

PAVILLON AZ ALSÓ MARGITSZIGETEN.

A MARGITSZIGETI HÍD.

Szép fővárosunk ép oly nagyszabású és pompás, mint műszaki tekintetből is kiváló hidjainak száma ismét szaporodott egygyel: a Margitszigetre vezető szárnyhíddal, mely nem olyan nagy alkotás ugyan, mint társai, de igen érdekes és a fővárosra, valamint a gyönyörű Margitsziget jövőjére nézve nagyon fontos.

Érdekes azért, mert a régi Margit-hídról, illetőleg annak tompaszögben megtört közepéből indulván ki, ezzel együtt egy sajátos háromágú hidat képez, a mihez hasonló aligha van másutt s így vele fővárosunk egy újabb látványossággal lett gazdagabb. Hiszen alig lehet egy-egy meglepőbb látványt képzelni, mint ha az ember akár hajón, akár magán a hídon menve, végig tekint ezen a hatalmas építményen, mely a fejedelmi Duna hömpölygő hullámain átnyúlva, egyik végével a regényes budai oldalra, másikkal az emberrajokkal borított élénk pesti részre, harmadik végével pedig a zöldelő, viruló kies Margitszigetre támaszkodik.

Fontos pedig azért, mert ez az új szárnyhíd már most állandóan fővárosunkhoz csatolta a Margitszigetet. Eddig csak hajón lehetett a bájos helyet megközelíteni és pedig csak tavasztól ősziig, míg télen, kora tavaszon és késő ősziig teljesen el volt zárva a nagyközönségtől. Pedig a Margitszigetet nemcsak mint szórakozási helyet, hanem mint gyógyfürdőt is roppant bőségű meleg kénves vizéért igen sokan keresték fel, nemcsak fővárosiak és belföldiek, hanem a külföldről is egyre növekedő számban, s az utóbbi években minden nyáron laktak már ott amerikaiak, angolok, francziák, belgák, németországiak, szerbek, románok s más idegenek is. Szintén sokan tartózkodtak ott nyáron át a Kneipp-gyógyimód hívei; a mi nem is csoda, mert aligha van másutt a világon e célra ily alkalmas hely, hiszen legalább 30—40 holdra tehető azok a hatalmas facsoportok közé rejtett, bársonypuhaságú, szétszórt füves területek, a melyeken a gyógysetákat végezni lehet. Mindez azonban eddig csakis a hajójárások ideje alatt állott a közönség rendelkezésére, míg a téli fürdőzésről szó sem lehetett.

Nagy hátrány volt az is, hogy a hajók már esti tíz-tizenegy óra után nem közlekedtek, tehát a szórakozni vágyó közönségnek ekkor el kellett hagyni a sziget területét, pedig igen sokan, kik késő estig el vannak hivatalukban vagy üzleteikben foglalva, csak ekkor szakíthatnak maguknak pár órát, hogy a nap fáradozásait a sziget tiszta, illatos levegőjén kipihenjék.

Az új hidszárny felépültével mindezen segítve van s most már mi sem áll útjában annak, hogy a Margitsziget világfürdő és fővárosi közönségünk legkeresettebb szórakozási helye legyen.

A hidszárny kiépítése rég tervezve volt már, de különféle akadályok miatt csak most valósulhatott meg. 1897-ben tette a sziget tulajdonosának, József főherceg Ó Fenségeinek jószágigazgatósága a kormánynak azt az ajánlatot, hogy kész a szárnyhíd megépítéséhez tetemes összeggel járulni, a mit a kormány örömmel fogadván, létre jött a szerződés, mely szerint a főherceg az építési költségekhez

400,000 koronával járul, az építést az állam eszközölteti s a híd tulajdonjoga, valamint annak fentartása is az államot illeti. József főherceg kötelezte magát, hogy a sziget déli végének szükséges feltöltését, valamint az árvíz elleni partvédelmi munkálatokat saját költségén végezteti és jövőben is gondoztatja.

Legelőbb is a feltöltési munkálatokhoz fogtak hozzá.

A sziget déli vége sekély, homokos zátonyban végződött, mely a vízállás magassága szerint hol kisebb, hol nagyobb volt. Nagy terület volt a sziget ez a része, azzal együtt, a mit ezen kívül még, a szabályozás és hid kedvéért fel kellett tölteni: mintegy 25 kataszteri hold. Vagyis ennyivel, addigi területének körülbelül $\frac{1}{6}$ részével növekedett a sziget, s ezzel együtt Magyarország száraz földje.

És honnan került az a tömérdek anyag, a melyből ez a huszonöt hold új föld felépült?

A Duna medréből. Egy hatalmas erejű kotró gép másfél évig szedte fel a Duna fenekének különböző helyeiről a kavicsot, porondot; egy másik gép háromnegyed évig. Az így nyert anyagot aztán úgynevezett sülyesztő dereglyéken hordták a sziget partjaihoz, a hol három elevátor — emelő gép — várta a terhet s túrta ki éjjelnappal nagy gyorsasággal a partra, növelvén azt naponként szemlátomást. Ezen emelő-gépek közül kettő másfél évig, egy pedig háromnegyed évig dolgozott.

És hogy micsoda munkát végeztek ezek a gépek s mennyi rengeteg anyag kellett 25 hold föld felépítéséhez, fogalmat nyerhetni róla, ha elmondjuk, hogy ezt a kavics-tömeget egyszerre 3500 olyan tehervonat bírta volna elszállítani, a melyik mindegyike 30 waggonból lett volna összeállítva, 10 ilyen tehervonatnak pedig egy évnél tovább kellett volna Ó-Buda környékéről ide járni, hogy azt a 700,000 köbméter anyagot idehordhassa. Ha közönséges szekereket használtak volna e célra, vagy két milliót kellett volna egy fordulóra megrakni, hogy a tizennégy millió métermázsányi terhet helyre vihesse.

Pedig hát még ezenkívül 20 ezer köbméter természetű is szükség volt a part kiépítéséhez, aztán meg igen sok termékeny földre, a melylyel a kavicsréteget beborították ott, a hova növényeket ültettek s még ezután ültetnek. Ezt a termékeny, televényes anyagot a sziget közelében levő zátonyokból szedték ki, midőn e munkához a vízállás elég alacsony volt.

Érdekes megemlíteni, hogy a kotrógépek, a kavicssal együtt többek közt egy római cserépmécsét is kotortak fel, melyet már legalább tizenhat század óta hömpölygetett a Duna árja valószínűleg Aquincumból lefelé. Útközben századokig fennakadva lehetett valahol a mederben, de közben mindig csiszolta a kavics, homok úgy, hogy helyenként papír vékonyságúvá lett az ő cserép s mind e mellett is teljesen épen került napvilágra, pedig előbb a kotrógépen kellett keresztül mennie, aztán a dereglyén az elevátorba jutni, mely a tömérdek

kavics társaságában végre sértetlenül a szigetre hánnya ki.

A hidszárny építéséhez 1899 nyarán fogtak, miután előbb a szükséges próbafúrásokat s egyéb előmunkálatokat megtették. A hídfő alapozását sűrített levegő segélyével vas caissonnal hajtották végre. A hídfő alapzata majdnem hat méterrel mélyebb a meder fenekénél. Az alapozásnál naponként átlag 48 munkás dolgozott, a kiket hat óránként váltottak fel. A hídfő építését az idei májusban már befejezték, tehát meglepőleg gyorsan dolgoztak.

A híd vasszerkezetének gyártásához csak ez idén, január hóban fogtak hozzá; felhasználtak pedig összesen 5250 métermázsas vasat és acélt, azonkívül 10 métermázsas ólmot, míg szög, az egyes részek összekapcsolásához nem kevesebb, mint 120 ezer darab volt szükséges.

Mikor a híd erejét megpróbálták, 3420 métermázsas súlyú koczkakövel terhelték meg s ezt a próbát az új híd fényesen kiállotta, mert a megengedett hajlásnál is jóval kevesebbet mutatott.

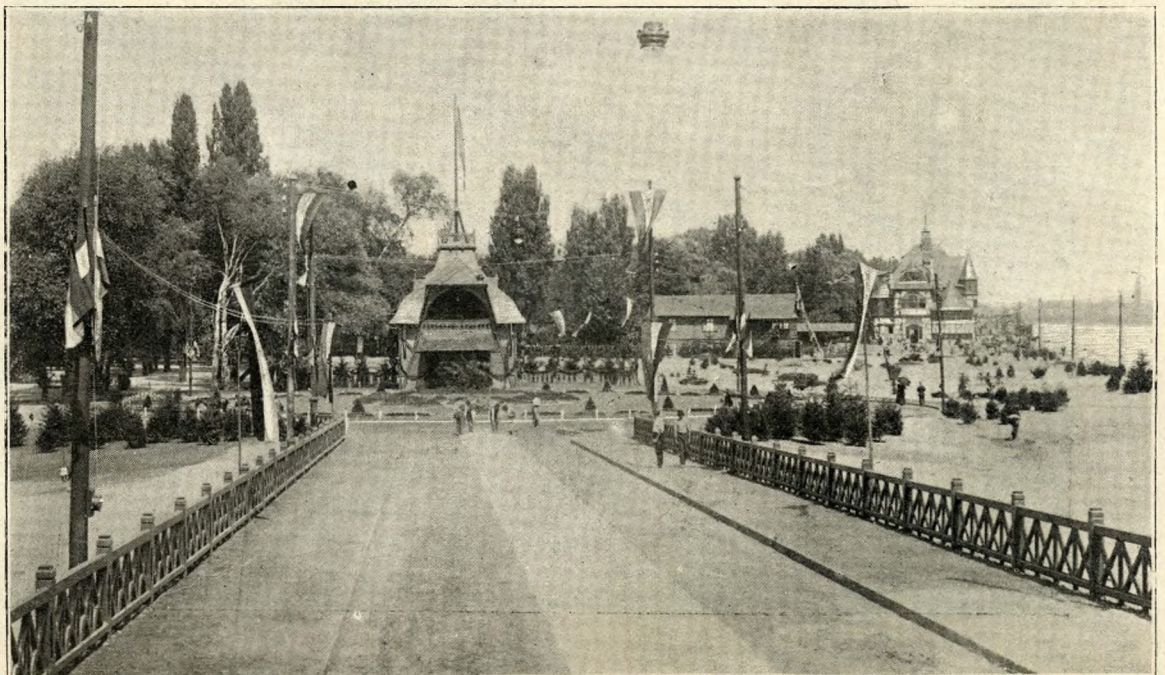
Az új hidszárnyak egyetlen — 70 méter széles — szabad nyílása van, hét méter széles kocsit s két oldalán harmadfél méter széles sűrű gyalogjárú vezet át rajta, a sziget felől eső végén pedig két csinos vámszedőház emelkedik.

A hídról lejtős, 300 méter hosszú lejáró út vezet a szigetre, alsó végén parkirozott rondóval és fogadó csarnokkal. Innen pedig hét méter szélességű fedett folyosó nyúlik a régi alsó vendéglő közelében épített nagy csarnokhoz, mely arra való, hogy esőben a közönségnek menedéket szolgáljon. Ezen csarnokkal kapcsolatban még egy másik fedett folyosót is építettek, mely a Pest felőli parthoz és az ott újonnan emelt pavillonhoz vezet.

A híd környékén nagyszerű sétányt is alakítottak, honnan különösen este, midőn a főváros ezernyi meg ezernyi lámpái kigyúlnak s rezgő fénysávokkal borítják el a hatalmas Dunát, — valójában tündéri szép a kilátás, a melyhez hasonlót hiába keresnénk másutt.

A földtöltési munkálatok, az új építkezések a hídépítés költségeivel együtt több mint két és fél millió koronát tesznek, melyet József főherceg Ó Fensége most újból a szigetre áldozott.

A főváros közönségének eddig is legkedveltebb kiránduló helye volt a sziget, de a hány idegen Budapestre jött, azok sem mulasztották el, hogy a Margitszigetet meg ne tekintsék. S valóban, ha az ember egy-egy hajóra felült, mindig talált ott angolul, francziául vagy valamely más nyelven beszélő idegeneket, kik a legnagyobb elragadtatással bámúlták mára Dunáról a remek szépségű szigetet. Kiszállva azonban a partra, az ottani sok szépség közt rendszeresen csak kevesen vették észre azokat a hatalmas faóriásokat, a melyek a természetbarát érdeklődését a legnagyobb mértékben lekötöthetik. Mindezeket ezen rövid cikk keretében nem lehetne előszámlálni, csupán egy párt említünk meg a sok közül. Az egyik egy nyárfa, mindjárt a felső kiszálló közelében; ennek oly óriási vastagságú



AZ ALSÓ MARGITSZIGET ÚJ-ÉPÜLETEI AZ ÚJ HÍDRÓL NÉZVE.



A FŐHERCEGI CSALÁD ÉS KISÉRETÜK A MEGNYITÁS UTÁN A SZIGETRE MENNEK.

Klősz fényképe után.



A MARGIT-HÍD A MARGITSZIGETI SZÁRNYHÍDDAL.

Divald fényképe után.

A MARGITSZIGETI HÍD MEGNYITÁSA.