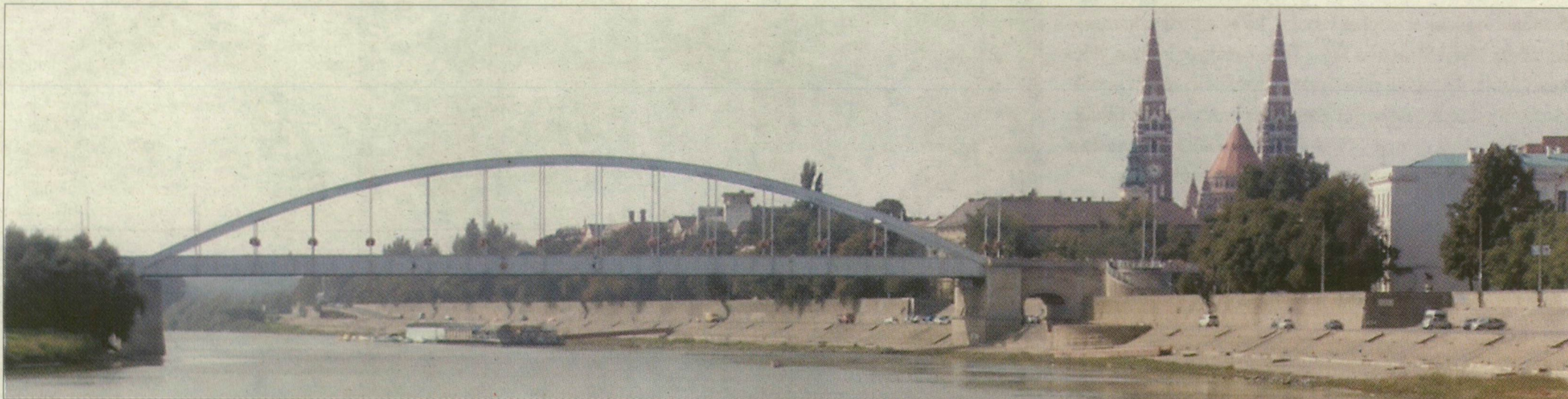


KÜLÖNLEGES HIDAK MEGYÉJE: CSONGRÁD

Kifeszítve, két part között



Szeged látképehez hozzátartozik az 1948-ban épült, a Tisza két partját, a város két részét, a szegedieket összekötő közúti híd

FOTÓ: KARNOK CSABA

A hidak összekötnek: folyópartokat, egymástól távoli területeket, és végső soron: embereket. De emléket is állítanak az emberi ötletességnek, tudásnak, erőfeszítésnek. A Csongrád megye területén 245 volt és jelenleg is létező hidat tart számon a szakirodalom, a téma kutatója, Tóth Ernő.

MUNKATÁRSUNKTÓL

A korai vashídépítés Csongrád megye egyik bemutatásra és népszerűsítésre érdemes nevezetessége.

Az első rácsos szerkezet

Szeged első állandó Tisza-hídja 1858-ban született. Bár ez volt az első rácsos híd-szerkezet, mégsem ezért, hanem a pillérei miatt vált híressé a mű – írja önálló, gazdagon illusztrált kötetben, de az interneten is elérhető tanulmányában Tóth Ernő. Ugyanis a szegedi pilléralapozásoknál alkalmazták először Magyarországon, de a kontinensen is a légnyomásos módszert. (Ezt az úgynevezett keszonalapozást Triger francia mérnök találta ki 1841-ben a Loire egyik szigetén, aknamélyítésre.)

De az is érdekes, hogy a Tiszán 1870-ben Algyőnél épült újabb rácsos vasszerkezet. Ez – a szegedi vasúti híd után – a megye második, hazánkban pedig a harmadik állandó Ti-

sza-hídja. Különlegessége az is, hogy e műtárgy még teljesen külföldi alkotás volt, s országos rekordnak számító 104 méter támaszközü, hatszoros rácsoszású, (Etzl-féle) hegeszvas mederszerkezethez összesen 33 nyílású hullámtéri ékelt fahíd csatlakozott.

Gyalogosan a folyón

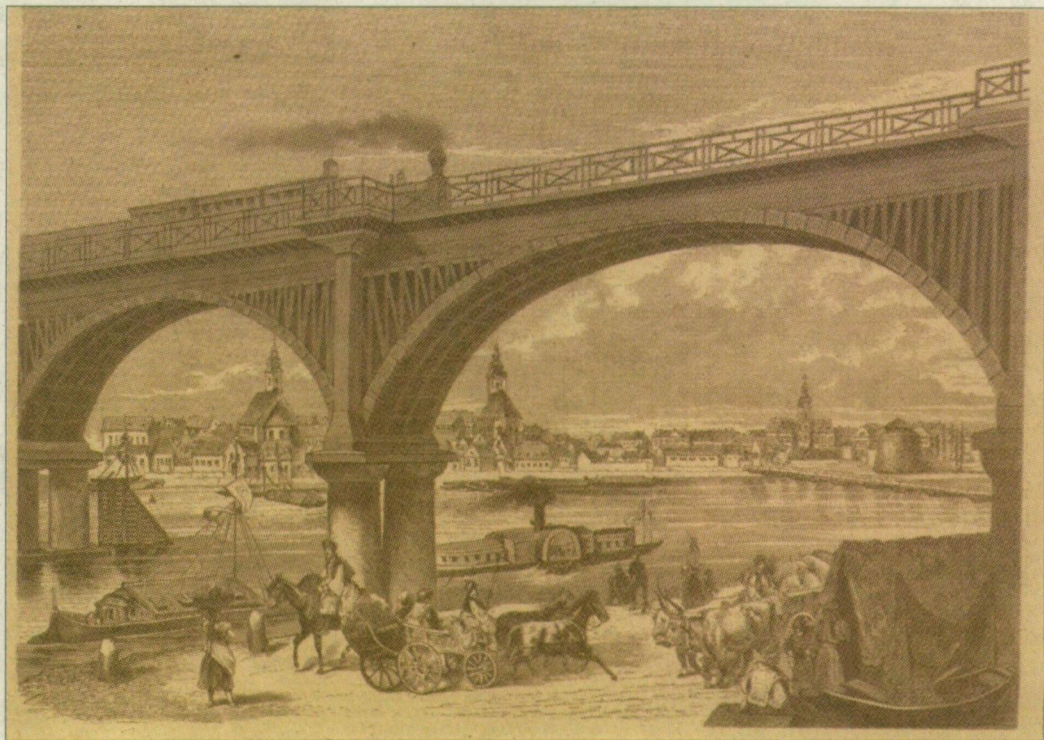
A közúton járók számára jóval később biztosították állandó átkelést a Tiszán. A szigetekre épült Szeged közlekedési igényei a török korig nem igényelték a folyón való állandó átkelést. A török uralom alóli felszabadításakor katonai hajóhidat használtak – például 1686-os ábrázolásokon látszik is a várhoz csatlakozó hajóhíd. Persze emellett Tápén (1528-tól) és a Felsővároson (1732-től) komp üzemelt.

Az állandó Tisza-híd építését Vedres István, a város földmérő mérnöke már 1787-ben kezdeményezte. De csak „A Víz”, vagyis az 1879-es árvíz pusztítása után lett egyértel-

Török előtt, török után

A Csongrád megye területén valaha feszülő, összesen 245 híd történetét dolgozta fel Tóth Ernő. A szakirodalmat is összefoglaló művet könyv formában kiadta a Csongrád Megyei Állami Közútkezelő Kht. a Szegeden rendezett 44. hídmérnöki konferencia alkalmából. Az interneten is fellelhető tanulmányból kiderül: megyénkben a bronzkorból maradt olyan közlekedési műtárgy, mely hídpótló, részben hídszerű létesítménynek is mondható. A régészek megtalálták azoknak a hidaknak a maradványait, amelyek a tatárjárás után erődített templomokba, várakba vezettek. A török hódítás után Szegeden hajóhíd épült, mely majd két évszázadig (1883) szolgálta a közlekedést.

mű: a város újjáépítésével együtt a közúti hidat is meg kell építeni. Az 1880-ban meghirdetett pályázatra 14 jelentkező 29 tervet nyújtott be. A Pester Lloyd is megírta: a Fekete-házy János és Schickedanz Albert műépítész munkája szerinti pályázat nyert. S bár az akkor is közismertnek számító Eiffel kivitelező cége a feledés homályába borította a magyar tervező nevét, de legálább a szegedieknek illik úgy



Alapozása, szerkezete miatt is nevezetessé vált Szeged első állandó Tisza-hídja

FOTÓ: SOMOGYI-KÖNYVTÁR HELYTÖRTÉNETI GYŰJTEMÉNY

rögzíteniük emlékeztünkbe, hogy a híres Fekete-házy-Eiffel közúti Tisza-hídon 1883-ban már sétálhattak a városlakók.

Közösködés

Újabb, közel 500 méter hosszú rácsos vasszerkezetű Tisza-híd 1903-ban Csongrád és Szentés között készült el – írja Tóth Ernő. Itt feszült a folyó két partja között hazánk első közös közúti-vasúti hídja.

Hasonlóképpen különlegességnek számított a makói négy-nyílású, faszervezetű Maros-híd, mely 1878-ban már készen állt, s több mint negyven évig a vasúti forgalmat is viselte. Aztán Csongrád megye specialitása lett a közös üzemeltetésű híd: 1906-tól a Csongrád-Szentes közötti, 1935-től pedig az algyői Tisza-híd is így szolgálta a forgalmat, közel nyolcvan, illetve negyven évig.

Óriási pusztítást hozott a II. világháború: mindegyik folyó feletti hidunk elpusztult. A négy Tisza-híd közül háromnak az újjáépítése hatalmas erőfeszítéssel 1946–48-ban készült el.

Hídverők virágkora

A hidak virágkora 1970-ben, a makói Maros-híd átépítésével kezdődött. Majd folytatódott az új Tisza-híd építésével Algyőn. Ezt követte az új szegedi Tisza-híd (1979), a Csongrád-Szentes közötti új közúti Tisza-híd (1981), s 1986-ig a korábban közös üzemű Tisza-híd is átépítette a MÁV, így ekkor már hat Tisza-híd feszült két part között megyénkben.

A vasbeton hídépítésben megyénk szerepe ugyancsak a legék közé sorolható – összegez Tóth Ernő. Vasútvonal feletti hidak épültek már 1910-ben, majd 1935-ben. A Csongrád-Szentes közötti Tisza-híd azzal büszkélkedhet, hogy hazánk második, akkor legnagyobb nyílású szabadon betonozott hídja, mely az első vasbeton Tisza-hidunk.

Igazi gyöngyszem: Csongrád 1896 óta üzemelő ponton hídja, mely kialakítását illetően is

Vándorok

Magyarországon határán ma is megtalálhatók a közúti, de a vasúti híd maradványai is. Rövid életük elsődleges oka a Trianonban kijelölt országhatár. A vasúti hidat az első, míg a közúti a második világháború sodorta el. E hidak sorsa pusztulásuk után is közös: vándorhídként új helyen tovább szolgálják a közlekedést. A Maros fölötti magyarországi közúti átkelőből két híd lett – a Zagya fölött Szolnok és Zagvarékas határán. A csongrádi Tisza-híd második világháború utáni helyreállításakor használták föl a magyarországi Maros-ártéri vasúti hidat, mely 1986-ig, a Tisza-híd átépítéséig szolgált. A mederhíd egyik nyílását viszont átalakítások után, 1960-ban a sa-jócegei Sajó-híd helyreállításához használták föl, ahol jelenleg is megtalálható.

egyedi. Így hát szinte mindegy hátra, vagy előre nézünk az időben: Csongrád megye számos érdekességet kínál a műszaki teljesítményeket értékelők számára. Szeged pedig méltán nevezhető a régi, jelentős és nagy hidak városának. Mikközben az újabb művek is figyelemre méltóak. Csak egy példa: Szeged és egyben – Budapesten kívül – hazánk legnagyobb közúti hídja 1979-ben épült. A 141 méter nyílású Bertalan Lajos híd 762 méter hosszú, 15 ezer négyzetméter felületű, s az egyetlen vidéki folyami hidunk, mely négy-sáv

Lassúnak találták a csongrádi gazdálkodó birtokosok a révnél, a kompon való átkelést, miután – hála a Tisza-szabályozásának – megsaporodtak a művelésre alkalmas földterületek. Solyha Gyula csongrádi jegyző 1895 októberében javasolta, hogy vegyék meg az Esztergomnál feleslegessé vált hajóhíd egy részét és kössék át vele a Tiszát Nagyrét felé. A híd-avatást 1896. augusztus 30-án tartották. A román hadsereg 1919 tavaszán szétlőtte, el-

Átkelni – pontonokon

süllyesztette a hidat, amit egymillió koronáért csak 1920 szeptemberére sikerült helyreállítani a Wolyacsek Szaniszló százados vezette szegedi utász zászlóalj különítményének. Az 1932-es jeges ár kitördelte a pilléreket, s követte a mederváltozást, a hidat áthelyezték –

máig is meglévő helyére. Akkor felújítását is tervezték, de a visszavonuló német csapatok 1944-ben felrobbantották. A gazdák megalakították a Csongrád Nagyréti Tiszai Átkelési Szövetkezetet, s a Budapesti Margit pontonhíd alkatrészeinek felhasználásával 1949 júliusára ismét megnyílt a hajóhíd... Csongrádnál időről-időre folyamatosan felmerül a korszerűsítés, a komppal való helyettesítés, sőt egy új állandó híd létesítésének igénye is.



Igazi gyöngyszem, s látványosság is a csongrádi pontonhíd közúti pályája

FOTÓ: BÍRÓ DÁNIEL