



Homor Kálmán

## AZ ESZTERGOM ÉS PÁRKÁNY KÖZÖTTI MÁRIA-VALÉRIA HÍD

A rekonstrukció előzményei és problémái

Az Esztergom és a vele szemben a Duna bal partján fekvő Párkány közötti átkelőhelyet már II. Endre királynak 1215. évi oklevele említi. Bár az oklevél az átkelés lebonyolításáról nem tesz említést, minden bizonnyal csónakátkelelésről volt szó. Az első hajóhidat a török uralom idején, 1585-ben Szinán, török építész készítette. A híd közel száz évig működött, míg a törökök által elvesztett párkányi csata után a menekülő hadak alatt darabokra szakadt.

1762-ben állították forgalomba az úgynevezett repülőhidat. Ez egy a Duna közepén lehorogonyzott hajókra kötött hosszú kötéltre erősített dereglye volt, melyet egy evezős-kormány segítségével a vízáram sodort egyik partról a másikra. Az átkelés 6-8 percet vett igénybe.

Miután Komáromnál hajóhidat váltotta fel a repülőhidat, Esztergom tíz polgára engedélyért folyamodott a tanácshoz, hogy saját költségükön hajóhidat építhessenek. Az engedélyt megkapták; 1840-ben Gramling Ignác ácsmester benyújtotta a terveket és a költségvetést. 1842 márciusára az ácsok is elkészültek a munkájukkal.

A híd élete rövid volt. 1849-ben először a visszavonuló császári seregek rombolták szét, majd újjáépítése után később az ugyancsak visszavonuló honvéd seregek tették tönkre.

1851-ben az érsekség új hidat építtetett Pfalcz Ferenc esztergomi ácsmesterrel (A Pfalcz család leszármazottai a II. világháborút követő államosításig esztergomi építési vállalkozók voltak.) A híd középső része 37 hajóból állt, parti részei „dobogóhidak” voltak.

A XIX. század vége felé közeledve ez az állandó hajóhidat sem felelt meg az egyre fokozódó igényeknek. A Kormány a pozsonyi és a komáromi vashíd elkészülte után Esztergomonál is vashídra kívánta ugyan felcserélni a hajóhidat, de az állami beruházás megtérülését akadályozta volna

az érsekség vámszedési joga. Vaszary Kolos érsek *a közérdek előmozdításának szándékától vezettetve* saját és érsekutódai nevében lemondott a vámszedési jogról, elhárítva ezzel a hídépítés legnagyobb akadályát.

Az állandó vashíd építését 104 évvel ezelőtt 1893-ban engedélyezte Magyarország kereskedelmi minisztere. Építésének üteme mai szemmel is gyors volt: a pályázatot nyertő Cathry Szaléz és Fia svájci származású budapesti vállalkozók 1893 november 3-án kaptak megbízást a kivitelezésre és 102 évvel ezelőtt, 1895 szeptember 28-án már részt is vehettek az ünnepélyes avatáson. Az építést elősegítő egyházi és világi méltóságok neveit az esztergomi hídfőben elhelyezett márvány emléktábla őrzi. Maga a híd Ferencz József és Erzsébet Budán született lányáról kapta a nevét. A köznéppé ma is Mária Valéria hídként ismeri.

Cathry Ede (Szaléz fia) 1897-ben a Magyar Mérnök és Építész-Egylet Közlönyében beszámolt a hídépítés adatairól és körülményeiről. Dolgozata ma is forrásmunkának számít. A terveket – minden bizonnyal – Feketeházy János készítette, bár a tervpéldányokon csak a vállalkozó neve szerepel. Feketeházy „találománya” volt a sarlóalakú rácsos kéttámaszú híd típus, melyet több magyar hídnál – köztük a Komárominál is – alkalmaztak.

A híd 102 éves élete szomorúnak mondható. A 102 évből csak mintegy 30 évet üzemelt. 1919-ben egy ívét a csehek egy véletlen folytán fölrobbantották és csak a 30-as évekre állították helyre véglegesen.

1944 karácsonyán azután megpecsételődött a sorsa: a visszavonuló német csapatok az Oberkommando der Wehrmacht parancsára felrobbantották. Az öt mederív közül három a vízbe zuhant és a pillérek is megsérültek. A vízbe hullt az a középső, 120 m-es nyílás is, amely építésének idején Európa legnagyobb fesztávolságú rácsos

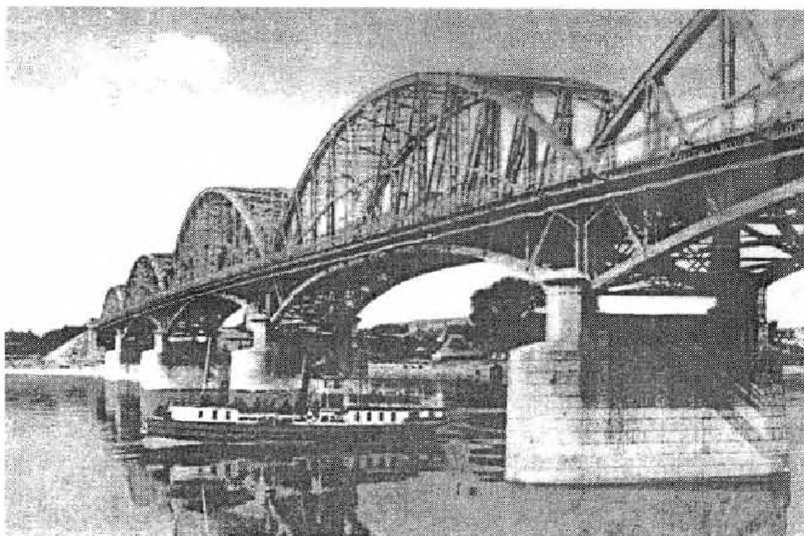
kéttámaszú hídszerkezete volt.

A roncsokat meglehetősen hamar kicementelték (a hajózást biztosítani kellett) és a pilléreket is kijavították, de a teljes híd helyreállítása nem került szóba. Ma az egyetlen Duna-híd, amelynek II. világháborús sérüléseit nem állították helyre. Azóta napszaktól és időjárástól függően kompromisszum próbálja a forgalmat lebonyolítani.

A politikai rendszerváltozás után a két leginkább érintett város, Esztergom és Párkány lakossága részéről elemi erővel jelentkezett az újjáépítés igénye. Újságcikkek és tömeggyűlések fogalmazták meg: a hidat újjá kell építeni.

Az első lépések azonban még a rendszerváltozás előtt történtek: 1985-ben Esztergomban, az Esztergomi Balassa

Bálint Társaság és az Építőipari Tudományos Egyesület Esztergomi Csoportja felkérte Reviczky János állami díjas mérnököt egy a Mária Valéria Duna-híd újjáépítésének műszaki feltételeit elemző előadásra. Az előadást követő vitában az a vélemény fogalmazódott meg, hogy van reális műszaki lehetőség a híd eredeti formá-



jában történő újjáépítésére. Néhány hónap múlva ez a gondolat egy – Esztergom városa által megrendelt – előtanulmányban is megfogalmazódott, melyet Reviczky János és Homor Kálmán készített. A helyi kezdeményezésekkel párhuzamosan mind Magyarországon, mind Szlovákiában az országos hatáskörű tudományos egyesületek lépéseket tettek az újjáépítés műszaki lehetőségeinek megkeresésére. A tervezeteket 1991-ben, egy Esztergomban rendezett magyar-szlovák ankéton ismertették.

Az ankétot az Építőipari Tudományos Egyesület, a Közlekedéstudományi Egyesület és a Mérnöki Kamara rendezte. Számos változat elemzése után az a kollektív vélemény fogalmazódott meg, hogy ha a két part melletti ív felhasználható, akkor a régi forma szerinti híd építendő meg, ha nem, akkor az UVATERV dr. Sigray Tibor féle kétcsuklós ívokra függesztett, úgynevezett Langer tartós változata ajánlható. Ez a forma ugyanis utal az eredeti hidra.

A Mérnöki Kamara Tartószerkezeti Tagozatának állásfoglalása az Esztergomi-Párkány közötti Duna-híd újjáépítéséről idézi az 1992 szeptemberében a bécsi, a pozsonyi és budapesti műszaki egyetemek illetékes tanszékeinek közös rendezésében lefolytatott *Hidak a Dunán* nemzetközi konferencia szlovák-magyar *ad hoc* bizottságának határozatát, az újjáépítés közös akcióként való megvalósításának elősegítését. A Mérnöki Kamara Tartószerkezeti Tagozata szakmai súlyával minden erkölcsi támogatást meg-

ad az akció sikeréhez. Javasolják az illetékes hatóságoknak, hogy folytassák a híd közös újjáépítését célzó tárgyalásaikat. Az ankét után – annak ellenére, hogy a híd hivatalosan a közlekedési tárca kezelésében volt – a város megrendelte a TETA Kiszövetkezetnél a magyar oldali, fel nem robbantott mederív szerkezetének statikai vizsgálatát. A vizsgálat igazolta a műszakiak sejtését; a vasszerkezet korróziós kárai annak ellenére, hogy az karbantartva hosszú évek óta nem volt, még nem csökkentették számottevően a szerkezet teherbírását, az még intenzív homokszórással kombinált felületi védelem után felhasználható. Néhány kritikus helyen a korróziós károk szerkezetjavítással szüntethetők meg. A vizsgálat azt is megállapította, hogy

a vasbeton pályaszerkezet műszaki állapota oly rossz, hogy az már nem újítható fel, azt az újjáépítés kapcsán le kell bontani.

Esztergom város képviselőtestülete a híd előkészítésének munkájára hídbizottságot hozott létre. A város vezetői személy szerint is bekapcsolódtak a szervezési munkába. A hídbizottság mindenekelőtt javasolta Párkány város-

ának, hogy ők is hozzanak létre egy hídbizottságot és azt, hogy a magyar és szlovák bizottságok közösen tartsák üléseiket. A javaslatot a párkányiak elfogadták. Hídbizottságuk a javaslat után hamarosan meg is alakult és nagy lelkesedéssel kezdte meg a munkát.

A 90-es évtized elején némi bizonytalanság volt érzékelhető a híd újjáépítésének hovatartozását illetően. A Magyar Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium lényegében a város kezébe kívánta helyezni a hídújjáépítés szervezését mondván, hogy ez a híd a Minisztérium távlati, főleg teherforgalmi elképzeléseibe nem illik bele. Hozzájárul viszont az újjáépítés költségeihez, a meglévő szerkezetek elvi bontási árával. Ha ugyanis a híd nem épülne újjá, a bontás a minisztériumot terhelné. Ez a hozzájárulás, bár nem volt elhanyagolható nagyságrendű (mintegy 100 millió Ft) mégsem elégitette ki Esztergom „elvárásait”. A felépítendő hídon lebonyolódó idegenforgalom ugyanis túlnő a város érdekein és kimutatható haszonnal járó országos jelentősége is van. A hídbizottság kérésére 1993-ban a KHVM a 100 millió terhére elvégeztette a magyar oldali ív korrózióvédelmét és a használhatatlan pályalemez bontását. A rekonstrukció első üteme megvalósult.

A hídbizottság és a KHVM tárgyalásai alapján tisztázódott az újjáépítendő híd terhelési paramétere: a híd 22,5 tonnás Ikarus autóbuszra lenne méretezve, ezenkívül természetesen személygépkocsiforgalomra és „megoszló em-

berteherre" is. A teherforgalom kizárt.

Az egyik járdája kiszélesítve a kerékpárosforgalmat szolgálná. (Később a tervek szlovák kérésre mindkét oldalon kiszélesített járdát irányoztak elő.) Az esztergomi hidbiztonság beszerezte az Országos Műemlékvédelmi Hivatal állásfoglalását a híd megjelenésére, szerkezetére vonatkozóan: a Hivatal – ha a két szélső nyílás marad – csak a hagyományos formát fogadja el, természetesen anyagában és részleteiben a legkorszerűbb megoldásokkal. Állásfoglalását alátámasztja az a tény, hogy az esztergomi Várhegy dunai látványa megpályázta az UNESCO védelmét, melynek elemeként nem közömbös a Mária Valéria híd formája sem. Ez az állásfoglalás teljesen megegyezett a hidbiztonság véleményével és tükrözte Esztergom és Párkány lakosságának óhaját is. Ma már a szlovák hivatalos szervek is elfogadják ezt a rekonstrukciós formát, így az a továbbiakban már mint megvalósítandó változat szerepel.

Ilyenkor kell megemlíteni a pályaszerkezet szélességének problémáját. A régi híd 5,8 m széles pályával épült (a ma is működő komáromi Erzsébet

híd is). Ma a minimális szabványos szélesség 6,3 m lenne. Az előtervek általában a középső három nyílásnál a 6,4 vagy 6,5 m szélességet alkalmazták. Konceptiójuk szerint, ha majd (kb. 30 év múlva) a szélső íveket is újjáépítik, ott is ez a szélességi méret alakítható ki. Az esztergomi mérnökök véleménye más. Szerintük a megmaradt íveknél (ahol a pályák vasbetonszerkezeteit el kell bontani) megoldható az útpálya és a főtartók közötti sáv 10-10 cm-rel történő csökkentésével az eredeti 5,8 m-es pálya 6,0 m-re való növelése.

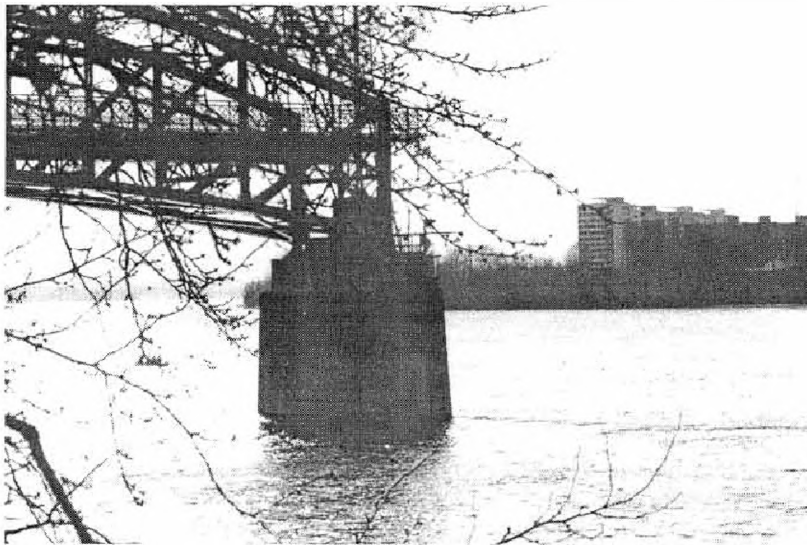
Célszerűen ugyancsak 6,0 m-re tervezendő az új három ívnél is a pálya oly módon, hogy a főtartók az eredeti 40 cm helyett 30 cm szélesek lennének. Ezt a szélességcsökkentést az új szerkezeteknél alkalmazott acélminőség és a régi ívek „hegeszvas” anyaga közötti igénybevelhetőségi különbség lehetővé teszi.

Ezáltal teljesül egy esztétikai alapigény, a megmaradó és újonnan épülő főtartók külső síkja azonos marad, és a 6,0 m-es pályaszélesség végig megoldható. A csökkentett szélesség, következményeképpen előírandó sebességkorlátozás (40 km/h) csökkentené azokat a gondokat, melyeket a híd a két városközpontot közvetlenül összekötő elhelyezkedése okoz. Az 1995. május 4-i együttes szlovák-magyar hidbiztonsági ülésen, amelyen a szlovák Közlekedési Minisztérium illetékesei is jelen voltak, a partnerek elfogadták ezt a javaslatot.

Az ismertetett gondolatmenetet erősíti egy nagyforgalmú új közúti Duna-híd távlati építési szándéka, melyet Esztergom város jóváhagyott általános rendezési terve is tartalmaz. Ez az új híd Tát község alatt épülne és a becslések szerint 30-40 év múlva valósulna meg. Forgalomba állítása után a Mária Valéria híd kerékpáros és gyalogos hídként szolgálna egyik lényeges, eredeti feladatát: Esztergom és Párkány összekapcsolását.

Vitathatatlan, hogy amíg az új nagyforgalmú Duna-híd, amely közúti forgalomba szervesen illeszkedik, meg nem valósul, a Mária Valéria híd forgalma (napi max. 2600 jármű) terhelni fogja Esztergom és Párkány belső járműforgalmát. A forgalomnövekedés 25%-ra becsülhető. Annak

érdekében, hogy Esztergomban a várost hosszában átszelő és a forgalom túlnyomó részét levezető 11. sz. útnak ne egy csomópontját, a városközpontot terhelje a híd forgalma, célszerű (a rendezési terv is ezt tartalmazza) a Dorog és Tát felől érkező és oda irányuló hidforgalom egy részét az esztergomi Sziget egyébként



is létesítendő új gyűjtőújtára terelni és egy új Kis-Duna hídon át, az Árok utcán keresztül a 11-es és 111-es út csomópontjára vinni.

Ezt a beruházást a Mária Valéria híd megépítésével egyidőben azonnal kezdeményezni kell. Hasonlóak a problémák Párkányban, ahol ugyancsak másodlik ütemben körforgalom szabályozná és terelné el a város központjától a híd forgalmát.

További súlyos probléma volt az árvízi hajózási űrszelvény kérdése. A Mária Valéria híd sarui az eredeti tervek és a valóság szerint is egy vízszintes egyenesben fekvtek. A hídpálya mintegy 1 %-os lejtését az ívek növekvő ritmusa (80-100-120 m) tette lehetővé. Az árvízi hajózási szint feletti űrszelvény eredeti magassága 7,2 m volt. Az előtervezések kapcsán, főleg az akkor már ismert szlovák álláspont bizonyos feloldására, a tervezők felhasználták a kéttámaszú főtartó billentésének lehetőségét és a megvalósíthatósági tanulmányban a parti pillérek eredeti magasságában való megtartása mellett a mederpilléreket megemelték: a belsőt 3,55 méterrel. Így biztosítani lehetett az előírás szerinti 9,5 m-es árvízi hajózási űrszelvény magasságot 100, illetve 75 m hajózási szélesség mellett. E megoldás ára a hídpálya lejtésének 3,2%-ra történő emelése volt, és egy esztétikai kompromisszum: az öt ív közül négy igen erőteljesen ferde felfekvési tengelyt kapott, ami esztétikai hátrányt jelent az eredeti hídlátványhoz viszonyítva. Sajnál-



latos tény, hogy ezt a magyar javaslatot a szlovák Közlekedési Minisztérium végül is nem fogadta el és egy 11,0 m-es űrszelvénymagassághoz ragaszkodott az esztergomi, 1995 augusztusi szakértői egyeztetésen, ahol a tárgyaló felek már nem a hídbizottságok voltak, hanem a szlovák és a magyar Közlekedési Minisztérium képviselői.

A szlovák ellenjavaslatot a KHVM – kényszerhelyzetben — elfogadta, de ragaszkodott egy szimmetrikus és elfogadható lejtésű pályahossz-szelvényhez.

Ami a zömmel civil szerveződésű hídbizottságok által vezényelt műszaki előkészítési munkát megalapozhatta, az a téma politikai előkészítése volt. E munkának véleményem szerint lendületet adott, hogy dr. Haller Zoltán Esztergom országgyűlési képviselője Kovács László külügyminiszterrel beszélve a híd megépítésének szükségességét illetően a tárca maximális egyértelműségével találkozott.

Dr. Szentiványi István külügyi államtitkár ezt követően szlovák partnerével együtt Brüsszelben az Európai Uniónál – előadván a közös szlovák-magyar szándékot – ígéretet kapott PHARE segély biztosítására, ha a közös igényt a két ország együttesen jelenti be.

Az előkészítés ezek után egyértelműen állami feladattá vált. 1995 szeptemberében a Magyar Köztársaság Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztériuma és a Szlovák Köztársaság Közlekedési, Postaügyi és Távközlési Minisztériuma az UVATERV Rt határozat közreműködésével a PHARE segély elnyeréséhez megvalósíthatósági tanulmányt készített, melyet Alexander Rezes szlovák és Dr. Lotz Károly magyar miniszterek éppen a híd 100 éves születésnapján, 1996. szeptember 28-án együttesen adtak át az Európai Unió illetékeseinek Brüsszelben. Ekkor úgy tűnt, hogy a rekonstrukció előtt már nincs számottevő akadály.

Optimizmusunkat erősítette az a hír, hogy 1995 novemberében a PHARE segély biztosításáról szóló levél is megérkezett Budapestre. Elkezdődhetett az engedélyezési tervdokumentáció készítése az UVATERV, a pozsonyi DOPRAVO PROJEKT, a lebonyolító UTIBER Kft. szervezésében. A beruházó a Komárom-Esztergom Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság.

A rendszeres egyeztetések megállapodást hoztak a közlekedési és a terhelési paraméterek vonatkozásában, de hosszú ideig nem született megegyezés a hajózási űrszelvény kérdésében, vagyis a hídvételek billentésének mértékét illetően. Végül is 1996. december 15.-én elkészült a háromnyelvű (magyar, szlovák, angol) engedélyezési dokumentáció, melynek kétoldali jóváhagyása szabad utat nyitott volna a további előkészítő munkákra. A hídbizottság véleménye szerint ugyanis (tekintettel a kényes építészeti kérdésekre) a kiviteli tervek alapján szabadna csak a tendert kiírni.

Már az eddigiekből is kitűnik, hogy a Mária Valéria hídnak mint határhídnak a rekonstrukcióját Magyarország és Szlovákia között három fő tényező határozza meg: közös politikai akarat, a pénzügyi fedezet együttes megléte és egyeztetett, kölcsönösen elfogadott műszaki tervek.

A közös politikai akarat sajnos a cikk elkészítésének időpontjában még nincsen dokumentálva, nincs államközi egyezmény annak ellenére, hogy a PHARE segélyre vonatkozó kérelmet a két ország közlekedési miniszterei együtt

nyújtották be Brüsszelben. Magyar részről Horn Gyula miniszterelnök az építési szándékot többször is egyértelműen hangsúlyozta; az előrehaladás a szlovák félén múlik.

A pénzügyi fedezetekről a PHARE segély, melyet az Európai Unió 1995. novemberében biztosított és amelynek összege 5 millió ECU, a közös beruházásnak kb. 40%-át fedezné. A pillérek és a két első ív felhasználhatósága miatt rendkívül olcsó híd további költségvetési fedezete magyar részről biztosított. A PHARE segély, mint Európai Unió nyilatkozata, csak 18 hónapig érvényes. Ezen belül egy háromoldalú szerződést követően a kivitelezési munkákat meg kell kezdeni. Az 1997. májusáig hátralévő idő rendkívül kevés.

Az előtervek és az UVATERV Rt által készített engedélyezési dokumentáció a hajózási űrszelvény vonatkozásában elment a kompromisszum végső határáig (szerintünk azon is túl) és 11,0 m magas űrszelvényt biztosított 100 m széles hajózási űrszelvény szélesség mellett a középső nyílásban és ugyanilyen magasságot 80 m szélesség mellett a parttól második nyílásban. (A nagymarosi duzzasztás figyelembe vétele 12,0 m űrszelvény magasságot jelentene.) Mindezeket a magasságokat 4,8 %-os maximális útpálya-lejtéssel oldotta meg. Úgy tűnik, hogy a szlovák műszakiak részére ezek a paraméterek elfogadhatóak voltak, bár a tervet jóváhagyó közös dokumentum még hiányzik.

Csak remélnünk lehet, hogy most, amikor végre elérhető közelségbe került a sokak által régen várt rekonstrukció, nem fog az ügy zátonyra futni.

Beszámolómból ismert, hogy a rekonstrukció kapcsán a két első hídvételek (Esztergomban és Párkányban) felhasználásra kerülnek. A hídvételek billentése, mely a hajózási űrszelvény növelése miatt szükséges, az eredeti állapotban maradó parti elemeket nem érinti. (Ez volt a koncepció egyik lényeges eleme.) Megmaradhat a magyar oldalon a hídvételek háza, a későbbi vámház, melyet az évek során csak kis mértékben és helyrehozhatóan alakítottak át. Már helyreállították a hídvételek korábbi történelmi Magyarország címerét és az emlékpillért.

Esztergom, 1997. február 12.

*Az alábbi levelet, amelyben a szerintünk realizálandó főbb építészeti tervezési szempontot rögzítettük, az UVATERV Rt.-nek írtuk. Tettük ezt azzal a felelősséggel, mellyel a műemléki védettséget nem élvező híd új megjelenésének és szereltes városunk, illetve a Várhegy és környezete értékes dunai látványának tartozunk.*

A Mária Valéria híddal kapcsolatban alulírottak az alábbi építészeti szempontok realizálását tartjuk fontosnak

1. A híd tartószerkezeti hálózatainak vonatkozásában:

A híd sarvai eredetileg egy vízszintesben épültek. A hajózási vízszint emelkedése miatt ismeretes, hogy az eredeti tervhez viszonyítva a kéttámaszú nyílászveleket billentésre kerülnek. A billentés a parti hídfőnél kezdődik, melynek magassági adatai és helyzete változatlan marad. A billentés kapcsán a megmaradt rácsos szerkezet oszlopai a függőlegestől elfognak térni. Az eltérés az oszlopok megerősítését fogja valószínűleg szükségessé tenni, javasoljuk, hogy a megerősítés az oszlopok áttörtségét ne

befolyásolja, pl. a szögvas elemek kettőzésével történjék.

A második ívnél is szükséges a billentés, bár ez kisebb mértékű, mint a megmaradó első ívnél. Elvileg fennáll a lehetősége annak, hogy a billentett íveknél az oszlopok billentett állapotban is függőlegessé legyenek. Javaslatunk azonban az, hogy az oszlopok a billentett ív saruinak összekötő egyenesére merőlegesek legyenek, vállalva annak statikai konzekvenciáit (nyomatékfeltevő képesség). Aggályosnak tartanánk, ha a billentett ív szimmetriaviszonyai az oszlopok függőlegessé tételével sérülnének. A középső új mederívnél a húzott tartóelemek (első-sorban az oszlopok) tervezésénél az áttört kivített tartjuk helyesnek, melyet tudomásunk szerint az UVATERV dokumentációja tartalmaz is.

Javasoljuk, hogy a szélrács rendszer a régi hídnak megfelelő formában kerüljön kivitelezésre, ezt a szempontot azért tartjuk fontosnak, mert a szélrács a hid számos ránézetű pontjából jól látható eleme a hídnak.

#### 2. A korlát vonatkozásában:

A régi korlát formai megtartását tartjuk kívánatosnak, még akkor is, ha a járdapálya szűkítése során az első íveknél is átmenetileg leszerelésre kerül:

Ha a járda vasbeton lemezből készül, úgy fontosnak tartjuk a lezáró függőleges felület markáns kiképzését (pl. acél U-tartó annak felületi cizellálásával).

Amennyiben a járdaszerkezet ortotrop megoldással épül, megmenthetőnek tartjuk a jelenlegi VIRENDEL tartószerű járdalezárást. A korlát magasságánál az eredeti 1 m-es magasság megtartását tartjuk fontosnak, melyre véleményünk szerint lehetőséget ad az a körülmény, hogy mindkét járdát vegyesen fogják kerékpárútként és gyalogos útként használni, és ha a kerékpárút belülré kerül, úgy szerintünk elfogadható a gyalogúthoz tartozó 1 m-es magasság (a kerékpárút 1,4 m-es magassága helyett).

A hídnél kialakított emlékpillér meghagyását fontosnak tartjuk és annak csak cm nagyságrendű elmozdítását tartjuk megengedhetőnek, a megvalósíthatósági tervben szereplő pillérát-helyezést nem tartjuk elfogadhatónak. Véleményünk szerint a pillérnek akkor is a helyén kell maradnia, ha annak megtartása a járda, vagy a gyalogút rendszer kismértékű módosítását teszi szükségessé a környezetében.

A hid világitása vonatkozásában javasoljuk, hogy az a pálya íveltségét kövesse. Javasoljuk az eredeti tervek alapján a hídfők közelében a kandeláberrek visszaállítását.

#### 3. Pillérek vonatkozásában:

A pillérek magasztása esztétikailag negatív beavatkozás lesz, így javasoljuk a kedvezőtlen hatások csökkentését. Úgy gondoljuk, hogy ezt gondos építészeti tervezés képes megoldani, de mint elvet elfogadhatónak tartjuk, hogy a pillérek alsó tömbjének felső éle a hidpálya ívénél laposabb ívben legyen elhelyezve és erre kerüljön az a felső tömb, amely a billentések miatt ugyancsak emelkedő tendenciát fog mutatni. Az emelés esztétikailag így két részre tagozódik, ami nem olyan zavaró mintha teljes emelés csak az alsó tömb magasztásával történne.

A sarukat eltakaró kis kömemlény alkalmazását elhagyhatónak tartjuk.

#### 4. A hid acélszerkezetének színét illetően:

A rekonstrukciónál alkalmazott színt tartjuk megfelelőnek, mely szándékaink szerint egyezett a Bazilika kupolájának patinázódjével. Elképzelhetőnek tartjuk, hogy a végleges színnél pontosabb vizsgálat határozná meg a két szín azonosságát.

Esztergom, 1996. december 11.

*Homor Kálmán*

okl. mérnök, okl. építész-  
mérnök, az Esztergomi Híd-  
biztonság ügyvezető elnöke

*Kund Ferenc*

okl. építészmérnök, műem-  
lékvédelmi szakmérnök.

Meggyesi Tamás

## VÁROSÉPÍTÉSZETI TANULMÁNYTERVEK, 1986

(részletek)

Tíz évvel ezelőtt, a rendszerváltás hajnalán Jánossy György ismeretése révén (Kún János, akkori főépítész lelkes bizalmából) és vele együtt kaptam életem egyik legérdekesebb megbízatását: Esztergom, volt Királyi város, Szentgyörgymező és az új városközpont térségének rehabilitációját.

Köztük mindegyik a maga eredetiségében kihívás és egyben vonzó feladat: de a megdöbbentő köztük mégis a harmadik volt. Egy nemrég (a nyolcvanas évek végén) „befejezett” modern, jóllehet a hatvanas évek végén fogant városközpont rehabilitációja? A döbbenet akkor vált kétségbeeséssé, amikor először megnéztem, de menjünk sorjában.

A *Királyi város* problémája (ma is) az, hogy a vasútépítés annak idején elkerülte a várost, ami fejlődésének megtorpanását eredményezte. Azóta egy varázspálca nyomán minden úgy maradt, ahogy volt: *álmos, mezővárosi állapotban*. Keskeny és hosszú telkek, többnyire zártosított beépítés, a tulajdonviszonyok elképzelhetetlen kuszasága, a telekbelsők rákszerű elszőlődése, szürkesség, szegénység és kilátástalanság, amibe csak a nyomorúságos, utcai KGST-piac hozott valami színt, de az is csak a Zalka Máté (micsoda név Esztergomban!) utca elején. Az egykori királyi városi rangra csak a Széchenyi utca – Széchenyi tér és szűkebb környezetük emlékeztet; egy-két házzal kijebb már mindennek nyoma sincs. A tulajdonképpeni feladat nem a műemléki mag, hanem éppen ez az álmos kisváros volt, ahol a Rác templom kivételével nincs egyetlen nevezetes épület sem, viszont a sugaras utcák által legyezőszerűen feltárt terület kiterjedése a műemléki maghoz képest reménytelenül nagy. Afféle büntető-feladat, amibe mások bícskaja már beletört.

Dr. Horváth István archeológus, a helyi várostörténeti múzeum mai igazgatója segítette a városrész tudatalattijának előhívásában, de közvetlen élményt csak a tapasztalás adhatott. Morfológiai elemzések: az utcák és a terek térfalainak karaktere, a telektípusok rendkívüli változatossága (átlagosan 8-16 méter szélesség, de 20 métertől helyenként 120 méteres mélységgel!) a mezővárosi építészet jellegzetes formációi, a művesebb kapuk és ablakok stílusa, stb. Jánossy György barátommal sétálva fokozatosan felfedeztük ennek a kisvárosi világnak a szépségeit, de az volt a véleményünk, hogy a „városszerkezetileg védett terület”-nél a szokásos regresszív szemlélet helyett fel kellene tenni a kérdést: *mi lett volna, ha a város fejlődése nem törik meg?* Mi lett volna, ha az a bizonyos varázspálca nem konzerválja a több, mint száz évvel ezelőtti állapotokat? Meggyeztünk benne, hogy a „rehabilitáció” (ami itt nem szerencsés szó) célja csak az lehet, hogy pergesstük tovább a történelmet, szimuláljuk és gyorsítsuk fel az elmaradt fejlődést, ahogyan az alkimisták sem tettek mást, mint hogy