

RAKPARTOK, GÁTÁK

A fővárosi árvízvédelem

Akkor, amikor ez a cikk készült (folyóiratunk átfutási ideje meglehetősen hosszú), a Duna alig csörgedezett medrében, zátonyok emelkedtek ki a vízből és naponta szólította fel a rádió a lakosságot: takarékoskodjék az ivóvízzel. Ilyen körülmények között árvízről írni, árvízről beszélni meglehetősen furcsán hatott. Való igaz: a Duna jámbor, békés folyó — ám könnyen tombolni kezd. A fővárosi tanács közmű főigazgatóságán ily módon cseppet sem csodálkoztak azon, hogy az utóbbi évek legszárabb tele után árvízről faggatják őket. „Idejében kell felkészülni minden nehézségre” — mondta Giltner Andor főigazgató. Alacsony vízállásnál a legkönnyebb és legolcsóbb megerősíteni az árvízvédelmi berendezéseket. (Árvíz idején egyetlen homokzsák annyiba kerül, mint máskor egy köbméter gát építése.)

A dunai árvizek sokszor okoztak nagy pusztítást Pesten és Budán. Az első írásos adatok erről a XI. századból valók. Ha ma azt mondjuk: pesti árvíz, akkor először az 1838-as dunai veszedelem jut az eszünkbe. Irodalmi művek örökítették meg; Wesselenyi Miklós — az árvízi hajós — bronzba öntött alakja a Ferencsek templomának falán emlékeztet; a Rókus kápolna oldalán pedig nyíl jelöli: eddig ért a víz.

Pedig nem az 1838-as, hanem az 1876-os árvíz az, amit most mértékadónak tekintenek. Abban az évben 867 centiméteres vízállással tetőzött a Duna; ennél azóta sem volt magasabb. (1838 márciusában ugyan 1023 centimétert mértek, de akkor még nem volt szabályozva a folyó, így ez a magasság nem tekinthető mértékadónak.) 1940-ben és 1941-ben 818, illetve 832 centiméterrel tetőzött a folyó, méghozzá zajló jéggel borítva, ez pedig — köztudott — igen veszélyes. Ekkor azonban már álltak Budapest gátjai, az árvízvédelmi művek, így a háború megpróbáltatásait nem növelte árvíz-katasztrófa.

A belvárosi rakpartok építését az 1860-as években kezdték el. Elsőnek a Lánchídtól délre eső részen készültek el a kőgátak. Az első, 345 méteres rakpart készítéséhez 1858-ban láttak hozzá. Aztán fokozatosan fegyelmezett folyóvá szelídítették a rakpartok a főváros arányos Dunát. Az alsó rakparton haladó gépkocsivezetők, a Duna-korzón sétálgató járókelők, a Duna-parti lépcsőkön üldögélő szerelmespárok valószínűleg nem gondolnak arra, hogy gátakon — helyesebben: árvízvédelmi műveken — közlekednek, üldögélnek. A rakpartok szervesen beolvadtak a budapesti

látképbe, részévé váltak a városnak. Úgy épültek, hogy felső szintjük 1000 centiméteren (tíz méteren) legyen.

1945-ben 51,5 kilométer volt a fővárosi védvonalak hossza. Ebből csak 7 kilométer volt gát, a többi pedig kiépített part. A partok mögötti területeket feltöltötték, így a főváros szintje — mondhatjuk így is — a Duna fölé került. 1950-ben, amikor megalakult Nagy-Budapest, a védvonal hossza 81 kilométerre nőtt. Ám a városhoz került új területek árvízvédelmi berendezései hiányosak voltak, s kiépítésükre a fokozott iparosítás éveiben kevés pénz jutott. Szerencsére 1954-ig nem jelentkezett árvíz, így elég idő jutott arra, hogy megerősítsék a gátakat, hogy nagy vízálláskor védeni lehessen a város területét.

A közelmúltban két különösen emlékeztető áradás volt: 1954-ben és 1965-ben. Az 1954-es júliusi árvíz a nagy tartósság jellemezte. A vízügyi szakemberek szerint az árvizek is olyanok, mint az emberek; sajátos egyéniségük, karakterük van. Az 54-es nyugodt volt és kitartó, türelmes, az a bizonyos „lassú víz partot mos”. A földgátak (amelyek hossza a peremterületekben abban az időben 30,9 kilométer volt) átáztak, meglazultak. Nagyon nehéz helyzet alakult ki. Az első időben csak az alsó rakpartot öntötte el a víz (ez 650 centiméteres vízállásnál következik be), de lassanként a 8 métert is elérte a Duna. Az Albertfalvi gátnál július 18-án, amikor a legsúlyosabb volt a helyzet, 3500 ember, 80 tehérgépkocsi és 100 dömpert dolgozott. Öt markoló-, két hegybontó exkavátor, négy traktor, hat cölöpverő, negyvenhárom szivattyú, hét szállítószalag működött. Harminchétezer köbméter földet, harmincezer darab homokzsákot építettek be.

Többször volt magas a vízállás ezután is — nyaranta gyakran került víz alá például a Római-part —; a legsúlyosabb azonban az 1965. évi dunai nagyárvíz volt. Csaknem száz napig tartott, 845 centivel tetőzött. A tél vége hideg volt, az Alpok keleti lejtőjén felhalmozódott igen vastag hótakaró nem olvadt el. Aztán hirtelen köszöntött be a tavasz, esett az eső, és a hegyekről lezúduló víztömeg megduzzasztotta a folyót. Árhullám árhullámot követett, olyan gyorsasággal, hogy az egyiknek nem volt ideje levonulni, már utolérte a másik. Így egyre jobban megtelt a meder. A Csallóköznél (cseh-szlovák oldalon) át szakadt a gát, ez nálunk némileg apasztotta a folyó szintjét; enélkül, az előrejelzés sze-



Margitszigeti partfal (Csigó László felvétele)

rint, a fővárosnál 880 centiméterrel tetőzött volna a víz, vagyis magasabban, mint 1876-ban. A Duna így is előntötte a Római-partot, a hajógyári sziget egy részét, a XXII. kerületben a Spartacus sporttelepet, a mellette álló lakótelepet és az ottani termelőszövetkezet szántóföldjeit. A pesti oldalon a Szilas-pataktól északra, a Dunakeszi határáig terjedő terület nagy része, a Tungsram strand, a Népsziget, a Palotai sziget jelentős része, az angyalföldi kikötő területe és a Csepelsziget szántóföldjei kerültek víz alá.

Azóta Budapesten nem volt ilyen magas vízállás. Az 1965-ös árvíz megmutatta, hol van szükség beavatkozásra, az árvízvédelmi művek megerősítésére. Feltöltötték a Spartacus-pálya környékét, a Tungsram-strand környéki partszakaszt, megerősítették a Római-part belső területeit védő Vörös Hadsereg úti gátat.

A közeljövőben kezdődő munkák közül éppen a Római-part védelmének végleges megoldása a legfontosabb. Eredetileg két tervvariáns volt: az első azt tartalmazta, hogy épüljön magasút a mai Nánási út (és a Vörös Hadsereg útja helyén). Ez gyakorlatilag a mai védelmi rendszer megerősítését jelentette volna. A másik terv Duna-parti (ahogy nevezik: Kossuth üdülőtelepi) munkálatokat javasolt. 1968-ban ezt az utóbbi terv-változatot fogadták el. Az új árvízvédelmi mű óvja majd a Duna-parti csónakházakat, az egész üdülőtelepet és a békásmegyéri lakótelepnek azokat a házait, amelyek az ártérbe épülnek. A lakótelep II ezer

627.4

SAJTÓFIGYELŐ

BUDAPEST, IX., ÜLLŐI ÚT 81

Telefon: 138-068, 337-748, 340-726

Alakos 2

BUDAPEST
Budapest



ember számára ad majd otthont. Az első ütemben a töltések által védett területen kezdenek építeni.

A vízrendészeti munka valószínűleg már ebben az esztendőben megkezdődik. A tervek szerint először kőprizmákat raknak hajókról a Duna medrébe. Így benn a Dunában emelkedik majd az a terméskősor, amely összeszorítja a folyót. Ezt szaknyelven folyamszabályozó műnek nevezik. (Mint a kifejezés is mutatja, ezen a szakaszon még nem szabályozták a Dunát; maga vájja medrét, építi partjait és rakja le hordalékát.) Mikor elkészülnek a kőprizmák benn a mederben, feltöltik a jelenlegi part és a kősor közötti folyószakaszt. Az elképzelés szerint ezt a felületet az észak-déli földalatti vasút alagútjaiból kikerülő földdel és a szanálások téglatormelékével hozzák egy szintbe a parttal. Hozzávetőlegesen 2 millió köbméter földre, törmelékre van ehhez szükség.

A terület feltöltése után épül fel a gát. Ennek koronaszintje körülbelül 2–2,5 méterrel lesz magasabb a jelenlegi partnál. Enyhe lejtésű lesz, több padka töri majd meg, és a tervek szerint két sétatény is épül rajta; az egyik a tetején, a másik az oldalában. Még mindig marad akkora hely a gát és a parti kerítések között, hogy kétszer két forgalmi jávors autót is kényelmesen lehet húzódni majd a csatorna. (A jelenlegi Vörös Hadsereg úti gát alatt két víznyomócső húzódik, ez különösen nehézé teszi a gátaszakasz védelmét.) A csatorna összegyűjti majd azokat a szennyvizet, amelyek jelen-

leg számtalan kiömlő nyíláson át folynak most a Dunába és piszkítják, fürdésre alkalmatlanná teszik a folyót. A Római-part szennyvízei tisztítóművön keresztül folynak majd a Dunába. A csónakházak számára csőrlőpályákat építenek, ezek viszik majd a hajókat a vízre. Ez a most kezdődő nagy munka nemcsak biztonságossá, hanem széppé is teszi a fővárosi üdülőpartot. A folyamatszabályozás hatását a Műszaki Egyetemen vizsgálják. Hatalmas méretű makett készült itt a Szentendrei-sziget és a hajógyári sziget közötti Duna-szakaszról; ezen dolgozzák ki a legalkalmasabb megoldásokat.

A budapesti árvízvédelem másik, megerősítésre szoruló pontja Buda déli szakasza. Itt jelenleg a budapest—székesfehérvári vasúti töltés az árvízvédelmi vonal gerince, egészen addig meg is marad ennek, amíg nem épül fel a 6-os számú főútvonal. Ez autópálya lesz, széles, erős töltése óvja majd az itt fekvő területeket. Ez azonban a távolabbi jövő. Most kisebb munkák folynak ezen az útszakaszon. Albertfalvánál készül el a 4-es számú Házgyár. Ezért az itt húzódó gátat szélesíteni kell. Előtte azonban a régészeké volt a terep. A gát mellett, azon a területen, ahol majd kiszélesített töltés lesz, római kori erőd maradványai fekszenek. A negyvenes években fedezték fel, áskálták körül az erődöt, de feltárására nem volt pénz. Most a Budapesti Történelmi Múzeum munkatársai tárták fel és konzerválták a leletet, egészen addig, amíg a felépülő autópálya nem teszi lehetővé, hogy újra kibontsák a római kori maradványokat.

Az új építkezések mellett igen fontos feladat a karbantartás. Javítják például, bármily furcsán hangzik is, a Margitszigetet. Itt nem kőburkolat fedi a sziget oldalát, hanem zúzottkőből kialakított ferde partfal. A szigetet a Dunából kikotort anyagból, emelkedően a part felé feltöltötték. Ha a kívánt tíz méteres szintig védeni próbálnák a szigetet, megszűnne annak park-üdülő jellegű területe. A sziget altalaja különben is kavicsos, így áradáskor a víz amúgy is fel-törne és elárasztaná a szigetet. Ezért nincs értelme annak, hogy a partot vízzáró burkolat fedje.

Hosszú időn át a legrosszabb állapotban a Boráros téri Petőfi-híd és az Összekötő vasúti híd között volt a partfal. A Fővárosi Tanács húsz főnyi brigádja három évi munkával megerősítette ezt a részt. Ez év elején pedig átköltöztek a Bem rakparthoz. E húsz ember élete: a gátépítés. Vidékiek, kőművesek. Egy tanyahajón laknak (ez teljes összkomforttal, kulturáltan van berendezve), ott köt ki járművük, ahol éppen munka van. Egy ideig Budapesten van mit tenniük. Az egyetlen gond: kevesen vannak. Kőfaragókra, kőművesekre, burkoló szakmunkásokra az építőiparban is igen nagy a szükség. Ezért termelékenyebb eljárások segítenek csak. Újabban — szükségből — megpróbálkoztak az aszfaltburkolattal. Bebizonyosodott: igen jó megoldás. Az aszfalt ugyanis rugalmas, ha elmozdul mögötte a föld, ha megcsúsznak mögötte a kővek, felveszi a gát formáját, anélkül, hogy elszakadna, eltörne. Továbbra is vízmentesen zár. Másutt megpróbálták dróthálószerű összefogott közszálakkal takarni a földgátak oldalát. Ez a módszer (bár nem túlságosan szép) hasznos. Esetleg aszfalttal kombinálva a jövő gátépítő eljárása lehet.

Száztíz éve épül, alakul Budapest árvízvédelmi rendszere. A belső kerületek rakpartjai már a múlt század végén elkészültek, de rongálja őket az idő és súlyosan tönkretette a háború. (A Budát védő németek fedezéknek használták a magas partfalakat.) Az egyre növekvő város az új területek ugyancsak szükségessé teszik, hogy szüntelenül törődni kell a támadó Duna elleni védelemmel. A Kárpát-medence adottságai között nem számít ritkaságnak, gyakori az árvíz. S hogy a magas vízállás ne okozzon károkat, az ellen már akkor is tenni kell, amikor a budapestieknek az az érzésük, hogy száraz lábbal átkelhetnek egyik partról a másikra, mikor az V. emeleten csak csöpögnek a csapok.