



AZ ELSŐ HÍD, AMELYNEK MARADVÁNYAI A TORTÉNET KEZDETÉT JELENTIK, AZ ANGLIAI EXMOOR-HEGYSÉGBEN TALÁLHATÓ. HAZÁNKBAN A LEGUTÓBBI A TISZA KÉT PARTJÁN FESZÜL, SZEGEDEN. ÉS MILYEN A HÍRES HIDAK KRÓNIKÁJA E KETTŐ KÖZÖTT? ERŐL SZÖL LAPUNK EGYIK CIKKE, AMELYBÖL EGY KÉPET ITT KOZLUNK.

LOBOGÓ

244

„Nemes Tanács és Választott Polgárság!

Alulírottak... ezennel illendően kérjük a Nemes Tanácsot és Választott Polgárságot: méltóztassék oly végzéseket hozni és az országgyűlésről kiküldött Tekintetes Választmánynak oly értelemben nyilatkoztatni ki magát, mi szerint Buda és Pest közt építendő nemcsak czélirányos, hanem a két város díszére is szolgálendő állóhídnak felállítását egy részvényes társaság vállalhassa magára...

Pest, 1835. február 17.

Gróf Széchenyi István
Kovácsnai Kováts Sigmund
Kappel Fridrik
Tüköry József"

„Budapest, 1944. nov. 4.

M. kir. Kereskedelmi és Közlekedésügyi
Minisztérium, XIII. szakosztály

Jelentés

Allamtitkár Úr részére a budapesti közúti hidak felrobbantása tárgyában.

Folyó évi október hó 31-én jelentettem a budapesti közúti hidak részleges robbantási módjaira vonatkozólag az illetékes katonai parancsnoksággal történt megállapodásunkat. E megállapodással ellentétben a magyar katonai erők, a német parancsnokság kívánására a hidak teljes robbantását készítették elő. Mellékelt vázrajzon feltüntettük a megállapodás szerinti robbantási helyeket kék színnel jelölve, és piros színnel a már felszerelt robbantási keresztmetszeteket... A kék színnel jelölt megszakítások esetén (vagyis a részleges robbantással — a szerk.):

1. elegendő mértékben akadályoztatik az ellenség előnyomulása, 2. a hajózást nem gátolják a vízbe zuhant szerkezetek, 3. káros jégtorlaszok nem keletkeznek. 4. a hidak jövőbeli helyreállítása a szokásos módszerekkel aránylag könnyen végrehajtható.



**AZ
EXMOORTÓL
A TISZÁIG**

**HIDAK PARTOT
ÉRNEK**

A HIDAK PARTOT ÉRNEK

Ezzel szemben a hidak totális robbantása esetén:

1. a mai műszaki haditechnika fejlettsége mellett nem akadályozzuk lényegesen jobban az ellenség előnyomulását, 2. a hajózás teljesen megszűnik, 3. a lezuhant vasszerkezetek előtt a meder teljes szélességében jelentkező jégtorlaszok olyan árvizet okozhatnak, amely a város nagy részét elönti, s az itt maradt polgári lakosságot mérhetetlenül sújtaná, 4. ...

Aláírás.”

(Természetesen az utóbbi módszert választották — a szerk.)

„Új híd a Tiszán.

Algyón ünnepélyesen felavatták és átadták a forgalomnak a szeged—hódmezővásárhelyi közúti Tisza-hidat... Nyolc és fél méter széles kocsiút, másfél-másfél méteres gyalogjáró teszi kényelmessé a 470 méter hosszú hidat, amelynek költsége 157 millió forint volt...

1974. augusztus 20.”

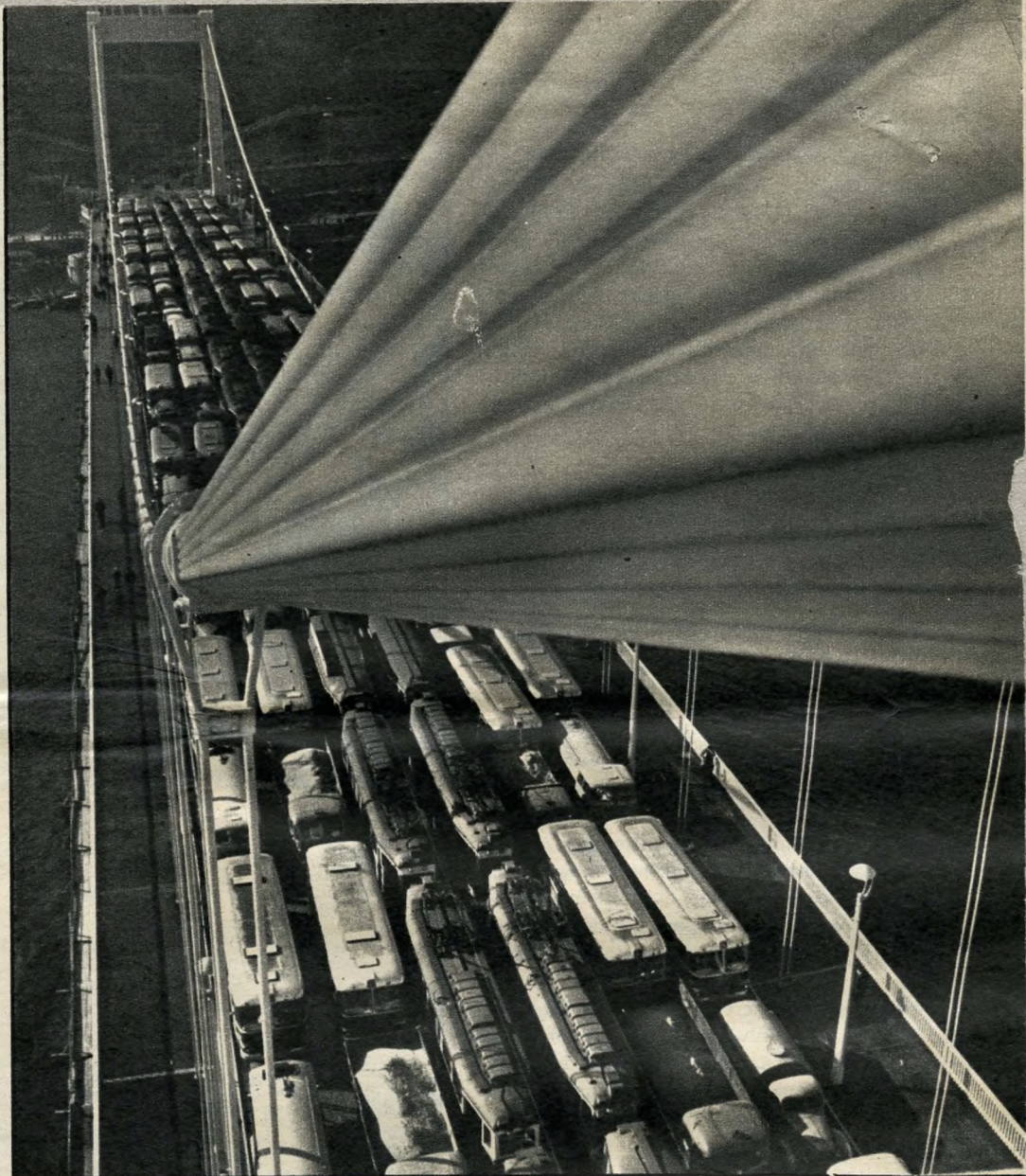
Három hiteles dokumentum. Köztük eltelet 139 esztendő. Történelmi mértékegységgel számolva nem nagy idő. Mégis elfér benne nagyjából a magyar hidépítés egész története. Széchenyi Lánchídjától az új Tisza-híd avatásáig több mint öt és fél ezer kisebb-nagyobb közúti hidat jegyeztek be a hazai törzskönyvekbe. Teljes hosszuk 62 ezer méter.

Ennél is több, mintegy hatezer a vasúti hidak száma. Pedig nagy hídjaink életük delén, 1944-ben erőszakos halállal pusztultak el. A náci hordák hazánkból való kényszerű kitakarodásukkor 1424 hidat robbantottak fel. Az okozott kár több mint harmincszorosa volt annak, amit békeidőben egy év alatt hidak építésére és fenntartására fordítottak.

Az élet újrakezdéséhez, a vérkeringés megindításához be kellett gyógyítani a sebeket. Újjáépíteni és újat építeni. Hidakat emelni, hogy összekössék a távoli partokat. Vizek fölött és vasúti pályákon át, hogy ismét lüktessen rajtuk a forgalom, jótékonyan egyenlítsék ki a természet rendszeretelenségét.

Az első hidat az őszember még valószínűleg ajándékba kapta, amikor a vihar döntötte fatörzs végigfeküdt a patak két partfala között. Ekként kínálta a természet az ismeretlen felé teendő első óvatosságot lépéseknek a kényelmet. A többi már az ember dolga.

Az angol posta 1968-ban egy érdekes hídtörténeti bélyegsorozatot bocsátott ki. Ennek egyik darabja egy történelmi előtti őshidat ábrázol. Az eredeti a dél-angliai



Nem utolsó látvány a híd terhelési próbája



Kiemelik a Duna fogságából a roncsokat

Exmoor-hegységben található. Egy patak viszonylag sekély medrébe szorosan egymás mellé hatalmas sziklákat görgettek. Ezek alkották a pilléreket. Rájuk lapos, vízcsiszolta köveket fektettek, hogy megkönnyítsék az átkelést.

A történelem legrégebbi hídja viszont az Eufrátesz fölött feszült. A krónika szerint Nabukadnezár vagy Nabupolasszár uralkodása idején emelték a babiloniaiak, az időszámítás előtti hetedik században. Valóságos technikai csoda számba ment 120 méteres hosszával, áramvonalasra alakított lábazatával, sima kocsiútjával, amelynek égetett téglakockáit aszfalthabarcba

ágyazták. Ezekre a pillérekre fektették azután a cédrusgerendákat.

A híres hidak közül való volt az a cölölpéptítmény is, amelyet Hadrianus császár idején, a második század közepén emeltek a Dunán, Aquincum és Contra Aquincum között, s amely „keményen ívelt át a Neptunus által megszentelt Danuviuson” — mint Cainus Julius Geminus Capellianus helytartó írja —, valahol ott, ahol most az Erzsébet-híd nyújtózik.

De nemcsak a fővárosnak voltak és vannak nevezetes hídjai: A mai kilenclyukú hortobágyi híd helyén, amelyet Litsmann József kőművesmester és Povolni Ferenc

építész 1827 és 1831 között készített, már a XIV. század elején is állt egy kecses fahíd. S az erdélyi „mammuthidak” is meszsi földről vonzották a szakembereket. Dúsan faragott faburkolat védte oldalukat, mint például az 1909-ben lebontott tordai Aranyos-hídet is, amelynek modellje a Közlekedési Múzeumban látható.

Széchenyi a század elején, egy majdnem végzetessé vált dunai átkelésnél, amikor végre szárazra került, még felsóhajtott: „Egyévi jövedelmemet adnám, ha Pest és Buda közt híd létesülne...” Európa egyik legkorszerűbb, nekünk legszebb hídja, az Erzsébet-híd pedig első építésekor, a századfordulón 15 millió pengőbe került már.

Bizony sohasem volt olcsó multság a hidak építése. Szinte minden esetben nemzetközi pályázatot hirdettek a tervek elkészítésére, s ezekben az egyik legfontosabb éppen a gazdasági tényező volt. Jöcskán születtek ezért ma már fantasztikusnak tűnő tervek is. Elsőnek mindjárt Mátyás király merő márványból készítendő Duna-hídját említhetjük. Egy bécsi szitakészítő mester (!) tervezete már 1716-ban nyomokban egy kábelhíd elemeit tartalmazta. Persze az akkori technikai felkészültség mellett ez a fantasztikumok birodalmába tartozott. 1784-ben Balla Antal mérnök, 1786-ban Török Sándor és társai boltozatos köhídtervüket terjesztették az illetékesek elé. Campiller József 1819-ben faboltozatú híd készítését javasolta.

„Mint hogy talajfúrások útján kikutatták a Duna fenekét, s megállapították, hogy a budai hídfő és mederpillér sziklaalapon, míg a pesti hídfő és mederpillér sziklatartósságú kék agyagrétegen fog nyugodni, megkezdték az alapozást. A budai és a pesti hídfő alapjaként két-két caisson (keszont) süllyesztettek a víz alá... A sűrített levegőben, mely iszonyú kínossá tette a munkát, amennyiben a lent dolgozóknak fül- és mellfájást okoztak, tiszta-újlaki munkások végezték a talaj megmunkálását... Erős szervezetük órákig kibírta a rettenetes légnomást...”

Így ír tudósításában a Vasárnapi Újság riportere 1895-ben a Vámház téri híd, a mai Szabadság-híd építésének megkezdéséről. Ez már a valóság. A kemény, olykor embertelen körülmények között, kényszerűen végzett munka hiteles krónikája, amely — mint minden jelentős alkotás — tragédiák sorával volt árnyékolva.

Külön fejezet a hídépítés történelmében a balesetek sora. Tibetben, Peruban két évszázad előtt sorra hullottak le a kanyonok, sziklahasadékok felett kifeszített függőhidak. Emlékezzünk csak Thornton Wilder világhírű regényének, a Szent Lajos király hídjának történetére. Vagy éppen a maine-i katasztrófára, amikor a folyó felett több mint száz méter fesztávolságú hídon 1851. április 16-án hajnalban két huszárcsapat lovagolt át. Később a 11. ezred egy svadronja is követte a lovasokat. Amikor a hidat a katonaság teljes hosz-

szában ellepte, az egyik kábel hirtelen, robbanásszerű dőréjjel elszakadt, s a pályaszerkezet pillanatok alatt a folyóba zuhant. Több mint kétszáz katona pusztult el.

A Lánchíd építésének befejező szakaszában is történt egy viszonylag szerencsés kimenetelű baleset. 1848. július 18-án az utolsó láncszakasz felvonásánál a felvonólánc elszakadt, terhe a munkaállványra zuhant. A munkaállványon levők közül többen — közöttük Széchenyi is — a Dunába zuhantak. Nagyobb baj azonban nem esett, és augusztus 20-án a kiemelt szerkezetet sikerült a helyére állítani. De még akkor sem volt végérvényesen biztonságban a főváros első állandó Duna-hídja.

1849. május 21-én, a szabadságharc leverésének küszöbén Allnoch osztrák mérnök ezredes szivarja paraszával meggyújtotta a robbanótöltet kanócát, amellyel a még nem is teljesen kész hidat akarta megsemmisíteni. A detonáció bekövetkezett. Allnochoz darabokra tépte. A híd sértetlen maradt.

Több mint száz ember halt meg a Margit-hídon is 1944-ben. Ezt a katasztrófát azonban nem a vak véletlen hozta, noha az Összetartás című nyilas újság november 7-i számában így írt: „A Margit-hídon munkálatok közben, úgy látszik, a gázvezeték hibája folytán, robbanási szerencsétlenség történt...”

Ilyen „elemi csapás”, a fasizmus eszterlen rombolása következtében semmisült meg a magyarországi hidak 90 százaléka. Ezt követően születtek Budapesten a legendás pontonok a felszabadulás után, a Mancsi, amelyet a Vörös Hadsereg katonáinak segítségével vertek a zajló folyón, a Kossuth-híd, amely öt esztendő helyett

MTI Fotó felvételei

A budapesti Erzsébet-híd pesti hídfője



tizenöt évig „állta tisztességgel a sarat”, s aztán a többi, ma is ívelő hidunk...

Különös módon a hidak egyfajta társadalmi vízválasztóként is szerepeltek. „A hajóhíd két oldalára nagy bajuszu férfiakat állítottak, akik németül beszélnek, és a nemes embereket, továbbá minden jól-töztött gazdag embert ingyen engednek a hidra, ugyanakkor a szegény iparoslegényeket, koldusokat, parasztokat szó nélkül megragadják, arra kényszerítik, hogy hídpénzt fizessenek” — írja J. G. Kohl német utazó.

„Szegénynek, gazdagnak egyaránt joga, hogy a híd alatt aludjék” — mondta Anatole France, briliánsan fogalmazva meg a társadalmi „egyenlőség” a teremtés óta eredendő groteszk ellentmondását.

A hidak jelképpé nőttek. A Ponte Vecchio az Arno fölött Firenzének, a Karluv most (a Károly-híd) Prágának, a Waterloo-Bridge vagy a London-Bridge az angol főváros szimbóluma lett annak ellenére, hogy ez utóbbit — furcsa történelmi fíntor — az USA-beli Arizona állam megvásárolta, és Lake Havasu Cityben állította fel eredeti kövekből.

Jelkép lett a Lánchíd, s talán lesz a jövőben épülő két új budapesti Duna-híd vagy az a közúti alagút, amely a nagy folyó medre alatt köti majd össze a két partot.

Ilyen szimbólum a tavaly elkészült, kontinenseket, Európát és Ázsiát összekötő, teljesen vihar- és földrengésbiztos Boszporusz-híd. És talán egyszer a többi, nem kőből, acélból, sodronykötélből készített, hanem „forró drótból” font, rendszeresen közlekedő, kormány szintű repülőjáratok formájában létesített kapcsolat is.

Ezek is hidak. Hiszen messi partokat kötnék össze. Távolságokat csökkentenek, közelebb hozzák egymáshoz az embereket, hogy szót értsenek egymással...

MULLER TIBOR