

Az épülő Horthy Miklós-hid.

(Felvételeink a Képes Pesti Hirlapban.)

Három évvel ezelőtt hosszú harcok után kezdtek el Budapest ötödik hidjának építését. A főváros közönségének nagyrésze annakidején az óbudai hid megépítése mellett foglalt állást, annál is inkább, mert egyrészt Óbuda és Újpest között rendkívül nagy a forgalom, másrészt a Margithid éppen ennek a két városrésznek közlekedését kénytelen lebonyolítani és erre a célra a hid nem felel meg. A Boráros-tér és Lágymányos között nincsen olyan nagyarányú forgalom, amely szükségessé tette volna ennek a hidnak az építését. Míg a pesti oldalon a Boráros-tér egyike a legforgalmasabb gócpontjainknak, addig a budai Lágymányos még ma is teljesen elhanyagolt, feltöltetlen terület, ahol talán csak egy évtized mulva fog a városi építkezés kellőképpen megindulni. Az illetékesek azonban ennek ellenére is a Boráros-téri hid építését kezdték meg, abból az okból kiindulva, hogy a kilenc és félmillió pengő, amely a hidépítéshez szükséges, a hitelműveletek útján könnyen előteremthető, míg az óbudai hid építése anyagi okoknál fogva egyelőre nem valósítható meg.

Közben eltelt három esztendő és az új Horthy Miklós-hid építkezései megfelelő ütemben haladtak előre. Kimentünk megnézni az új hidat, amely Budapestnek jelenleg legnagyobb közmunkája. A Boráros-tér egy részét a hidépítés céljaira vették igénybe s amikor beléptünk az elzárt területre, az első, ami a szemünkbe ötlök, a hatalmas töltési munka. A hidra a fel- és lejutás félköralakban történik, ez nemcsak gyakorlati szempontokból szerencsés megoldás, hanem építészeti is igen jó hatást tesz. A félkör alatt kerülnek elhelyezésre a Beszkárt villamos vonalának hurokvágányai. A Beszkárt ugyanis a Nagyköruton közlekedő összes villamos vasutait egyelőre nem akarja mind a hidon átvinni, mert ebből 450.000 pengőre becsülhető veszteség származna a kellőleg ki nem használt kocsi kilométerek miatt. A hidfeljáró tehát egyelőre csak ideiglenes megoldás, bár külföldön számos ugyanilyen feljárót építenek, még akkor is, ha a villamosvonalaknak visszavezelésére nincs is szükség.

A hid tervezése 1930-ban kezdődött, maga az építés azonban csak 1933-ban indult meg. A Közmunkatanács 1931-ben kezdett a hidfeljáró kérdéssel foglalkozni és a megoldás csak lassan, vontatottan haladt, mert abba igen sok érdekelt hatóságnak volt beleszólása. A gyakorlati szempontokon kívül figyelembe kellett venni a tér alatt elhelyezett különböző vezetéseket, főgyűjtőcsatornákat, a Boráros-térre betorkoló utcák helyzetét és azoknak legkönnyebb közlekedési megoldását. Hosszas tárgyalások után a hid tervezőjének, dr. Álgay-Hubert Pálnak sikerült a már most építés alatt álló feljáró kérdését helyesen megoldani, de még így is kénytelenek voltak a különböző uttorlatok és a villamos vasutak elhelyezése érdekében a Közraktárakhoz vezető négy vasuti vágányból hármat elvenni, mégis dr. Álgay terve bizonyult a legszerencsésebbnek. Néhány héttel ezelőtt, amikor a munkák megindultak, Schaffer József műegyetemi tanársegéd benyújtott egy új feljárótervezetet, ez az elgondolás a hurokvágány kérdését alagutszerű kiképzéssel akarja megoldani. A Ferenc-köruton érkező és az ott középre helyezett villamos vágányokat Schaffer tervében a föld alá viszi és a föld alatt a hid első támfala mögött nagy ivben vezeti vissza a körutra. Ennek az igen ügyes elgondolásnak — amely voltaképpen nem más, mint egy régebbi közmunkatanácsj terv egy változata — legfőbb akadály a Boráros-téren, a már előbb említett, lefektetett rengeteg vezeték, továbbá hogy a Schaffer-féle tervnél a két pótkocsival közlekedő villamosvonalak rendőrileg előírt tisztántartása lehetetlen, de ugyancsak nagy nehézséget okozott volna a hidba betorkoló utcák színvonalának feltöltése is, amely nemcsak rengeteg pénzbe került volna, hanem a Boráros-tér szegélyező bérpaloták mai szintvonalának megváltoztatását is maga után vonná.

A feljáró előrehaladott munkálatainak megtekintése után a pilléreket néztük meg. Ez a tiszta vasbeton-szerkezetből készült hatalmas építkezés belül üregesen van kiképezve és ezek belsejében lesznek a különböző gáz-, villany- és egyéb vezetékek központosítva. A hid tulajdonképpen három szakaszból áll. Két pillér a vízben és két pillér a parton osztja meg a hatalmas építményt. A vízben levő két pillérnek a parttól való távolsága 112—112 méter, míg a középső részen 154 méter az ívtávolság. A baloldali Dunaszakasz még teljesen beépítetlen, a jobboldali a vasszerkezetet már a Duna közepéig felszerelték és egy gőzkalapács most veri be egymásután a négy és fél méter mély Duna fenekére a facölöpöket, amelyeknek tetején egy ideiglenes fahídon folyik a tevékeny munka. A háromszázon felüli munkássereg valószínűleg akrobatamutatványnak beillő ügyességgel dolgozik a vasszerkezet összeállításán, közben két tizentonnás villamosdaru végzi a nehéz vasrészek szállítását.

Motorcsónakkal közelítettük meg a vízben álló pilléreket, majd a budai oldalon kikötve, fölmásztunk a vasszerkezetre, ahol a Pesti Hirlap fényképportere állandó egyensúlyozási műveletek között készített néhány érdekes felvételt a készülő vasszerkezeti munkálatokról. A hid 22,2 m. széles lesz, melyből 3,5—3,5 méter a gyalogjárók céljaira készül és 15,2 méter a kocsi pályára használnak fel. Így a Horthy Miklós-hid a szélesített Margithiddal egyforma méretekben készül. A villamossínek a hid közepén lesznek elhelyezve, mellettük mindkét irányban a személyautóautóbilok fognak közlekedni, míg a hid szélén a járdák mellett a hely a teher és egyéb járműveknek van fenntartva. Kár, hogy a kerékpározók részére egy elkülönített másfélméter széles csíkot nem lehetett beiktatni.

A budai oldalon hatalmas feltöltési munkálatok folynak. A MÁV máriabesnyői átvágásánál feleslegessé vált homoktömeget a teherkocsik százai szállítják, valamint a lebontott Tabán törmelékei is

itt kerültek elhelyezésre. Eddig 1,200.000 köbméter föld van betemetve, azonban ennek alig van még valami látszata és még további kétmillió köbméter földre van szükség, hogy a megfelelő feltöltési magasságot városrendezés céljából elérjék. A budai hidfőről nézve még mindenütt csak pusztaság és mocsaras rész látható. A hidról egyenes irányban a Verpeléti-utra torkolódik az uttest, amely azonban egyelőre csak a pusztaságokon vezet keresztül. A hivatalos elgondolás szerint a Horthy Miklós-hid hivatása a kelenföld—Lágymányosi terület fellendítése, valamint a Dunántulról és a Balatonról érkező autóforgalomnak a Nagykörutra való átvezetése. A budai hidfeljáró végleges terve a beadott pályázatok alapján most van döntés alatt.

Az új hid építési munkálatai éjjel-nappal folynak, 330 munkás, tizenkét mérnök dolgozik a helyszínen. A hid vasszerkezete 8000 tonna súlyú folytvasat tartalmaz és mostanáig 22.000 tonna cementet, 21.400 köbméter kavicsot, 1800 köbméter vagdalt és faragott követ, 1200 métermáza gömbvasat és 1100 métermáza idomvasat használtak fel.

Az új hid építkezése kétségtelenül nagymértékben hozzájárult a magyar ipar és kereskedelem foglalkoztatásához és közel négyszáz embernek nyújt négy éven keresztül állandó kenyeret. 1937 szeptemberében kell a hidat a forgalom részére átadni és amint értesülünk, Magyarországon eddig az egyedüli közmunka, ahol nemcsak, hogy nem lépik túl a költségelőirányzatot, hanem a kilenc és félmillió pengős építési költségből kb. 300.000 pengőt megtakarítanak. A hidépítés munkálatait a Kereskedelmi Minisztérium Dunahidépítési Szakosztálya intézi kitérő mérnöki karával. A terveket dr. Álgay Hubert Pál, a Dunaépítészeti Szakosztály volt vezetője készítette és az építési munkálatokat ugyancsak dr. Álgay indította el.

A Közmunkatanácsra vár a feladat, hogy a pesti oldalon néhány év mulva, mikor az Elevátor bérlete lejár, annak egész épülete, valamint a Ferenc József-hid és Boráros-tér közé eső összes rakfárak és vágányok eltávolíttassanak és a part a budapesti, illetve a dunai panorámába kellőképp alakíttassék. Ugyancsak a Közmunkatanács feladata a budai oldal rendbehozatala és kiépítése, mert a jelenlegi állapotában csak pusztaság mutatkozik a néző előtt és ha ez így marad, akkor önkénytelenül felvetődik a kérdés, miért volt szükség legelőször az új hidak közt a boráros-téri hid megépítésére. Reméljük azonban, hogy az új Horthy Miklós-hid a budai oldalon életet és fellendülést fog maga után vonni.

Kelemen Lajos.