

Lap: **Élet és Tudomány**
Megjelenet: **1938. AUG. 1.**

Az új Margit-híd képe



A MARGIT-HID HAJDAN ÉS MOST

Egy legenda foszlik szerte, amely körülöngte a régi Margithíd születését. Eszerint Eiffel tervezte volna a Margithidat. Mindössze a nagy torony építőjének egy honfitársa, mint az alább következik.

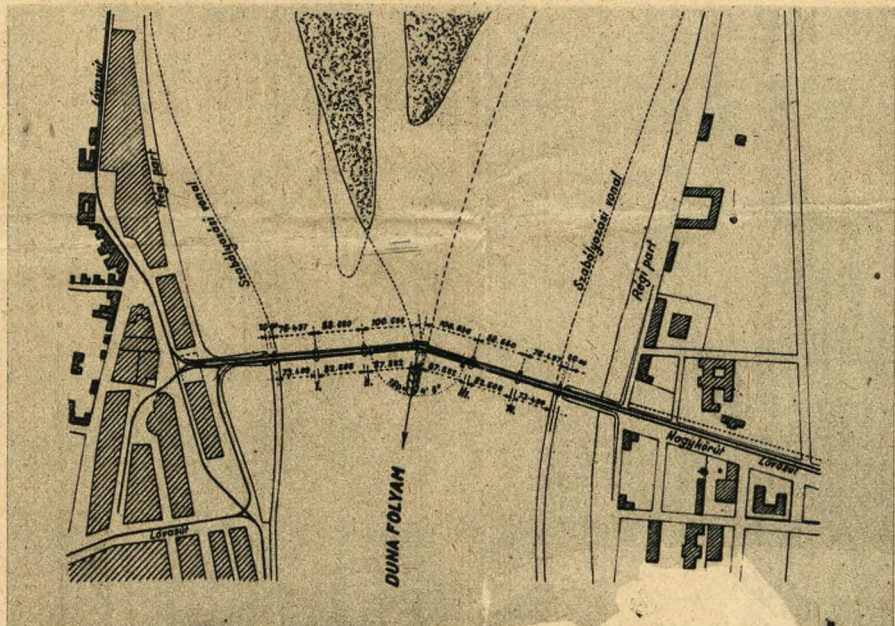
A hároméves terv első évfordulóján 1948. augusztus 1-én megindul a Margithídon a forgalom a híd teljes szélességében és a Főváros legforgalmasabb hídja ismét teljesítheti hivatását.

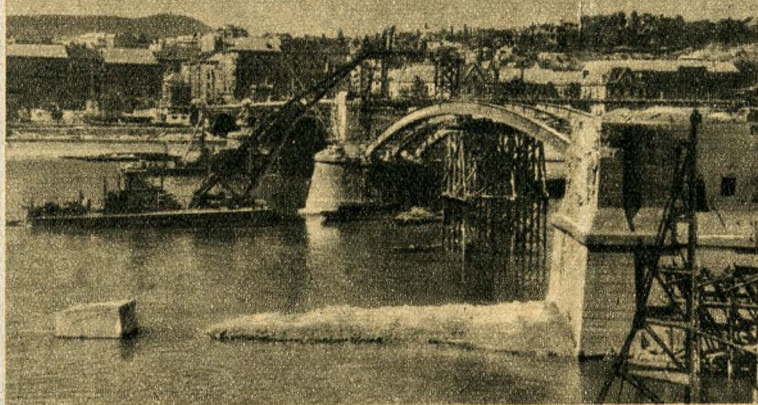
Álljunk meg egy pillanatra ebből az alkalmából a Margithídnál és elevenítsük fel annak történetét, amelyről a nagyközönség jóval kevesebbet tud, mint nagynevű elődjéről a Lánchídról.

Az 1870. évi X. tc. alapján 1871 őszén nemzetközi tervpályázatot írtak ki a hídra, melyre 30 személytől 36 pályamű érkezett

bc. Az 5000 frt-os első díjat E. Gouin francia mérnök kivételre is került pályaműve nyerte a német Kraft folytatólagos rácsos tartóú pályaműve előtt. Érdekes, hogy a pályázat kiírásakor még a Duna jobb-oldali (budai) ágát szélesebbre akarták szabályozni, mint a pestit és csak 1872-ben határozták el, hogy egyforma szélességű legyen és Gouin cégét már a szimmetrikus híd építésével bízták meg. A megbízás 4.2 millió forint átalányösszegért az egész hídra szólt. 1875 nyarán adták ki a rakparti áthidalásokat a Kéler és Kutlanya budapesti cégnek, aki a kis vasszerkezeteket azután a Mávaggal készítette el. Jellemző az 1870/71-es német-francia háborút követő németellenes hangulatra, hogy a nemzetközi tervpályázaton résztvevő számos német pályaterv mellőzésével az akkor Közlekedés és Közmunkaugyi Minisztérium francia

A Margit-híd építési helyszínrajza





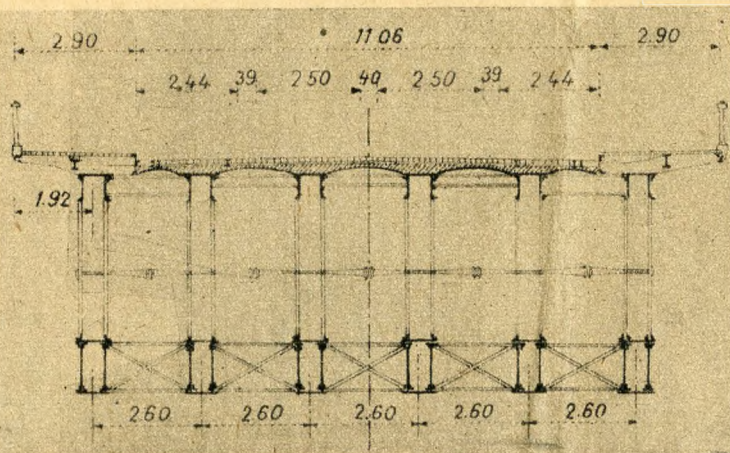
Az új Margithíd vasszerkezetének szerelése

mérnököt bízott meg a híd terveinek elkészítésével, sőt az ő cége a későbbi Societé de Construction des Battignolles cég kapott a kivitelre is megbízást.

Megépítésének idejében a Margit-híd teljesen külvárosi hídnak számított. A híd építése 1872. július 1-én kezdődött meg és a főhíd 1875 végére majdnem teljesen befejeződött. Végül is a hidat a feljárók elkészítése után, 1876 év elején adták át a forgalomnak. Költségei kerekén 5 millió forintot tettek ki, amelyből 2 millió a vasszerkezetre, 2 millió az alapokra és a pillérekre, 0,5 millió a pályaburkolatra, 0,5 millió pedig a feljárókra, rakparti nyílásokra és a díszítésekre jutott. A híd vasszerkezetének súlya kerekén 5000 tonna, melyből 75% jutott a főtartókra. Az egész vasszerkezetet Franciaországban gyártották és készen hozták Budapestre. A szerelés faállványzaton történt, akárcsak az 1935—37. években végrehajtott kiszélesítés alkalmával és 1874. márciusában indult meg. Ebben az évben 3 nyílást, majd 1875-ben további 3 nyílást szereltek fel. A legtovább tartott a középpillér építése 1872—1875-ig vagyis 3 éven át.

A kezdetben külvárosi híd csakhamar elérte, majd rövidesen túl is haladta a Lánc-híd forgalmát, melynek 5,40 m-es keskeny kocsi pályaszélességével szemben 11,06 m-es vagyis kétszer akkora pályaszélessége volt.

A RÉGI HÍD KERESZTMETSZETE 1876.



1899-ben megépült az eredetileg már erre a célra is alkalmasan kiképzett középpillérről leágazó 70 m-es szárnyhíd, mely a Margitszigetet is állandó kapcsolattal kötötte a Fővároshoz. A főhíd forgalma rövidesen azonban annyira megnőtt, hogy ki kellett ezt az annakidején „bőséges” kocsi pályát is szélesíteni. Mindnyájunk előtt emlékezetes még ez a munka, amely 1935—1937. között zajlott le, amikor az egész hidat, az összes pilléreket és híd-

főket dél felé 5'44 m-el meghosszabbították a forgalom fenntartása mellett úgy, hogy a régi 6 főtartó mellé még két új főtartót helyeztek 2300 tonna súlyban és 5,000.000 pengő költséggel.

A kiszélesített és megerősített híd azonban az esztelen háború következtében szomorú véget ért. Napi munkája közben teljes forgalom alatt robbantották fel a robbantást előkészítő bűnös kezek 1944 november 4-én, miközben több száz ember lelte halálát a Dunában.

A fiatal magyar demokrácia teljesen tisztában volt a Margithíd újjáépítésének fontosságával, azonban a mederben fekvő roncsok kiemelését, valamint a robbantás következtében eltört pillérek kijavítását nem tudta azonnal kellő eredményességgel elkezdeni. A stabilizáció sikere tette lehetővé valójában a Margithíd újjáépítését. 1946 november 9-én adta ki Gerő miniszter úr az utasítást a Margithíd újjáépítésére. A tervek példátlanul gyors elkészítése után 1947 június 10-én már az első ívtartót a nagy daruk beemelték a helyére. A nagy munkát és rengeteg faanyagot igénylő régi állványzat helyett most a szerelés a nagy úszódaruk segítségével csak egy kis középállványt igényelt és igen nagy gyorsasággal mehetett végbe. Az új híd szélessége a kiszélesített Margithidét is meghaladja 2,70 méterrel,

melyből 1,50 a kocsi pályára, 0,60—0,60 m pedig a gyalogjárókra esik. Az ábrák jól mutatják a különböző pályaszélességeket és a Margithíd „fejlődését”. Az új hídnak 6 ívfőtartója lesz csupán a régi 8 helyett, melyek alakja nagyjából azonos a régiekkel csupán az ívkekre támaszkodó függőleges oszlopok közötti zavaros merevítő keresztácsolás maradt el, ami a híd külső képét egyszerűbbé, tisztábbá és mo-

numentálisabbá teszi A híd déli felét tavaly nov. 16-án adták át alig 1 éves munka után a forgalomnak. A híd északi fele idén készült el a munkaverseny szelleméhez híven nem egy év, hanem már csak 7 hónap alatt. Vagyis, amíg eredetileg a híd építése 4 évig, kiszélesítése $2\frac{1}{2}$ évig tartott, addig most a híd újjáépítését 19 hónap alatt sikerült elvégezni.

Tavaly megírtuk már az Élet és Tudományban, hogy az új híd teherbírása 20%-kal nagyobb lesz a réginél annak ellenére, hogy építéséhez 30%-kal kevesebb vasanyagot használunk fel. Az új híd építéséhez kereken 5200 tonna vasanyagra volt szükség s ezen kívül 2400 tonna cementet, 15.000 m³ kavicsot és 5000 tonna burkoló és pályaburkolati követ építettünk bele. Az újjáépítés költségei kereken 50 millió forintot tesznek ki, melynek felét a Székesfőváros, felét az államkincstár viselte.

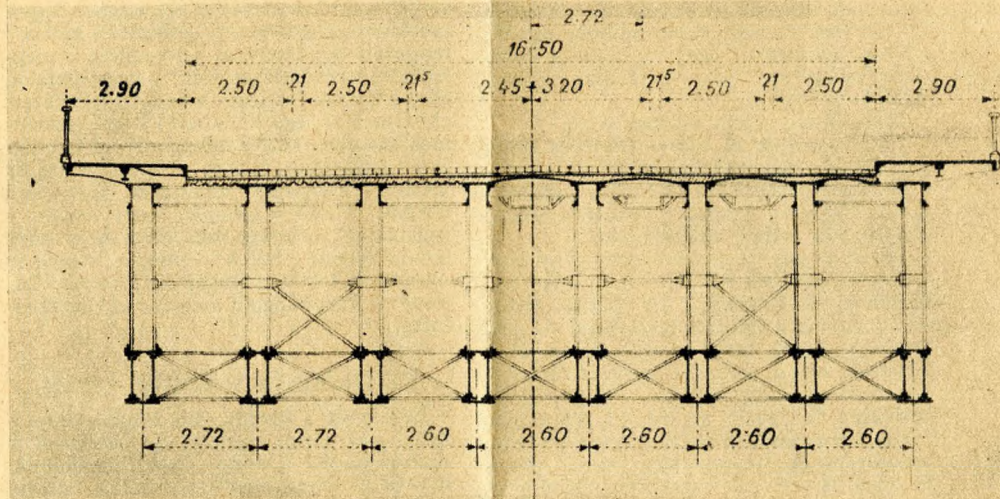
A híd újjáépítésével kapcsolatban a feljárók is rendeződtek. Lekerültek a céljukat

vesztett és a kilátást akadályozó kezelőházikók a hídról, a BSzKRT pedig a kigyózó villamosvágányokat szünteti meg és a szigetperronokat úgy Pesten, mint a Margitszigetnél az egyenesen vezetett vágányok két oldalára helyezte. Budán jövőre fogja ezt az átalakítást elvégezni. De modernizálódott a szárnyhíd is, amelynek 7 m-es kocsi-pályája 8-20 m-re bővült az újjáépítés során. A kezelőházak itt is lekerültek. A szárnyhíd egyébként csak sérüléseket szenvedett, amelyeket kijavítottunk és pályáját modernizáltuk. Így a híd vonalozása a régi maradt, sőt, itt a régi korlátokat és lámpaoszlopokat is meghagytuk, mintegy emlékeztetőül a régi hidra.

A Margithíddal az egész ország legfontosabb közúti hidját építette újjá a magyar demokrácia és a 3 éves terv első évfordulójára a hidépítők maradandó emléket állítottak az újjáépítésnek, a munka mindent legyőző erejének és az ország felemelkedésének.

Dr. Széchy Károly.

A KISZÉLESÍTETT HÍD KERESZTMETSZETE 1937.



AZ ÚJJÁÉPÍTETT HÍD KERESZTMETSZETE 1948.

