzettebb uszókát is elriasztja. A mélyben lent emberek dolgoznak, akikre a munkaeszközök lármája hívja fel a figyelmet.

Lemehetünk a víz alá

Az építkezést vezető György Jenő vállalkozómérnök mutatja az utat lefelé és ő adja meg a magyarázatot:

— Most, ha úgy tetszik, lemehetünk az emberek közé, a vízszint alá.

— Caissonon keresztül?

— Dehogyan kérem, mi itt száraz lábbal és minden előkészület nélkül fogunk lemenni.

Meredek lépcsőn keresztül leérünk a víz fölött arasznyi magasan elhelyezett pallóra, amely a víz fölé emelkedő, kívül vékony vaslemezzel borított deszkakerítést szegélyezi. A bekerített terület hossza harminc méter lehet, szélessége tíz méter sincs és bár közvetlenül lábam alatt folyik a Duna, a kerítésen belül a víznek nyoma sincs. Három méter mélyen emberek dolgoznak a feltűnően hűs levegőben.

Szádfal

Szádfalnak hívják a mérnökök ezt a kerítést, melyet a korábban már víz alá süllyesztett caisson teste köré emeltek. Hatalmas gerendák támasztják belül a vastag deszkákat, melyek vasborítása távol tartja innen a vizet. Így lehet a szádfalak mögött méterekkel, a víz szintje alatt is magas légnyomás nélkül, száraz lábbal, utcai ruhában tartózkodni.

Megfeszített erővel dolgoznak itt a munkások, akik a pesti mederpillér testét építik. Az alap már megvan, arra rakják a betonkeveréket és a széleken a félméteres nagyságú mész-köburbolatot rakják le a tervrajzok előírásai szerint. A mindenütt ott látható mérnökök egyike itt mérőszalaggal dolgozik. Milliméter pontossággal kell menni a munkának. Alig szárad meg a beton, újabb réteg következik, a vízszint fölé emelkedni minél előbb, közös jelszava mérnöknek és munkásnak egyaránt.

Jól esik a napsütés

A nagy igyekezethez hozzájárul talán a hideg is, mely meghörzongatja a nyári ruhás látogatót. Félkapaszkodva a víz fölötti pallóra, jól-

kapaszkodva, a vasív kiindulópontjához érünk. A majdnem méter széles főgerendák *nem fix ponton* nyugszanak. (Négy főgerendából állnak a hid vasívei.)

40 vagon suly

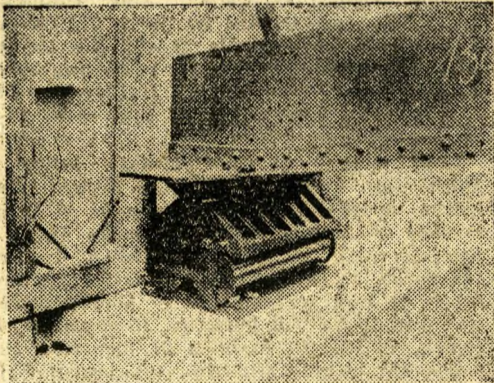
Azok negyven vagon azaz négyezer mázsa sulyát, egy-egy háromszög alakú acélöntvény veszi át a közbeiktatott, alsókarvastagságú tengely segítségével. A háromszög alakú acéltést pedig két darab fél méter átmérőjű hengeren nyugszik és szabad szemmel is látni, hogy nemcsak nyugszik, hanem a pillér felé és attól távolodó irányban gurulhat. A rendkívül előzékeny mérnökök egyike adja meg a magyarázatot:

— A hidszerkezet célja a terhelés elosztása és végeredményben földbevezetése. Ha bármely ponton nyomást kap a hid, — egy gyakorlatilag — az a nyomás erre a tengelyre kerül. Ekkor a hid egész szerkezete a nyomásnak megfelelően a tengely körül fordul. Ez a fordulat azonban csak a legfinomabb eszközökkel mérhető, a legnagyobb terhelés esetén is.

Dilatatio

— És mirevalók ezek a hengerek?

— A hőmérséklet által okozott nyulás és húzódás — szaknyelven dilatatio — kiküszöbölésére. A hid egyetlen fix pontja a pesti mederpilléren lesz, míg a másik mederpilléren és a hídfőknél ilyen hengereken nyugszanak a fő tartók. S ha melegben a szerkezet kinyúlik, úgy a hengereken elég tágulási lehetősége van, éppugy, mint hideg télen az összehúzódásra.



A tartószerkezet, amin negyven vagon suly nyugszik. A vasgerenda magassága 80 centiméter.

A szakszerű magyarázat után azt a munkát nézzük meg, mellyel a tíz-tizenkét méter hosszú és méter magas gerendákat szerelik össze. Ezek a gerendák meglepően sok lemezből készülnek, szögvasak felhasználásával és így szállítják azokat hatalmas teherautókon a helyszínre. Itt egy nagyméretű daru veszi pártfogásába és emeli hatalmas láncokon a pillér tetejére. Innen egy valamivel kisebb és a hidpálya mentén mozgó daru viszi pontosan arra a pontra, ahova azt a tervrajzok előírják. Kiszabadítják a daru láncai közül és az előre megfűrt lyukak segítségével ideiglenesen csavarokkal erősítik a már meglévő vasgerendákhoz. A mérnökök egyike utánaméri milliméter