

Gyerünk át 1937-ben az új Margithidon

Milyen lesz, amikor elkészül a gyalogos aluljárós kiszélesített hid?

Tizenegy méter széles sávon közlekedik ma a Margithidon villamos, autó, autóbusz, bicikli és a teherszállító kocsik nagy serege, míg a gyalogosforgalmat a hid szélein elhelyezett két közel három-három méter szélességű járda teszi lehetővé. Kevés ez a hely a hid nagy forgalmának akadálytalan lebonyolítására: ezért szélesítik ki a hidat. A budai hídfőnél s a szigetre vezető lejáró alatt már javában folynak a hid kiszélesítésének előmunkálatai.

Két teljes esztendőn át munkások százai lepik el a hid alsó részeit, hogy 1937-re egy szélesebb hiddal lehessen gazdagabb Budapest. *Új hidat építenek a Margithid déli vagyis az Országház felé eső oldala mellett, amely szervesen csatlakozik a munka befejezésekor a régihez, azzal oszthatatlan egészet alkotva.*

Sokan nem tudják, miért szélesítik ki a hidnak csak az egyik oldalát és vajjon, hogy fog beleilleszkedni az egy oldalon szélesebb hid a csatlakozó körutak szimmetrikus tengelyébe. Nem fogja-e bántani a szemet az utvonálhoz nem pontosan csatlakozó hid vonala, nem lesz-e újabb forgalmi zavarok előidézője az az iv, amit járműveknek és gyalogosoknak egyaránt meg kell tenni, ha a hídról a körutakra vagy ellenkező irányban haladnak?

A hid „tengelye“

Jogos aggályok ezek első hallásra, de a munkálatok tervezői és intézői, a kereskedelmi minisztérium hidépítési osztályának mérnökei sorra megcáfolják ezeket. A mindkét irányban való kiszélesítés — szerintük — elsősorban több költséget okoz, beleütközik a margitszigeti szárnyhidba, elrontva annak szép és harmonikus csatlakozását. S a legfőbb érv: *a kétoldalt építkezés teljesen megbénítaná az amugyis lassu forgalmat az építkezés két éve alatt.*

A déli oldal kiszélesítése mellett csak egy kifogás marad cáfolatlan: *a hid tengelye (a középponál) a csatlakozó Margit- és Lipót-körutak tengelyéhez képest dél felé eltolódik.* A hid teljes szélessége a munka befejezésekor 22,30 méter lesz, míg a Margit-körút szélessége a harminc s a Lipót-körúté a harminchét métert haladja meg valamivel. Ennek megfelelően a hidfeljárók fokozatosan a körutak szélességére kinyílnak és így sem a szem, sem az egészen nagy ívet leíró jármű vezetője nem veszi észre a hid tengelyének kis eltolódását.

A gyalogosok aluljárói

Az új hidon — sokan így nevezik már ma a kiszélesítendő Margithidat — a villamos az uttest közepén közlekedik majd. Mellette az autók, a két szélén pedig a teherszállító forgalma bonyolódik le.

A legnagyobb változást azonban a gyalogos forgalmat teljesen szélesítéssé varázsló és a járműközlekedést gyorsító aluljárók jelentik az új hidon. Három ilyen aluljáró biztosítja a hidon a rendet. Egy a pesti oldal feljárója alatt, egy a szigeti lejárónál s egy a budai hídfőnél. *E három aluljáró közül a budai s a szigeti a villamos megállóhelyéhez is elvezeti a gyalogosokat, míg a pesti oldalon a villamos már a Lipót-köruton az 1. és 2. számú házak között áll meg.*

Budán a villamosoknak mentén a báró Liphay-utca s a két vámbódé között épül meg a megállótáblákkal felszerelt két járdasziget. A hídfő szélessége itt már egyenlő a Margit-körutával s ezért a megállók az egyéb járművek részére szükséges uttestből egy centiméter helyet sem vesznek el. A városban több helyen látható járdaszigetekkel azonos szélességű járdaszigetek Pest felőli oldalát lépcsőlejáró fejezi be. Kényelmes és széles lépcsők ezek, melyeken a villamos utasa az uttest alatti embermagas alagútba ér le. Az alagút két vége a parkba torkollik bele és innen pár lépés árán a Pestre vagy Budára vezető hidjárda érünk. A középről pedig a nekünk megfelelő irányba haladó villamos megállójához — a járdaszigetre — mehetünk fel az előbb említett nyhe lejtésű lépcsők egyikén.

A pesti hídfőnél elhelyezett aluljáró ennél jóval egyszerűbb, csak a Pestről Budára vezető járdát köti össze a másikkal.

Ugyanakkor azonban igénybeveheti az aluljárót az is, akinek nincs türelme bevárni, amíg megszakad a hidra, illetve a hídról haladó járművek sora. Pár lépcsőfok csupán s két méterre a dühöngő autók, csatogó kocsik, zsufolt villamosok alatt átérünk a tulsó oldalra. Keresztezés nélkül folytatjuk utunkat az új Lipótvároshól az Országház felé és nem kell rettegünk a hídról le és oda feláramló közlekedési eszközök keresztezésétől.

A szigeti aluljáró

Jóval komplikáltabb lesz ellenben a szigeti lejárónál elhelyezett aluljáró. Ennek törzse a pillérben foglal helyet, körülbelül két méterrel az uttest, a hidburkolat szintje alatt. Szélessége hat és hossza tizenöt méter körüli. A pillér déli oldalán a hid gyalogjárója lépcső vezet innen, melyen a Budáról a szigetre s a szigetről Pestre igyekvő gyalogosok közlekedhetnek. (Aki Pestről megy a szigetre, annak tudvalevően nem kell a hid uttestén átmenni.)

Az északi — sziget felé eső — oldalon az aluljáró egy „U“ alakú folyosóba fut bele. Jobbra az ut egy lépcsőn, — de még a pillér területén belül a valamennyire kiszélesített szigetre vezető járdára vezet fel, balra pedig a szigetről jövők érnek az aluljáróba. Ennek az „U“ alakú folyosónak szélessége már csak három méter, mert elmentében az aluljáró törzsével, ahol mindkét irányba közlekednek, itt csak egy irány felé — a szigetre vagy a szigetről — vezet az ut.

Villamos utasok, vigyázat!

Ez még nem jelent komplikációt, nehézséget inkább csak az első időben a villamos megállókhöz vezető feljáró okozhat. A hid közepén közlekedő villamos megálló természetesen nem ott lesznek, ahol ma vannak, hanem a vágányok között építenek a Margitszigettől jobbra-balra egy-egy járdaszigetet. A pesti oldalon a Budára haladó kocsik állnak meg, róluk leszállni, épügy mint felszállni a kocsik jobboldalán, a járdasziget felé eső oldalon szabad. A budai oldalon a Pestre menő kocsik állnak meg, de a fel- és leszállás a vágányok közti járdasziget miatt itt is jobboldalon történik. (Milyen veszekedések lesznek itt a kisszakkasz bedobása körül?)

Két és háromnegyed méter lesz a harminc méternél is hosszabb járdaszigetek szélessége, a „pesti“ és „budai“ megálló között csupán egy husz méter hosszú sáv marad szabadon, melyen a Pestről a szigetre vagy a Margitszigetről Budára haladó járművek széles ívben ki- vagy bekanyarodhatnak, ha a rendőr szabad utat enged. Kevesebb ceremóniával érhetik el ellenben céljukat a Budáról a szigetre s az onnan Pestre menő járművek, melyek a lekerekített járdák mellett simán kanyarodhatnak a kívánt cél felé.

E két járdasziget Margitsziget felé eső oldalról két méter széles lépcsőlejáró vezet be az előbb ismertetett aluljáróba, ahonnan simán, járműkeresztezés nélkül érhetik el a megfelelő járdát. De az, aki Pestről Budára baktat, sem kénytelen keresztülfutni a szigetről a hidra kanyargó autók kerekéi előtt, hanem pár lépésnyi többlétséta árán az uttest alatt levő „U“ alakú folyosón át veszélytelenül folytathatja útját.

A szélesítési munka

Ez lesz a közlekedési rendje a kiszélesített Margithidnak, mely a mai közel tizenhét méter helyett majdnem huszonkét és fél méter szélességben öleli át a Dunát. Az öt és fél méteres kiszélesítés munkája azonban teljesen egyenlő és azonos egy a Margithidval egyező hosszú, öt és fél méter széles hid építésével, sőt ezt a munkát lényegesen megdrágítja a hatvan éve javítottan

hid alkatrészeinek javítása és cseréje.

A kiszélesítési munkák első fázisa a mai szélességnek megfelelő pillérek megtoldása dél felé. Négy mederpillér, egy középpillér, két parti pillér és két parti hídfő megtoldásáról, kiszélesítéséről van szó, ami a gyakorlatban majdnem egyenlő ugyanennyi új pillér építésével.

Az átmenet

Beszűntetik a forgalmat a déli gyalogjárón — az egyetlen közlekedési korlátozás a hid szélesítése alatt — és azt a hid kiszélesítésének megfelelően délre helyezik el. Régi és új helye megépül az új pályatest, ez a két jármű szélességének megfelelő terület, mellyel megizmosodik a Margithid.

Látszólagos forgalmi korlátozásra kerül ekkor sor, a hid közepén az összes járműforgalmat betiltják. Ez azonban látszólagos korlátozás, mert a rendelkezésre álló szabad terület — a hidat mai szélessége felével bővítik ki — egyenlő a mai szélességgel. Az elzárt részen középre helyezik a Budáról Pestre vezető vágányokat, míg az ellenirányban közlekedő villamosok sinei áthelyezés nélkül — a kibővítés következtében kerülnek középre. Az éjjeli órákban már csak annak vágányerősítési munkáit végzik a villamos forgalom legcsekélyebb korlátozása nélkül.

Az északi — Újpest felé eső — oldalon zárják ekkor le a forgalmat, egyidejűleg felszabadítva a többi uttestet, felszedik a járda menti és ekkorra használaton kívüli villamos vágányokat, átépítik az uttestet, majd utolsó részletként az északi gyalogjáró átépítésének munkája marad.

Kő helyett faburkolat

A mai kőburkolat helyett az uttesten, könnyű és rugalmas fakockák teszik zajtalaná a forgalmat, egyidejűleg megkönnyítve a hid súlyát is. A járdák rozoga és cipősarokra éhes pallói helyébe pedig a gyalogjárásra legjobban megfelelő aszfaltburkolat kerül.

Ebben az évben a tervek és előírások szerint a jégzajlás megkeddődéséig, tehát legkésőbb november végéig elkészül a legtöbb pillér megtoldása. Kivételt csak a pesti parti és a Pesttől számított első mederpillér alkot, mert azokhoz a hajóforgalom zavartalanága érdekében ebben az évben nem nyulnak. A munka kiinduló pontja a budai hídfő környéke az egyik oldalon s a szigeti lejáró alatti rész a másik oldalon. Budáról indul ki a hídfő, a parti és az onnan számított első mederpillér munkája, ezt a pontot a parttal egy ideiglenes famunkahiddal kötik össze.

A szigeti telepről famunkahid vezet elsősorban a forduló alatti nagy közép s az attól Pest és Buda felé elterülő egy-egy mederpillérhez. A munkahidakon iparvágányon kis csillékben szállítják a szükséges anyagokat, de mire eljön a jégzajlás a munkahidakra már csak az addigra elkészülő pillérek emlékeztetnek.

A jövő évi program

1936 programján elsősorban a „beállványozás“ szerepel. Munkahid ez is, anyaga csak fa, de teherbírása a felépítendő két új főtartó súlyának megfelelő lesz. Ez az állvány a hajózás előtt teljes mértékben elzárja a Duna budai ágát s a Margitszigettől Pest felé eső Dunaág egyharmadát. Innen helyezik el az új főtartókat, majd azok elkészülte után, de még a fenyegető jégzajlás beállta előtt ismét felszabadul a Duna, az egymásra torló jégtáblák előtt nem lesz akadály.

1936 telén a budai oldal új pályatest készül el az előbb említett sorrendben és ez a megoldás két okból is szerencsés. Akkor végzik, amikor a hid forgalma aránylag alacsony és amikor más munkát a vaszerkezetek gyári munkáin kívül nem végezhetnek.

A jég elvonulása után — 1937 tavaszán — a fentmaradó két pillér következik és a munka ekkor a rövidebb táv miatt hatványozott sebességgel közeledik a befejezés felé. Caisson, beállványozás, majd főtartó szerelés és új pályatest szerelés az egyes állomások ekkor — a mérnökök, szakemberek szerint — szinte gyorsított filmként

peregnek le és 1937 nyarán kész az új hid, a kiszélesített Margithid.

Eltűnő romantika

A Margithid kiszélesítési munkálataiból ma csak a budai pillérbontást és a mederben, még a szigeten készülő cölöpözést lehet látni. A munkálatok tényleg a legnagyobb nyilvánosság ellenőrzése mellett folynak le két esztendőn át a város szívében. Minden pesti lakosnak akarva, nem akarva módja lesz ellenőrizni a munkát, vajjon a kellő időben halad-e előre, nem szenved-e késedelmet. S ez a kontroll minden külön munka nélkül eszközölhető, amikor a siető vagy a sétáló, öreg vagy fiatal, nő vagy férfi keresztülmegy a Margithidon.

Két hét múlva a járókelőket a ma bizony elég gyéren elhelyezett és nem sok fényt szolgáltató villanylámpácskák helyett az esti órákban a közvilágítás egymástól szabályos távolságra elhelyezett nagy fényerőjű izzói fogadják. Ennek a változásnak a villamosvezetők és sofförök kétségkívül örülni fognak, míg mások fájó érzéssel gondolnak vissza a régi jó időkre. Amikor a szigetre menő vagy onnan hazatartó kart karba öltő szerelmesek még a hidon is megtalálták azt a romantikát, amiért kimentek a romok közé. *Két hét múlva eltűnnek az egymáshoz simuló párok a hídról, a technika áldozatainak számát szaporítva...*

Völgyes Miklós