

AZ ÁRPÁD-HID

A kereskedelmi minisztérium dunahid-építési szakosztályában hetek óta lázas munka folyik. Majdnem minden nap este kilencig világosak a szakosztály hatalmas rajztermeinek ablakai, amelyek mögött fiatal mérnökök hajolnak az asztalok fölé: *Budapest hatodik hidjának részletes terveit dolgozzák ki.* A munka dr. Tantó Pál miniszteri tanácsos és Dömötör Sándor miniszteri osztálytanácsos, a szakosztály vezetőjének és helyettesének irányításával folyik szakadatlanul. 1938 júliusáig kell elkészülniök a részletes tervek első csoportjával, hogy Diósgyőrben és Ózdon megkezdhessék a hid nyersanyagának öntését. Így érhető csak el, hogy az Óbuda-Hungária-köruti hid építése 1938 őszén, de legkésőbb 1939 tavaszán megkezdődhet. Honfoglaló fejedelmünk-ről, Árpádról nevezik el az új hidat, amelyet 1943 őszén avatnak fel ünnepélyesen. A készülő Árpád-hidnak a többiek mellett négy tulajdonságát kell kiemelniük: az Óbudát és az Angyalföldet összekötő hid a leghosszabb és legszélesebb hidja lesz Budapestnek, úgyszólván teljesen vízszintes lesz és mindkét oldalon hosszú kifutóval fog beilleszkedni a két városrész összhangjába.

Óbuda szabályozása tulajdonképpen már megkezdődött a kivezető főút vonal építésével, de a nagyobbáru átrendezés akkor fog megtörténni, amikor

Óbudai műemlékek elhelyezkedésére, mint a másik két terv.

Az Árpád-hid óriási jelentősége nemcsak abban áll, hogy megnyitja a fejlődés útját két rendezetlen, de fejlődőképes városrész előtt, hanem bekapcsolja a Hegyvidék és a Hűvösvölgy forgalmát is a város centrumába vezető forgalomba, azonkívül főkiinduló pontja lesz annak a gyorsforgalmi főútvonalnak, amely az Óbudai hid pesti hídfőjétől az összekötő vasuti hid pesti hídfőig terjedne.

Az utolsó másfél évtized alatt rendki-

vüli fellendülésnek indult a budai hegyvidék, mint lakótelep, de ugyancsak rendkívüli jelentősége van annak, hogy a balparti városrész lakossága szabadidejében a budai hegyvidéket gyorsan és könnyen megközelíthesse. A budai hegyvidék nagyjából csak sugárirányban kifelé haladó utakkal közelíthető meg, amilyenek a Zugligeti-, Budakeszi- és Hidegkúti-ut. Az új hid megépítésével keresztben haladó utak fognak kibontakozni minden tekintetben új fejlődési folyamatokat fognak megindítani.

Az új hid „története”

Az Óbuda-Hungária-köruti hid előmunkálatainak érdekes története van. Harmincegy évvel ezelőtt, 1903-ban fordultak először memorandummal a kormányhoz képviselők és fővárosi bizottsági tagok az Óbudai hid megépítése érdekében. A kereskedelmi kormány akkori ban az építendő hidak közül az Óbudai hid megépítésének sürgősségi és elsőbbségi sorrendjét állapította meg s hogy a hid megépítése a mai napig késett, annak egyetlen oka a fedezet hiánya volt. 1934-ben pedig, amikor már megfelelő összeg áll rendelkezésre, a törvényhozás úgy döntött, hogy a kormányzó tízéves országglását monumentális emlékekkel

részletes tervek elkészítését, a rákövetkező évben pedig 13-ról 15 méterre emelték a hid szélességét már azzal az elgondolással, hogy a villamos a hid közepén fog haladni. De fedezet hiányában tíz éven keresztül ismét levetették napirendről a hid építésének kérdését. 1929-ben a minisztertanács elvben hozzájárult az Óbudai hid megépítéséhez s 1930-ban tervpályázatot írt ki. Az első és második díjat 1931-ben Michailich Győző és dr. Kossalka János műegyetemi tanárok között osztották meg, míg a harmadik díjat dr. Korányi Imre és társai nyerték el. Az első és második díj fejeként 50-50.000 pengő volt. Mindkét tanár



Uj

szövetség van alakulóban. A Gyalogosok Szövetsége. Tudniillik a helyzet az, hogy még nincsen elég szövetség. Az a pár, ami van, nem fedezi szövetség-szükségletünket. Pedig mindbe belép az ember, mert mit csináljon. Jön a Gribóczy, volt osztálytársunk és beléptet bennünket a „Félárva Viceházfelügyelő Országos Temetkezési Szövetségébe”. Kérlek, azt mondja, tudod az öreg Berbócs nyugalmazott vizrajzi tanácsos az elnök, ismer téged, súlyt helyez rád, szóval már be is vagyunk lépve. Mit is csinálhatnánk, ha az öreg Berbócs súlyt helyezett ránk. Aztán jönnek, hogy lépjünk be a „Süket Cse-csemőket Fülvédővel Ellátó Emberbarátok Szövetségébe”. Belépünk. Megint jönnek, hogy a „Göndörhaju Pedikűrösök Kiházasítási Szövetségéből” nem maradhatunk ki. Nem maradunk ki. Most azonban ez a gyalogosszövetség, ez tetszik nekem. Magam is régi gyalogos családból származom. Őseim már a keresztes-háborúk idejében gyalog jártak. Ezt bizonyítani tudom. Tőlük örököltém negyvennégyes lábaimat. Ha már van a hatvannégyes volt csász. kir. gyalogosoknak is szövetsége, alakítsuk meg hát mi is gyalogos szövetségünket, akik a huszadik században szolgálunk. Ide vagyunk beosztva. A Parancsnokság így intézkedett. Gyalogosok tartunk össze! Azért nem kell lenézni azokat, akik hathengeres amerikai kocsin járnak.

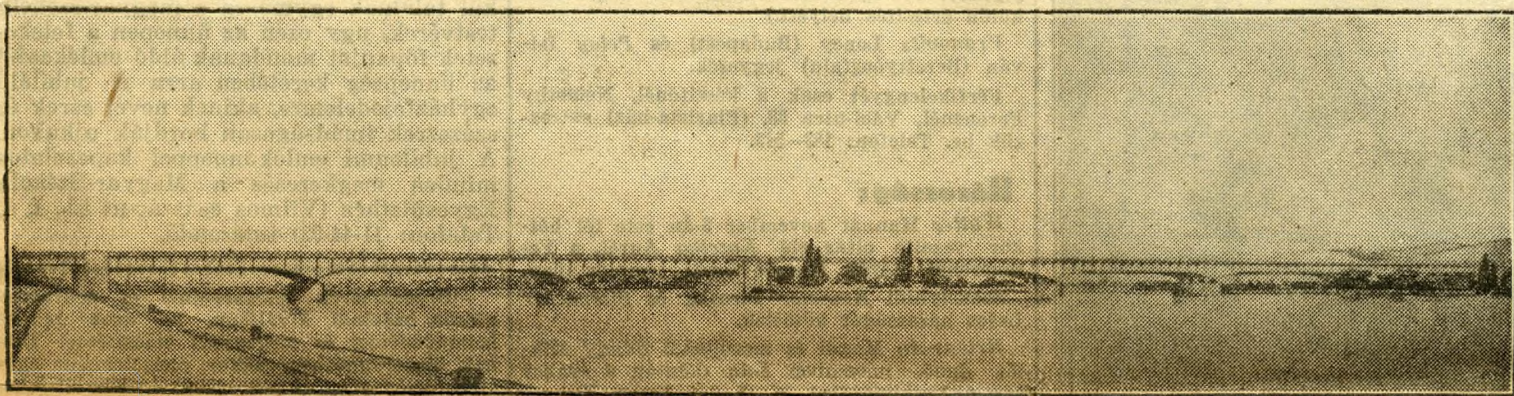
A szövetség életében élénk részt óhajtok venni. Egyik felszólalásom vázlatát a következőképpen gondolom el:

Mélyen tisztelt Gyalogság! Esetleg úgy kezdem, hogy Tisztelt női és férfi gyalogság! Még nem tudom biztosan, de már is jelzem, hogy a női gyalogság továbbképzése már is nagyon a szíve-men fekszik. Női gyalogtestvéreim! Szívelemmel meg alábbi tanácsaimat, hogy az utcán szövetségünkhez méltó módon éljünk és ha kell, halljunk. Tehát: Ne lépjünk le a járdáról hátrafelé. Tudom, hogy ez azért van, mert bucsuzunk a Mancitól, aki még csak azt akarta mondani, hogy rém herceg kis tróbrundát csináltatott a tavalyi prémes hócipőjéből és ez nagyon fontos dolog, mégis kérem kell a hölgyeket, hogy arccal az uttest felé hagyjuk el a járdát.

Ha autó jön, ne akarjuk sürgősen megállapítani, hogy a benne ülő hölgy bundája patagóniai macskahá-e, avagy csak egyszerű jávai kacagóhienautdnzat. Tudniillik közben az autó elüt bennünket és tönkremegy a dauervellénk.

Végül, hölgyeim, ne együnk marónt az uttesten. Ugyszintén sülttököt, főtt kukoricát és diákabrotot sem. Altlában odahaza táplálkozunk és az utcán szorítkozunk egyszerűen a közlekedésre.

Sóval ilyenféle dolgokról fogok előadást tartani. Igaz, hogy már a másodikra nem jönnek el a hölgyek, mert nem állapítottam meg, hogy az utóbbi időben remekül fogy a hölgy és ha jól megy, még az idén eléri az ideális harmincötökilós súlyegységet, viszont annál több férfi gyalogosra számítok, akik mialatt újságot olvasva hazafelé mennek az uttesten, kárörömmel fognak gondolni a női gyalogságra, akiknek jól megmosta, sőt daurolta a fejét az illusztris előadó, Fintor.



szabályozni fogják a budai hídfő környékét. Az illetékes fórumok között évenként keresztiél éles vita folyt az Árpád-hid anyagának, szerkezetének megállapítása, de elsősorban a hid tengelyének kitűzése körül. Felmerült az a kérdés, hogy a forgalom, de a beruházás szempontjából is nem volna-e célszerűbb vasbetonból megépíteni a hidat, amelynek az anyaga sokkal olcsóbb, mint a főtáca. A hid tengelyét legelőször 1910-ben tűzték ki és az akkori elgondolás szerint a hid átívelte volna a Margit-sziget északi csucását, még pedig úgy, hogy a hid tengelye egész jelentéktelen eltéréssel a Hungária-körút középvonalába esék. Már ez a tengely is figyelmre volt az Óbudai műemlékekre, így a római katolikus plebániatemplomra s a gróf Zichy-kastélyra. Később hosszú időn keresztül a Kertész-Rakovszky-féle tepszely tartotta magát, amely a sziget csucásától 150 méterre északra tüzetelt volna ki. A Közmunkák Tanácsa akkoriban amellelt foglalt állást, hogy az Óbudai hidnak nem szabad érintenie a szigetet, mert így a szigeten indokolatlanul nagy, zajos autóforgalom vonulna végig az átmenő forgalom következtében. „A felszigeti gyógyfürdő olyan nemzeti kincs — mondotta ki a Közmunkák Tanácsa — amelyet nem szabad feláldozni, mert a hid előreláthatóan nagy és zajos közúti-és teherforgalma nappal és éjjel egyaránt feldolná a gyógyfürdő nyugalma és esendjét. Azonkívül a gyalogforgalomnak az új hídról való bebocsátása olyan nagy közönséget zudítana a szigetre, amely a gyógyfürdő szempontjából nemcsak hogy nem kívánatos, hanem végzetesen káros volna.”

Viszont a Kertész-Rakovszky-féle tengely, különösen a pesti oldalon, olyan nagyarányú városrendezést vonna maga után, amelyet hosszú ideig nem lehetett volna végrehajtani. A hid tengelye ugyanis kettéválasztotta volna a rendőrségi laktanyákat, amelyeket le kellett volna bontani.

Mindkét alternatívát figyelembe véve, a Duna-hidépítési szakosztály végül is úgy módosította a Kertész-Rakovszky-féle elgondolást, hogy a hid tengelye a sziget jelenlegi északi csucásától 30 méterre essék és pedig úgy, hogy a hídról lejáró forgalom egyike körívben fordulhasson be a Hungária-körútra s így változatlan marad mindkét oldalon a delta-szerű betorkolás; Óbudán a Vörösvári-ut és a Kiscelli-ut, Pesten pedig a Hungária-körút és a vele szimmetrikusan nyitandó utca révén. Végül is valamennyi hatóság ezt a megoldást fogadta el, amely éppen úgy figyelemmel volt az

örökítik meg és így került sor először a Horthy Miklós-hid megépítésére.

1910-ben állapították meg az Óbudai hid tengelyét, elkészítették a helyszíni felvételeket, míg 1912-ben részletesen foglalkoztak a hid és környékének rendezésével. A háboru előtt egy évvel vegyes bizottságot hívtak egybe, amely 13 méterben állapította meg a hid szélességét. 1916-ban kezdődött meg a talajkutató furás, de a háboru miatt a részletes terv kidolgozása megakadt. A kereskedelemügyi miniszter 1918-ban rendelte el a

Már folynak az előmunkálatok

A pénzügyminiszter ugyan még nem járult hozzá az építés engedélyéhez, de a tervezések és az előmunkálatok már javában folynak. A Közmunkák Tanácsa fokozatosan sajátítja ki azokat az ingatlanokat, amelyek Óbudai hídfőjének környékére esnek. Még a nyáron megkezdték a dűlésző, nagyobb részt magántulajdont képező házak lebontását, úgy hogy ma már óriási terület áll szabadon a Margit-sziget északi csucásán, a budai parton. Az Árpád-hid építése kerekén 24 millió pengőbe kerül s a költséget a most felszabadult Dunahidálapból bocsátják rendelkezésre.

Az Árpád-hid egy a pesti, mint a budai meder fölött két-két hatalmas tartón fog nyugodni. A hid budai része hat nyílású lesz. A parti nyílás 60 méter, majd a Ferenc József (Óbudai Duna-ág) ágat áthidaló nyílás 65 méter. Itt érinti a hajógyári szigetet, amelyen 45 méter hosszú töltést építenek, úgy hogy, ha a hajógyári sziget rendelkezése megszűnik, valamikor oldaljárót lehessen építeni a hajógyári szigetre. Ezután négy folytatódólagos nyílás következik 82-103-103-82 méter szélességben. A szigeti tőlés 90 méter széles lesz, a pesti hídrész pedig három nyílásra oszlik: 76-102-76 méter szélességben. A pesti parti nyílás 42 méter.

Kezdetben a MÁV nem akarta megengedni, hogy a hidtengely kettévágja a Lipótvárosi teherpályaudvart és az volt a kérésük, hogy hidalják át a pályaudvart és a hid utteste csak a Hungária-körútnál érje el a földszintet. Ez azonban megoldhatatlan lett volna nemcsak pénzügyi, hanem városrendezési és közlekedési szempontból is. A jelenlegi terv szerint kettévágják a Lipótvárosi teherpályaudvart, úgy, hogy az északi rész forgalmát Angyalföld látja el, míg a déli részéhez aluljáróban egyetlen vágányt vezetnek és ez fogja lebonyo-

hosszu hónapokon keresztül 20-30 fiatal állás nélküli mérnököt foglalkoztatott a hid terveinek elkészítésénél, így maga Kossalka professzor több mint tíz tervet nyújtott be. A beérkezett tervpályázatokat figyelembe véve, megbízták Kossalka professzort a részletes tervek tanulmányozásával és kidolgozásával. Kossalka 1934-ben készült el hatalmas munkájával, amelynek birtokában és a korábbi tervek előnyeit és hátrányait is mérlegelve, a Dunahidépítési szakosztály készítette el az Árpád-hid kivitelezésre kerülő általános tervét.

tani a gyárak és ipartelepek forgalmát.

Az Árpád-hid anyaga, éppen úgy, mint a Horthy Miklós-hidé főtáca, sulya pedig 12.000 tonna lesz. A hidat teljesen magyar anyagból magyar munkásokkal fogják megépíteni. Nyersanyagát a diósgyőri és az ózdi állami vasgyárakban állítják elő, míg a hid szerelésének legnagyobb részét a Magyar Állami Vas-és Gépgyár kapja, természetesen foglalkoztatni fogják kellő arányban a magánipart is. Az új hid szélessége 27,60 méter, két gyalogjárója egyenként 3,30 méter, a gyalogjárók mellett mindkét oldalon 1,10 méter a biciklik számára, míg 18,80 méter kocsipályára esik. A nehéz forgalom a gyalogjáró mellett fog haladni, míg a könnyű gépjárműforgalom a villamos mellett. A hidnak a nulla vízillás fölötti legnagyobb magassága 7,36 méter, vasszerkezetének legnagyobb magassága pedig 3,80-4 méter.

A szakosztály jelenleg a vasszerkezet s az alépítmény tervezésével foglalkozik. Ettől függetlenül már megindultak a helyszíni munkálatok is. A Horthy Miklós-hid közelházában laboratóriumot állítottak fel és itt vegyelemzik azokat az anyagokat, amelyeket a talajkutatók során hoznak felszínre. A mérnökök már be is fejezték a meder talajkutatóját, jelenleg a hajógyári szigeten folynak ezirányú munkálatok, de máris megállapították, hogy a kutatás eredménye várakozáson felül kielégítő. A hid építésének sorrendje: először a sziget északi csucását toldják meg 30 méterrel, ezután kerül sor a budai, majd a pesti pillérek építésére, végül pedig a budai, majd a pesti medernyílások szerkezetének szerelésére. És ha minden a tervek alapján készül, nem következik be fennakadás az építkezésben, 1943 őszén Budapest új hidat avat, honalapító fejedelmünk munkáját legméltóképpen megörökítő emléket.

Köncz Károly.