

MARGITHID-CSEPEL: 30 PERC!

Hatalmas iramban, minden felmerülő akadályt leküzdve épül a csepeli gyorsvasú

A Fővárosi Tanács a földalatti gyorsvasút hatalmas építkezési tervmunkálatainak megindításával egyidejűleg rohamosan és gyökeresen meggyorsítja a földfelszíni forgalmat is. Ezt kívánja elérni többi közt a legújabb utcarendezésekkel, járműszabályozásokkal s egyéb fontos műveletek közt a dunabalti felszíni gyorsvasút kiépítésével is.

A Margithid pesti hídfőjétől Csepelig félórára rövidül le a most még kerek egy óra hosszúig tartó villamosutazás.

Hogyan? Mindenki számára megvilágosodott a felelet a Fővárosi Tanács legültebbi ülésén Pongrácz Kálmán, a Végrehajtó Bizottság elnöke beszámolója nyomán. **A 2-es villamosjáratot meghosszabbítják a Boráros-térig a Szabadság-híd alatt vezető modern aluljáró kiépítésével s a Boráros-téren a leszálló utasok azonnal csatlakozást kapnak az ugyancsak élénk iramban épülő gyorsvasút járataihoz.**

Alig pár hét telt el a Fővárosi Tanács ülése s az idézett elnöki beszámoló óta s máris

elkészült többszáz méter hosszan a Szabadság-híd déli oldalán, az új Agráregytemmel — vagyis a régi Fővárosi-hízzal — szemközt az aluljáróba vezető kétszeres „U”-alakú mély betonút a 2-es villamosjárat meghosszabbítására.

Ezen a mély betonúton balad át a Boráros-tér felől jövő villamos, amely itt, közvetlenül az aluljáró előtt kap megállót, hogy a hídon átmenő villamosokra átszálló utasoknak ne kelljen sokat gyalogni. A támfalak is elkészültek oly módon, hogy a két oldalsó támfal a középsővel, a két villamosinpárt elválasztó támfallal együtt ad dupla „U” alakot az aluljáróba vezető betonútnak. Itt akár már a síneket is le lehetne fektetni. Mégsem fektetik le — nagyon helyesen — mindaddig, amíg az északi oldalon is meg nem épül a már megépült mély betonút „ikerestvére”, no meg a kettőt összekötő aluljáró a Szabadság-híd alatt.

A dupla betonútnál hasonló mélyített villamosút elkészült déli részlegéről átmenyünk a hídfő északi oldalának munkarészlegéhez. A földmunkálatok már itt is előrehaladtak. Olyannyira, hogy **nemsokára itt is nélkülözhetetlen a betonfalak kiépítésének, ez utóbbit követően pedig a hídfő alatti aluljáró megépítésének.**

Nem itt maradtunk el — magyarázza Borsos József, a kivitelezéssel megbízott Mélyépítési Beruházási KV igazgatója — hanem a déli szárnynál szaladtunk előbbre. Ezt az előbbreszaladást két körülmény magyarázza. Az egyik az, hogy a Fővárosi Tanács az ezévi munkára a kezdet előtt még csak három millióban előirányzott összeget negyemillióra emelte fel s így a 25 százalékkal fölemelt keretnek megfelelően munkaversenyben dolgozó brigádjaink többet is tudtak végezni. A másik körülmény, aminél fogva a déli oldalon jóval előbbre haladtunk, sőt kevés híjával majdnem elkészültünk a munkával, — a két rész közötti talajviszonyok különbsége. A déli oldalon keményebb a talaj, könnyebb munkateret s kevesebb akadályt találunk. Ezzel szemben itt ugyancsak megnöttek az akadályok.

— Mik ezek az akadályok?

— **Tessék alaposan megnézni ezt a könnyen süllyedő súlyú tőzegetalajt s azt hiszem, nem sok magyarázat kell aztán arra, miért nehéz itt a munka** — magyarázza Mészai Sándor munkavezető.

A lóvasút teleme és egy antik szemétdomb

Amit látunk, mindannak megértéséhez valóban nem kell sok szóbeli kommentár. Azt a mesterséges dombot kell itt lefaragni, amit az eredeti hídfőépítéskor képeztek ki hídfeljárónak.

Itt temették be akkor az egykori lóvasút útvonálát sínestül együtt.

A lóvasút síneinek vastetemei most mintegy a levegőben lógnak a földmélyítő munkának azon a pontján, ahol a lóvasút a régi Dunaparttól a Kálvin-tér felé kanyarodott el. De még e lóvasút felszíne alatt is vezetett egy út, amit ugyancsak e mélyépítés során tártak fel újra a forgalomnak. **A feltöltésekre akkor inkább szemetet, semmint földet használtak.**

Valóságos antik szemétdomb ez, ahol dolgozni kell.

— Igen — magyarázza vezetőnk —, minden arra vall, hogy a régi Budapest szemétdombját talicskázták ide annakidején. Amit itt látunk három rétegeződésben, az egyrészt a reformkor, másrészt a kiegyezési kor, végül pedig a Millennium pesti háziasszonyainak személtáráiból való. **A mai Cséri-telep három történelmi ősnének hamvait talicskázták ide össze.**

A leletek változatossága igazolja e különös megállapítás helytállóságát. Szemétiszapba öröklött egykori ruhák

foszlányaitól, megkövesedett csirkecsontokig — amik közül egyikről, vagy másokról talán a biedermeier egyik-másik pesti dámája rágesálhatta le a csibehúst — sőt, e csontok tényérjainak töredékeiig sok minden föltalálható itt a múlt századból. E hulladékok könnyen süllyedő mély talaján nehéz egy modern betonutat vezetni. **Hogyan lehet ezt a puhány talajt megkeményíteni? E kérdésre is azonnal szemünkkel foghatjuk fel a választ. Két-három lépésre egymástól**

mély kutakat fúrnak, amiket kavicsal töltenek meg s vibrátorral keményítenek meg annyira, hogy elhírja a betonoszlopokat.

Háromezernyolcszáz rezgést végez percenkint egy-egy vibrátor s e gép munkájával végzett keményítés után a talajba épített kavicskutakon nyúlik majd el a nehéz betonút. Nyolcvan kavicskútra építik az úttartó betonoszlopokat mintegy 300 méter hosszan. A déli útszárny is ugyanilyen hosszú, de ott a szerencsésebb adottságok miatt kevesebb kutat kellett fúrni s kevesebb akadálytal találkoztak. A kettős villamosinpár mély betonútja 7.20 méter szélességű s a lánchídi aluljárónak megfelelő mélységben vezet majd el a pesti hídfő alatt. Az északi lejárát építése azért is nehezebb, mint a délié, mert itt gázcsövonulattal régi és új csatornák csövezetékével is meg kellett birkóznia.

— **Itt az új Budapest Gázműveivel és Vízműveivel is hosszan kellett tárgyalni a helyes megoldás érdekében** — mondja az egyik ellenőrző mérnök. — **Aki idején s látja e nehézségek akadályozó jeleit, hamar belátja azt is, mennyire nehezebb a városok beépített területein a mélyépítés, mint az úgynevezett szűztalajon.**

Minden akadályt leküzdve!

Mindezzel azonban még mindig csak egy részét értjük meg az akadályoknak. Az aluljárót eleve azzal a számítással építik, hogy idők folyamán mintegy 8—10 centiméternyit süllyedni fog. Ha süllyed, a Szabadság-hídon átvezetett s az aluljáró fölött vonuló víz-, gáz- és kábelcsövek is saját súlyuknál és a nehézkedés törvényeinél fogva süllyednek, illetőleg megtörnének. Már néhány milliméteres süllyedés is csúszást okozna, ami vízzel árasztaná el az egész aluljárót. **Ezt kell elkerülni.** De hogyan? Vezetőnk megmutatja a módot. A hídfő pillérébe épített őrház **pincéje** alatt mintegy az alagút alatt

egy új alagút épül s ebbe szállunk le.

Egy bányászbrigád dolgozik itt, amely helyet csinál a Szabadság-hídon átvezetett gáz-, víz- és kábelcsöveknek. E csöveket tehát nem az aluljáró felett, de az aluljáró alatt vezetik át egy különös mélyített kanyarító megoldással.

— **Még a tél folyamán megépítjük az aluljárót s május 1-re már kész lesz az egész mélyépítés s lelekteljük a síneket** — mondják a dolgozók. — **Az aluljáró építkezési időtartama alatt fent a hídon**

egy perccel sem fog szünetelni a villamosforgalom.

— Egy új megoldással, előre gyártott vasbeton-elemek újmódszerű elhelyezésével biztosítjuk ezt. Fokozatosan építjük be az egyes vasbetonelemeket s így fokozatosan veszi át a terhet — a felüljáró villamosok terhet. Júniusban már vígan száguldozhatnak a 2-es kocsik a Boráros-tér és a Margithid között. Ezerkétszáz méter sinhossz kerül beépítésre, ami a kettős vágány négy sinhosszát számíva, 4800 méter hosszú sinszálat jelent. A körüli 6-os és 66-os kocsik eszményi menetideje a Margithid és a Boráros-tér között 20 perc. Ezzel szemben a gyorsvasútjellegű, vagyis keresztakadályokba nem ütköző meghosszabbított 2-es vonalon felelő alatt tehető meg ez a távolság. A Boráros-téren a csepeli gyorsvasútra átszállva, Angyalföldről Csepelre, ugyancsak feleldőre rövidül meg az út.

Az átszállási idővel együtt összesen alig félórára.

S mindkét oldalról megrövidül a menetidő fővárosunk kormányzati negyedébe, vagyis Magyarország szívébe.

De nemcsak ez az útrövidülés jelentős közhaszon a közlekedés számára. A meghosszabbított 2-es vonal Szabadság-híd és Boráros-tér közti szakaszának kiépítésével **főleglegessé válik a villamosjáratás a szűknakú Lónyay-utcában s így, ha itt és a Ráday-utcában bevezetik az egyoldali közlekedést, a IX. kerület belső részében megelénkül a forgalom.** Könnyebben és szabadabban közlekedhetnek mind a kerékpárosok, mind a gépi járművek, mind a lovas-kocsik. Kevesebb izgalommal, rövidebb idő alatt, messzebbre és gyorsabban lehet közlekedni járművel és gyalogosan is fővárosunk e forgalmas kerületében. Ez a könnyebbség, ez a takarékság az idővel és az egészséggel ugyancsak emelkedett életszínvonalunk egyik tartozéka lesz. **A Tanács működésének egyik áldása.**

Nagy Tibor