

1945. január 18-án a magyar főváros pesti oldaláról teljesen megsemmisült náci csapatok utolsó ténykedésüként felrobbantották a Budát és Pestet összekötő Duna-hidakat.

Most 29 éve annak, hogy a Szabad Nép első oldalán az első főcím így hangzott: „A kormány jelenlétében átadták a forgalomnak a Kossuth-hidat.” A vandál pusztítás első évfordulóján már ismét feszült állandó (mérnöki kifejezés szerint félállandó) híd Budapest két része között. Aki átélte azokat a heteket-hónapokat, máig is emlékszik rá, hogy nem csupán az évforduló miatt volt jelentősége az 1946. január 18-i hídvatásnak. A Világosság című napilap 1946. január 11-i számából idézünk: „Buda és Pest elszakadása esetére kijelölték a budai városi közigazgatás vezetőjét. A budai közigazgatás központja a krisztinavárosi iskolában lesz... vezetésével erre az esetre a polgármester dr. Némethy Károly székesfővárosi tanácsnokot bízta meg, aki ezt a tiszteletet a felszabadulás utáni hónapokban is betöltötte... Az élelmiszer-ellátásban sem következik be zavar. Budát megfelelően ellátták élelmiszerekkel és tüzelőanyaggal.”

## Pecset az útlevelemben

A Közlekedésügyi Minisztérium röviddel Debrecenből Budapestre költözése után, már 1945 tavaszán megbízást adott a Kossuth-híd (szinte magától adódott a név, ma már aligha deríthető ki, hogy kinek az ötlete volt) tervezésére. Azt viszont dokumentumok rögzítik, hogy a híd tervezésére két akkori magánmérnök: Hilvert Elek és Mistéth Endre kapott megbízást.

Nyolcvanadik évében jár dr. Hilvert Elek c. egyetemi docens, a műszaki tudományok kandidátusa, a Mélyépítési Tervező Intézet nyugalmazott igazgatója — de ma is naponta bejár a MÉLYÉP-TERV-hez műszaki tanácsadóként. Élettörténetéből egész regény kitalálható.

Fiatal mérnökként itthon, majd Romániában és Lengyelországban dolgozott. 1932-ben izgalmas ajánlatot kapott: szerkezettervező mérnöki beosztásba hívták meg a Szovjetunióba. („Magyar útlevelel indultam 1932 szeptemberében — emlékezem. — Az útlevelemben azonban nagy pecsét volt: a Szovjetunióba történő utazásra nem érvényes. Vállalkozásom így illegális volt. Sem ez, sem a várható hideg éghajlat, sem a nyugati és az akkori magyar sajtónak a Szovjetunióról közölt, nyugtalanító hangú cikkei nem riasztottak meg.”)

Öt évig volt „külföldi spec” (specialiszt = szakember) Kiszilovában, majd Novoszibirszkben. Része volt egy gyárórási két év alatti felépítésének, üdült a Krímben, megtanult oroszul. Aztán hazajött — és rendőri felügyelet alá helyezték, hónapokig munkát sem vállalhatott.

Aztán ez is elmúlt — de korántsem nyomtalanul. A Horthy-rendség dossziéiban megmaradt Hilvert Elek „anyaga”, miközben ő már közúti vasbeton hidak kivitelezésénél építésvezetőként dolgozott. De megmaradtak a Szovjetunióban szerzett mélybenyomások is: 1944 elején belépett a Szociáldemokrata Pártba, a német megszállás idején pedig kapcsolata volt ellenállási csoportokkal, amelyekről nagy mennyiségű hamis igazoló papírt szerzett üldözötték részére.

Egy nappal Pest teljes felsza-



DR. HILVERT ELEK  
Gyárórási két év alatt

badulása (és a hidak felrobbantása) előtt ért véget a háború abban a belvárosi utcában, ahol Hilvert Elek lakik. („Akkor már egy hét óta utolsó tartalékomat, néhány doboz Ovomaltine-t éltem fel.”) Másnap a romokban heverő, betört ablakú, kihaltnak látszó Városházára ment. Az egyik első emeleti szoba ajtaján megpillantotta a feliratot: Budapest újjáépítési bizottsága.

## Hidak és véletlenek

— Persze, bementem. Az ablakokat akkor már papírral szépen beragasztották, a nagy szobában kabátokba burkolózva többen ültek. Hamarosan kiderült, hogy valamennyien mérnökök. A vezetőt, ha jól emlékszem, Sárdi Ignácra hívták. Örömmel üdvözölt, mondván, hogy itt most minden munkásra és mérnökre nagy szükség van. Egy kis bableves iránt érdeklődtem — idézi fel most mosolyogva a 30 év előtti emlékeket.

Az újjáépítési bizottság vezetője bablevest — vagy bármi ennivalót — csak ígérni tudott. Közben nyílt az ajtó, szovjet tisztok léptek be. A budapesti Duna-hidak terveit keresték. Elsősorban a Ferenc József (ma: Szabadság) és a Horthy Miklós (ma: Petőfi) hidak terveit értékelték őket.

A többi — véletlenek sorozata volt. Véletlen már az is, hogy éppen akkor ment be az újjáépítési bizottsághoz, véletlen, hogy a szovjet műszaki alakulat tisztjei hidépítő mérnökkel találkoztak, méghozzá olyannal, aki beszélt nyelvéket. Véletlen volt, hogy Hilvert Elek évek óta kapcsolatban állott a Közlekedésügyi Minisztérium hídosztályával, s hogy a még német uralom alatt volt Budán működő minisztérium hídosztályának helyettes vezetője, Harkányi miniszteri osztálytanácsos Pesten lakott. Az pedig minden véletlen megkoronázása volt, hogy magával vitte lakására a budapesti hidak általános terveit. A terveket a szovjet tisztok átvették. A provizóriumok építésénél szaktanácsadója volt Hilvert Elek.

Ezekkel a véletlenekkel kezdődött az említett két Duna-hídon épített provizóriumok építése — és Hilvert Elek tevékenysége a budapesti hidak építésénél.

Január 23—25. között kezdődött és február közepéig befejeződött a Ferenc József-híd provizóriu-

## Múlt idők tanúi

# Dr. Hilvert Elek

## A Kossuth-híd regénye

## Egy „illegális út” emlékei

mának, vagyis egy olyan ideiglenes híd építése, amelyen kora tavasztól a jégzajlás beálltáig át lehetett kelni egyik városrészről a másikba. Hasonló épült a mai Petőfi-híd helyén is. Ugyancsak ez idő tájban épült a Sziget (ma Radnóti Miklós) utca magasságában a Margitszigetet Pesttel és Budával összekötő ideiglenes híd, amelyet a pesti néphumor — mivel a Margit-hídat volt hivatva helyettesíteni — Manci-hídnak keresztelt el.

— Elgondolkoztattam — mondja dr. Hilvert Elek —, hogy a provizóriumokat egy jégzajlás szétrontja s akkor megszűnik a közlekedés Pest és Buda között. Állandó híd megépítéséhez legalább két, de inkább három év kell, nekünk pedig legfeljebb egy év áll rendelkezésünkre. Így jutottam el a fél-állandó híd gondolatához. Egy ilyen híd 2—4 évig használható és 6—8 hónap alatt felépíthető. Kitarthat addig, amíg újat tudunk építeni egy-két állandó hidat.

A Kossuth-híd vázlattervét már 1945 március elején elkészítette és bemutatta dr. Széchy Károlynak (akkor az újjászervezett minisztériumi hídosztály vezetője, később Kossuth-díjat kapott, a közelmúltban hunyt el), aki megbízta őt és Mistéth Endrét a fából készülő híd tervezésével.

— A Feszty-körkép facsarnokának anyaga, továbbá egy karcagi és egy budapesti építkezés előkészített faanyaga volt „rezerválva” a Kossuth-híd építéséhez — mondja dr. Hilvert. — Közben ennek a faanyagának nagy részét más, még fontosabb célokra vették igénybe. Így történt, hogy végül csak mind a pesti, mind a budai oldalon egy-egy medernyílás készült fából. A parti nyílások vasbetonból épültek, a három középső medernyílás Csepelen más célra gyártott acélsövekből, a többi pedig a Lánchíd roncsaiból nyert hengerelt acélból.

1945 utolsó és 1946 első heteiben az egész főváros (sőt, túlzás nélkül: szinte az egész ország) azon izgult, hogy készen lesz-e a híd, mire beáll a jégzajlás. Harminc év távlatából visszanezve is: hősi munka volt. Ezt a munkát a Közlekedésügyi Minisztérium Közúti Hídosztályának irányításával a következők végezték: az alépítmenyt a Zsigmond Béla Rt, a Fábán és Somogyi cég, továbbá az Erdélyi és Vajda cég munkásai készítették, a faszervezetet pedig a Győri Magyar Vagon- és Gépgyár dolgozóinak alkotása volt.

Az építés körülményeinek illusztrálására idézzük a Szabad Nép 1946. január 11-i számából Sz. H. Gy. riportját: „Karácsonykor is dolgoztak, vasárnap is, újév napján is. Egyetlen nap pihenő sincs... Az órabér 921 pengő. Hóban, szélben, fagyban, napi tíz óra munka után 9120 pengő keresetért (január 3-án egy villamos átszállójegy 500, hatnapos

hetijegy 3000 pengő volt. — A szerk.). Ezt válaszoljuk azoknak, akik kételkednek abban, hogy mi, munkások a lelünkét és szívünket adjuk ebbe a munkába — mondja Virág Miklós, családosa bajai munkás.”

Kevesen tudják, dr. Hilvert Elek idézi fel, hogy volt akkor egyetlen, télen is használható gyalogjáró híd: a Margit-híd fölött átvezető kábelhidat dr. Palotás László (később a Műszaki Egyetem tanára, Kossuth-díjas) tervezte. Gáz- és postai vezetékek voltak ezen a hídon és a Közlekedésügyi Minisztérium külön engedélyvel gyalogosan is át lehetett rajta menni.

## Új terv: a földalatti

Hilvert Eleket, Széchy Károlyt, Mistéth Endrét és a Kossuth-híd építésében kiemelkedő érdemeket szerzett más személyeket „Kossuth-híd ezüst emlékérem”-mel tüntették ki. A munka pedig folytatódott. Hilvert számára a vásárosnaményi közúti Tisza-híd, majd a Bartók Béla út fölött ívelő vasúti híd következett. Ugyanakkor a Margit-híd újjáépítésének főépítésvezetője is volt.

Már 1948 végén — előre gondolva a budapesti közlekedés várható fejlődésére — indítványozta földalatti gyorsvasút építését. Rövid, de alapos előkészítés után elkészült a tanulmányterv, amely csaknem pontosan a ma már működő metró vonalán javasolta a földalatti vasút építését, de — a Duna alatti szakasz kivételével — kéregvasútként. Moszkvába küldték, tanulmányozta az ottani metró, igen sok segítséget kapott a szovjet szakemberektől, akik eljöttek Budapestre, támogatták Hilvert elgondolásait. Nem rajta és nem rajtuk múlt, hogy végül az akkori kormányzat mégis a drágább, mélyépítésű földalatti mellett döntött.

Közben kinevezték az Állami Mélyépítéstudományi Intézet főosztályvezetőjévé, három államosított cég vállalatvezetőjévé, 1950-ben a Mélyépítési Tervező Intézet igazgatójává.

A Kossuth-hídat 1960—61-ben lebontották.

— Elleneztem a lebontást — mondja —, szakmai szempontból semmi hibája nem volt még akkor sem a hídnak. Lehet, hogy nem volt szép, biztosan igazuk volt azoknak, akik szerint rontotta a városképet. Nekünk, akik ott voltunk a születésénél, nem egyszerűen egy híd volt a sok közül. Inkább egy felejthetetlen korszak fa-acél-vasbeton emlékműve.

VÁRKONYI ENDRE