

1.

Budapestre vonatkozó újságcikkek

1941.

1945 elejére

elkészül az óbudai Árpád-híd



Forrás: *Nylari Aulor*

Budapesti híri

(Hely)

(Idő)

(Köt. v. fűz.)

(Oldal)

Osztályozás

Tárgy:

624.2

Hely:

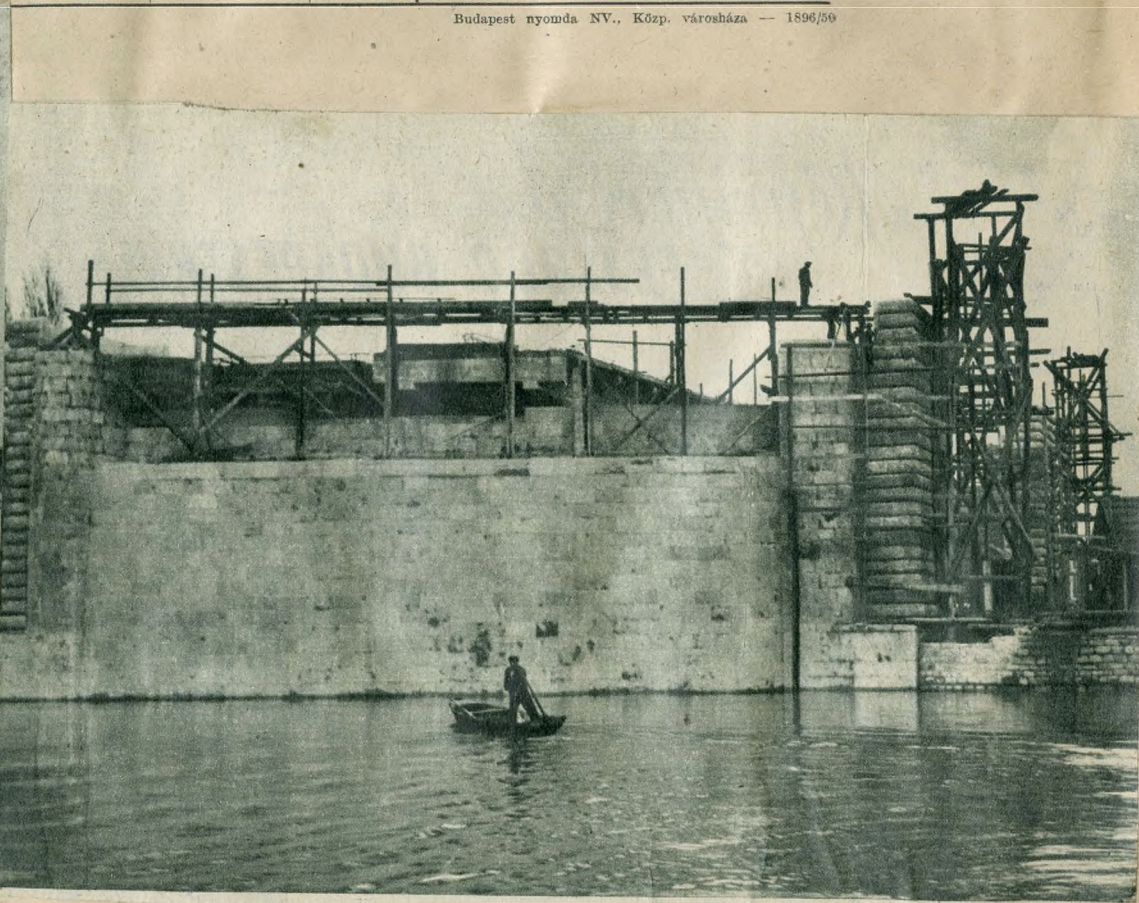
Idő:

1941. n.

Személy:

Helyszám:

Budapest nyomda NV., Közp. városháza — 1896/50



Az óbudai Dunaparton, a Margit-híd északi csúcsával egy vonalban serény munkával készül Magyarország legnagyobb hídja, a közel egy kilométer (pontosan 920 méter) hosszú Árpád-híd. A nagyszabású munka a legnagyobb hídféltés, amelyet valaha is az országban végeztek. De még Európaszerte is figyelmet kelt, mert az Árpád-híd Európa egyik legnagyobb közúti hídja lesz.

A Margitsziget északi csúcsát 130 méterrel „megtoldották”. A híd áthalad a meghosszabbított sziget fölött is. A óbudai Dunaághban eddig négy pillér készült el, az ötödik is építés alatt van. Újabb hat pillért most adtak vállalatba a Zsigmond-cégnak. Az előbbi öt pillért a Széchy Endre cég készítette. Elkészült a vasszerkezet és az óbudai parton az első nyílás nagyobb részét már fel is szerelték. A híd vasszerkezetét a Magyar Általános Vas-és Gépgyár készíti. Még ebben az évben elvégzik a vasszerkezet további szerelését és még egy nyílást teljesen felszerelnek. Az év első felében elkészül még egy vasbeton áthidalás a hajógyári sziget fölött. Az év második felében a budai mederághban a nagy Duna határáig készül el a híd, a jövő év végéig pedig a Margitszigetig.

A Közmunkák Tanácsa most írta ki a tervpályázatát a hidról a szigetre vezető lejáró terveire. Számolva a forgalom növekedésével, nemcsak egy oldalra lesz lejáró, mint a Margithidon, hanem két oldalra. Ezzel elérik azt, hogy a jármű- és gyalogforgalom sehol nem keresztezi egymást. 1942-ben az óbudai hídfeljáró építését kezdik meg. Az ehhez szükséges kisajátítások már megtörténtek. A főváros ugyanekkor megkezdte az óbudai rakpart partfalának kiépítését. A munka minden nehézség és akadály ellenére az előre megállapított terv szerint csupán esakély késedelemmel olyan tempóban halad előre, hogy a híd előreláthatóan 1945 elejére elkészül és átadhatják a forgalomnak. A híd 27,6 méter széles lesz, tehát öt méterrel szélesebb, mint az új Horthy Miklós-híd. A villamosforgalom a közepén halad egy 6,80 méter széles úttesten, amelyet betonból készülő, 30 centiméter magas ideiglenes elválasztó szegély egészen elkülöníti az autós és kocsiforgalom számára kétoldalt 6-6 méter szélességben készülő úttesttől. Ha a forgalom nagyobb mértékben emelkedik, ezt az ideiglenes elválasztó szegélyt lebontják s akkor a 12 méteres úttest 6,80 méterrel 18,80 méterre kiszélesíthető. Mindkét oldalon 1-1 méter széles külön úttestet kap a kerékpárosforgalom. Ezzel főképpen az újpesti gyárnegyed munkásságának kényelmét igyekeznek biztosítani. A gyalogjáró-forgalom részére ugyancsak mindkét oldalon 3,40-3,40 méteres úttest lesz. A híd beosztása a következő: kívül a gyalogjáró rész, azután a kerékpáros úttest, majd az autós- és kocsiforgalmi úttest, végül közepén a villamosforgalom részére fenntartott rész. A

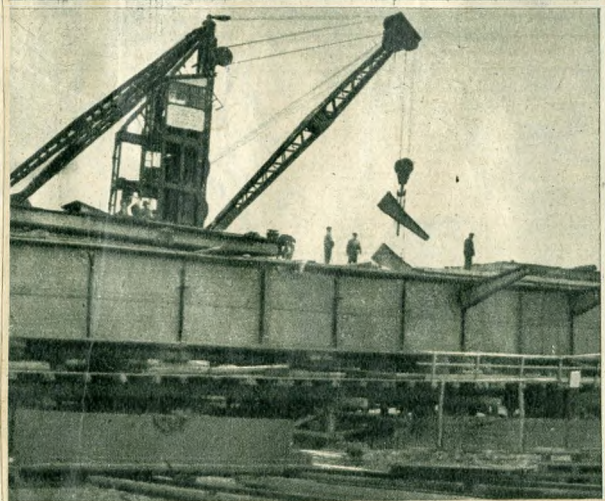
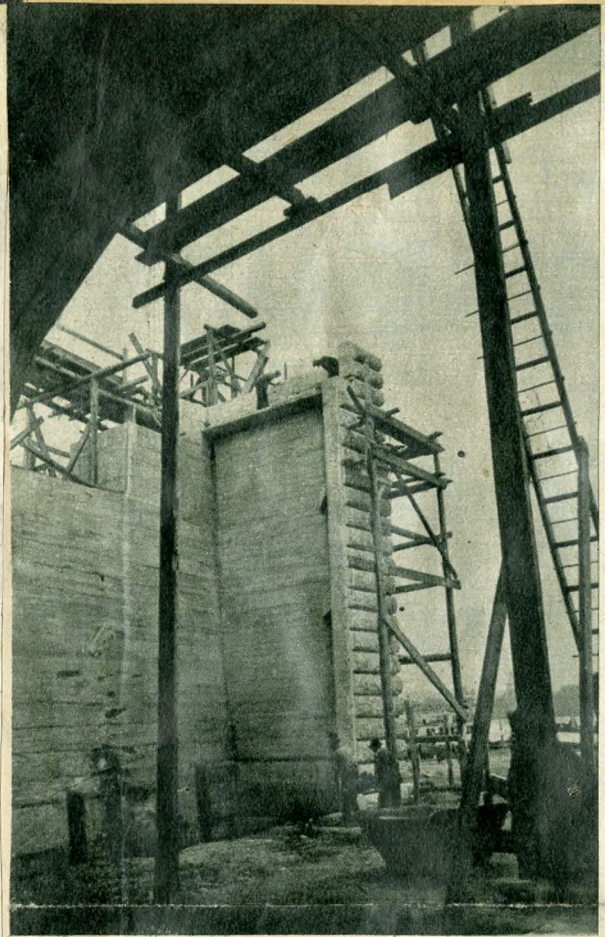
híd mindvégig egyenes vonalban halad, törése sehol sem lesz, ami forgalombiztonsági szempontból jelent előnyt.

Az építkezés költségelőirányzata 18,5 millió pengő. Az áremelkedés miatt valamivel emelkedik ez az összeg, eddig azonban lényegesebb eltérés nem volt a költségelőirányzattól. A hidat a kereskedelmi kormányzat építeti a Fővárosi Duna-híd Alap bevételeiből. Miután az alap bevételei lassabban ütemben folynak be, az OTI és MABI kölcsönét vették igénybe. Ezeket a kölcsönöket a dunai alap bevételeiből fizetik vissza. 6,5 millió pengő szükséges a kisajátításokra és feljárókra. Az a Közmunka Tanácsot terheli. Ezenkívül nagyszabású városrendezési munkák szükségesek úgy az óbudai, mint a pesti oldalon, új utcákat kell nyitni, villamossíneket lefektetni, úttesteket építeni, gáz-, víz-, mű- és csatornamunkálatok is lesznek. Ez a mintegy tízmilliónyi költség a fővárost terheli. A hiddal kapcsolatban 13 műtárgy épül és pedig két pillér a pesti Dunaághban, két pillér a budai Dunaághban, egy az úgynevezett katonai szigeten, kettő a hajógyári szigeten, egy az óbudai, egy pedig a pesti parton. A befejezésnél szintén mind a két parton egy-egy pillér és végül az óbudai és a pesti hídfők. Úgy a pesti, mint az óbudai Dunaágot három-három nyílás hidalja át. A mederpilléreket légnyomásos alapozással készítik, míg a hídfők vasbetoncölöpökön állnak.

Úgy a budai, mint a pesti oldalon hatalmas körforgalmi tér készül a híd nagy forgalmának megfelelő irányítására. A pesti oldalon a körforgalmi térbe torkollik a Váci-út, a Hungária-körút, a Róbert Károly-körút és a Béke-tér felől egy később megnyitásra kerülő új utca. A budai oldalon a körforgalmi térbe torkollik a Vörösvári-út, a Kiscelli-út és a Paacsirtamező-utca. A hídféltés hatalmas arányait mutatják a következő adatok: magánál az építkezésnél állandóan háromszáz munkás dolgozik. Nagyszámú munkásnak juttat kenyeret a gyárakban, kőbányákban, cementművekben folyó munka. A hídhoz 1250 vagon vasat, 1500 vagon cementet és 100.000 köbméter kavicsot használnak fel.

A kereskedelmi minisztérium hídosztálya tervezte a nyugodt vonalvezetésű és hatalmas méretei mellett is esztétikai szempontból is kitűnő hatású hidat. Az építkezést is a minisztérium vezeti. A magyar mérnöki és műszaki tudásnak, de a magyar élni akarásnak is büszke hirdetője ez a nagy-szerű munka, amely vasakarattal, lankadatlan lelkesedéssel halad előre az európai viharoktól felkavart napok nehézségei közben is. Az Árpád-híd megépítésével egy harminc éves magyar álom valósul meg, mert 1908-ban született meg az a terv, hogy ezen a helyen kell megépíteni Magyarország legnagyobb hídját.

Dr. UJLAKI ANDOR



2.

ТА И ТИС

