

1936. július 29., szerda.

## Három hét múlva már a készülő Margithid aluljárójáról lehet a szigetre jutni.

**Háromszáz munkás dolgozik négyszáz napja a hid kiszélesítésén, amely öt millió pengőbe kerül.**

— A Pesti Hirlap tudósítójától. —

Pontosan 400 nappal ezelőtt, 1935 június tizedikén kezdődött meg a Margithid kiszélesítésének munkája.

Amikor 1873-ban Gouin Ernő francia mérnök (és nem, mint ahogy sokan hiszik, Eiffel!) megkezdte a Margithid építését, nem gondolt arra, hogy idővel a hid kiszélesítésére lesz szükség.

Hatvankét évvel később megkezdődtek a kiszélesítési munkálatok. Háromszáz munkás fogott a munkának és már elkészült a munka nagyobbik felével. Pár hét múlva sor kerül a margitszigeti aluljáró üzembehelyezésére.

Látogatást tettünk az épülő hidon. Létrákon, vasállványokon, vaslemezeken jutunk a Duna fölé. Alattunk, felettünk, mellettünk munkások dolgoznak.

Informátorunk elmondja, hogy a jövő év szeptemberében lesz kész a munka. A hid kocsiútja 16 és fél méterre szélesedik ki. A régi szélesség 11 méter és hat centiméter volt. A villamossínek a középre kerülnek. Megtudjuk, hogy a nagy munkára öt millió pengőt irányoztak elő, amely összeget nem fogják tullepni. Állandóan háromszáz munkás dolgozik a kiszélesítésnél. Ezek közül 200 szakmunkás, gépszerelő és a többi napszámos, kőműves és egyéb munkát végez. A gyalogjáró nem lesz szélesebb, de deszka helyett vasbeton lesz a padlója.

— Sok baleset volt a hidépítés során?

— Csak egy halálos baleset. Saját motorosaink rögtön a szerencsétlenség helyén termettek, de ami nagy ritkaság, a szerencsétlen munkás csak egyszer bukkant fel egy pillanatra. Az a vád érte a munkavezetőséget, hogy nem volt korlát a munkások mellett. Az igazság az, hogy éppen korlátkészítés közben történt a baleset és éppen a szerencsétlenül járt munkás készítette.

— Hogyan tudtak a víz alatt dolgozni a munkások?

— Munkakamrával. Ugynevezett „caison”-nal. Azok a munkások, akik a víz alatt dolgoztak, másfélszeres bért kaptak. De a munka veszélytelen volt, mert a munkakamrából a légnyomás kiszorította a vizet, úgyhogy zavartalanul dolgozhattak.

— Esőben is dolgoztak? — érdeklődünk.

— Igen, de nem mindenfajta munkát. Így például: szerelni nem szabad esőben, mert ha két lemez közé víz kerül, akkor kárbavész a munka.

— Mennyi fizetést kapnak a munkások?

— A fizetés aránya a képességtől függ. A szakmunkások 80 fillér órabért is kapnak. Az előmunkások 1 pengő 20 fillért is.

Állványok, vaskolosszusok között megyünk a hid közepén lévő pillér üregébe. Itt készül az aluljáró és a szigetre vezető lépcsők. Már előrehaladott a munka. Augusztusban átadják a forgalomnak. A pesti oldalról érkezőknek nem kell és nem is szabad majd a kocsiúton átmenni. Lépcsőn mennek az aluljárón keresztül a szigeti hidra. Ott oldallépcsőn mennek fel a szigetre. A kocsiutat keresztezni csak betegeknek és babakocsiknak szabad.

Arrább most cserélik ki az egyik saruszerkezetet. Ezek a saruszerkezetek a hid legfontosabb elemei. Ezekre nehezedik a főtartó, amelynek 800 tonna a reakciója. A régi saruk már rosszak, ujakra volt szükség.

Mindenütt vörös vasállványok, deszkák, szélesebb vaslemezek, létrák. A munkások úgy mennek végig egy-egy keskeny acélsíkon, mintha zsonglőrök lennének.

Megtudjuk még, hogy a régen használt hegesztett vas helyett a hidépítésnél folyasztott vasat használnak, amely sokkal tartósabb.

Ebédidő: a munkások falatozni kezdenek. Teljes óra pihenő. Alattuk néhány méternyire a Duna, felettük az üzemben lévő dübörgő hid, egyik oldalon a parlament, másik oldalon a sziget. Határozottan festői hely. A szerelőmunkások egy része az uszódencéhez megy. A hid építői ugyanis a Dunauszodához hasonló medencét bocsátottak a munkások rendelkezésére, hogy ebédszünet után felfrissülve foghassanak munkához.

Piros vasállványok és keskeny deszkapallók között érünk el a létrához. Csakhamar a szilárd parton vagyunk. Innen a távolból látjuk csak, hogy milyen nyaktörő utat tettünk meg az épülő hid vaslemezein.