

Eiffel, alias Feketeházy



Szeptember 16-án lesz 91 esztendeje, hogy átadták a forgalomnak Szeged első állandó közúti hidját: 1883. szeptember 16-án. Valamivel délebbre akkor már 25 esztendeje állt a vasúti híd, s 13 éve az Algyői hídon is jártak a vonatok. Mégis, a közúti híd lett valóban a városé. A vasúti hidak nagyon jól szolgálták az országot, s egyben a város gazdasági érdekeit, a közlekedést, ám a közúti híd teremtett először gyors és könnyű, s ami a fő: állandó összeköttetést a két part között a gyalog vagy kocsin járó ember számára is, s tette lehetővé a rendszeres, mindennapos közlekedést. Ez pedig a város további fejlődése számára alapvetően fontos volt. Alighanem ezért beszélünk ma is a szegedi hídról, mint egyetlenről, pedig Algyőnél immár kettő íveli át a folyót, s a Nagykőrös folytatásaként, reméljük, hamarosan megkezdődik egy új híd építése. Ennek ellenére valószínűleg sokáig ez az öreg, túlterhelt híd marad számunkra Szeged hídjá.

Az, hogy Szegednek hídjá legyen, 1880-ban döntött el. Az abban az esztendőben hozott XVIII. törvénycikk szerint a Tiszán állandó közúti vashidat kellett építeni. Júniusban nemzetközi pályázatot írtak ki a híd tervezésére és megépítésére. Magyar és német nyelven jelent meg a *Program és pályázati feltételek egy a Tiszán Szeged és Új-Szeged között építendő állandó közúti híd tervezéséhez*. A nagyon alapos és minden részletre kiterjedő pályázati főlhívás szerint a jelentkezőknek 11 méter széles hidat kell tervezniük, amelyből 7 méter a kocspálya, 2-2 méter pedig a gyalogjárda szélessége. A maximális költséget egymillió 250 ezer forintban szabta meg a kiírás. A főlhívás különben nemcsak a híd legfontosabb adatait tartalmazta, hanem többek között azt is feltételül szabta, hogy az elfogadott terv készítője köteles vállalkozónként meg is építeni az általa tervezett hidat. Ez különben megfelelt az akkori, s — úgy tűnik — meglehetősen hatékony szokásoknak és építésszervezési módszereknek.

Erdemes idézni a kiírás 11. paragrafusát: „Azon pályázó, ki nek ajánlata és tervezete a híd építés alapjául elfogadottat, köteles az e részben nyert értesítésnek vételétől és a szerződés kötése napjától számított 6 hét alatt az építést folyamatba venni és azt szakadatlanul oly erővel folytatni, hogy a híd 1883. évi május 1-jével készen és a forgalomnak átadható legyen.” Meglehetősen szigorú feltételeket tartalmazott tehát a kiírás, hiszen mindössze 6 hetet, másfél hónapot adott a szerződéskötéstől számítva az építés megkezdésére. Ráadásul még két és fél év sem állott rendelkezésére az épí-

tőnek, s a kiírás feltételei között az is szerepelt, hogy minden hét késedelemért kétezer forint bírságot, vagyis kötbért kell fizetnie a vállalkozónak.

A pályázatra 29 terv érkezett be, francia, magyar, osztrák, német, olasz, holland és belga vállalatoktól. A bíráló bizottság az Eiffel-cég két terve közül az egyiket fogadta el, s ennek alapján épült meg a 4 nyílású, kecses, 401 méter hosszú szegedi közúti híd.

Itt érdemes egy kis kitérőt tenni, hiszen az igen szép, az első nagy nemzetközi magyar sikernek számító híd dicsőségét sokáig maradéktalanul az Eiffel-cég élvezte. Csak 1933-ban bizonysította be Lósy-Schmidt Ede, hogy az mégiscsak magyar alkotás. Tervezője Feketeházy János volt.

Mindenképpen érdemes röviden ismertetni Feketeházy életrajzát. 1842-ben született Vágsegyháza, Nagyszombat és Nyitra között, Bécsben matematikát hallgatott a műegyetemen, végül Zürichben szerzett mérnöki oklevelet. Először Bécsben kapott munkát, az államvasutak igazgatóságán, ahol — miután felismerték tehetségét — hamarosan irányítói munkakörbe került a tervezőirodában. Mégis haza akart térni, hogy részt vehessen a kiegyezés után megindult országépítő munkában. Am itthon csak mérnökgyakornokként sikerült bejutnia a vasútépítészeti igazgatósághoz. Mégis itthon maradt, és hidakat tervezett. Sok alkotás dicsérettel, például a szolnoki vasúti híd, a déli összekötő vasúti híd Budapesten, az első forgóhíd Fiumében, vagy a Keleti pályaudvar és az Operaház tetőszerkezete. A szegedi híd azonban — a budapesti Szabadság — (akkor Ferenc József) híddal együtt — legsikerültebb alkotása volt.

Jellemző, ahogyan végül is az ő terve alapján épült meg a híd. Feketeházy terveit följajánlotta több hazai cégnek, végül a MÁV-nak is, de mindenütt elutasították. Csak a kudarc után fordult az Eiffel-céghez, amely saját tervén kívül benyújtotta a pályázatra Feketeházyt is, aki kikötötte, hogy — mindkét fél érdekében — az Eiffel-cég a döntésig szerepeltesse saját munkáját a tervek között. Így, névtelenül nyerte el végül is a bíráló bizottság egyhangú elragadtatását, és az első díjat.

A szegedi közúti Tisza-híd építéséhez 1880. decemberében kezdtek hozzá, és 1883. szeptember 16-án adták át a forgalomnak. Hogy a költségeket már akkor sem fedezték az arra szánt összegek, íme a bizonyíték: a pályázati kiírás szerint maximális költsége 1 millió 250 ezer forint lehetett volna, s végül mégis 1 millió 700 ezer forintba került. Am szép megoldásai és az, hogy hosszú évtizedeken át jól

szolgált a várost, feleltette ezt a kis malort.

Sajnos, a szegedi híd sem kerülhette el sok-sok társának sorsát: 1944. október 9-én felrobantották a visszavonuló német csapatok. Eredeti formájában újjáépíteni nem lehetett, mivel a pillérek nem tudtak volna megbirkózni az ív oldalnyomásával. Már korábban is tapasztaltak ugyanis aggasztó mozgásokat a pilléreknél, s ideiglenes megoldás, sok után végül tervbe vették, hogy a pilléreket vasbetonszerkezettel megtámasztják. Erre azonban nem kerülhetett sor.

Az újjáépítés 1947. márciusában kezdődött, s az előbbi okok miatt új szerkezeti megoldást kellett választani. Az új híd — bár szépségben nemigen versenyezhet elődjével — jelképe lett az újjáinduló életnek. Másfél év alatt készült el, 1948. november 21-én, a KMP megalakulásának 30. évfordulója alkalmából adták át ünnepélyesen a forgalomnak.

Szeged mai hídját a jól ismert, tekintélyes méretű felső ív jellemzi, amely több mint 147 méterre távoltságot köt össze a meder fölött. A 8,2 méter széles kocspálya két oldalán 2 méter széles gyalogjárda húzódik. Az új híd vasszerkezetének terveit a műegyetem II. számú hidépítészeti tanszékének munkaközössége készítette dr. Mihailich Győző és dr. Schwertner Albert vezetésével. A műhelyterveket Prepeliczay Albert és a Ganz-gyár, az alapítványi terveit pedig Major Sándor dolgozta ki.

Az átépítés óta sokat változott a híd. A legfontosabb változásokat és annak okait ismerjük: meg kellett rajta szüntetni a villamosközlekedést, mivel a híd fő szerkezete előregedett, ki kellett cserélni a följárók szerkezetét is. A pályatestet macskaköburkolat helyett aszfaltszönyveget kapott, s csak nemrég fejeződött be az új-szegedi hídfő átépítése, forgalmi rendjének átszervezése.

Sok mindent mondtak már erről a hídról: sok jót és sok rosszat. Mindegyik véleményben van igazság, a jóban és a rosszban egyaránt. Kétségtelen, hogy nem az ország legszebb hídjá, de hát a lehetőségek még ma is meghatározzák a tervezők és az építők munkáját, nemhogy egy háború pusztította országban. Az pedig, hogy keskeny, s lassanként végképp nem felel meg — már csak helyzete miatt sem — az egyre nagyobb forgalom által támasztott követelményeknek, az sem egészen az ő hibája. Inkább az a baj, hogy még mindig — remélhetőleg már nem sokáig — egymagában kell megbirkóznia a gyorsan növekvő forgalommal. A villamosközlekedés megszüntetése átmenetileg segítette a helyzetet, lehetővé tette a közúti forgalom meggyorsítását, növelve a híd átbocsátóképességét. Az új-szegedi hídfő átépítése, az út jobb vonalvezetésének biztosítása és kiszélesítése ismét szerez némi könnyebbséget, de az alap-problémát egyik sem oldhatja meg. A Belváros szűk utcáiban torkolló keskeny híd önmagában már kevés.

Bármily nehéz is jelene, még szép jövő előtt áll. Északi társának elkészülte után az öreg hídnak fontos szerepe lesz a Belváros és Újszeged fölött a városközpontba tartó autóbuszok és személyautók kiszolgálásában.

Egy régi és az új



A folyóparti fekvés — főként két folyó és három ország találkozásánál — normális körülmények között mindenképpen előnyös egy város számára. Szeged is sokat profitált helyzetéből a múltban, s ez a pozíció — a néhány évtizedes közjátéktól, a háborúktól és következményeiktől eltekintve — a jelenben is hasznos, s a jövőben várhatóan még hasznosabb lesz a város számára. Mindehhez azonban jó átkelőhelyekre van szükség.

Mivel a Tisza tekintélyes kanyart ír le Szegedtől északra, mintegy öbölbe, „szögbe” fogva a várost, s a Maros is kelet felől, de a várostól északra torkollik a Tiszába, a Tiszántúlt a Duna—Tisza közével összekötő fő déli átkelőhelyek Szegedtől északra alakultak ki, Algyő környékén. Már csak azért is, mert így vált lehetővé egy újabb, marosi átkelés elkerülése a Viharosok felé tartó, vagy az onnan érkező utasok és áruk számára.

Algyőnél az első híd 1869—1870-ben épült, alig több, mint tíz esztendővel a szegedi vasúti híd után. A medret mintegy 104 méter hosszú nyílással hidalták át. Az ártéri nyílások fölé ekkor még fahidakat építettek, amelyeket 1900—1902-ben cseréltek ki vasszerkezetre. Az átépítés egyik érdekessége, hogy a Hódmezővásárhely feletti oldalon az ártéri rész egyik nyílásába 20 méter hosszú, fölhúzó szerkezetet építettek, amelynek révén magas vizállás idején is biztosítani lehetett a hajózást.

Az Algyői híd vasúti hídnak épült, s csaknem hetven évig csak vonatok jártak rajta. Csupán 1938-ban alakították át úgy a hidat, hogy a közúti forgalomnak is rendelkezésére álljon.

A második világháború, akárcsak a legtöbb magyar híd sorsát, az Algyőt is megpecsételte. Bár bombatalálat nem érte a hidat, a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A kiemelt elemeket felhasználták az újjáépítéskor, s így a mederhíd eredeti vasszerkezete összesen csaknem 90 esztendőig teljesített szolgálatot. Mindössze 15 éve cserélték ki új szerkezettel a meder fölötti áthidalást.

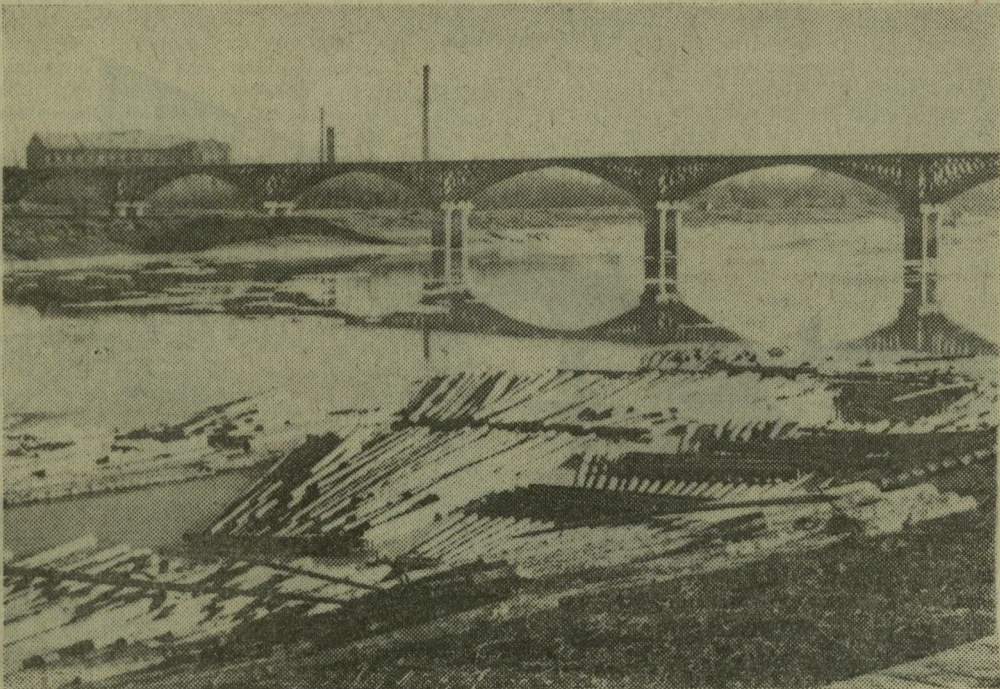
Most újabb átépítés előtt áll az Algyői vasúti híd. Tőle nem messze, délre elkészült az új közúti híd, s így meg lehet végre szüntetni az úton járóknak oly sok bosszúságot, sok várakozást okozó öszvérmegoldást: a híd végre valóban vasúti lesz. Ezzel egyidőben a MÁV kicseréli az immár előregedett ártéri szakaszokat. A munkát a tervek szerint, az idén kezdik, s 1977-ben fejezik be. A beruházás összesen mintegy 140 millió forintba kerül.

A Ganz-MÁVAG már gyártja az új szerkezeti elemeket, amelyeket a meglévő híd mellett, azal párhuzamosan szerelnek össze, s emelnek be új helyükre. Am ez csak egyik feladata az átépítésnek. A hajózás biztosítása érdekében ugyanis meg kell emelni a meder fölötti szakaszt is, a jelenleginél 82 centivel magasabbra. Emiatt viszont a pályát is át kell építeni, a följáróktól számítva mindkét oldalon mintegy egy-egy kilométer hosszúságban. Ennyi kell ugyanis a szintkülönbség kiküszöböléséhez, illetve a megfelelő átmenet biztosításához.

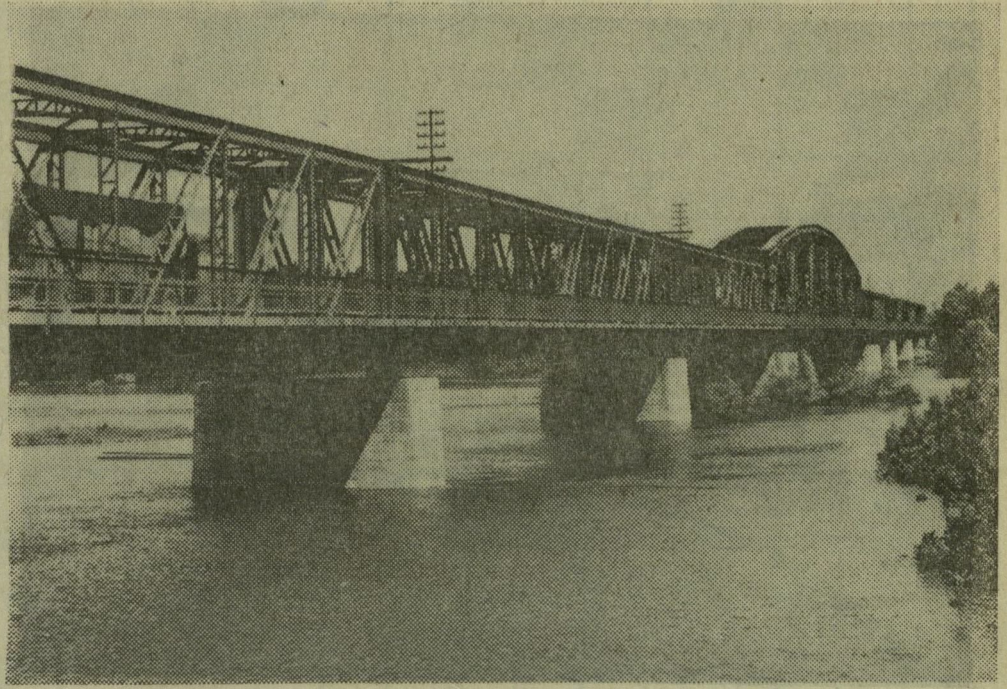
Az Algyői vasúti híd átépítése egyik legfontosabb feltétele a Szeged—Békéscsaba közti vasútvonal fejlesztésének, a dél-alföldi vasúti közlekedés megjavításának. Ahhoz ugyanis, hogy a vasút növelni tudja utazási sebességét, új pályára van szükség.

A Szegedet Hódmezővásárhellyel összekötő új közúti hídra is igen nagy szükség volt Algyőnél, hiszen a gyorsan növekvő közúti forgalommal a vasúti híd fél-, vagy inkább egyharmad megoldása már alig tudott megbirkózni, nehézkessé és lassúvá tette a Szeged és a Tiszántúli közötti összeköttetést. A híd 157 millió forintba került, s 470 méter hosszan köti össze a két partot. A legnagyobb, folyó fölötti áthidalás hossza több mint 102 méter. Szélessége 12 és fél méter, a gyalogjárda között pedig 8,5 méter széles a kocspálya. Az ártéri részek előregyártott vasbetonszerkezetből készültek, a mederhíd pedig úgynevezett öszvérszerkezet: a vasbeton pályalemez acéltartókon nyugszik. Erdemes megemlíteni, hogy a pillérek cölöpalapozással készültek, s a híd maga több mint 200 cölöpon nyugszik.

A híd építését nem egészen öt éve, 1969. októberében kezdték. Most, elkészülte után, jelentősen meggyorsítja Szeged—Hódmezővásárhely között a közúti közlekedést, annál is inkább, mert a KPM megyei igazgatósága még az idén befejezi az út felújítását is. Vásárhelytől a híd már elkészült az új úttest, s a munkát hamarosan befejezik Algyő és Szeged között is. Az út 7 méter széles lesz, tehát két, 3,5 méter széles forgalmi nyom áll a járművek rendelkezésére, biztonságosabbá és gyorsabbá téve a közlekedést. Erre főként Szeged és Algyő között van nagy szükség, tekintettel az olajipar nagy forgalmára. Eppen ezért a szegedi körtől és az olajipari csomópont között 9 méter széles lesz az út. Mivel a híd a vasúti hídnál 230 méterrel délebbre épült, öt meglehetősen veszélyes kanyart is meg lehet szüntetni, s az új följárók jó vonalvezetéssel illeszkednek a Szeged—Vásárhely közti, följújtott úthoz.



Ez volt hazánkban az első keszonalapozással épült híd. 1858-ban adták át a forgalomnak



Algyőnél az első híd 1869—1870-ben épült, alig több mint tíz esztendővel a szegedi vasúti híd után