

Dr. Domanovszky Sándor

Aranydiplomás, Széchenyi díjas mérnök

TISZA-HÍDJAINK TÖRTÉNETE

(előadás tömörítvény)

A Tiszát méltán tartották a „legmagyarabb” folyónak, hiszen a történelmi Magyarországon eredt és – 946 km megtétele után – ott is ömlött a Dunába. A trianoni békediktátum (1920. június 4.) hazánk területét 325.411 km²-ről 92.607 km²-re csökkentette! Ezzel a folyam mindkét végét elvesztettük, már csak 520 km maradt hazai földön. A I. (1938. június 10.) és a II. (1940. augusztus 3.) bécsi döntésben ugyan visszakaptunk 81.593 km²-t, de ezt a II. világháború következményeként (1947. február 10-én) elvesztettük, a lakosok száma a korábbi felére csökkent.

A Tiszán az átkelés évszázadok óta kompokon, hajóhidakon történt. A vasútépítés hajnalán, a XIX. század közepétől fahidakat létesítettek. Ezeket azonban hamarosan vas/acél hidakkal kellett kiváltani. Jelen rövid – pusztán összefoglaló – áttekintésünkben csak az utóbbiakkal foglalkozunk.

A Tisza első állandó hídját, a franciák által tervezett és kivitelezett szegedi vasúti Tisza-hidat 1858, végén helyezték forgalomba. Az azóta eltelt 155 esztendő alatt történeteket megkíséreltük táblázatos formába tömöríteni.

Az építés sorrendjét követően összeállított (a Történelmi Magyarországra és a két világháború közötti időszakra vonatkozó) I. táblázatból az alábbi következtetések vonhatók le:

- Az első világháborúig – a folyó felső szakaszának kisebb hídjait nem említve – 21 jelentősebb állandó átkelőhely, ebből 9 közúti, 2 közúti-vasúti és 10 vasúti híd épült;
- 1919-ben 10 hidat (javarészt románok) robbantottak fel, illetve rongáltak meg, ezek helyreállítása (többé-kevésbé eredeti formában) 1924-ig tartott;
- a trianoni országvesztés során 8 Tisza-hidunk idegen földre került;
- a két világháború között további 6 átkelőhely létesült, ebből 3 közúti-, 2 közúti vasúti- és 1 vasúti-híd (a titeli közúti és vasúti hidakat a jugoszlávok építették a 30-as években, 1942-ben – amikor ezt a területet visszacsatolták – felrobbantották mindkettőt, mi csak újjáépítettük és miután elkészültek, a németek újra felrobbantották (roncsaikat a jugoszlávok 1947-ben visszakapták);
- a II. világháború végén, 1944-ben minden Tisza-hidunkat felrobbantották a (szövetséges) németek (néhányat ellenséges bombatalálat is ért).

A folyásirány szerint összeállított, a mai Magyarországra vonatkozó II. táblázatból az alábbiak szűrhetők le:

- 1945 után elkezdődött az újjáépítés, melynek során csak 5 hidat lehetett rekonstruálni (polgári, kiskörei, tiszaugi, csongrádi, algyői), a többi helyére – néhol először ideiglenes, majd – új szerkezet került;
- a rekonstruált hidak közül a csongrádi és az algyői vasúti hidak, a háború után építettek közül a szolnoki és a vásárosnaményi közútiak helyett később újak épültek (tehát napjainkra a háború előtt készült felszerkezetekből már csak három létezik);
- a pillérek – helyreállításukat követően – az eredetiek maradtak (a csongrádi híd 120m-es középső nyílását – az új híd üzembe helyezéséig – kettéosztották);
- az újjáépítéseket követően 9 új közúti átkelőhelyet létesítettek (ebből 2 szabadon szerelt, feszített vasbeton, egy gyalogos-kerékpáros), melyek révén a vasúti hidakról lekerülhetett a közúti forgalom (2001 után már csak Kiskörénél van közös híd), míg egyetlen új vasúti átkelőhely épült (Eperjeskénél), a szegedi megszűnt és a balsai közúti-vasúti helyére pontonhíd került (ezen kívül még Lónyán és Tiszadobon működtetnek – szezonálisan – pontonhidat);
- a Magyar Tisza-szakaszon jelenleg (ill. 2013-tól) 26 híd áll, ebből 18 közúti, 8 vasúti és egy közös forgalmú;
- három határhíd van (két vasúti ukrán és egy közúti ukrán-magyar kezelésben).