

HORVÁTH PÉTER: A NAGY TÚLÉLŐ – AZ ÁRPÁD HÍD

„Mindenki másképpen képzei a mennyországot. Az óbudaiak 1867 óta azt hiszik, hogy akkor jutnak a Mennyországba, ha már a maguk hídján mennek át a másik világra a Dunán. Több mint hatvan esztendeje vették a fejükbe, hogy csak akkor jut minden óbudai ember a mennyországba, ha a dunai hídon sétálhat oda.” Krúdy Gyula írta ezeket a sorokat a maga kifinomult, szép stílusában az óbudaiak és a réges-régen várt híd megszületéséről.

Miért is vágytak ennyire az „ódonóságok városának” lakói erre a Dunán átvelő alkalmatosságra? Miért épít az ember hidakat? Jelképez-e valamit a híd? Általánosságban írhatnánk, hogy összeköti az embereket, településeket, kultúrákat, országokat, közlekedünk rajta, kapcsolatteremtő. A „híd” ősi ugor eredetű szava a magyar nyelvnek, és állandó jellegű átkelőhelyet jelent. Ősidők óta igény volt rá, főleg olyan földrajzi pontokon, ahol nagyobb népcsoportok akartak átjutni biztonságban a túlpartra. A mai Óbuda területe is ilyen volt.

A Kr. u. I. században Óbuda földje a terjeszkedő Római Birodalom része lett. Feltételezések szerint az ókori Aquincum és a Duna bal partja, a mai Népfürdő utca és a valamikori Hajógyár között állt egy híd a római korban. A Duna óbudai szakaszán időszakosan biztos, hogy a rómaiak építettek fából készült pontonhidat. A folyó itteni szakasza az áradások, jeges árvizek miatt nem tette lehetővé állandó híd építését. A Duna medrében akkor még megvolt a később Fürdő-szigetnek nevezett rész, amelyet 1873-ban elkotortak. Az ott talált cölöp-

maradványok nem bizonyították egy állandó kőhíd létezését. A rómaiak egyetlen állandó, 20 kőpilléren épült fahidat emeltek a Dunán, Szörényvárnál (Turnu-Severin) Traianus császár (98–117) dáki háborújának idején. Ezt később védelmi okokból lerombolták. Az aquincumi híd a túlsóparti, katonai őrállomást, Transaquincumot köthette össze az óbudai oldallal. A Duna főági oldalán (Hajógyárnál) talált maradványok azonban valószínűleg hajók kikötésére szolgáltak, mintsem egy valamikori hídnak a maradványai lennének. Arra bizony hosszú évszázadokat kellett várni.

Az óbudai rakpart (a mai Árpád híd helyén) a középkor során is fontos dunai révként működött. A XIX. század végétől megnőtt az igény egy olyan állandó hídra, amely összeköti a három rohamosan fejlődő ipari kerületet, Óbudát, Újpestet és Angyalföldet. Az Árpád híd története egészen 1903-ig nyúlik vissza, amikor megszületett az ötlet egy új dunai átkelőhely építésére a fővárosban. 1908-ban törvényrendeletet hoztak a híd megépítéséről és nevről is (XLVIII. tc.). Az I. világháború azonban közbeszólt, a tervezés és az építkezés el sem indulhatott. 1929-ben írták ki a pályázatot egy északi és egy déli fővárosi híd megépítésére. A viláégést követő városvezetések terveiben Lágymányos, Budafok és a Csepel-sziget északi, ipari részének integrálása, fejlesztése került az első helyre, ezért az északon tervezett híd építése egyelőre lekerült a napirendről. 1937-re elkészült a Petőfi híd, illetve akkori nevéen Horthy Miklós híd.

Aztán az 1930-as évek elején megkezdődtek a tervezés és az építkezés előkészületei, valamint a tereprendezés, amelynek során számos, a leendő híd feljártának útjába eső házat lebontottak. A városrész legszegényebb részén egész utcásorok kerültek lebontásra a híd építése miatt, boltozatos kapuk, grádicsos üzletbejáratok, minden, ami Óbuda hangulatát jelentette. Ahogy Krúdy írja: „Talán minden óbudai polgárnak személyes ügye minden lebontott régi ház. (...) Majd megváltozik minden, ha hidunk lesz, amely a plébániai torony árnyékánál kezdődik a Dunán, mégpedig azon a helyen, ahová déli tizenkét óraker a torony keresztjének árnyéka esik – vizsgálgatták magukat az óbudaiak, amikor mind kevesebbet kérdezték meg véleményüket a fejlődő, növekvő,

virágzó Pesten. Egy egész városrész – egy másfélezer esztendő város eltűnéséről van szó, amely városnak elődei amúgy is a föld színe alá kerültek. Ott alusznak a föld mélyében mindazok a városok, amelyek itt, a Duna legjobb helyén valaha épültek. Csak a rómaiak városáról tudunk eddig, mert köveik, sírjaik, tárgyaik alig néhány méternyire vannak alattunk az időben.” Az író és a többi Óbudát féltő polgár aggódása ellenére nekiláttak a munkának. No, nem sokáig. Most a gazdasági világválság hátráltatta a hídépítést, amely évekre leállt.

Számos tervmódosítást követően, 1939-ben valóban elkezdődött a híd építése. Az építetető minisztérium hírdődát állított fel az általános rendezési tervek kidolgozására, ugyanis nehéz körülmények között kellett megtervezni



A KÉPEK FORRÁSA: FORTÉPAN

ÓDONSÁGOK VÁROSÁBAN KRÚDY GYULA ÍRÁSAI ÓBUDÁRÓL

Ódonságok városa, vagy mit várnak az óbudaiak az új hídtól? – 2.

(1931. május 24.)

Mindenki másképpen képzei a mennyországot.

Az óbudaiak 1867 óta azt hiszik, hogy akkor jutnak a mennyországba, ha már a maguk hídján mennek át a másik világra a Dunán.

Több mint hatvan esztendeje vették a fejükbe, hogy csak akkor jut minden óbudai ember a mennyországba, ha a dunai hídon sétálhat oda.

Tudniillik hatvan esztendő előtt, amikor Óbudára megint szükség volt, hogy Budapest területe fővárosi arányokra növekedjen, valaki, talán Andrássy Gyula vagy Tisza Kálmán bolhát eresztett az óbudaiak fülébe. „Ha jól viselitek magatokat, megint kaptok hidat a Dunára, mint a rómaiak idejében, de még IV. Béla, a szerencsétlen magyar király idejében is volt híd Óbudán.” Így egyeztek bele, hogy Óbuda egyszerű városnegyedként, harmadik munkatársként az úgynevezett fővároshoz csatoltassék, holott az igazi, ősi főváros maga Óbuda lett volna. A főváros kellős közepének a Flórián téren kellett volna lennie, mert már így volt több mint ezer esztendő előtt, amikor a római konzolok, majd Attila, a hunok királya, de leginkább

Árpád vezér uralkodott és trónolt székhelyén, Óbudán, s a fent említett úriemberek legalábbis nyomtak annyit a latban, mint a pesti polgármesterek.

De mit meg nem tenne az ember egy híderért?

Az óbudaiak beleegyeztek, hogy a magyar főváros centruma Pesten legyen, a pesti városházáról igazgassák ezentúl Óbudát is, a plébánia templom tornya pedig legfeljebb arra szolgáljon, hogy időjárási mutatója legyen a fővárosi népnek: ha felhőfátyolba burkolózott, akkor bizonyosan megjött az esős idő az északnyugati hegyvidék felől.

Majd megváltozik minden, ha egyszer hídvünk lesz, amely éppen a plébániatorony árnyékánál kezdődik a Dunán: mégpedig azon a helyen, ahová déli tizenkét órakor a torony keresztjének árnyéka esik – vigasztalgták magukat az óbudaiak, amikor mind kevesebbet kérdezték meg véleményüket a fejlődő, növekvő, virágzó Pesten.

Sőt, apránként olyanforma lett a meggazdagodott Pest a mind elmaradottabb Óbuda mellett, mintha csak kegyelemből tartaná a szegény rokont.

És az óbudai szegény rokonok is érezni kezdték helyzetük változását. Mint kevesebbet jártak át Pestre: volt olyan makacs óbudai is, aki felfogadta magában, hogy addig nem megy a fővárosba, amíg a megígért hidat fel nem építik, és fogadalmát hatvan esztendeig megtartotta.

az új hidat. A Duna a főváros ezen részén négy ágra oszlik, ezért kardinális kérdés volt a hídpillérek és hídníylások elhelyezkedése. Az épülő híd pillérjei is különböző szöveget zártak be a szerkezettel, amely tovább bonyolította a tervezési munkákat. Végül egy gerinclemezes, felsőpályás gerendahíd felépítése mellett döntöttek. Ez olcsóbb és esztétikusabb kivitelezést jelentett. Az eredeti tervekben – korát messze meghaladó gondolattal – még kerékpárút is szerepelt. Az új tervpályázatot a Műegyetem kiváló tanára, Kossalka János nyerte, irányításával indult meg az építkezés a budai oldalról. A munkákba több tervezőt is igyekeztek bevonni, hogy enyhítsék a válság által generált munkanélküliséget a szakmában. Újabb épületeket bontottak le, utcák tűntek el, a Szentháromság szobrot is ész-

kabra helyezték át. Míg korábban Krúdy írt újságcikkeiben aggódva szeretett Óbudájáról, addig a kerület másik szerelmese, Kássa Gábor festményein örökölte meg az építkezést. Az Óbudán élő és dolgozó (1935-től az Árpád Gimnáziumban tanított, és a műterme is ott volt) festőművész realiztikus akvarell képein mesteri módon ábrázolta a híd építését. Kássa több képén jelennek meg az egyszerű kubikusok, akik kétkezi munkájukkal hordják el a földet, lapátolják a sített lovaskocsikra.

Miután elkészültek a hídpillérek, gyorsan haladtak az építkezéssel. Nehezítette a munkákat, hogy a Margitsziget északi része nem ért el a tervezett hídpillérig, ezért 130 méterrel meghosszabbították, feltöltötték a területet. A történelem ismét lecsapott, kitért az újabb vi-

lágáború, leállt az építkezés. 1943-ra így is elkészült az óbudai Duna-ágot átívelő két hídníylás, a Hajógyárnál épült acél tartószerkezet, továbbá a mesterhíd budai parti níylásainak szerkezete. Több mint 200 méter épült meg a hídból. Budapest ostromakor az Óbudát védő magyar és német alakulatok elhordták a híd építéséhez felhalmozott gerendákat és egyéb épületszerkezeteket, hogy védőállásokat készítsenek belőlük. A német tüzserészek a megépült pillérekre robbanóanyagot szereltek, de azokat csodával határos módon nem robbantották fel, így a már meglévő hídelemek és pillérek semmilyen károsodást nem szenvedtek. Ez később nagyban megkönnyítette a hídepítés folytatását. Ekkor kezdték el „Nagy Túlélőnek” hívni az épülő hidat, amely évtizedek óta várta, hogy egyszer végre elkészüljön.

1948-ban újraindult az építkezés, amelyet Széchy Károly és Sávoly Pál irányított. Megváltoztatták az eredeti terveket, részletesen elemezték a lehetőségeket.

A „hídcsatának” nevezett direktíva miatt minél gyorsabban át kellett adni a forgalomnak a hidat. Ezért a szerkezetnek csak a középső részét építették meg (az eredeti tervekkel ellentétben), amely azt jelentette, hogy nem 27,6 m, hanem 13 m széles lett a híd. Az acélszerkezeti tervezést a MÁVAG végezte; az Óbudai Hajógyárnál 45 méteres, a Margitszigetnél 90 méteres vasbeton áthidalást alkalmaztak. A pesti oldalon a már korábban megkezdett munkák során a Hungária körutat is meg kellett hosszabbítani a Duna irányába. Budapest új hídját végül 1950. november 7-én adták át Sztálin híd néven. Az új hídon „átrobogó” villamos az Októberi Szocialista Forradalom évfordulójának tiszteletére kapta a 33-as jelzést. A hídon futó villamosvágányt 1955-ig, az Újpesti vasúti híd átadásáig tehervonatok is használták. Az új híd ünnepélyes átadásán természetesen jelen volt a párt irányítása Rákosi Mátyás vezetésével. A pesti hídfőnél felavatták Medgyessy Ferenc szobrászművész



KÁSSA GÁBOR AKVARELL, FORRÁS: ÓBUDAI MŰZEUM



a Hídavatók című alkotását. Az élesszemű pestiek – nem kis gúnnal – a dombormű egyik jellegzetes bajuszt viselő alakjában magát Sztálin elvtársat vélték felfedezni, ahogy kiscsapatában emeli a köveket. A híd megépítésével megoldódott a sok évszázados probléma, összeköttetés született a két part, városrész között. Az Árpád híd természetesen nemcsak a III. kerületben élők életét tette könnyebbé, hanem a pilisi és a szentendrei kistérségből érkező, átutazó emberekét is. 1958-tól az „eredeti” nevén, Árpád hídnak hívják, 1969-ben kisebb felújítást végeztek rajta.

A növekvő városi forgalom megkövetelte a híd átalakítását, kibővítését. 1964 és 1980 között a budapesti személygépkocsik száma a nyolcszorosára nőtt, egyre többen éltek az Árpád híd két oldalán felépült lakótelepeken. A híd lényegében kinőtte magát, ezért 1980–1984 között a szerkezetét 2x3 sávossá bővítették, illetve a villamospálya is kétvágányú lett. Magyarországon először az Árpád híd átépítésekor alkalmaztak konzolos szabadszerelést. Szintén újdonságnak számított, hogy az előre elkészített hídelemeket a kimondottan erre a feladatra épített úszódaru (a „Clark Ádám”, amely a mai napig szol-



gálatban van) emelte a helyére. 1984-től már nem a 33-as, hanem az 1-es villamos közlekedik a hídon. A régi hídhoz két új, acélszerkezetű elemet építettek, így a szerkezet lényegében nem egy, hanem három híd egybeépítve. Több fázisban folyt az építkezés, ugyanis a két oldalt nem egyszerre bővítették, így részben lehetett közlekedni a hídon. A pesti oldalon a 3-as metróvonal meghosszabbítása tovább könnyítette a lakosság közlekedését. Az óbudai oldalon 2x2 sávossá bővítették a felüljárót, alatta a római kori katonai fürdőmúzeum és egy többfunkciós aluljáró. A frissen előkerült római kori romok területén már korábban is folytak ásatások, a fürdő több részlete ismert volt, most azonban lehetőség nyílt az egész komplexum feltárására (1778-ban fedezték fel a fürdő romjait, később, 1961–62-ben végeztek tudományos feltárást). A régészeti munkákat az Aquincumi Múzeum munkatársai végezték Kaba Melinda vezetésével. 1985-ben megnyitotta kapuit a Fürdőmúzeum, amelynek hazai és külföldi látogatók is a csodájára járnak. A II. században épült „Thermae Maiores – Legionis II. adiutricus”, azaz a II. kiegészítő légió Nagy Fürdőjének impozáns mérete (120x140 m) is jelzi a terület ókori fontosságát.

1984. április 4-én adták át a forgalomnak az átépített hidat a párt akkori vezetőinek jelenlétében. Az „új” híd 981 m hosszú és 35,3 m széles, 2003-ban északi oldalán egy kerékpársávot is kialakítottak. Bár a Megyeri híd átadásával (2008) elvesztette a leghosszabb és a legészakibb fővárosi híd címét, az Árpád híd az ország legforgalmasabb hídja, naponta több mint 150 000 jármű közlekedik rajta.

Az Árpád híd hosszúra nyúlt születéstörténete jelképezhetné a XX. század első felének viharos éveit. Mondani szokás a híddal kapcsolatban, hogy tervezését az I. megépítését a II. világháború akadályozta. Ez is jelzi, hogy egy híd története korszakokon, rendszereken átível, szerves része az emberek életének. Ugyan a környezet folyton változik, a híd szerepe állandó marad. Óbuda régi, ódon világa eltűnt, ami részben az új híd megépítésének is köszönhető volt, de a rombolás mindig magában hordozza az újat is, amely a jövőt szolgálja. Csak Krúdy kesereg: „Mit csinál Straub, a csónakkészítő, ha egyszer felépítik a hidat?” ■

(A SZERZŐ AZ ÓBUDAI MÚZEUM TÖRTÉNÉSZE)

