

MILYEN LESZ az új Margit-híd 1937-ben

Külön barakváros, ahol a víz alatt dolgozó Caisson-munkások laknak

Pest most hidlázban él.

Az egykori fahíd helyett hat vashíd köti össze Budát és Pestet, a hetediket most építik, a nyolcadikat, kilencediket tervezik, a Margithidat pedig szélesítik, úgy hogy hidakkal el leszünk látva.

Még száz esztendő sem pergett le, hogy eltűnt az első pest-budai fahíd, amelyet nagy hidnak neveztek, mert a Nagyhíd-utca (a mai Deák Ferenc-utca) irányában vezetett Budára és ott volt a másik fahíd is, a kishíd, amelyeknek a kezelése különösen télvíz idején rendkívüli dolog volt. Amikor a jégtáblák megérkeztek, felszedték a híd pallóját, majd partra vontatták a bárkákat, amelyek összetartották a hidat. Az egész alkotmányt, úgy, ahogy volt, télvíz idején be kellett vinni a híd pajtájába és ott őrizték egész tavaszig, amikor is elmúlt a jégzajlás s újból ki lehetett cipelni a deszkákat, bárkákat, hogy híd legyen a két város között.

SZETHÚZTAK A HIDAT

Rendesen két strázsa ügyelt a híd kö-

zépén, akiknek az volt a dolguk, hogy amikor hajó akart elhaladni, egyszerűen széthúzták a hidat. A híd közepén ott állt Nepomuki Szent János szobra, amelyet éjnek idején méccsel világítottak meg. Amikor felépítették a Lánchidat, ez a szobor egy dunai uszályra került, de nem jelentett szerencsét, mert az uszály minden rakományával együtt elsüllyedt Csepel-sziget közelében.

Ezen a hajóhídon csak parasztok, jobbágyok fizettek hidpénzt, a nemes emberek ingyen keltek át rajta.

A fahidak dicsőségét eltüntette a Lánchíd, amelyet 1849 november 20-án adtak át a közforgalomnak. Egyedül uralkodott a vizen ez a híd és csak 1875-ben avatták fel a főváros második hídját, a Margithidat, amelyet egy francia cég, Ernest Gouil pályanyertes tervei alapján építettek.

A Millenium évében, 1896-ban két hidat avataak fel. A Ferenc József-hidat és a vasúti hidat. Ez utóbbi a leghosszabb dunai híd. A hidak közül a legfiatalabb az

Erzsébet-híd, amely 1903-ban nyílt meg. Ennek az építése igen körülményes volt, aminek az volt a magyarázata, hogy a meleg források miatt állandóan süppedt a budai hídfő, úgy hogy Európa leghíresebb szakértőit hozatták a baj leküzdésére. De ez a pillérsüllyedés állandóan célpontja volt a pesti humornak, például Kovács Mihály, a neves komikus a közönség mulatságára a Népszínházban így énekelt róla:

*„Az Eskü-téri Dunahíd
Már megint bajban van,
De nékem van egy eszmém,
Amely talán segít a dologban
A híd feljárójára,
Táblát kell kitenni,
Hogy csak szabadúszóknak
Szabad rajta átmenni.”*

A budapesti hidak körül a legtöbb bonyodalom mindig a hidpénz miatt keletkezett. Még pörösködések is támadtak a hidpénzből és a közigazgatási bíróságnál gyűltek a hidpénz-akták.

A legnevezetesebb volt a Medve-ügy.

Egyszer egy vidám társaság állt a Lánchíd előtt, ahol bockoros medvetáncoltató láncrafűzött medvével álldögált.

— Gyerünk át a Dunára a medvével — kiáltották.

Igen ám, de senki sem tudta, hogy mennyi hidpénzt kell fizetni a medve után. Erről ugyanis nem történt intézkedés.

— Akkora, mint egy borjú, hát borjúárat kell fizetni — vélekedett az egyik hidőr.

És ebből is per keletkezett. Végül is a felsőbbíróság döntött, amely megállapította, hogy medve után borjútarifa jár a Lánchídon.

És most itt állunk a két nagy hídeseménynél, épül a Boráros-téri híd és folyának a Margithíd kiszélesítési munkálatai.

ALULJARÓK A HIDON

Egész kis város épült a Margit-híd budai hídfőjénél, ahol szakmunkások tömege dolgozik serényen a Margit-híd kiszélesítésén.

Eltart két esztendeig a munka, 1937-re készül el az új Margit-híd.

B. H. 1935 jul 28

szigetet, amelyre a szigeti aluljárón át lehet közlekedni, úgy hogy ennek a járda-szigetnek külön összeköttetése lesz a szigeti gyalogjáróval.

A mai kőburkolat helyett az úttesten könnyű és rugalmas *fakockák teszik zajtalanná a forgalmat* s a gyalgojárásra a mostani pallók helyébe megfelelő aszfaltburkolat kerül.

Ami a munkaprogramot illeti, 1936 munkájában az úgynevezett „beállványozás” szerepel. 1936 telén elkészül a budai oldal új pályatestje. 1937 nyarán már teljesen készen lesz az új kiszélesített Margit-híd.

A Margit-híd körüli baraktáborban külön épületekben halmozták fel az anyagokat, itt vannak a gépházak és itt laknak az úgynevezett *caisson munkások*.

A caissonok alatt azt a víztelenített burkolatot értjük, amelyben a munkások a víz színe alatt a pillérek alapozási és egyéb munkálatait végzik. A pillérek kiszélesítésénél és a caissonok elhelyezésénél körülbelül kétszáz munkás dolgozik, de ez a szám később, amikor előrehaladnak a munkálatok, emelkedni fog.

Az új Margit-híd ötmillió pengőbe kerül; nem felelnek meg a valóságnak azok a híresztelések, hogy ezt a költségvetési keretet túllépnék. A főváros az állammal együtt közösen járult hozzá a Margit-híd megfelelő kiszélesítésének költségeihez.

A terveket a kereskedelemügyi minisztérium *Dunaépítési Szakosztálya* készítette *Mihailits Győző* dr. műegyetemi tanárral karöltve és a munkálatoknak egyik felügyelője, *Algyai Hubert* dr. miniszteri osztálytanácsos.

A Margit-hídat már most, a munkálatok alatt is erősen kivilágították. *Az eddigi világításnál húszszorosnál nagyobb erővel világítják az úttestet,* ahol két évig fognak szakadatlanul dolgozni, amíg elkészül a gyalogos aluljárós kiszélesített híd.

(d. m.)