



MAGYAR MŰSZAKI  
ÉS KÖZLEKEDÉSI  
MÚZEUM

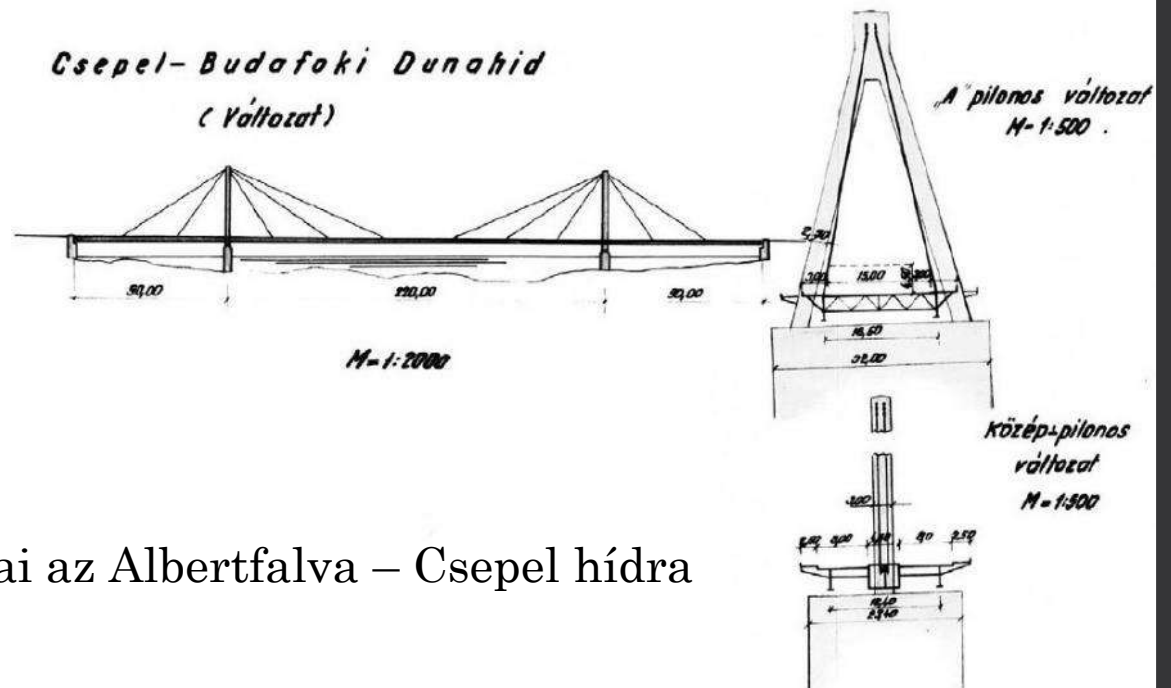
# Tervek Pest és Buda között

Domonkos Csaba muzeológus

Közlekedési Múzeum

# Az ötletek születése

- A Duna Buda és Pest közötti szakaszán az új hidak építése előtt általában évtizedes „ötletelés” zajlik.
- Az elmúlt, több, mint 230 évben több, hosszú távú elképzelés kristályosodott ki.
- A legtöbb terv évtizedek után valósul meg.

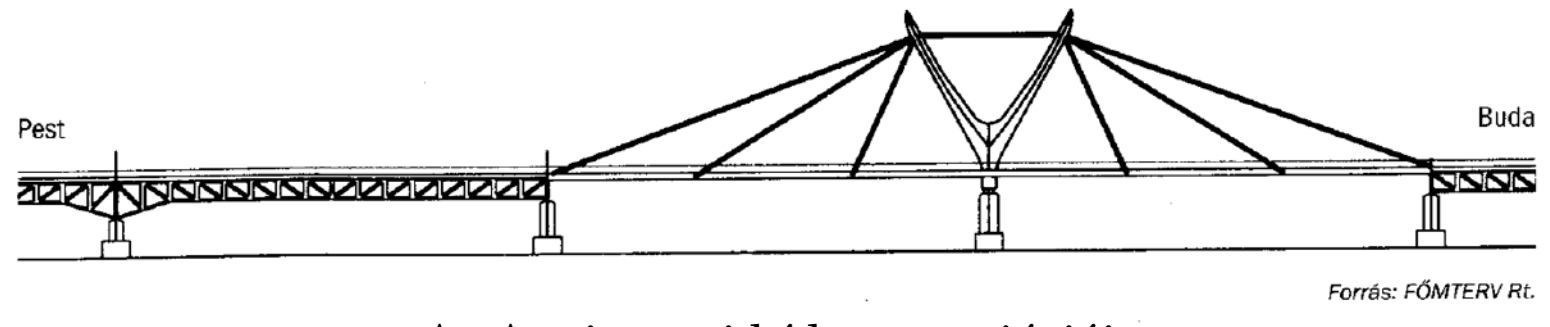


Sávoly Pál vázlatai az Albertfalva – Csepel hídra



# 1986 – Hídprogram

- A program a mai napig nem zárult le.
  - Komoly előkészítő munka, az Árpád híd befejezése utáni időszakra
  - Lágymányosi híd – 1995 (Rákóczi híd)
  - Kondorosi híd - (Galvani úti hídként)
  - Albertfalvi híd (része a BMT-nek is)
  - Duna alagút
  - Újpesti híd (része a BMT-nek is)

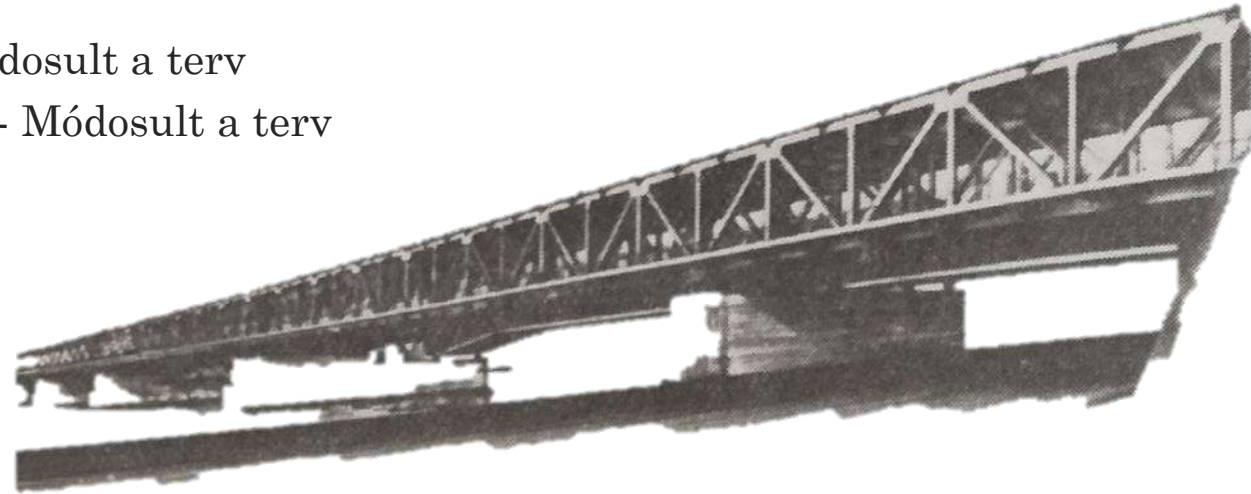


Az Aquincumi híd tervvariációja



# Autópályahíd „program”

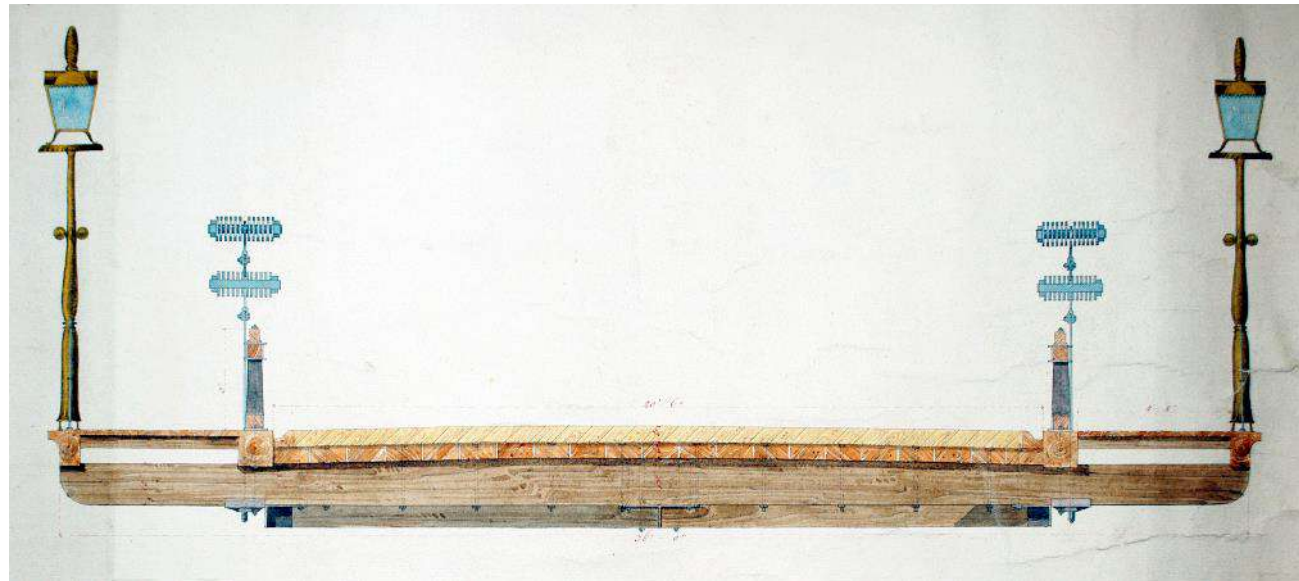
- 1959-től:
  - Belvárosi autópályahíd – Erzsébet híd. – 1964
  - Szabadság híd kicserélése – nem valósult meg
- Autópálya körgyűrűk hídjai:
  - Lágymányosi híd – 2\*4 sáv – Módosult a terv
  - Árpád híd – emeletes kialakítás - Módosult a terv
- 1974. szemléletváltás
  - M0 hidak kerülnek előtérbe
  - Deák Ferenc híd – 1990/2013
  - Megyeri híd - 2008



Főmterv 1971-es pályaműve a Lágymányosi autópályahídra.

# Az első „hídprogram” – Legyen híd

- Kb. két tucat elképzelés, sok vita, sok ötletelés 1784-től.
- A program lényege – egy állandó híd.
- A híd helye lényegtelen, a fő cél egy híd építése.
- A folyamat lezárult: 1849. november 20. – Lánchíd.



Lánchíd terv, teljes fa pályával

# Második „hídprogram”

- Új vasúti, illetve új közúti híd.
- 1862-től jelennek meg „laikus” elképzelések.
  - Maygraber Ágoston és Kaiser István 1863-1869 (1865-től engedéllyel rendelkezik).
  - Széchenyi Ödön – 1866-1867.
  - Toussaint – Andrássy Gyula 1868.
- Döntések
  - 1868. május 18. – Döntés a csatornáról.
  - 1868. augusztus 9. – Maygraber engedélyének visszavonása.
  - 1868. október 18 – Toussaint levele.
  - 1870. évi X. tc.
  - 1872. évi IX. tc – vasúti híd.

Maygraber – Kaiser terve



# Az itt felmerült hidak

- Északi vasúti híd – Maygraber.
- Északi és déli közúti híd – Toussaint.
- Déli vasúti híd – Toussaint.

## Megvalósult:

- Margit híd – 1876.
- Vasúti híd – 1877.
- Ferenc József / Szabadság híd – 1896.

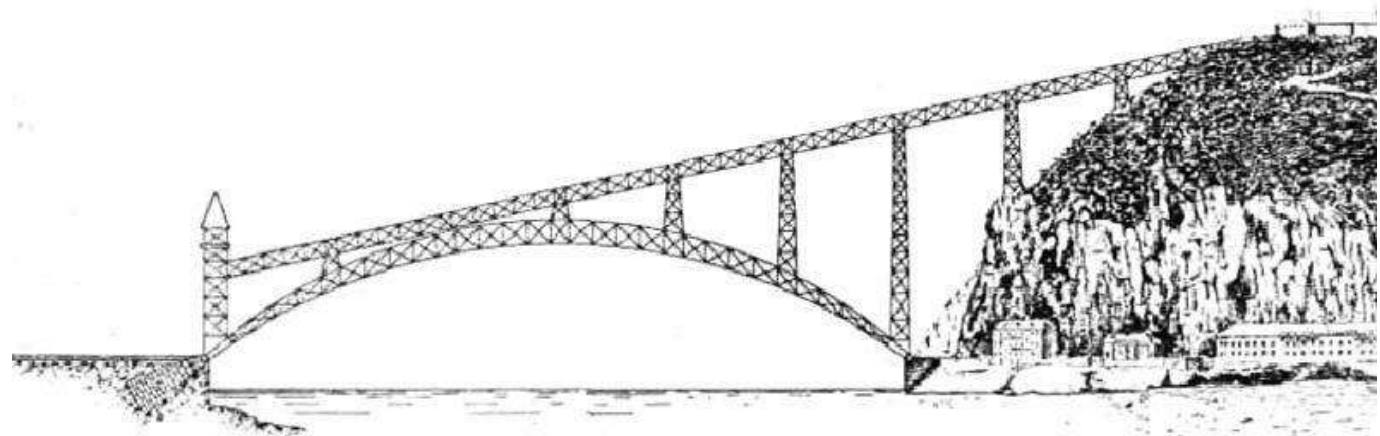


Fővám téri – Fővámház, 1871. (Vasárnapi Ujság), Schickedanz Albert, Rauscher Lajos



# A „harmadik” hídprogram

- 1884-ben indultak el az új hidak iránt a lakossági kezdeményezések.
- Az 1885. évi XXI törvény a pénzügyi keretet is meghatározta.
- 1885. december 12-től foglalkozott a kérdéssel a Közmunkatanács – egy olyan hídra tettek javaslatot, amely legalább oly széles, mint a Margit híd, és azon 4 db. 1 méteres ivóvíz cső is átvezethető.
- A Lánchíd tehermentesítése/kiváltása.
- Polgárok és közlekedési szakértők felől számos elképzelés merült fel:
  - Óbudai híd.
  - Bomba téri híd.
  - Eskü téri híd.
  - Boráros téri híd.



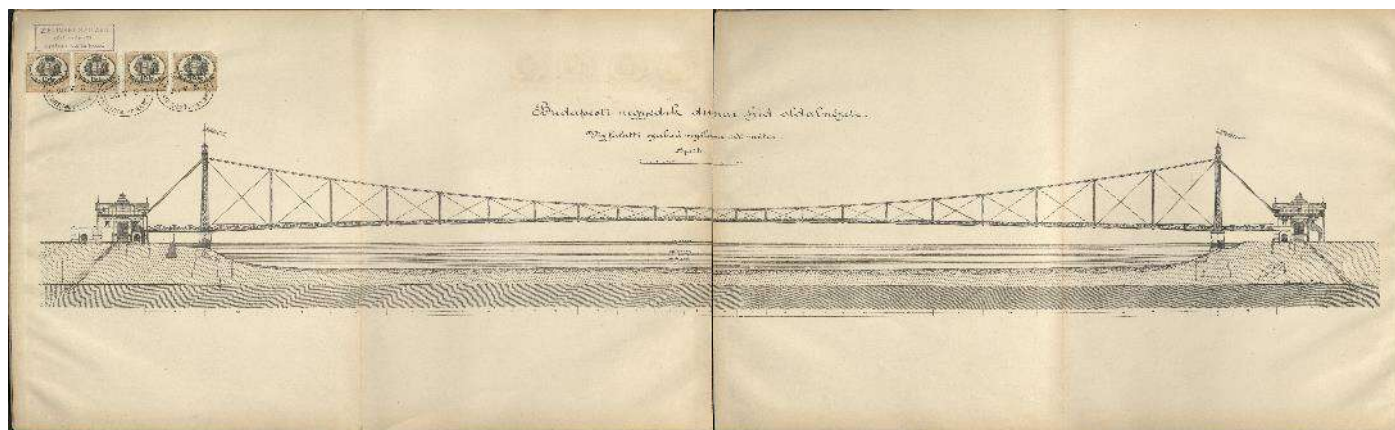
Sikló a Gellérthegyre – Ruppenthal János 1895-ös terve





# Konkrét tervek - Eskü tér - 1890

- Gerenday György és Beniczky Ádám - 10 méter széles gyalogos, ill. villamoshíd (tervező Zielinski Szilárd).
- Dr. Heinrich Kálmán és Heider Hugó – 312 méter fesztávú ívhíd, villamosvasúttal és gyalogosközlekedéssel, nyitható középrésszel.
- Pichler Ferencz egyensúlyzási híd – egyfajta konzolos híd –, ez a terv kocsitutat és két szintes gyalogjárdát tartalmazott.

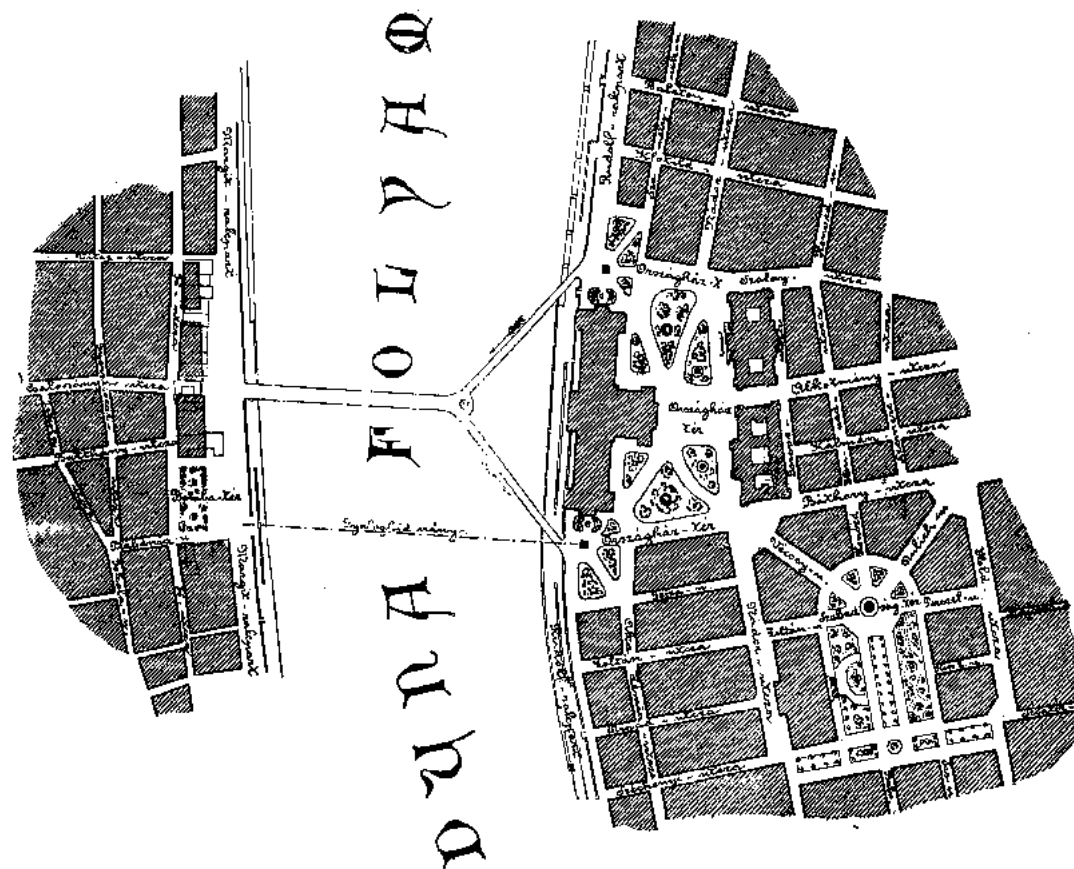


Zielinski Szilárd hídterve



# Konkrét tervek – Bomba tér

- 1888-tól folyamatosan javaslatok
  - Első időben az országház megléte
  - 1908/09: Lánchíd lezárása.
- 1905 – Liphay Ágost elképzelése.
- Több nyomvonal:
  - Egyenesen az Országháznak.
  - Az Andrássy szobornál, azaz az Országháztól délre.
  - Északra, a Csalogány u, ill. a Vitéz u. vonalában. (Devecis Ferenc)
- Alagút - 1893 - Braunecker Lamoral báró és Visnovszky Sándor mérnök.



Liphay Ágost elképzelése



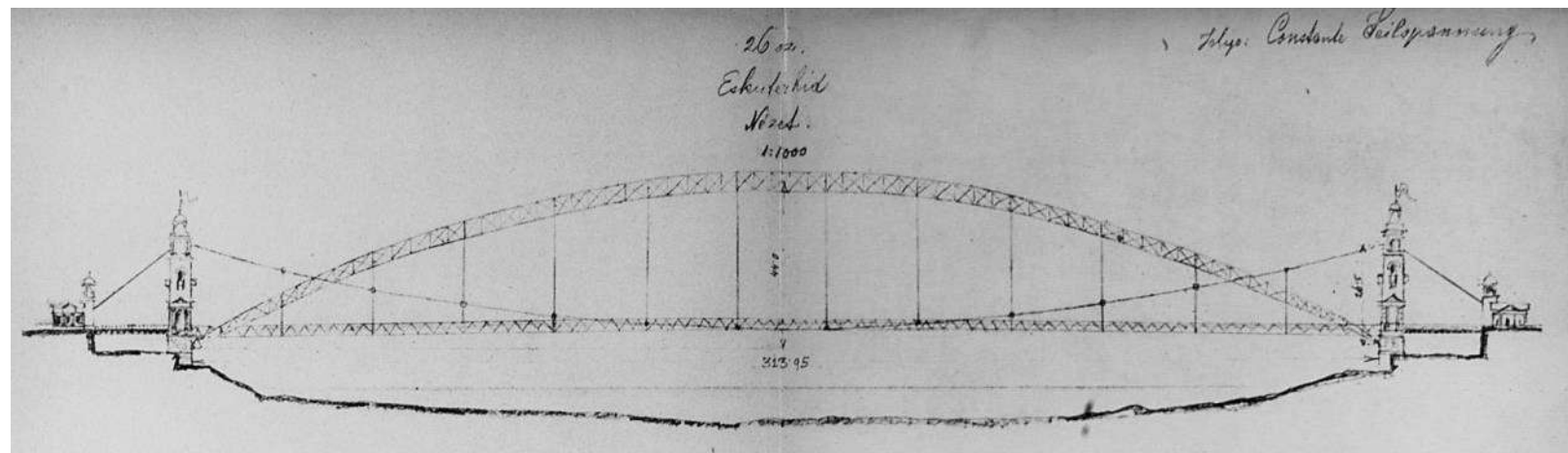
# Döntés a hidakról.

- 1891. február 10.-én Wekerle Sándor pénzügyminiszter értekezlete:
  - Pénzügyminisztérium
  - Belügyminisztérium
  - Kereskedelmi Minisztérium
  - Fővárosi Közmunkák Tanácsa
  - Állami hidak felügyelősége
  - Főváros törvényhatósága
- Az alábbi hidak mellett döntöttek:
  - Vámháztéri híd, Eskü téri gyalogoshíd, Boráros téri híd, Parlament épülete melletti híd.



# A „program” megvalósítása

- A gyalogoshídként elképzelt Eskü téri híd (1893, pályázat) – 1903 - Erzsébet híd (közúti híd).
- A Boráros téri híd – 1937 – Horthy Miklós/Petőfi híd.
- Az Országház melletti híd (1911-ben elvileg kikerült a tervek közül) – 1946 – Kossuth híd, illetve 1970 – metróalagút.
- Az eredetileg elutasított óbudai híd 1950/1984 – Árpád híd. (törvény: 1908)



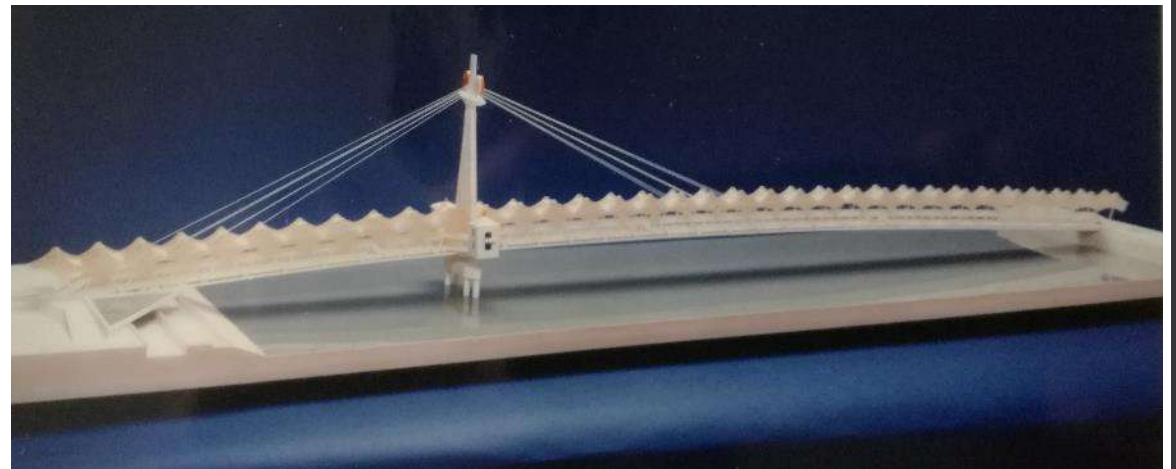
Eskü téri hídpályázatra beadott terv



# Összegzés

- A budapesti hídterveket általában hosszú, évtizedes „ötletelés” előzi meg, esetlegesen amatőr elképzelésekkel.
- Ezen „amatőr” elképzelések azonban a legtöbb esetben lakossági igényeket jelenítenek meg, amelyre a városfejlesztőknek reagálni kell.
- A hídtervekről szóló döntések évtizedekre szólnak, de alapjában nem megváltoztathatatlanok, azok finomíthatók.
- Az utolsó hídprogram még nem zárult le, de már érlelődik a következő – a gyalogoshidak.
- Nem baj, ha vannak tervek az „asztalfiókban”, az se baj, ha ezekkel foglalkozik a sajtó.

Az EXPO gyalogoshídja (Uvaterv)





MAGYAR MŰSZAKI  
ÉS KÖZLEKEDÉSI  
MÚZEUM

# Köszönöm megtisztelő figyelmüket!

Domonkos Csaba muzeológus

Közlekedési Múzeum

