

## 1. FIGYELD MEGÚTKÖZBEN!

**A Dunakorzó** – A klasszicista pesti Duna-partot már a múlt század második felében is nagy szállodák szegélyezték. Ide építették a Carlton, a Bristol, a Hungária és a Ritz szállodát, s mindegyikük pont olyan magas volt, mint az egyetlen, a második világháború után is megmaradt épület, a Thonet-ház a Vigadó tér sarkán. Ezek előtt a szállodák előtt alakult ki az új sétatér, a Korzó. Ezen a szállodasoron nem kevesebb mint kilenc, a folyóra néző kávéház működött. A teraszok teljesen egymásba értek. Tavasztól ősziig ide jártak sétálni a legkülönbözőbb társadalmi állású emberek, és egyáltalán nem csak a környékről. Pest kisváros korából maradt meg ez a szokás, ide kijönni, s az ismerősökkel szót váltani. Esténként különösen szép és világvárosias volt a sok kivilágított kávéház. Majd mindegyikben szólt a zene, az ország legjobb cigány- illetve jazz-zenészei játszottak itt. A kivilágított teraszoktól tisztos távolságban, már a homályban üldögéltek megilletődötten azok, akik a külvárosokból zarándokoltak ide zenét hallgatni, de akiknek kávéházra nem tellett.

Újra elkészítették a "Buchwald-székek" másait is, de már nem kell 20 fillért fizetni a leüléért a bortáskás "Buchwald-néninek".

**Egy bájos királylány** – A 2-es villamos korlátján ül 1990 óta "A kis királylány", Marton László bronzszobra. Miközben a hazai szakma erősen vitatta az alkotás értékeit, Károly walesi herceg annyira megszerette a bronz királylányt, hogy szert tett egy másolatra, később pedig meghívta a művészt Londonba, ahol egyéni kiállítást rendeztek a műveiből.

### **Nézd meg, hogy van-e a Lánchíd oroszlánjainak nyelve!**

**A Sıkló** – 1870-ben nyílt meg ez a majd' száz méter hosszú pálya. A Várnegyedben dolgozó hivatalnokoknak akartak vele olcsó közlekedési eszközt teremteni. Eleinte gőzgéppel működött. Mai utódját villanymotor hajtja, de ugyanúgy drótkötélen jár; két kocsija tehát egyszerre közlekedik ingajáratban, míg az egyik felfelé halad, a másik lefelé.

**Halászbástya** – Kilátóterasz, öt kerek toronnyal és egy többszintes főtoronnyal, "védőbástyaként" tökéletesen használhatatlan. Épült 1890 és 1905 között. A középkorban errefelé volt a halpiac, s ezt a falszakaszt hagyományosan a halászok céhe védte ostrom idején - innét a név.

**Mátyás templom** – Igazi neve: Budai Nagyboldogasszony Templom. Népszerű nevét onnét kapta, hogy itt tartották Mátyás király mindkét esküvőjét. Keleti főkapuja, és hosszan elnyúló szentélye a XIII. századból való - a szentélyt francia mintára egy tizenháromszög hét oldala zárja le. 1400 körül épült a középrész. A török időkben berendezését eltávolították, díszítését lemeszelték. Utána barokk templommá alakították, gótikus rózsablakát pedig befalazták. A múlt század közepén szegényes külsejű, bumfordi templom állott a helyén. 1873 és 1896 között Schulek Frigyes restaurálta a templomot, s a bontás közben minden eredeti elemet felkutatott. Lényegében újraálmodta az épületet neogót stílusban. A 80 méter magas nagytorny, melynek földszintje és első emelete négyzet, többi része nyolcszög alaprajzú, a harmadik emeletig csaknem teljesen hiteles, onnét viszont Schulek terve. Ugyancsak a múlt század végén készült a templom belsejének díszítőfestése is, a restaurálásakor előkerült darabok alapján.

**Várkert Bazár** – A Várkert Bazár tervezése 1874-ben indult Reitter Ferenc vázlataival, még abban az évben kiadták a feladatot Ybl Miklósnak. 1875-ben elindult a kivitelezés, 1876-ban át kellett dolgozni a terveket az árvíz miatt, de még így is 1883-ra elkészült. A

Várkertbazar egész eddigi története során az maradt, aminek épült: királyi ékszer a Duna partja és a Vár között, amiben soha nem volt igazán élet, kivéve, amikor ifjúsági parkként működött. A Dunával való kapcsolata a forgalom növekedésével megszakadt, a bazárba műkereskedők helyett szobrászok és festők műtermei költöztek, a vízfordók lépcsője helyett szívesebben használják a siklót.

Érdekesség: A budai Duna-part földszintes, a Vár felé vizuális kapcsolatot biztosító megfogalmazása nem Ybl ötlete volt. A király a lakóhelyéről látni akarta a Duna-partot, ezért magasabb beépítésre, valamifajta konkrét funkció elhelyezésére nem volt mód. Még a földszintes lakóépületek létesítésének lehetőségét is elvetették, mert a kémények füstje zavarta volna a vári lakókat. Ybl eredetileg árkádsorosra tervezte a Duna-parti homlokzatot. Az remélte, hogy ott forgalom, jövés-menés, csevegés lesz, akárcsak a pesti oldalon.

**Tabán és a Szarvas-ház** – A XVIII. század elején épült háromszögletű, rokokó stílusú kávéház, kapuja fölött még ott a régi cégér. Ma a vadételeiről nevezetes "Aranyszarvas" étterem működik benne. A harmincas évekig a Gellérthegy északi lejtője zsúfolásig be volt építve földszintes kocsmákkal (korábban présházakkal). Itt volt a kedvelt mulatóhely, a "pesti Grinzing", a Tabán. Közegészségügyi okokból lebontották. A Szarvas-ház, s a vele szemben álló sárga épület még ennek a negyednek a hangulatát idézi.

**Erzsébet királyné szobra** – Ferenc József császár magyarbarát, sőt magyarul is tudó feleségét, Erzsébetet az egész ország siratta, amikor 1898-ban merénylet áldozata lett. Ez a szobor eredetileg a Duna másik partján állott. Negyven évig vágytak rá a budapestiek, hogy újból felállítsák. Kívánságuk 1986-ban teljesült.

(Forrás: [www.budapest.hu](http://www.budapest.hu) Séták Budapesten és [www.epiteszforum.hu](http://www.epiteszforum.hu) Várkert bazárról szóló cikkei)

### **Érdekességek:**

**Miért nem épülhetett híd a Lánchíd mellett a Dunán 27 évig?** A Duna Pest-Buda közti ékessége immár 21 éve a Lánchíd volt, ami a növekvő forgalom miatt egyre zsúfoltabbá vált. A Lánchíd felépítését lehetővé tevő szerződés szerint az 1876-ban átadott Margit hidat nem is lehetett volna megépíteni. Az Országgyűlés által is szentesített szerződés szerint ugyanis a Lánchíd forgalomba helyezésétől számítva 90 évig a híd 1-1 magyar mérföldes, azaz körülbelül 8 kilométeres körzetében nem épülhet másik Duna-híd. Akkoriban úgy látták, hogy ennyi idő múlva válhat szükségessé egy új átkelő építése. A problémát végül úgy sikerült megoldani, hogy az eredetileg magánvállalkozásban épített Lánchidat a magyar állam megváltotta, így szabadon rendelkezhetett más hidak építéséről. A Duna szabályozásáról és rakpart építéséről szóló 1870. évi X. törvénycikk határozta meg, hogy a „közlekedés könnyítése végett auz ország két részét egybekötő lánchíd megváltása” megtörténjen, és „egy, szükség esetén két új álló-híd” épüljön.

**Arany János balladája** – A Margit híd felépülte Arany Jánost is megihlette. A költő 1877. augusztus 22-én, öngyilkossági híreket olvasva írta meg Hídavatás című versét. A keserű hangulatú költeményhez Zichy Mihály készített rajzos illusztrációt 1893-ban. Ennek érdekessége, hogy a hidat pontosan ábrázolja; kis túlzással azt is mondhatnánk, hogy ha nem állnának rendelkezésre megfelelő dokumentumok, a Margit hidat Zichy műve alapján is rekonstruálni lehetne. A híd építése, felrobbantása és újjáépítése kettőjükön kívül több művészt is megihletett, így Csók Istvánt és Zádor Istvánt is.

(<http://euprojekt.hu/euprojekt/margithid/tudtahogy.php>)

**Hidak a Lánchíd előtt** – A budapesti Duna-hidak építését megelőző időkben a partok közötti kapcsolatot a természet nyújtotta átkelési lehetőségek mellett **komppal**, **repülőhíddal**, vagy **hajóhíddal** bonyolították le.



## 2. BUDAPEST HÍDJAI

A vaktérképen jelöljétek be a budapesti hidak helyét, és írjátok mellé a nevét és az építés idejét. A hidak helyének meghatározásához segítenek a körutak és sugárutak vonalai. Az építés korához segítségként használjátok a hidak leírását!



**Mo-ás Északi Összekötő híd** ("M-Zero" Motorway bridge) Építés: 2006-2009

Megyeri híd (nem hivatalosan az *Mo-s északi Duna-hídja*) egy híd a Duna felett, mely Újpestet köti össze Budakalással a Szentendrei-szigeten keresztül. A híd a magyar fővárost elkerülő Mo-s autótút 2. számú főút és 11. számú főút közti szakaszának része, mely áthalad a Szentendrei-sziget és a Szentendrei-Duna-ág felett is. A híd valójában 5 híd (9 hídszerkezet) együttese, melyek közül a legnevezetesebb a Nagy-Duna-ág felett átívelő 591 m hosszú hídszerkezet, amely az ország első igazi ferdekábeles hídja.

**Északi Összekötő vasúti híd** (Northern Railway bridge) Építés: 1892-1896 Felrobbantva: 1945 Újjáépítve: 1955

Az Északi összekötő vasúti híd gazdasági kényszer miatt épült meg. A megépítés fő célja volt, hogy Dorogról szénét szállítsanak az Alföldre és természetesen Pestre. Ezzel a Déli vasúti hidat is tehermentesítették. A hidat olasz cégek tervezték. Kezdetben még nagy volt a híd forgalma, egyre hosszabb vonatok jártak rajta. A híd szerkezetileg több részből állt: boltozott gyalogosjárdákból, párhuzamos övű, kéttámaszú, rácsos tartók sorozatából, valamint 7 db 92 m fesztávolságú, ill. a kikötőág középső részén 3 db kisebb fesztávolságú parabola felsőövű, kéttámaszú, rácsos tartók sorozatából. Az újjáépítést az UVATERV kezdte meg 1949-ben. A híd állapota ma jelentősen rossz, mivel 1955 óta nem volt felújítva.

**Árpád híd** Építés kezdete: 1939-1942 Később a II. világháború miatt leállt az építés, 1948-ban folytatták Átadás: 1950

A jelenlegi Árpád híd helyére már akkor tervezték hidat, amikor még éppen csak befejeződött a Ferencz József híd és a régi Erzsébet híd építése. Az Erzsébet híd megépülése után az első világháború miatt nem épülhetett több híd, ám a második világháború előtt megépült a Petőfi híd, akkori nevén Horthy Miklós híd. Ezzel együtt tervezték megépíteni az Árpád hidat is, az építkezés el is kezdődött de a második világháború miatt megszakadt. Miután a németek felrobbantották Budapest összes hídját, a hidak pótlása gördülékenyen haladt előre, ennek megfelelően épült meg az Árpád híd is, ám akkor szocialista vezetőség Sztálinról nevezte el, 1958-ban kapta csak meg az eredetileg tervezett nevét. A pilléreket úgy építették meg, hogy a hidat később ki lehessen szélesíteni. Már az átadás után is sokszor forgalmi dugó alakult ki rajta csúcsidőben. A Hungária körút kialakításakor szélesítették ki. Ma Budapest legforgalmasabb hídja, hiszen nem épült még meg az Aquincum híd ami tehermentesíthetné, ezzel szemben a város déli részén lévő Petőfi hidat a Lágymányosi híd és az Mo-ás hidak tehermentesítették.

**Margit híd** (Margaret bridge) Építés: 1872-1876 Felrobbantva: 1944 Újjáépítve: 1948

A Margit híd Budapest második hídja. Húsz évvel a Lánchíd átadása után már megkezdtek az építését. A régi híd annyiban különbözött a maitól, hogy a járdája belül volt, így kevesebb hely jutott az autóval közlekedőknek, a Margit-szigetre sem volt lejárója, mivel ebben az időben a sziget messzebb volt a hídtól. A németek ezt is felrobbantották a visszavonulásukkor. Pótlásra a Margit-sziget és Buda között ponton hidat építettek, melyet a köznép Mancsi hídnak nevezett el.

**Kossuth híd** Építés: 1945-1946 Lebontva: 1960

A németek a második világháborúban visszavonulásukkor felrobbantották az összes Budapesti hidat, hogy ezzel lelassítsák a szovjetek átkelését a Dunán. A háború befejezése után nyolc hónap alatt felépítették a Kossuth hidat ideiglenes időtartamra. A hídba a régi Erzsébet híd törmelékeit is beleépítették. Ugyanott szelte át a Dunát, ahol napjainkban a 2-es metróvonal. 1960-ban a hidat lebontották, visszaépítését nem tervezik, mivel a megépítését is csak egy csúfos időszak kényszerítette ki.

**Lánchíd** – 1820-ban egy fiatal huszárkapitány, gróf Széchenyi István, aki egy hétig várakozott a folyó partján, hogy átjusson a túlpartra, apja temetésére, elhatározta, hogy egyesületet szervez a híd felépítésére. Angliából hozott tervezőt és építésvezetőt, William és Adam Clark személyében, akik azonban csak névrokonok voltak. A vasat is Angliából szállították. Az Országgyűlés nagy vita

után szavazta meg az általános, a nemesekre is kiterjedő hídvám-kötelezettséget. Volt főrend, aki erre kijelentette, hogy inkább két napot kerül Dél felé, s átkel egy réven, de nem fizet...

A híd 1842 és '49 között épült fel; középső nyílása 202 méter. Az eredeti szerkezet több mint 2000 tonna súlyú volt. Még el sem készült teljesen, amikor a szabadságharc alatt a Budára visszavonuló osztrákok máris fel akarták robbantani. A szakszerűtlenül elhelyezett robbanóanyag azonban a hídban nem tett kárt, csak a tűzparancsot kiadó ezredes tépte darabokra. 1945 januárjában a németek sajnos nagyon is szakszerűen helyezték el a robbanóanyagot - és meg is nyomták a gombot.

"Mikor a híd elkészült, angol tervezője olyan büszke volt rá, hogy kijelentette, ha bárki bármilyen hibát talál benne, vízbe öli magát - kezdődik a régi anekdota. - Egy nap aztán egy suszterinas felfedezte, hogy az oroszoknak nincsen nyelvük! És akkor Clark valóban a Dunába ölte magát..."

A szobrok később készültek, mint a híd. A szobrász pedig állította, hogy mindegyik oroszlánknak van nyelve, de csakis szemből látszik. A Várhegy alatti Alagút 1857-ben készült el, a korabeli tréfa szerint azért, hogy eső esetén legyen hová betolni a Lánchidat.

**Erzsébet híd** (Elizabeth bridge) Építés: 1898-1903 Felrobbantva: 1945 Újjáépítve: 1961-1964

A régi Erzsébet hidat a Ferencz József híd befejezése után kezdték el építeni, a Genfben meggyikkolt Erzsébet kiránynéről nevezték el. A híd a maga idejében a legnagyobb nyílású függőhíd, és Budapest legszebb hídja volt. Kezdetben fakockákkal kirakott út kötötte össze a romahosan fejlődő Pestet a romantikus Budával. Később aztán a villamospálya miatt lecserélték kőburkolatra. A villamosok ekkor még Budapesten meghatározó része voltak a tömegközlekedésnek. Sajnos a második világháborúban a németek felrobbantották, nagyon sokáig nem épült új híd a helyére. Két évtizeden keresztül vitáztak arról, hogy helyrehozzák a régi hidat vagy pedig teljesen új hidat építsenek a helyére, és arról hogy az új híd ne a Gellért hegy lábához csatlakozzon, hanem ferdén szelje át a Dunát.

Az új Erzsébet híd külsejére kiírt tervpályázatra a világ számos pontjáról érkeztek különlegesebb tervek. Volt olyan terv is, melyben a híd a Gellért hegy tetejére vezetett volna. Végül a fent látható terv lett a nyertes, ám mivel Magyarországon nem tudtak acélkábelt gyártani ezért egy sokkal egyszerűbb híd épült meg. (1972-ben távolították el a villamospályát az új Erzsébet hídról a tervezett 4-es metróvonal miatt, hiszen a legelső tervekben a 4-es metró a Ferenciek terén keresztül haladt volna az Astoriáig.)

**Szabadság híd** (Freedom bridge) Építés: 1894-1896 Felrobbantva: 1945 Helyreállítva: 1946

A Millenniumi világkiállításához kapcsolódóan épült meg a Ferencz József híd 1896-ra. Két évvel később már villamos is járt rajta. Mint ahogy a többi hidat is, ezt is lerombolták a németek visszavonulásukkor. Ez volt az első híd amit a háború után helyreállítottak, mivel a híd állapota nem volt helyrehozhatatlan, csak a középső részét kellett újraépíteni. A helyreállított híd már Szabadság hídnak nevezték el.

**Petőfi híd** Építés 1933-1937 Felrobbantva: 1945 Helyreállítva: 1952

Nemsokkal az első világháború után építették meg a hidat, akkor Horthy Miklós kormányzóról nevezték el. A régi híd csak 4 évig létezett, ezután felrobbantották a visszavonuló németek és csak 1952-ben lett visszaépítve, Petőfi hídnak nevezték el, ekkor már a nagykörúti villamost is átvezették rajta.

**Rákóczi híd (Lágymányosi híd)** Építés: 1992-1995

Az új Erzsébet híd megépítése után (1964) a Lágymányosi híd az első budapesti híd. Budapest déli részén 1992-ben kezdtek építeni egy új hidat a Petőfi híd és a Déli összekötő vasúti híd között, amelyet a tervezett világkiállítás (Expo'96) idejére szántak. A világkiállítás nem valósult meg, de a hidat 1995. október 30-án átadták a forgalomnak, amelyre szükség is volt, hiszen nagymértékben mentesítette a Petőfi hidat az egyre növekvő közúti forgalom alól. A hídnak a megvilágítása különleges, a talajon elhelyezett lámpák fényeit tükrök szórják szét a híd pályáján. A híd mellett egy nagy táblán még ma is olvashatjuk hogy 1996-ban a hídon keresztül tervezték

meghosszabbítani az 1-es villamost az Etele térig, ám ez 2010 előtt teljesen esélytelen. A hidat a budai oldalán meg kellett erősíteni.

**Déli Összekötő Vasúti híd** (Southern Railway bridge) Építés: 1873-1877 Felrobbantva: 1945 Újjáépítve: 1955

A Déli Összekötő vasúti híd biztosította először Buda és Pest között a vasúti forgalmat. A környezete megépítése óta jelentősen megújult.

**Gubacsi híd** Átadás: 1924 Felrobbantva: 1945 Újjáépítve: 1947

A Gubacsi hidat Zsigmond Béla tervei alapján gyorsvasúti forgalom céljaira építették, de ezt a funkcióját csak 1978-ig töltötte be. Ebben az időben a Csepeli HÉV a Ráckevei HÉV vonaláról kanyarodott át ezen a hídon Csepelre.

**Hárosi Duna-híd** Átadás: 1990

Az Mo-ás körgyűrű 1990-ben megépített részeként épült meg a Hárosi Duna-híd.

(Forrás: [dbridges.fw.hu](http://dbridges.fw.hu), amely ma már nem érhető el.)

### 3. BUDAPESTI HIDAK KÖZLEKEDÉSI SZEREPE

A négy táblázatban a hidak gyalogos, közúti, busz és villamos forgalmának számait látjátok. Találjátok ki, hogy melyik táblázat melyiket mutatja! (Segédkérdések: Melyik közlekedési mód volt az első? Melyik a legkésőbbi? Melyik hídon nem közlekedik villamos? Melyiken nem közlekedik busz?)

(Forrás: Sulinet – A budapesti Duna hidak

[http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany\\_es\\_ismeretterjesztes/A\\_budapesti\\_duna\\_hidak/](http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/A_budapesti_duna_hidak/))

..... (ezer/nap)

Híd / Év	1931	1943	1954	1966	1980	1990	2002
Árpád híd			4,9	17,8	55,8	92,7	148
Margit híd	7,4	13,6	10,2	25,5	57,1	70,8	87
Kossuth híd			4				
Lánchíd	9,3	9,6	10	24,2	35,1	31,1	35,2
Erzsébet híd	3,7	7,1		17,9	89,4	84,1	101,2
Szabadság híd	7,3	8	7,7	13,6	36,5	30,5	16,5
Petőfi híd		5,6	7,6	29,3	60	78,7	75,7
Lágymányosi híd							88,6
Hárosi híd							49,8
Átkelések összesen	27,7	43,9	44,4	128,3	333,9	387,9	602

..... (ezer/nap)

Híd / Év	1875	1890	1900	1910	1931	1950	1965
Margit híd	-	7,9	13,2	11,0	22,5	11,8	12,3
Lánchíd	26,8	27,9	26,0	12,6	25,2	10,4	4,9
Erzsébet híd				11,5	21,4	-	4,9
Ferenc József, ill. Szabadság híd	-	-	11,2	15,3	23,0	15,6	7,1
Átkelések összesen	26,8	35,9	50,4	50,4	92,1	37,8	29,3

..... (ezer/nap)

Híd / Év	1937	1958	1965	1981	1990	2002
Árpád híd		8,5	25,7	52,6	27,1	9,4
Margit híd	11,5	63,7	120,2	90,7	27,3	22,1
Lánchíd	37	83,3	99,2	40	19,5	9,6
Erzsébet híd	11,9		81,3	163,3	118,6	113,7
Szabadság híd	7,6	31,8	30,6	37	24,8	
Petőfi híd	5,2	9,3	38,3	35,3	5,9	4,4
Lágymányosi híd		-				12,5
Hárosi híd						3,5
<b>Átkelések összesen:</b>	73,2	196,6	395,3	419,1	223,2	175,2

..... (ezer/nap)

Híd / Év	1933	1943	1954	1965	1981	1990	2002
Árpád híd			24	30,3	174,3	62,3	63,6
Margit híd	87,2	200,5	183,8	133,2	104,1	124,6	128,6
Erzsébet híd	71,9	147		84,7			
Szabadság híd	49,5	101	153,9	122,3	82,3	72,7	89,1
Petőfi híd		45	73,2	91,1	117	108,2	83,6
<b>Átkelések összesen:</b>	208,6	493,5	434,9	461,6	320,7	367,8	364,9