

A HÍDÁLLOMÁNY II. VILÁGHÁBORÚ ALATTI PUSZTULÁSA ÉS IDEIGLENES HELYREÁLLÍTÁSA

(A 2016. június 16-i előadás szerkesztett változata)

Tartalom

A pusztulások mértéke

A helyreállítás elvei

Példák a kis és közepes hidak helyreállítására

A Duna- és Tisza-hidak rombolása és ideiglenes helyreállítása

Forrás: saját cikk (1985), Széchy, Apáthy, Nemeskéri-Kiss cikkei, Gáll-könyv, Duna-hídjaink (KKK).

A PUSZTULÁSOK MÉRTÉKE

A mai mérnöktársadalom alig tudja, hogy mi történt a hidakkal 1944-45-ben.. Közúti hidakról lesz szó, vasútiakról csak a közös hidak miatt.

Hídpusztítás régen is volt: Zrínyi M. törökök fahídja, 1848/49 több kisebb híd, I. világháború után hat Tisza-híd.

Most a II. világháború a téma, ízelítő 1941-ben Délvidéken: robbantás, roncsolás, ideiglenes helyreállítás.

1944-ben bombázás is volt, egyes hidak forgalomra alkalmatlanná váltak, de nem pusztultak el teljesen, nem úgy, mint a NATO 1999-es hídrombolásai esetén Szerbiában.

A tömeges, robbantás útján történő pusztulás 1944. okt. - 1945. március között történt. Békés megye kimaradt a robbantásokból.

Az állomány pusztulásának adatai a táblázatban láthatóak. Inkább a nagyokat robbantották. Vasúti híd az átereszek miatt több.

	Közúti hidak		Vasúti hidak	
	db	fm	db	fm
1944. évi állomány	8 373	67 136	10 117	41 154
1944/45-ben elpusztult	1 424	27 504	848	21 044
Elpusztult (%)	17	41	8,4	51,1

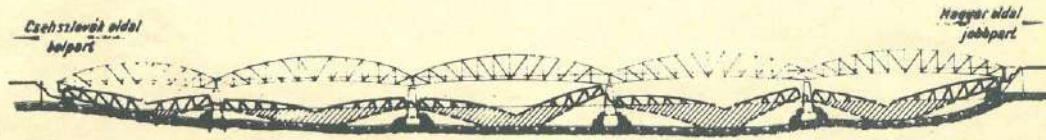
A közúti és vasúti hidak pusztulása a II. világháború végén

Néhol a pillérek is súlyosan sérültek. Nem hátráltatta az előnyomulást.

Jó lett volna úgy, mint a Lánchídon 1849-ben, ahol csak a pálya egy részét szedték fel.

Az értelmetlen pusztítás mértékét három ábra mutatja.

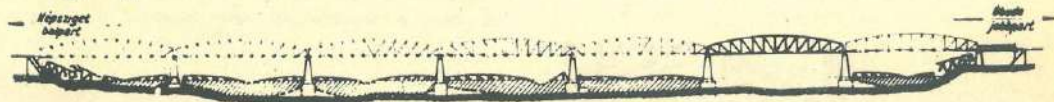
Komárom (vasúti Dunahíd)



Újpest (vasúti Dunahíd) az 1847. évi



a nagy Dunai hídtól



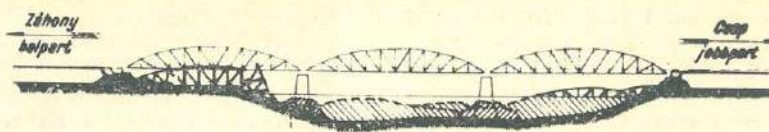
Budapest (vasúti déli Dunahíd)



Baja (vasúti-közúti Dunahíd)

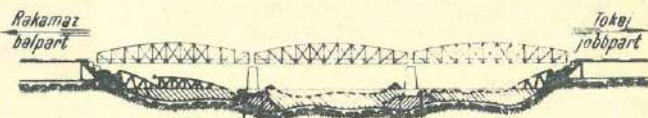


Záhony (vasúti Tiszahíd)

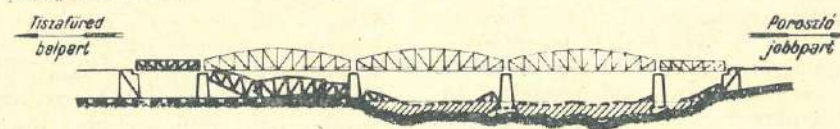


Tokaj (vasúti Tisza ártéri hidak és Tisza híd)

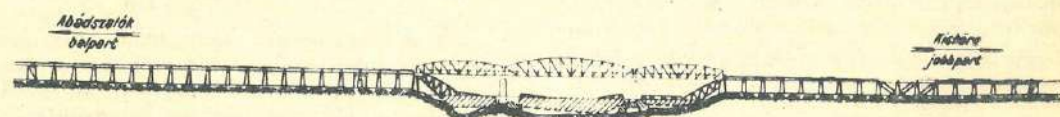
Aranyos híd	Görbe híd	Hosszú híd	Ladik híd
----------------	--------------	---------------	--------------

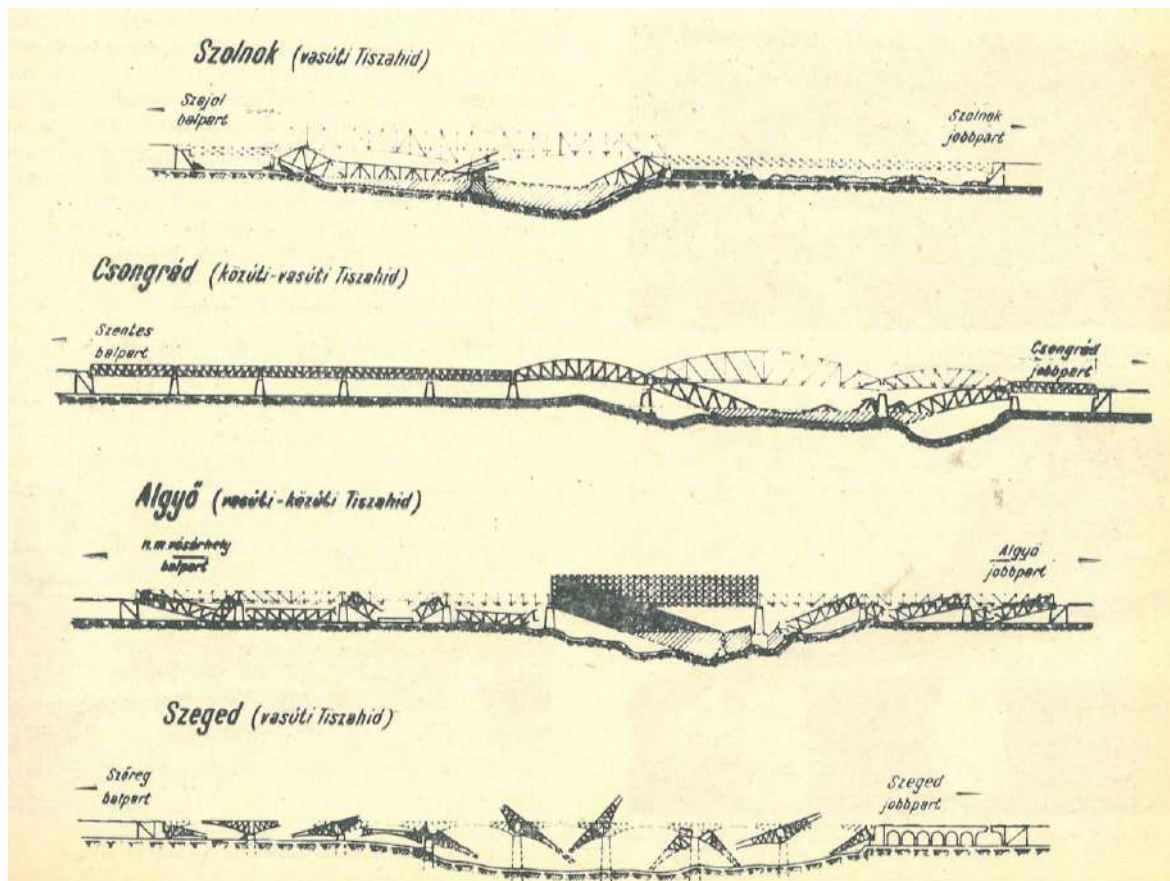


Tiszafüred (közúti-vasúti Tiszahíd)



Kisköre (vasúti Tiszahíd)





Sérült Duna- és Tisza-hidak

Aki nem élt diktatórikus rendszerben, úgy gondolja, lehetett volna tiltakozni a hidak aláaknázása, majd robbantása ellen. Voltak mentési akciók, Hatamov és mások. Irónia: ezt és más megmentett hidat később forgalmi vagy egyéb okból át kellett építeni.

A spontán helyreállítási tevékenység azonnal megkezdődött.

Minisztériumi körrendelet 1945. júl. 21., Széchy:

- központi felügyelők kijelölése,
- ideiglenes helyreállítás szempontjai (forgalom, vizet akadályozó roncsok)
- provizórium elhelyezése a közeli és távoli jövő figyelembe vételével (régi helyen vagy korrekcióban)
- kisebb teherbírás és szélesség megengedhető
- típustervek 30-50 m nyílásra.

NÉHÁNY ÉRDEKES MEGOLDÁS

Sérült vasbeton részek visszaemelése, összebetonozása



Veszprém, ideiglenesen helyreállított kisív (1946)

Ép részhez hozzáépítés



Felrobbantott Iparcsatorna hídja (1945) és Zalalövői Zala-híd

Roncsokból kinyert tartók felhasználása (pl. Marcaltó, lyukas tartók.) Az öszvértartók, ma hibásnak tekintett toldásokkal, de még állnak.



Marcaltói Rába-híd

Külföldről származó acéltartók (500 mm magas, pl. Kistar).

Herbert-rendszerű provizóriumok (Siójut, Túrkeve), ma még Tiszadobon áll ilyen)



Siójuti Sió-híd és Túrkeve

Kohn-rendszerű hadihíd (Jásztelek)



Jásztelki Zagyva-híd

Facölöpökre épített, vastartós faszerkezetek (Alsóberecki, Pásztó, Ostffyasszonyfa)



Alsóberecki Bodrog-híd



Ostffyasszonyfai Rába-híd provizóriuma és a Pásztói Zagyva-híd

Primitív megoldások (Fejér m.)



Fejér megyei kis híd

DUNA-HIDAK

Vámosszabadi - Medve

Bombázás, részleges robbantás. Ideiglenes helyreállításban szovjet, magyar segítség: megrövidítve, egy új pillérrel.



Vámoszabadi

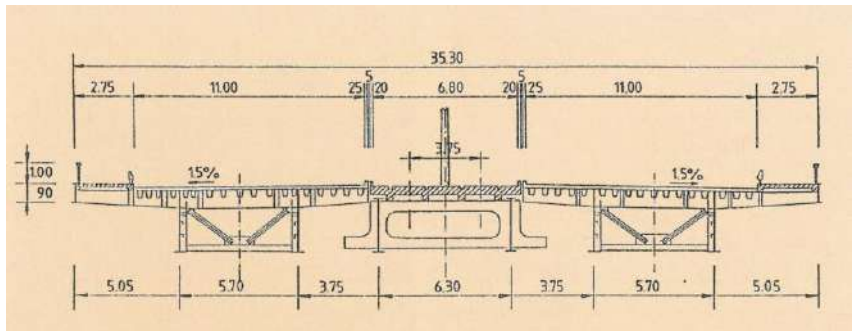
Komárom: Közúti híd két középső nyílás felrobbantva, csehszlovák helyreállítás, fapályával.

Esztergom: 57 évig várni kellett.

Budapest

Árpád híd

Torzó volt, nem robbantották. Ideiglenes továbbépítés: 1950. Mai híd 1984, szélesebb az eredetinel (három híd).



Árpád híd torzója és a végleges keresztmetszet rajza

Margit híd

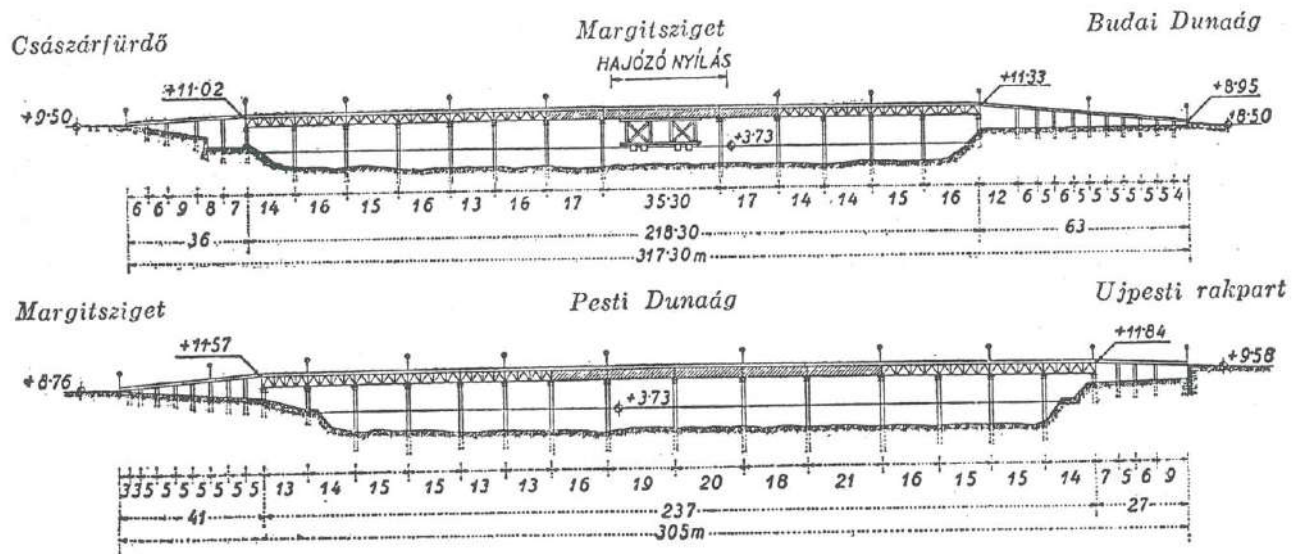
Első robbantás 1944 őszén. Ismeretlen, véletlen. Láncreakció. Sok áldozat, emléktábla kellene.

Ideiglenes híd a pesti ágba, alig két hónap élettartammal, januárban a budai nyílásokat is felrobbantották.



Margit híd roncsa az első robbantás után és a budai oldali roncsok

Cölöpözött provizórium épült mindkét ágban, a budai oldalon nyitható résszel. 1946-ban ezt elvitte a jég, emberekkel együtt.



Cölöpözött provizórium

Katonai provizóriumok máshol is voltak, pl. az újpesti vasúti híd mellett. (Egy nyílás megmaradt, később máshol használták.)



Katonai provizórium Újpesten

A Margit híd pillérein ideiglenes függőhíd épült a gáz- és egyéb vezetékek számára.



Gázhíd

A **Lánchíd**nál a pesti, az **Erzsébet híd**nál a budai horgonykamrában robbantottak.

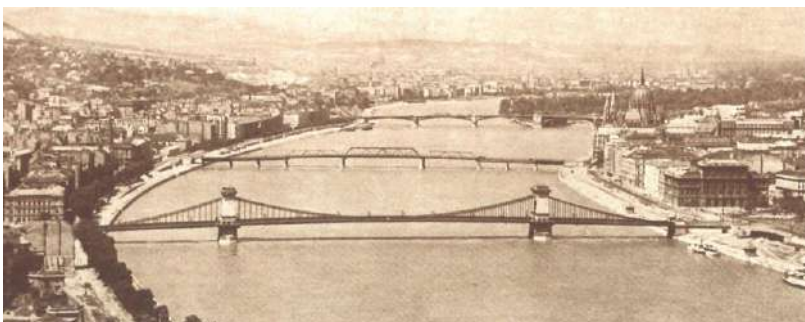


A Lánchíd és az Erzsébet híd roncsai

Gyors helyreállítás reménytelen volt, a forgalom érdekében két fontos intézkedés: A **Petőfi pontonhíd** és a **Kossuth híd**. A Kossuth híd 9 nyílás, 8 pillér a Dunában. 3 nagy rácsos csőből, 2-2 kisebb rácsos és 1-1 faszerkezet (később kicserélték). Egy-két napig semmi kapcsolat a két part között, csak ingavonat Ferencváros és Kelenföld között. Hajózás, esztétika, gyártás minősége miatt fokozatosan „leépült”, végül az emléktáblák maradtak.



A Petőfi pontonhíd



Kossuth híd

Ferenc József híd, legkisebb pusztulás, gyors helyreállítás úszó középrésszel. Sztatikai ismeretek hiányában a budai rész lebillant a provizórium építése közben, nehezítette a helyreállítást, mégis kész lett 1946. aug. 20-ára. A provizórium a jéggel elúszott.

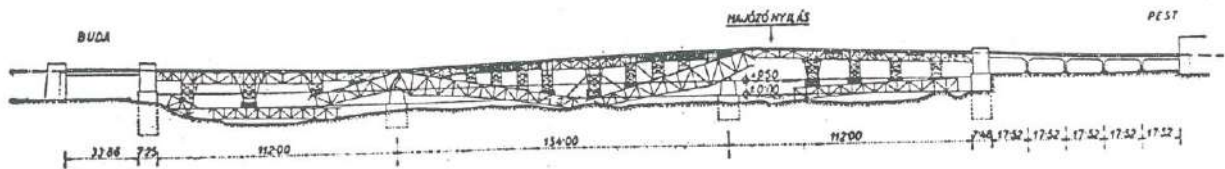


A roncs és az elúszott provizórium

Horthy Miklós híd, több helyen robbantva, hosszirányú eltolódás, törések. A provizórium ráépítése lehetséges volt. Később a roncsot szétszedték és a használható részekből meg új anyagból majdnem azonosan visszaállították.



Horthy híd roncsa



Provizórium a roncson

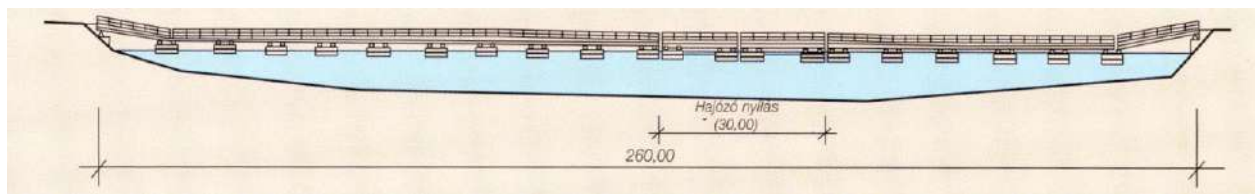
Budapest alatti Duna-hidak

Dunaföldvár (első folytatólagos) és **Baja** (kéttámaszúak), közös üzem. Felszerkezetek teljes pusztulása, gyors helyreállítás reménytelen volt.



Bajai híd roncsa

Katonai megoldások voltak (pontonhíd, drótkötélpálya). A két híd között nagyjából középen Gerjennél 1947-ben pontonhíd épült.



Gerjeni pontonhíd vázlata

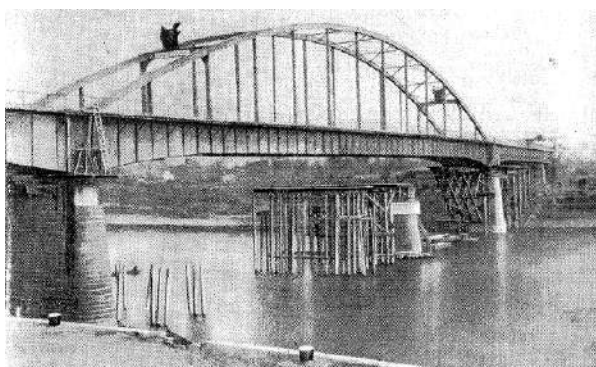
Végleges helyreállítás: Baja 1950, Dunaföldvár 1951, újra közös üzem.

TISZA-HIDAK

Többnyire kompokkal pótolták a hidakat. Voltak rövid életű katonai pontonhidak is.

Kisar-Tivadar között a felrobbantott híd részleges helyreállítása a már említett külföldi tartókkal, 1947, végleges híd 1969.

Vásárosnamény: új végleges híd 1949.



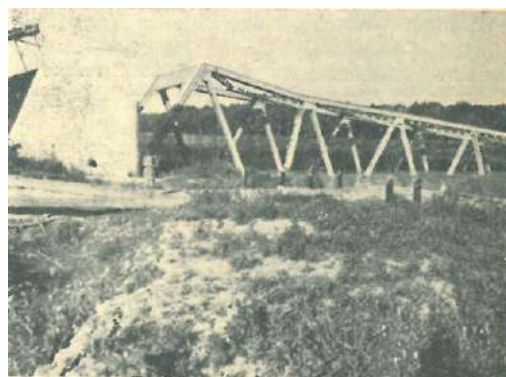
Vásárosnaményi híd építés közben

Záhony: 1962-ig nem volt forgalom. Akkor a szovjet fél tudtunk nélkül helyreállította a hidat: rácsos tartó előregyártott pályatáblákkal, sőt ártéri hidat épített magyar területen. Utólag kaptunk terveket. Sok baj volt az előregyártott elemekkel.

Balsa-Kenézlő: mindmáig nincs újjáépítve.

Tokaj: Új nyomon provizórium az említett rácsos típusszerkezetekből.

Polgár: a roncsból sokat fel lehetett használni.



Tokaj és Polgár

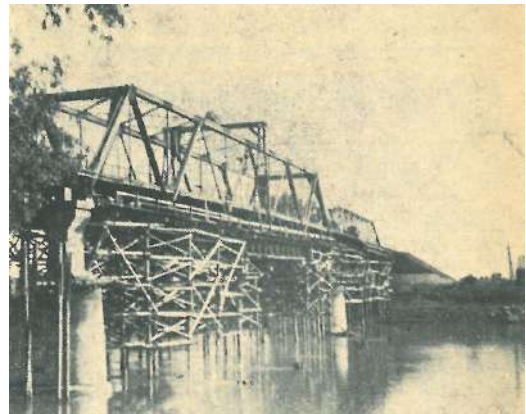
Kisköre: ideiglenes helyreállítás nem volt, jelenleg az egyetlen közös közúti és vasúti híd

Tiszafüred: a hadihíd sokáig az egyetlen tiszai átkelő volt.



Tiszafüred

Szolnok: 1946-ban a régi pilléreken háromnyílású, félállandó híd épült: közepe a Kossuth híddal azonos, jobb minőségben, két szélső nyílás az említett típusterv alapján, 5-5 m hiányzott. Végleges építéskor útban volt, félre kellett húzni. (3 nap útzár)



Szolnok

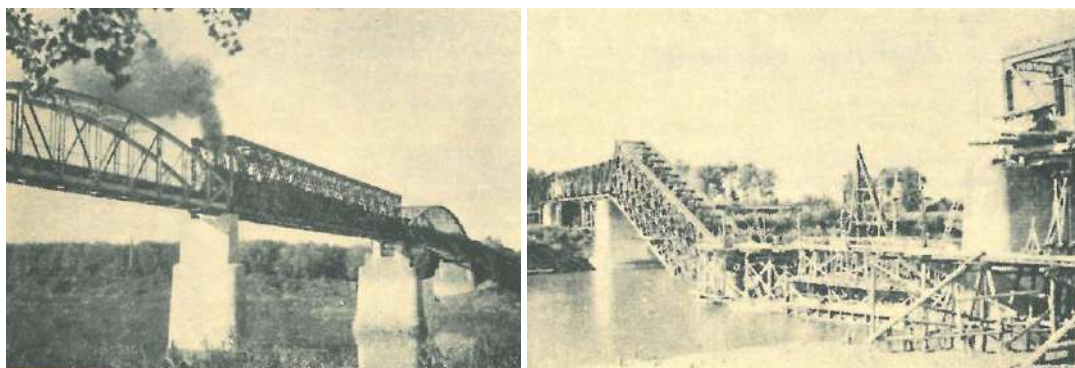
Tiszaug: épen maradt részek. Később a vasút is rákerült.



Tiszaug

Csongrád-Szentes: egy új pillérrel megosztották a legnagyobb nyílást.

Algyő: a legnagyobb nyílásban a szerkezet csak kicsit rongálódott, vissza lehetett emelni.



Csongrád és Algyő

Szeged: a régi híd egyik pillére a meder szélén állt, a mozgásokat a nagy ívbe épített vonórúddal próbálták fékezni. Két ártéri nyílás épen maradt, ezekből négy 70 m körüli nyílású híd épült, közülük három – megerősítve – ma is áll (Marcaltót láttuk).

A vasúti provizórium előbb lett kész, mint a közúti, néhány napig gyalog ezen lehetett átmenni. Újjáépítéskor (1947) a szélső nyílást jelentősen megnövelték, hogy a pillér kedvezőbb helyre kerüljön. Hosszabb ideig Budapesten kívül a legnagyobb nyílású híd volt. Ma: Belvárosi híd, önkormányzati kezelésben.



Régi szegedi közúti híd és a vasúti híd provizóriuma



Belvárosi híd napjainkban

Remélem, sikerült felvillantani valamit a múltból. Kívánom, hogy ilyen feladatokat a jövőben ne kelljen megoldani.