



Budapestre vonatkozó ujságcikkek

Szerző:

Cím:

Forrás:

Bn

(Hely)

1943 II. 18.

(Idő)

(Köt. v. füz.)

(Olda)

Osztályozás

Tárgy

624.2

Hely

Idő

"18/19"

Személy

Budapest, a szép hidak városa

Ha idegen, vagy vidéki keresi fel Magyarországot fővárosát, Budapestet és áttekintő képet akar kapni a gyönyörű metropolisról, felmegy a Gellérthegy kilátó magaslátára. Innen felejthetetlen kép tárul a szemlélő elé. A széles Duna folyam jobbpartján kisebb-nagyobb dombok és hegyek változatos körképe ragadja meg, a balparti síkságon a messzeség kódébe vesző környezetből templomtornyok, kupolák, középületek és felhőkarcolók nyúlnak a magasba.

A káprázatos kép szemlézése közben a széles folyam fölött nemesen ívelt hidak tűnnek fel, amelyek a főváros két oldalát kötik össze egymással.

A hidakon elevenen lüktett a város vérkeringése. Kora reggeltől késő estig állandóan nagy a forgalom a Duna felett átvezető útvonalakon. Szünet nélkül robognak rajtuk a gépkocsik, autóbuszok, villamosok és teherkocsik. A két oldali gyalogjárókon feketén hullámozik a tömeg.

A második világháború negyedik évében a forgalom talán még élénkebb, mint békében volt. Az egyre fejlődő város hullámzó élete az utcai közlekedést még csak megnövelte és ma már a meglévő hidak is kevésnek bizonyulnak.

Budapestnek két vasúti és öt nagy közúti hídja van. A hatodik híd most van épülőben. Minden egyes híd nemcsak építészeti remekmű, hanem egy történelmi kor kőben és vasban kifejezett emléke is egyúttal.

Hajóhid 100 évvel ezelőtt

Egy évszázaddal ezelőtt a fejlődésnek indult Pest és Buda különálló városok között a nyári hónapokban csak egy hajóhidon közlekedhettek a „nagy folyamon” keresztül a városi polgárok. A téli időszakban, ha jégmentes volt a Duna, csónakokon lehetett csak az egyik partról a másikat megközelíteni. Ha beállt a Duna, a folyó jégén jártak át néha, folytonos életveszedelem között. És ebben az időben, amikor a nemzet élete mindjobban kibontakozott, akadt egy magyar államférfi, aki fölvetette az első állandó köhíd megépítésének gondolatát.

Gróf Széchenyi István, a felvilágosult, korszerűen gondolkodó fiatal politikus — külföldi tanulmányútjáról hazatérve — elsőnek látta meg, hogy az akkor még különálló két város terjeszkedésének alapfeltétele a télen és nyáron egyaránt állandóan használható köhíd megépítése. Az elgondolást tett követte és gróf Széchenyi István fáradhatatlan buzgalmának eredményeképpen 1839-ben megkezdődött a Lánchíd építkezése. A Lánchíd, amely nevét a későbbi időkben is megtartotta, ma nem csak Budapest legrégebbi hídja, hanem a magyar főváros egyik legszebb és legbecselesebb műemléke is. A tíz évig tartó építkezés a magyarság történetének egyik legváltozatosabb korszakában folyt le. A Habsburg-Monarchia alatt a nemzeti függetlenség kivívásának, az első felelős magyar minisztérium felállításának és az osztrák elnyomatás ellen küzdő szabadságharcnak éveit élte a nemzet.

A híd Clark Ádám, a híres mérnök tervei szerint készült 6.250.000 forint költséggel. A 380 méter hosszú és 14.83 méter széles híd szerkezete két támaszú rácsos gerendával merevített, alsó pályán függő vasszerkezet. A láncok a pilléreken mozgó sarukra fekszenek fel. A hidat 1913—1915 között 6.2 millió korona költséggel átépítették és a kor követelményei sze-

rint újjáalakították. A száz évvel ezelőtt készült Lánchíd vasszerkezete 2150 tonna volt, az új szerkezeté 5200 tonna.

A főváros második hídja

Buda és Pest egységesítése után a magyar főváros rohamléptekkel bontakozott ki nagyvárossá. Mindkét oldalán újabb és újabb területek épültek be. A Duna balpartján a város északi részén egymásután keletkeztek a kisebb-nagyobb gyártelepek. A gyorsan növekedő városnak a Dunán keresztül újabb összekötő utakra volt szüksége. A fejlődő gyárparterekben határozták el a főváros akkori vezetői, hogy az abban az időben még Budapest határának számító Margitsziget alsó vége alatt építik meg a második közúti hidat. A mederhíd formájú szerkezet első munkálatai 1872-ben kezdődtek és az építkezést végző francia társaság a Société de Construction des Batignoles cég bámulatósán rövid idő alatt, három évnél hamarabb, 1875-ben már be is fejezte. A nyolc nyílású, 572 méter hosszú és 22.28 méter széles símvonalú híd nyílásait kétcsuklós felsőpályás ívek hidalják át. A híd legnagyobb fesztávolsága 100 méter.

Az új hidat az attól északra fekvő Margitszigetről, Margithídnak nevezték el és 1899—1900 között 70 méter hosszú szárnyhidat vezettek róla a szigetre. A Margithíd, amelynek építési költsége 5 millió forint volt, Budapestnek ma is legforgalmasabb köhídja. Az északon fekvő városrészek gyártelepei között az egyetlen összekötő kapocs, ezért a nap minden órájában jelentős teherforgalom bonyolódik itt le. A megnövekedett közlekedés tette szükségessé, hogy a hidat kiszélesítsék és a hidon a villamosvágányokat a közepre helyezték. A kiszélesítés és megerősítés munkálatai két évig tartottak (1936—1937). A vasszerkezet kicserélése és a kiszélesítés, illetve az átépítés alatt a forgalom a hidon zavartalanul bonyolódott le, így méltán keltette fel külföldi szakértők érdeklődését, akik többször a helyszínen tanulmányozták a maga nemében páratlan munkálatokat. Külön érdekessége a Margithídnak, hogy a két part között nem egyenes irányban vezet át, hanem a közepén mintegy 150 fokos szögben megtörik.

A millenáris év hídja

Budapest harmadik hídja a déli városrészek közti összeköttetést szolgálja. A magyar nemzet ezer éves fennállásának ünnepére készült. A millenáris esztendő előkészületei között határozta el az országgyűlés, hogy az ezeréves Magyarország mind nagyobb arányokban kiterjedő fővárosát új híddal gazdagítja és azt az uralkodóról, Ferenc József királyról nevezi el. 1894-től 1896-ig épült 5 millió korona költséggel a 334 méter hosszú és 20.1 méter széles karcsú pilléreken nyugvó

híd, amely stílusosan illeszkedik be a Gellérthegy sziklái által alkotott vadregényes képbe. A híd kéttámaszú, konzolos, közepén csuklósan befüggesztett, tartós, alsópályás 6100 tonna vasszerkezet. A pilléroszlopok tetjén széttárt szárnyakkal repülésre készen áll a Turul madár, a magyarság életakarátának és történelmi sikereinek gazdag multjának kifejező jelképe.

Alig adták át a forgalomnak az új hidat, a városrendezők máris megálapították, hogy a főváros központjában a Belváros és a budai részek között még egy új útvonal szükséges. Így kezdődött 1898-ban a negyedik

közúti híd építési munkája. Az új híd a Duna jobb és bal partját alsó támasztás nélkül köti össze és így a XX. század elején Európa leghosszabb nyílású alsópályás függő vasszerkezetű hídja lett. A 374 méter hosszú és 18 méter széles híd 5 évi munka után 1903-ban készült el. A remekvonalú híd 12.4 millió koronába került és a maga nemében egyike a legszebb műszaki alkotásoknak.

A nemzet, a megboldogult Erzsébet királyné iránti kegyeletéből a főváros legújabb alkotását Erzsébet-hídnak nevezte el.

Budapest a XX. század első évtizedében tovább fejlődött, nagobbodott és szépült. A gépjárművek ezrei és tíz ezrei jelentek meg a főváros utcáin. Az első világháború és utána az országra erőszakolt szerencsétlen békekötés következtében előállott elszegényedés azonban újabb hidak építését sokáig lehetetlenné tette. Harmine évnek kellett eltelnie, amíg 1933-ban

elkezdtek Budapest legdélibb részén egy újabb híd építését. A dr. *Álgyay Pál* által tervezett új híd a legkorszerűbb irányelvek szerint épült. A hatalmas munka négy esztendeig tartott. A 10.5 millió pengős költséggel megépült híd háromnyílású, felső pályás 8000 tonna súlyú vasszerkezet, parabolikus rácsos megoldással készült. A híd hossza — feljárók nélkül — 378 méter, szélessége 22.7 méter. Az új hidat Magyarország kormányzójáról *Horthy Miklós-hídnak* nevezték el és északi oldalán áll a világháború hősi magyar tengerészeinek emlékét megörökítő finomvonalú allegorikus szobor.

Az öt hatalmas közúti híd azonban még mindig kevésnek bizonyult az egyre nagyobb arányokban kibontakozó forgalom lebonyolítására. Így kezdődött meg 1939-ban a főváros északi részén az *Árpád fejedelem* nevére elnevezett újabb híd építkezése. A második világháború kitörése, a Margitsziget felső végén megindult közmunkát nem tudta megakadályozni az építkezés zavartalan folytatásában. A magyar mérnökök által tervezett és magyar munkás kezek által végzett hatalmas munka a háborús nehézségek ellenére is tervszerűen folyik és ha váratlan akadályok nem jönnek közbe, az előírt időre, 1945-ben be is fejeződik. Az *Árpád-hídról* leágazást terveznek majd a Margitsziget északi csúcsára, hogy így a gyönyörű sziget most már kétfelől is megközelíthető legyen.

Ez a most épülő finomvonalú híd lesz Budapest hatodik közforgalmú hídja. Ezeken kívül van még, északon és délen egy-egy vasúti-híd. Gyalogosok ezeken a hidakon is járhatnak.

Tervbe van véve még a Duna partján fekvő gyönyörű országház közelében egy hetedik híd is, a Margit-híd és a Lánchíd között. Ennek a megépítése természetesen csak a mostani világháború befejezése után valósulhat meg.

A merész tervezők már most foglalkoznak egy, vagy két Duna alatti alagút építésének gondolatával is. Ez még azonban a messze jövő kérdése.

A magyar főváros nyolc hídja a legszebb műszaki alkotások közé tartozik. A Lánchíd kivételével, mindegyiken villamosvágányok, illetőleg vasúti sínek vezetnek keresztül. A budapestiek büszkék is hidjaikra. Kecses vonalaikkal és változatos alakjukkal nagy mértékben járulnak hozzá, hogy városunk szépségét emeljék és Budapestet Európa egyik legszebb fővárosává avassák. Igaza van tehát mindazoknak, akik azt hangoztatják, hogy: Budapest a szép hidak városa.

Kelemen Lajos.