

Öt emeletnyire a Duna fölött

Látogatás az óbudai óriáshídon, amely két kilométer hosszú és szélesebb lesz a Margithídnál is

A december mintha számunkra tartogatna volna ezt a furcsa jelenséget, erre a fázós kora-délőttre, mikor híd-viziten jártunk kinn a Margitsziget körül: Óbuda mulbarévedt házaira ködlepelt borított még a reggel és azóta sem szabdalta azt szét a napfény. Ködsipkát öltöttek magukra az óbudai hegyek is, a Margitsziget déli csücskét sem látni, de ködbe veszték a pesti oldal épületkolosszusai is.

Csak a híd mutogatja büszkén minden vasizmat, büszkélkednek erejükkel a karesú ívek. Épül, egy félév alatt sokat épült az óbudai híd, melynek félkarja már átnyúlik a Szigetről egészen Óbudáig és már erősítgeti a másik karját is, hogy magához ölelje a pesti hídfőt.

— Bizony — mondja egy ismeretlen idegen, aki ugyanúgy csodálja a nagy munkát, mint jómagunk —, nagy munka ez, nagy eredmény.

Míg a Műre, a Lánchíd újjáépítésére fordítottuk minden figyelmünket, a hídepítők erejéből még erre is teltett. A történelmi hidat a roncokból még szebbé varázsolták, mint volt, közben pedig építettek is. *Építettek az új hidat.* Nemcsak arra jutott erejükből, hogy a háromves terv keretében helyreállítsák a régi hidakat, hanem már az újnak építéséhez is hozzáláthattak.

200.000 köbméter töltésanyag

Ahogy a híd felé indulunk, a hosszú óbudai hídfőn, találkoznak a hídepítés egyik irányító, vezető mérnökével.

— 1949-ben — mondja — a pályaburkolatnak, valamint a villamosínek lefektetésének kivételével elkészült a híd Óbuda—margitszigeti szakasza, és ezzel jelentős mértékben sikerült túlteljesíteni az óbudai hidra vonatkozó háromves tervet is. Meg kell jegyezni azonban, hogy a hídepítés nagy munkája ebben az esetben nemcsak a híd szerkezet építését jelenti, de a *feljáró* elkészítése is igen komoly feladatot rótt a dolgozókra. S mégis: az óbudai feljáró már el is készült, a pesti feljáró földmunkálatai pedig befejezés előtt állanak. Óriási munka ez, hisz 200.000 köbméter töltésanyag megmozgaldását igényli. Budapest majdnem egész területéről ideszállítottuk a romanyagot és a fővárosi erőműtelepekről is idehozzák mindazt a salakot, mely egyébként a szemételepekre került volna. A munkaprogramot — a pesti feljáró építését — még az ősz folyamán elvégezték, hogy a töltés télen és tavasszal megüledhessen és a jövő évben már a megüledett talajra helyezhessék rá a burkolatot. A hidra értünk. Erőteljes munka zajlik itt.

— Átlagban a helyszínen 700 ember dolgozott, a kohóművekben, a vasgyárakban és egyéb üzemekben, ahol az építési anyagot előállítják, még kétszerennyi. Nagy munkát igényel az ilyen óriási nagy híd építése.

Látjuk, hogy a feljárót vasszerkezeti ív követi, aztán vasbetonív következik, majd ismét vasszerkezet, úgyhogy joggal merül fel bennünk a kérdés, *tuajdonképpen milyen lesz ennek a hídnak a szerkezete?*

— Kezdjük talán az óbudai feljáróval, mely valósággal megváltoztatta az egész környék arculatát és modern megoldásával óriási lehetőséget nyújt ennek a környéknek fejlődésére. Ezt kétnyílású vasszerkezet folytatja, mely az óbudai hídfőtől a hajógyári sziget fölé jut el. A hajógyári sziget fölött vasbetonszerkezetű híd van, a hátszigettől a Margitszigetig négynyílású vasszerkezet, majd a Margitszigeten 90 méteres felüljáró. Mindez el is készült már, tehát a hídnak mintegy *kétharmadrészét* majdnem egészen befejezték a háromves terv keretében.

— A jövő évi program a következő: a pesti parton a tél folyamán

elkészül részben a közel egy kilométer hosszú *pesti hídfeljáró* és ugyancsak befejezzük a tél folyamán a pesti parton az egynyílású vasszerkezet szerelését, ezt követi később a háromnyílású vasszerkezet.

Közben pedig már a hídon járunk, ahol éppen a villamosíneket rakják le.

Az óriás-hid adatai

— *Kétvágányú villamosközlekedés* lesz a hídon. De kell is, hisz maga a híd 928 méter hosszú, a feljárókkal együtt több mint 2 kilométer. Gyalog tehát aligha szándékszanak sokan közlekedni.

— És a szélessége?

— Kétféle szélességről beszélhetünk. Egyelőre és ideiglenesen a mederágak felett a híd szélességi viszonyai a következők: 11 méter szélességű kocspálya és 1—1 méter széles gyalogjáró. Ez nagyjából azonos a Szabadság-híd szélességével. Viszont — a hídepítők nagy erőfeszítése nyomán —, a többi szakaszokon már *teljes szélességében* épül a híd. Így a hídfeljárókon, az Óbudától a hajógyári szigetig terjedő részen, a margitszigeti hídfőnél, a pesti parton lévő egynyílású szerkezetnél már teljes szélességében épül: 27 méter 60 centiméter széles. Ebből 3.40—3.40 méter a gyalogjáró, 1—1 méter a kerékpárpálya, 18.80 méter a kocspálya. A híd forgalmának lebonyolítása szempontjából rendkívül előnyös ez a megoldás — addig is, amíg teljes szélességében végig meg nem épülhet —, mert *ily módon forgalomkönyitő kitérők* lesznek. A híd végleges szélességében különben 2 méterrel lesz szélesebb a Margithídnál.

A hídon a villamosíneket különleges megoldással helyezik le, vaslemezeket vágnak, másutt betonoznak, az egyik helyen az ideiglenes járdát szépitgetik. Itt a hídszálon állva s nézegetve az alattunk szürkéspszikosan hőmpölygő Dunát, egy kicsit elfog bennünket a mélység iszonya.

— Nem csoda, hisz 20 méterrel,

ötmeletnyi magasságban vagyunk a víz fölött.

A szigeti citadella: egy konstruktív remekmű

Sétálgatva az épülő, szépülő hídon, a budai szakaszon, kerülgetve a munka szerszámai, csodálva a beosztók munkáját, lassan a Margitszigeti hídfőre érünk. A hídfő közepén hatalmas daru emelget óriási súlyokat.

— Erdemes megtekinteni ezt a hídfőt, mely *építészileg is szenzációs*. Nemhiába nevezték el a *sziget citadellájának*, de valóban olyan, mint egy *középkori vár*. Építésében és szerkesztésében sikerült olyan megoldást találni, hogy a pesti és budai oldalról a szigetre, illetve a szigetről a pesti és budai oldalra, tehát *bármely irányból, bármely más irányba haladó gyalogosok és járművek szint-beli kereszteződés nélkül haladhatnak*. A Margitszigeti hídfő kereszteződésmentes forgalom megoldása *valóságos szerkesztési remekmű*. A hidmegnyitás után a nagyközönség napról napra láthatja majd hasznát. S érdekessége még ennek a hídfőnek, hogy mindkét menetirányban a szigeti hídfőnél a *gyermekkocsiknak egy-egy külön kis pálya áll rendelkezésre*.

A köd, míg jártunk a Duna féligkész új hídján, megcsodálluk a hídepítők fáradhatatlan munkáját, ellessünk egy pillanatot az alkotás csodálatos szépségéből, addigra felszakadt, sőt a Duna hullámaira már rácsillog a napfény is. A vörösmíniumos, másutt már végleges fémszínben pompázó híd a napfényben úgy hat, mintha himnusza lenne a munkának. Szegecselenek sok helyen, máshova meg éppen óriás súlyokat emel a darú s nyirkorgása, nyögése a legszébb muzsika. Már nem kell sok képzelőerő, hogy lássa az ember, mint bonyolódik a forgalom Óbuda és Angyalföld között, de nem is kell már sokáig várni erre, hisz az ötéves terv első évében készül a dolgozók országának *első új végleges Duna-hídja, az óbudai óriáshíd*.

Horváth B. Jenő