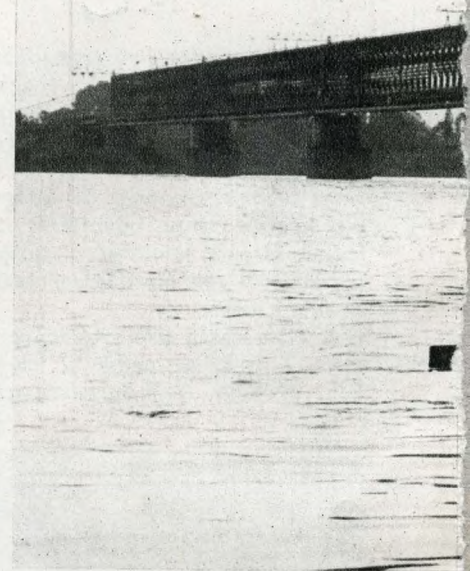


Kőhalmi Gyula

# Négy budapesti hídról

A Petőfi-híd (Czeizing Lajos felvételei)





Az Északi Összekötő vasúti híd

Azokról a hidakról lesz szó, amelyekről sem e lap hasábjain, sem másutt (szakkönyvet, szakfolyóiratot kivéve) nemigen olvashattunk idáig. Ezek talán szerényebb külsővel bírnak, mint a többi négy, de az elmúlt száz év történetéhez épp úgy hozzátartoznak.

### Az Északi (Újpesti) Összekötő vasúti híd

Az 1893–96. években épült, 3,5 millió koronás költséggel. Nemcsak a fővárosnak, Magyarországnak is a leghosszabb Duna-hídja. Kettős áthidalást hajt végre. Óbudát (Aquincum környékét) a Duna felett a Népszigettel (Hajógyári-sziget), ezt pedig Újpesttel (a régi villamos végállomással) köti össze. A pesti rész a téli kikötő felett halad át.

Az újpesti vasúti híd alapozási munkálatait egy turini olasz vállalkozó, Savigliano végezte, vaszerkezetét azonban Magyarországon gyártották. A Duna-híd 670 méter, a sziget felett áthaladó töltérszék 300 méter, a téli kikötő áthidalása 220 méter hosszú.

A dunai híd áthidalásában hét, egyenként 93 méter hosszú nyílás van. A hídpálya szélessége 4,25 méter. Déli oldalán 2 méter széles gyalogjárda van. (Nyári kirán-

dulásként érdemes rajta végig sétálni...)

A hidat 1944. december 27-én a fasiszta barbárok felrobbantották. Hét nyílásából hatot robbantottak fel, vagyis teljesen elpusztították. Ezt a legnagyobb hosszúságú vasúti hidunkat csak „fél-állandó” jelleggel építették újjá. Az újpesti hajógyári ívet és a Váci út feletti szerkezetet azonban véglegesen megépítették. A folyómeder feletti részek helyreállítását ún. szabadszereléssel és segédjármok segítségével végezték. A híd déli szélén 2,5 méteres gyalogjárót, északi szélén ugyancsak 2,5 méteres kerékpárutat létesítettek.

A híd közepén levő márvány emléktábla szerint 3 évig tartott a helyreállítás, amely 70 millió forintba került és 4 halálos áldozatot is követelt: Mudraninecz János lakatos, Csintalan Emil lakatos, Kernmüller István segédmunkás és Tuka Gyula cölöpverő az építkezés során életüket vesztették.

Az Északi Összekötő vasúti híd 1955. május 21-én adták át ismét a forgalomnak.

### Az óbudai Árpád-híd

Ha a Margitsziget északi csúcsán átvezető hídon átsétálunk, egész közelről láthatjuk az óbudai hajógyárat, a Nagyszállót és környékét, a sziget északi csúcsánál az agyaggalamblovókat és

versenypályájukat, a Szabadságstrandfürdőt, a pesti hídfőnél levő XIII. kerületi hatalmas lakótelepet; távolabb tekintve az Északi Összekötő vasúti hidat, sőt még az újpesti téli kikötőt, hajógyárat is. (Erre a közel 1 kilométeres sétára érdemes látcsövet vinni...)

Már a század elején is felmerült, hogy ezen a helyen szükség van egy hidra. 1903-ban „Memorandum”-ban kérte a két városrész lakossága a hidat. Nem nehéz elképzelni, mekkora Übetűt kellett megtennie annak a dolgozónak, aki Óbudáról akart eljutni Újpestre, vagy fordítva. Tavasztól őszig átkelő hajójáratokkal oldották meg ezt a súlyos közlekedési problémát. 1908-ban a XLVIII. városfejlesztési törvénycikk elrendelte az óbudai híd megépítését. Sok víz folyt le azonban addig a Dunán, amíg 1938 telén először a Margitsziget meghosszabbítási munkálata, illetve a következő év nyarán a tényleges hidépítés megkezdődhetett.

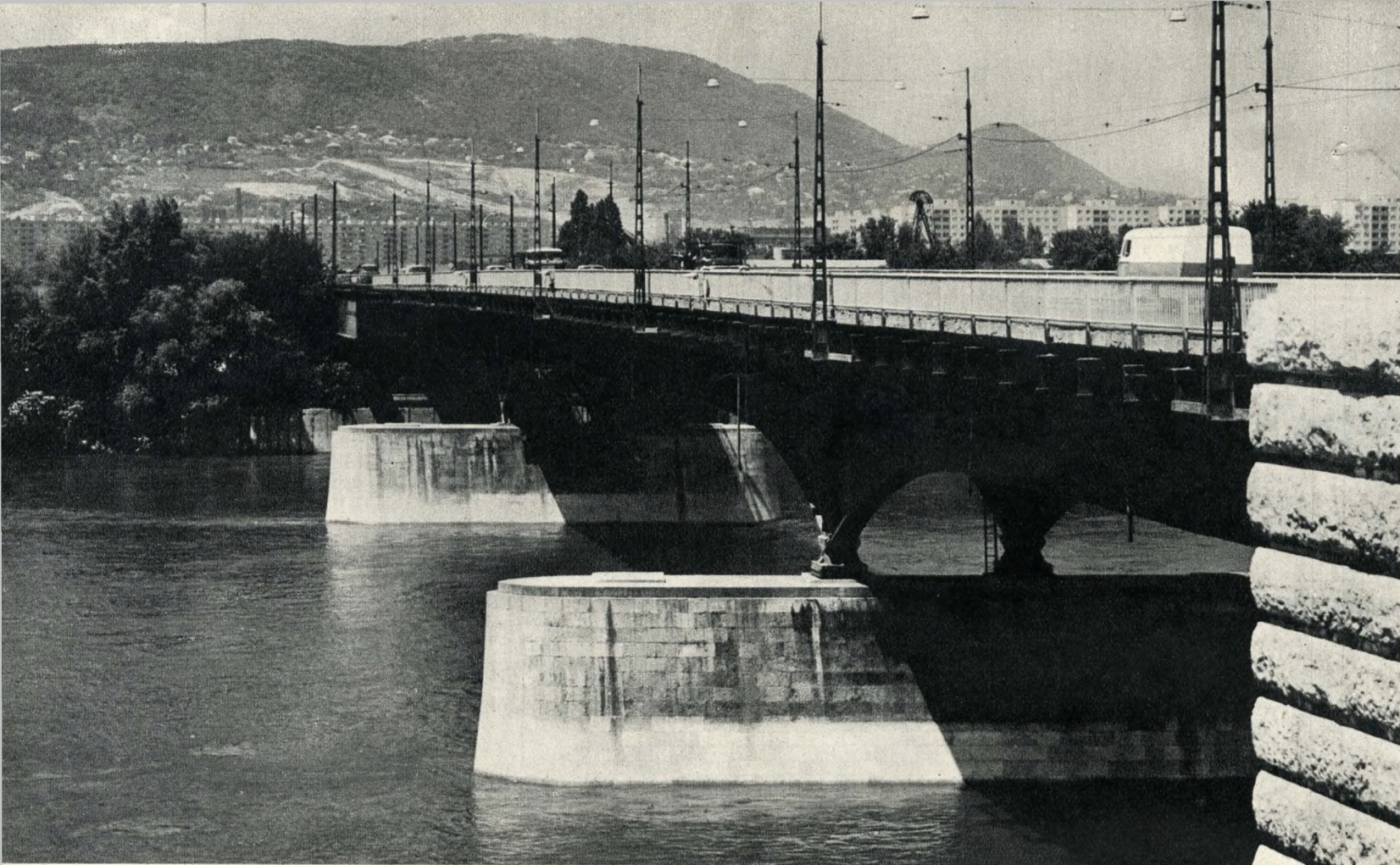
A hídpályázatot 1929 decemberében hirdették meg. Az I–II. díjat összevontan adták ki akkori négy mérnök-kiválóságunknak: dr. Mihailich Győzőnek, dr. Kotsis Istvánnak, dr. Kossalka Jánosnak és Wälder Gyulának. 1932-ben dr. Kossalka János műegyetemi tanár kapott megbízást a híd megtervezésére. Munkatársa dr. Széchy Károly, a Köz-

úti Hidosztály vezetője volt. Mint minden nagyszabású munkánál, itt is sok nehézséggel kellett megbirkózni. A Dunának ezen a helyen 4 ága van és az ágak mindegyike különböző szöveget zár be az „egyenes” híd-tengellyel. A megoldás: ferde szerkezeteket voltak kénytelenek építeni. A híd-tengely kérdésében is óriási, évekig tartó viták voltak. Dr. Széchy Károly harcos szellemének volt köszönhető a mai szerencsés megoldás, hogy ti. a híd-tengely a Vörösvári út és a Hungária krt. tengelyébe esik.

Ez a híd nem olyan esztétikai látványosság, mint a Szabadság-, az Erzsébet-, vagy a Lánchíd. Nem is olyannak tervezték. Erre nem is volt szükség a város peremén. Ennél a hídnál — épp úgy, mint a Boráros téri hídnál — a célszerűséget, az egyszerű, szolid esztétikumot keresték és valószínűleg meg is találták.

A híd ún. felsőpályás, azaz a tartószerkezet felett van a pályatest. Négy főtartója tömör, folytatódólagos többtámaszú tartó. A híd az előbb említett négy Duna-szakasz miatt négy vasszerkezetből áll. Az Óbudai Hajógyárnál 45 méteres, a Margitszigetnél 90 méteres vasbeton áthidalást kellett építeni (ennek kétségtelenül komplikált tervezésében az új Erzsébet-híd tervezőjének, Sávoly Pálnak voltak nagy érdemei). A nyílásbeosztások Óbudáról Pest felé haladva: 65+65; 82+103+

Részlet a szerző „Budapesti hidak” című könyv-kéziratából. A könyv teljes kéziratát a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár 1973-ban megvásárolta.



Az Árpád-híd budai szakasza

+82; 76+102+76 méter. A két hídfő között 928 méter a távolság (ha oda-vissza sétálunk a hídon, kb. fele akkora utat teszünk meg, mintha a Népköztársaság útján a Bajcsy-Zsilinszky E. úttól a Hősök teréig mennénk). Ennek a nagy távolságnak összefüggő egysége adja meg az Árpád-híd szépségét!

Valamit a szélességi méretek-ről is. Az Árpád-híd jelenleg a legszélesebb hidunk, bár a teljes szélességhez további átalakításokra lesz szükség, a főtartók bővítésével (építése idején erre nem volt pénzügyi lehetőség). A híd szélessége a korlátok között 27,6 méter, ebből a gyalogjárók  $2 \times 3,4$  métert, a kocsi-pálya 18,6 métert,

a kerékpárút 1 métert foglal el. Jelenleg azonban a kocsi-pálya csak 11 méter szélességben, a gyalogjárók pedig csak 1 méter szélességben vannak kihasználva. A vasszerkezetet itt is, mint a Szabadság-hídnál, folytvasból készítették. Szerelésük kis úszó-darukkal, állvány nélkül, ún. szabadszereléssel történt.

A németek ezt az akkor még csak építésének kezdetén álló hidat is fel akarták robbantani. Szerencsére a robbantás nem sikerült.

#### A Petőfi-híd

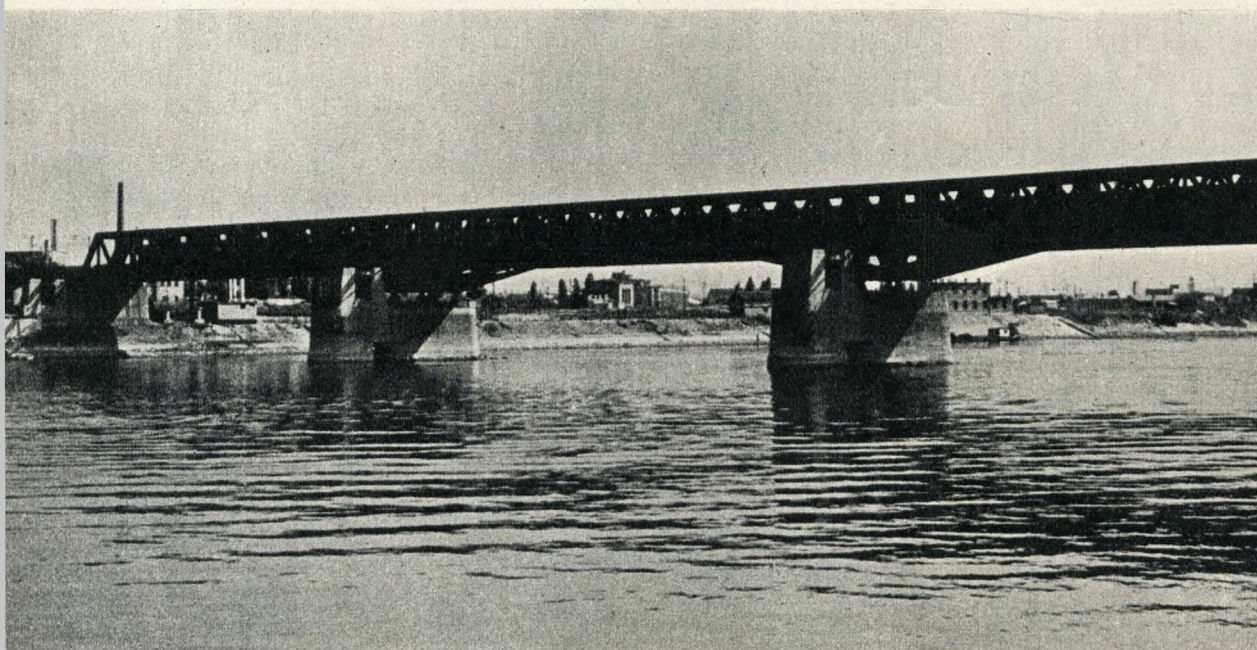
Fővárosunknak 1929-ben még csak négy közúti (Ferenc József-,

Erzsébet-, Margit-, Lánchíd) és két vasúti hídja volt. Délen (Ferencváros—Kelenföld) és északon (Angyalföld—Óbuda) új hídra volt szükség, nem is szólva a fenti hidak tehermentesítésének szükségességéről. E két híd tervezésére csaknem egyidőben hirdetett pályázatot a Kereskedelemügyi Minisztérium: 1929 decemberében az északi Árpád-hídra, majd néhány hónappal később, de rövidebb határidővel a déli Petőfi-hídra, a Boráros térnél.

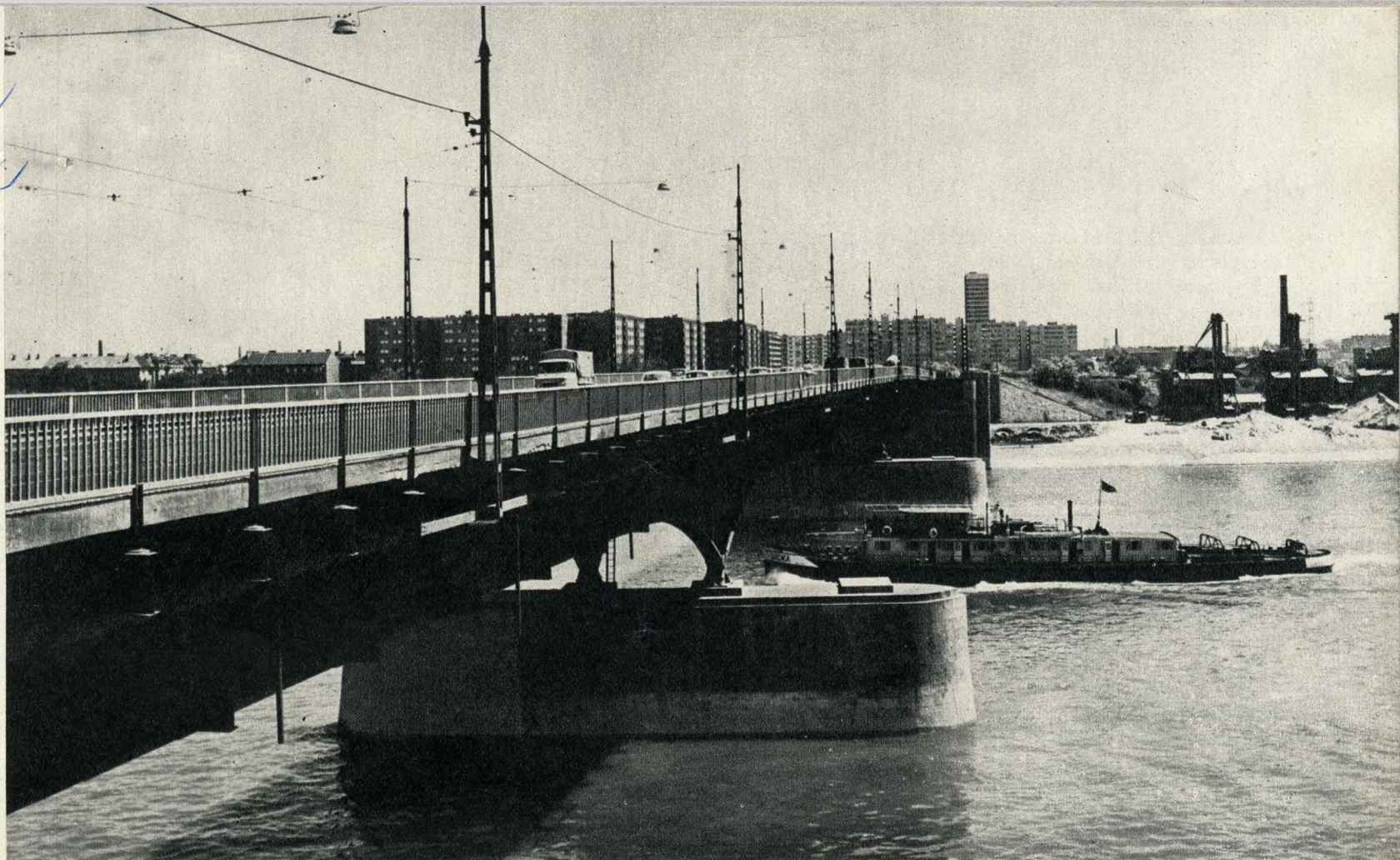
A Petőfi-híd pályázatán 10 tervező 17 pályatervvel vett részt. És most, ha leírjuk a pályázat eredményét, ezt azért tesszük, hogy az írott szóval is emléket áll-

ítsunk a magyar (de külföldön is elismert) hídépítés kiválóságainak. I. díjat nyert: dr. Kossalka János és Wälder Gyula, II. díjat nyert: dr. Mihailich Győző és dr. Kotsis István, III. díjat nyert: Kiss Jenő, Sávolgy Pál és Rottmann Elemér.

Az építés érdekessége, hogy — a hídfőknél megejtett talajvizsgálatok után — a Kereskedelemügyi Minisztérium Hídosztálya, a megváltozott feltételek miatt új tervet készített. E terv készítője dr. Álgay (Hubert) Pál volt. (1894-ben Szegeden született. Műegyetemi tanársegéd, adjunktus, magántanár, majd egyetemi tanár. Kossalka professzor munkatársa kitűnően képzett



A Déli Összekötő vasúti híd a helyreállítás után (A szerző felvétele)



Az Árpád-híd pesti szakasza

mérnök volt. Még később a Közúti Hídosztály vezetője, a Közmunkatanács alelnöke és államtitkár lett. Fiatalon, 1945 augusztusában halt meg.)

A Petőfi-híd felsőpályás ívhíd, négy főtartós, folytatólagos többtámaszú szerkezettel. A támaszkozók mérete 112+154+112 méter. A kocspálya szélessége 15,7, a gyalogjárdáké 3,5 méter. A főtartó szimmetrikus rácsoszatú vertikálisokkal merevített. Minden vertikális helyén erős keresztkötés kapcsolja össze a főtartókat. Ezenkívül van felső és alsó szélrács. A keresztkötések a főtartókat és a szélrácsokat erősen merevítik és elosztják. A hidat 1937-ben avatták fel. 9 millió pengőbe

került. Vasszerkezetét a MÁVAG-ban gyártották.

1945. január 14-én — amikor a felszabadító Szovjet Hadsereg már a Nagykörút közelében járhatott — a németek a Petőfi-hidat is felrobbantották. Szerencsére nem a legbrutálisabban tönkretett hidak közé tartozott. (Az Erzsébet-híd, a Lánchíd és a Margit-híd sérült meg a legsúlyosabban.)

A Petőfi-híd vasszerkezetének nagyrészt viszonylag épségben sikerült kimenteni. A főtartók is tűrhető állapotban maradtak. „Csak” 2800 tonna vasanyagot kellett ismét felhasználni. Az újjáépítéskor néhány módosítást is végrehajtottak. A meredekségi

pályaszintet 3%-ról 2,5%-ra csökkentették. Az új keresztmetszet 2,5+18+2,5 méter lett. Inkább a kocspálya szélességét növelték, aminek előnyét éppen napjaink állandóan növekvő autóforgalmában tapasztaljuk. A korábbi patkó alakú feljárók helyett egyenes feljáró készült.

A hidat 1952. november 25-én adták át újra a forgalomnak.

#### A Déli Összekötő vasúti híd

Az első vasúti Duna-híd, a Déli Összekötő vasúti híd az 1873–76. években épült. 1877-ben nyitották meg a vasúti közlekedés számára.

A híd tervezője Feketeházy János volt, aki a Szabadság-hidat is tervezte. A kivitelezést a Cail és Társa francia cég végezte. A híd teljes hossza 394 méter. Négy nyílású, 93,4 méteres támaszkozókkal. Főtartóját akkor 2–3 támaszú tartó képezte. Párhuzamos rácsoszatú vasszerkezetű olyan rossz minőségű — belga — anyagból készült, hogy 40 év múlva szükség volt a teljes kicserélésére.

1913-ban újjáépítették. Ekkor négy kéttámaszú szerkezetből álló híddá modernizálták, s pályáját két sínpárra bővítették. Vasszerkezetét vonórudas, ívelt rácsos megoldására módosították, két oldalán gyalogjárdával. Újratervezői Kölber Ernő és Thoma Frigyes, a MÁV mérnökei voltak.

1945 után nem a régi alakjában, hanem egyvágányú, négynyílású, folytatólagos, egyszeres rácsos főtartó-szerkezettel építették újjá. Nyílásainak támaszkozója most kb. 98 méter. E harmadik átépítést teljes beállványozás helyett úszódaruk segítségével, ún. szabadsereléssel végezték.

Az újjáépítési munka 3 hónapig tartott, napi 28 tonna teljesítménnyel. E harmadik tervezés vezetője dr. Korányi Imre volt.

A híd szélesítésével — jelenleg ugyanis a pillérek csak fél szélességben vannak kihasználva — autópálya létesítését tervezik a vasútvonal mellett.

A Petőfi-híd egyik terve (Csigó László reprodukciója)

