

A TITOKZATOS ÓBUDAI-SZIGET

Római palota, hajógyár és fesztivál

A tömzsi rákolló alakú sziget, melyet ma Óbudai- vagy Hajógyári-szigetként ismerünk, régebben két különálló részből állt. Nagy- és Kis-Óbudai-szigetként emlegették őket. Különállásuk 1835-ig tartott, amikor is a Széchenyi István által megálmodott hajógyár a Kis-szigeten kapott helyet. Szükség volt egy téli kikötőre is, ezért a Kis-sziget csúcsánál földtöltés épült, mely által kialakult a mai öböl.



RÓMAI EMLÉKEK

A hajdani két sziget között, a feltöltés során kialakult öböl menti partszakaszon, levert cölöpöket találtak a régészek. Miután megvizsgálták a fák évgyűrűit, rájöttek, hogy ezek egy része a római korban kerülhetett oda. Talán egy rakpart részeiként, ahol hajók is kiköthettek. A palotától délebbre, valahol a mai Árpád-híd környékén egy római kori hidat is feltételeznek, mely ugyancsak fából készült. Valószínűleg szétszedhető volt, csak néha, főleg hadjáratok idején építették fel. Ilyenkor hajókat kötözték össze, egymással párhuzamosan, majd pallókat fektettek keresztbe, amin száraz lábbal átmasírozhattak a barbár pesti oldalra a légiók. Mielőtt azonban beértek volna a Népfürdő utcai táborukba, érintették még a Fürdő-szigetet. Ott egy apró római kőfürdő állt, ami ma már nem látható. Az 1870-es években elkotorták, a termálvizét azonban ma is élvezhetjük a Dagály strandon.

Miután a rómaiak végleg elhagyták Aquincumot, házaikat, palotáikat, útjaikat felverte a gaz, fák nőttek a beszakadt tetők alatt. Így járt a Helytartói palota is, amit ráadásul még a Duna nagyobb árvizei is pusztítottak. Az Óbudai Nagy-sziget déli csúcsán egy XI–XIII. századi, Árpád-kori falu 16 földbe mélyített háza között is találtak római köveket, téglá-

kat, ezek azonban a régészeti elemzés szerint nem a helytartói palotából származtak. Kicsit északabbra egy másik település kezdte meg működését a XIII. században. Ez a XVI. század közepén pusztulhatott el végleg. Ettől kezdve nem létezett állandó település az Óbudai-szigeteken.

VOLT EGYSZER EGY HAJÓGYÁR

A következő nagy változás 1835-ben történt a sziget életében. Ekkor létesült Széchenyi István kezdeményezésére az Óbudai Hajógyár. Széchenyi Angliából vásárolt kotróhajót, amelyet Bécsben szereltek össze, és a kereszttségben a Vidra nevet kapta. A kotrással együtt elkezdődött a gyárépületek felhúzása az immár összekapcsolt szigeten. Angliából érkeztek a mérnökök, a kétkezi munkásokat Hollandiából és Velencéből toborozták. Nagy részük végleg Magyarországon lelt otthonra, itt házasodtak és alapítottak családot is. Robert John Fowles mérnök vezetésével szerelték be az ugyancsak angol gyártmányú gépsorokat. A sziget északi csúcsán cölöpökből jégtörőt építettek, ezáltal lehetővé vált, hogy zajló jégtől mentes, immár mély vízben telelhessenek a gőzhajók, kereskedelmi bárkák és az akkor még igen gyakran számító hajómalmok.



KÉPEK FORRÁSA: DUNASZIGETEK.BLOGSPOT.HU

KÖZÉPKORI TELEPÜLÉSNYOMOK AZ ÓBUDAI-SZIGETEN (REGESZET.BTM.HU)

Még egy teljes év sem telt el a gyár építése óta, amikor 1836-ban ünnepélyesen a Dunába eresztik az első elkészült hajót, az Árpádot. Három évre rá elkészül a kontinens első vastestű hajója, a Sophie, majd egy korszak lezárultát jelzi a Galathea elkészülése. Ez a hajó volt az utolsó, mely fa testet kapott, ettől kezdve kizárólag vastestű hajókat készítenek.

1844. augusztus 10-én bocsátották vízre a Széchenyi nevű gőzöst (a névadó szerénységéből nem vett részt az eseményen), és ekkor csendült fel először az Erkel Ferenc által komponált Himnusz nagyközönség előtt. Az eseményt márványtábla örökíti meg az Első Duna-Gőzhajózási Társaság székházán.

Míg a hajógyár épületeiben 1847-re már 1100 munkás dolgozott, addig a Nagy-sziget megmaradt csendes, külvárosi mezőgazdasági területnek. Ott ahol ma fesztiválozók tízezrei hallgatják a koncerteket, kukorica- és káposztaföldek terültek el. A part mentén húzódó ártéri erdő koszorúzta a később ide települő Szent Margitszigeti Kertészetet, mely a szomszédos Margit-szigetet látta el virágokkal és facsemetékkal. A telep a szigetet keresztben átszelő legnagyobb úttól délre helyezkedett el, jobb oldalt, ahol a K-hídtól a Nagyszínpad felé tartanak a fesztiválozók. Két híd vezet a szigetre. Ezek közül a régebbi a Hajógyári híd, azaz H-híd

(régebben: Rimmel híd, a Hajógyár egyik igazgatója után elnevezve, melyet később átneveztek Munkás hídnak). Ezen keresztül lehetett bejutni Óbudáról a hajógyár területére. 1858-ban készült el az első állandó híd, egy fa tolóhíd, melyet 1884-ben emelőhídra cseréltek. A helyén 1968 óta egy egyszerű betonhíd áll.

A másik, ismertebb híd a „K” nevet kapta azon egyszerű oknál fogva, hogy a tartószerkezete K és fordított K elemekből épül fel. Ez a fiatalabb híd, 1955-ben adták át. Érdekessége, hogy a folyásirányhoz viszonyítva ferde. Ennek oka, hogy régebben vasúti sín futott rajta a Hídepítő Vállalat irányába. A vasúti sín ma is megvan a hídon, csak hogy már sehova sem vezet. A K-híd a Sziget Fesztivál hivatalos bejárata, egyben fő köldökzsinórja a parthoz. Érinti a szigetet az Árpád-híd is, azonban lehajtó nincsen róla. Budapest 1944–45-ös ostromakor már készen állt a szigetre átívelő szakasza, az építkezés a háborús események miatt szakadt félbe.

1953-ig szovjet irányítás alatt állt a hajógyár, orosz katonai parancsnokok igazgatták, ennek megfelelően a gyártás egy része háborús jóvátételként egyenesen a Szovjetunióba ment. 1953-ban visszakapta a Magyar Állam.

Az Óbudai Hajógyárban az 1835-ös alapítás után egészen a rendszerváltásig folyt a munka. Utolsóként a Széchenyi

nevű jégtörőt bocsátották itt vízre 1988 nyarán. Ez idő alatt összesen 2650 úszómű készült el, nem számítva az itt kijavított hajókat. Készült lapátkerekes gőzhajótól kezdve tolóhajó, kotróhajó, személyszállító gőzös, üdülőhajó, sőt az első világháború idején még tengeralattjárók is, amiket aztán vasúton szállítottak az isztriai Pola (ma Pula) hadikikötőjébe. A hajógyár jogutódját végül 2000-ben törölték a cégjegyzékből. Széchenyi István művéből csupán néhány patinás gyárépület maradt fenn, a többit lebontották.

MEGVALÓSULATLAN ÁLOM

Az Óbudai-sziget nagyobbik részét Budapest egyesítésének 100. évfordulója kapcsán parkosították 1972-ben, és elnevezték Május 9. parknak. Ekkor saját buszjáratot is kapott a sziget, amely 1995-ben megszűnt. Az Óbudai Nagy-sziget kevés látnivalója közül említést érdemel a római oszlop, melynek egyáltalán semmi köze sincs a rómaiakhoz. Nem ókori római kikötő romjait jelzi ez a lepusztult, mozaikfeliratától megfosztott emlékmű, hanem az I. világháború áldozatainak állít emléket. Körben a szigeten töltés fut, koronaszintjét a 2013-as árvíz után megemelték, mértékéről a környező régi padok tanúskodnak.

Még ródlidomb is került a szigetre. A mesterséges dombról manapság a legkülönfélébb csúszdák indulnak le minden irányba a gyerekek legnagyobb örömeire. Tetejéről szép kilátás nyílik a szemközti Óbudára.

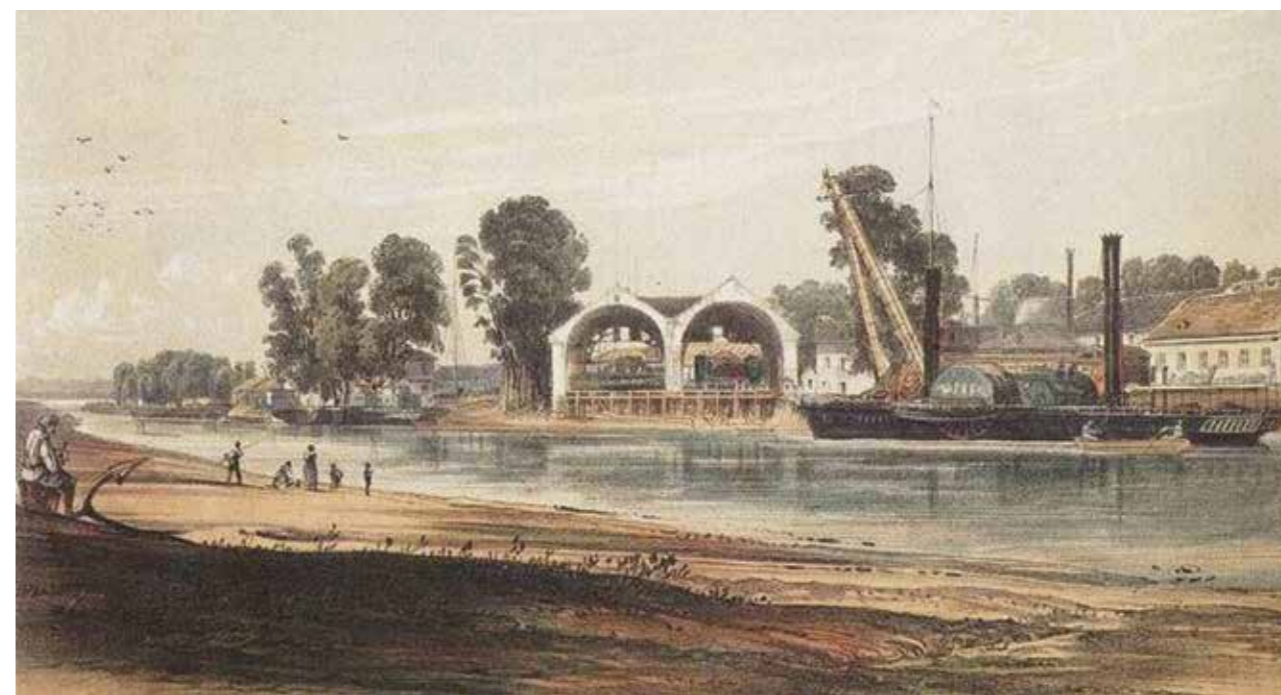
Gyakran látni evezősöket a mellékágban, akik kihasználják a csendes, de gyors vizet. A szigeten működik a G4S Honvéd Kajak-Kenu Szakosztálya, mely a legeredményesebb kajak-kenu klub a világbajnokságok és olimpiák történetében. Itt versenyzett Kovács Katalin, Kozák Danuta, Csipes Tamara, Szabó Gabriella, Vereckei Ákos, Beé István, Szalai Tamás, Dombvári Bence és Pál Bence. A Sziget Fesztivál egy hetét leszámítva az Óbudai-sziget kifejezetten félreeső hely, annak ellenére, hogy Óbuda központjához közel helyezkedik el. Árnyoldalai között meg kell említeni a lepusztultságot, mely egyaránt jellemzi az épületek és a környezet állapotát. Gyakran találkozni illegális személtlerakókkal, sokféle látható hajléktalan-táborok nyomai. A sziget ártéri erdeje fontos megállója a vándorló vízimadaraknak.

(A cikk a szerző Dunai szigetek című blogján – dunaiszigetek.blogspot.hu – megjelent anyag rövidített változata.)

SZÁVOSZT-VASS DÁNIEL



A HAJÓGYÁRI-SZIGET 1858 UTÁN



AZ ÓBUDAI HAJÓGYÁR A XIX. SZÁZAD KÖZEPÉN (ALT RUDOLF LITOGRFÁJÁJA)