

Nyomós érvekkel támasztja alá a Közmunkatanács az Óbudai hid új elhelyezésére vonatkozó állásfoglalását

1930-ban a törvényhozás elhatározta, hogy a főváros északi és déli részén új Dunahidakat fognak építeni, az adminisztráció pedig úgy találta, hogy elsősorban a déli, Horthy Miklós-hidnak kell megépülnie. Fedezet hiányában az az építkezés csak lassan halad előre s még vagy 3-4 év fog eltelni, amíg a déli hidon megindulhat a forgalom, az északi (óbudai) hid felépítésének megkezdése még a távoli jövő zenéje. Bár az északi hidra felette nagyobb szükség lenne, mivel a Margithid teljesítőképességének határán áll már ma is. Méris, ha az északi, óbudai hid körüli fejleményeket figyelemmel kísérik, nevezetesen áttanulmányozzuk azt az emlékiratot, amelyet a *Fővárosi Közmunkák Tanácsa* megbízásából *Kertész K. Róbert* ny. államtitkár készített, akkor szinte örülni kell, hogy az óbudai hid felépítését olyan időszak előzi meg, amely

alkalmas az eddigi elgondolásokban lefelektetett felfogás felülvizsgálására.

Mint ismeretes, az óbudai hid terveire kiírt pályázaton dr. *Kossalka János* műegyetemi tanár nyerte el az első díjat s a megbízást is megkapta arra, hogy egy mérnöki gárda élén a hid kiviteli terveit elkészítse. A tervek rengeteg munka árán készített tanulmányokkal együtt az elmúlt nyáron elkészültek s azokat egy, *Fabinyi Tihamér* kereskedelemügyi miniszter által összehívott szakértekezleten bemutatták. A tervnek mérnöki, hidépítési részei minden elképzelhető bírálat felett állottak és dr. *Kossalka*, valamint munkatársainak hozzáértését legmesszebbmenően igazolták. Viszont már

2 A tervezett hidlejáró a műemlék jellegű bíró óbudai plébánia templomtól délre — de a templomtengelyre ferdén halad el és pedig 5-6 méterrel a templom felett, tehát ugyanaz a helyzet következett be, mint az Erzsébet-hidnál. Az ugyancsak műemlékjellegű óbudai zsinagóga mintegy három méterrel a hidra felvezető uttest alá, Óbuda harmadik műemlékjellegű épülete, a Zichy-kastély pedig a hiddal semmiféle kapcsolatba nem kerülne. Akkor, amikor a történelmi viszonyok folytán műemlékekben ugyanis szegények vagyunk, még ez abszolút véve talán nem legértékesebb emlékekkel sem szabad mostohán bánni.

3. A Közmunkák Tanácsának állásfoglalása a hid vonalvezetési terve ellen a legsúlyosabban tiltakozik abban a tekintetben, hogy a hid a Margitsziget északi csucsa alá támaszkodik, a hidtengelyt a mai galambfővő ház helyére fekteti s a tengelytől délre és északra hatalmas építményeken oldja meg a spirális vonalvezetést — különben igen kitünő — lejáró rendszert. Ennek hatása többféle:

- a) a sziget mai idegenforgalmi értékét leontja, a felső sziget békéjét felzúzza
- b) a szigetet egy észak-déli átmenő forgalmi utat csimál.
- c) a szigeti Ybl-féle fürdőház építészeti hatását tönkreteszti,
- d) az északról hajón érkezők a szigetcsucsból mit sem látnak, mert azt egy valószínű bástya fedi el.

4. Az emlékirat a pesti hídfő-kiképzést sem tartja helyesnek, mert nem számol azzal, hogy a Budáról érkező gyalogos és kocsis forgalom

Mik volnának e megoldás előnyei:

1. Az Óbudára érkező forgalom simán és természetesen oszlana meg a budai hegyvidék — kiscelli ut, valamint a bécsi országút irányában. Ezáltal a Pestről jövő budai hegyvidéki forgalom — autó és villamos — mint a Bécs felé igyekvő autó- és autóbúzforgalom egyaránt elkerülné a Zsigmond ucca—Margithid utvonulat. A Szentendrei uti forgalom, mint a hivatalos terven, a Zichy kastély dunai oldalán érne a hídfőhöz.

2. Az óbudai plébánia templom egy, a mai kedvező megoldáshoz hasonló 70 × 200 m méretű parkban feküdne, tehát nem zavartatna meg, a klasszicisztikus zsinagóga és a kiszabadított, valamely közcélra a mainál méltóbban felhasznált Zichy kastély képeznék a hídfő déli és északi kilátását.

3. A Margitsziget idegenforgalmi rendeltetésében, békéjében nem zavartatná meg, a szigetcsucs a főváros kapuját alkotó hid központi ívén át zöldsélné.

4. A balparti hídfőnél, amikor a lejáró eléri a mai terepszintet, a forgalom egy tágas téren háromfelé osztozik, amint azt a helyzet megköveteli.

Ugy tetszik, hogy e rövid ismertetés is kellemesen kidomborítja a Közmunkák Tanácsa elgondolását, amellyel bizonyítottan egyfelől azt, hogy feladatának magaslatán állva, a főváros nagy érdekeiben igyekszik megtalálni a helyes álláspontot — másfelől pedig hogy a Közmunkák Tanácsa tanulóva a múlt balfogásaiból, hibáiból — Erzsébet-hid elhelyezése! — nem kíván esetleg ismét ugyanabba a hibába esni. S mindezek felett szívén viseli a főváros egyik legnagyobb kincsének, a margitszigeti tündérkertnek sorsát.

A kérdés most már az, hogy

vajjon a Közmunkák Tanácsának sikerülni fog-e a végső döntéskor a maga állásfoglalását elfogadtatni,

vajjon sikerül-e a közérdekből nagy fáradsággal és odaadással kidolgozott tervét elfogadtatni? A Tanács reméli, hogy így fog történni és meg van győződve arról, hogy a hivatalos terv készítője a közmunkatanácsai tervben nem *ellentert* fog látni, hanem fel fogja ismerni azt, hogy e terv olyan szempontokat vetett fel, amelyeket ő a hivatalos terv gondos mérnöki kidolgozásakor nem vett tekintetbe, mert azok nem tartoznak az ő különleges munkakörébe. A hid vonalvezetésének kérdése ugyanis világosan bizonyítja, hogy a városépítési kérdések mérlegelése és kidolgozása mennyire *épitészeti feladat is* — s nem csupán mérnöki.

Meglehet, hogy végül majd felmerül az a kérdés, hogy az egyenesen vezetett hid költséesebb, mint a Margitszigetre támasztott hid. E tekintetben közmunkatanácsai oldalról azt tartják, hogy mivel a Margitsziget csucsa nem áll gránitsziklákból, az alapozás ott ugyiszólván alig lenne olcsóbb, mint a Dunamederben. Viszont a margitszigeti lejáró műépítménye, ez az igazán tökéletes forgalmi berendezés jelentősen nagyobb költségeket emésztene fel, mint a különbözet. Kérdés azonban, hogy *ez a remek forgalomelosztó intézmény a Margitsziget északi végén szükséges-e*, amikor a sziget látogatónak legnagyobb része délről jön.

*

A Fővárosi Közmunkák Tanácsának elnöke, dr. *Rakovszky Iván* az emlékirat bevezetésében köszönetet mond *Kertész K. Róbert* ny. államtitkárnak, hogy a *Tanács intencióit* tolmácsolta. A beavatottak igen jól tudják, hogy a *fáradhatatlan Kertész K. Róbertnek* minő nagy része van az állásfoglalás iniciálásában és kidolgozásában, melynek hónapokig tartó munkáját, tapasztalatait és világlátottságát szentelte.

Ismételjük, most már csak az a kérdés, hogy az óbudai hid majdani megépítésének végleges megoldását milyen szempontok fogják eldönteni. A műszaki világ és a művelt nagyközönség, amely mindenestre a *jobb és a szebb* megoldást óhajta, — érdeklődéssel várja e kérdésre a feleletet.

Dr. Bierbauer Virgil.

IPARI CIMTÁR

adatgyűjtését zárjuk. — Ha még nem küldte volna be a cégére vonatkozó adatokat, **sürgősen pótolja mulasztását**, nehogy cége kimaradjon e fontos könyvből.

Cégbeiktatás díjtalan.

Felvilágosítást a kiadóhivatal ad.

az értekezleten megnyilatkoztak súlyos kifogások a hid elhelyezésének városépítészeti vonatkozásai ellen.

Ezeket foglalta össze *Kertész K. Róbert* említett emlékiratában és az általa felvázolt megoldás nem csupán szerkesztő-mérnöki gondolkodással készült, hanem építési, városépítési megfontolások alapján. Dr. *Kossalka* kitünően megoldotta a szakmájába tartozó kérdést, a mérnöki feladatot, sőt egyes részletekben nem mindennapi megoldásokat dolgozott ki — így a *margitszigeti hidlejáró remekbe faragott megoldásával!* — de kevésbé figyelt a hiddal összefüggő városépítési kérdésekre, kevésbé mérlegelte a város életét. Terve nélkülözi a városbiológiai megfontolásokat, amin nem lehet csodálkozni, mert azoknak átlátása, mérlegelése nem szakmérnöki, hanem építészeti és városépítési feladat.

Mik azok a városépítési kifogások,

amelyek — az emlékirat szerint — a hid elhelyezési terv ellen felhozhatók:

1. Az óbudai hídfő a tervezett elhelyezésében *nem csatlakozik szervesen a budai hegyi ut-hálózatba*, minthogy csak a Kiscelli uthoz csatlakozik, de a legalább olyan fontos Vörösvári uttal való sima kapcsolatot nem biztosítja kellőképpen, ami nevezetesen a balpartnak a bécsi országúttal való kapcsolása tekintetében igen fontos.

igen nagy része Újpest felé fog törekedni, egy része a Váci utra délfelé fog befordulni — csak tulajdonképpen legkisebb része fog az egyenesben a Hungária körútra tovább haladni. S e hármas forgalmi elosztás a Hungária ut—Váci ut kereszteződésénél fog szétszórani a hivatalos terv elfogadása esetén.

E kifogásokon túl

a Közmunkák tanácsa állásfoglalásában részletesen kidolgozott ellenjavaslatokkal is szolgál,

amelyeket alkalmasoknak tart arra, hogy a hid más elhelyezése révén e röviden felsorolt károk be ne következzenek, hogy a hid elhelyezése folytán az életet jobban szolgálja, a forgalom sima és zavartalan lefolyását közelebbi és távolabbi viszonylatban célszerűen biztosítsa és ezenfelül meglévő idegenforgalmi és történelmi értékeket el ne pusztítson.

Miben állnak ezek a javaslatok:

A hid vezetessék egyenes vonalban a Bodor uccából, mintegy 150 méterrel a szigetcsucs felett körülbelül a Kulcsár uccának, s a parttól mintegy négyszáz méterre érje el a feljáró a mai terepszintet, ahol is egy 220 m hosszú háromszögletű térből ágazna el a mai vonalon északnyugatra a Vörösvári ut, délnyugatra a Kiscelli ut. A Lajos ucca, úgy mint az eredeti terven, egy aluljárón keresztezné a hid feljárót.