

A MARGITSZIGETI ALULJÁRÓ

már augusztus végén megnyílik

A Várhegy csuszásán kívül még másik két dolog foglalkoztatta állandóan a pesti polgárt: a *Margithid kiszélesítési munkálatai* és az *új Boráros-téri hidépitkezés*. Mind a három helyen folytonosan munkások százai dolgoztak és nem lehetett a fővárosban nagy utat tenni anélkül, hogy az egyikkel ne kelljen találkozni, Akinek Budán volt dolga, vagy a Margitszigetre ment uszni, annak a kalapácszengéstől hangos, felbontott kövezetű Margithidon kellett átötyögnie, ha pedig a Vérmezőre, Déli-pályaudvarra szeretett volna eljutni, szembe találta magát a csuszkaló Várhegygel, a Lágymányos felé kerülőket és a Boráros-térieket pedig megállította egy pillanatra a *Horthy Miklós-hid* építkezése.

Buda felől nézve a megújuló Margit-hidat, már látszanak az új körvonalak. A *rakparti nyílás*, az *első medernyílás*, teljesen kész, a második befejezés előtt áll és így nagyjából kibontakozik az új kép, amely szebb és elsősorban hatásosabb mint az átalakítás előtt volt. *Valahogy komolyabb, nehezebb, lenyűgözőbb a kiszélesített Margit-hid.*

A munkálatokat irányító főmérnök fiatal helyettese vezet végig. Először a budai aluljáró építkezését nézzük meg. Minden munkás itt szeretne dolgozni, mert *a rekkenő hőség után szinte simogatnak a hűs falak*. Hat méter széles lesz az aluljáró, tehát 2 méterrel tágasabb, mint a pesti. Ugynevezett *vasbeton tekőben fekszik az egész és így félig kész állapotban olyan, mint valami szárazra huzott óriási bárka feneke*

Pestre is a tulsó járdán!

állít meg a felirat, mikor felmegyünk a hidra. Nem értjük egészen a felszólítást, mert miért Pestre is, hiszen innen a hidfőtől már nehezen lehet Budára menni, mert ott vagyunk. De hiába, nagyon erősen tűz a nap, itt van a kánikula és ilyenkor könnyen elrövedezik a *cimfestő*. A jobboldali járda mellől leszédtek a vaskorlátokat és ahol már felerősítették az új iveteket, szélesebb a palló. Megnézzük alulról a parti rakparti nyílás kész ivet, amelyeket lent a földön raktak össze, mert *a HÉV magasfeszültségű felsővezetéke miatt csak éjszaka lehetett dolgozni*. Az utolsó helyiérdekű villamos befutása után kikapcsolták az áramot s minden alkalommal leszédtek a vezeték, hogy néhány órára dolgozni lehessen.

— Általában az a helyzet, hogy órákat vesz igénybe a kövezet felszedése, vagy a villamos simek eltávolítása, esetleg a vezeték leemelése és *mindössze 4-5 órát lehet zavartalanul dolgozni*, akkor már újra át kell adni a hidat a forgalomnak. Ezért is tart hosszabb ideig az építkezés — mondja kísérőm.

Alattunk zug a víz. Nagyon erős a Duna sodra a pillérek között. Hajlott háttal járunk

a munka dobogón és sokszor majdnem kuszni kell az állványok és vasívek között.

— Nagyon kevesen tudják, mennyire igyekszünk takarékosak lenni — magyarázza a mérnök. — A pillérek kiszélesítésénél új gránitkockákra lett volna szükség, ami bizony nagyon sokba kerül. Ezért egyszerűen hosszában kettévágtuk a régi gránitkockákat és abból építettük fel az új mederpillért. Technikus szemének sok érdekes újítás akad minálunk. Nagyon szép műszaki munka az ugynevezett „*saruk*” *kicserélése*. Vizsajtóval történik a munka, 16 emberre és három mérnökre van szükség hozzá. Persze a laikusok, akik fenn sétálnak felettünk a hidon, ebből nem sokat értenek!

— Hétfőre készül el a második nyílás szerelése, július huszadika táján a harmadik nyílás ivet rakjuk fel s ezzel az idén már

befejeződik a vasszerkezetek további felszerelése.

A hid közepére értünk. Felmásunk az állványokon keresztül az uttestre, ahonnan — egyelőre csak az elzárt részen belül — széles lépcsők vezetnek le a margitszigeti aluljáró hatalmas termébe.

— *Igazi meglepetés lesz ez az aluljáró a pestiek számára!* Hat méter széles az átmérője, 2 méter 20 centiméter széles lépcsők visznek le a hid alá, ahonnan beton vaslépcsők vezetnek fel a szigeti szárnyhidra.

— Több oldalról hangzott el az a kívánság, hogy mozgólépcsőt készítsenek ide — vejtük közbe.

— Először is költségtöbbletet jelentene a mozgó szerkezet. Gépház, motor, üzemanyag, stb. Erre pedig *nincs fedezet*. De különben is a közönség nagy része idegenkedik az állandóan mozgásban lévő lépcsőktől, különösen az idősebbek és a gyerekek számára lehet kellemetlen ez a rendszer. Az aluljáró már ugyszólván teljesen készen áll, augusztus 30-án át is adják a forgalomnak. Csak a középső járdaszigetre nyíló feljáró marad egyelőre elzárva, amíg a villamossíneket nem helyezük középre. Erre pedig csak a munka utolsó szakában kerülhet sor. Előreláthatóan a jövő nyáron, mert hiszen 1937 szeptemberében már fel is akarjuk avatni a kiszélesített Margit-hidat.

Patkó alakú lejáró épül a Boráros-téren

Megnéztük az épülő Horthy Miklós-hidat is. A legnagyobb munka a Boráros-téren folyik, patkóalakú lejáró épül, kezelőház és a Beszkárt végállomás. A budai oldal első nyílása már teljesen elkészült, felállították a vasszerkezetet is és most a 150 méteres nagy nyílás szerelése folyik. A jövő hónap végére ezzel is elkészülnek és akkor csak a pesti részhez tartozó harmadik és egyben utolsó nyílás ivének az elhelyezése marad hátra. Erre a munkára tavasszal kerül sor, mert nem érdemes korábban hozzákezdeni, hiszen a jégzajlás ugysis megállítaná a munkát. A lágymányosi lejáró építéséhez is rövidesen hozzákezdenek. A napokban írják ki a versenyterjedelmeket. Mint a *Nemzeti Ujság* megírta, a budai hidfőnél helyezik el a közös tengerészeti hősi halottainak emlékművét, amelynek alapköve a hidfő lesz.

A Boráros-téri hid főleg *vasszerkezetben mutat eltérést a többi Duna-hiddal szemben*. Míg a Margit-hid alatt ezelőtt 6, majd most az átalakítás után 8 főtartó van, a *Horthy Miklós-hidat négy 4 darab tartja* és így ezeknek természetesen nagyobbak kell lenniük. Az új hid vasszerkezete tehát sokkal *robosztusabb közelebbről*, mint az eddigieké. Távolról azonban az összhatás finom, csipkeszerű képet ad.

— Erdemes elgondolkozni a hidak történetén — mondja a főmérnök. Régen a hidpánzból épültek az új hidak. A *Lánchid vámjából a Margit-hid*, majd a két első jövedelme tette lehetővé a Ferenc József-hid és Erzsébet-hid felépítését. A többi tervbevetett hidra is gyűlt a pénz, körülbelül egy millió békebeli korona jött össze, azonban ez elértéktelenedett, majd a hidpénzt eltörölték és most a *fővárosi telek-átruházási illeték fél százalékos emeléséhez kellett folyamodni, hogy újra hidalapunk legyen*. A Margit-hid kiszélesítéséhez ugyan

felerészben az állam járult hozzá, a további költségek pedig a fővárost illetik külön OTI-kölcsönből, de a tervbevetett óbudai hid és a még csak ködös lehetőségek messze távlatában fel-feltűnő, az alsó összekötő-hid után építendő hid már ebből az új alappól születik meg. De azért így is meg lehet elégedve a főváros a hidjaival. A *Horthy Miklós-hid és a Margit-hid* a két hatalmas körutal egészen átöleli a várost. A *Boráros-tértől a Nagyköruton át a Margit-hidon keresztül a Margit-körut, Krisztina-körut, Alkotás-utca, Szent Imre herceg-utja és Verceléti-ut* vezet a *Horthy Miklós-hidhoz* és ezzel Budának is meg lesz a Nagykörutja. Ha pedig kiépül a *Hungária-körut* és áll a másik két új hid is, egyetlen ölelés fogja össze a hidakon keresztül Budapestet.

Koroda Miklós.