

Első folytvasból épült közúti hidunk

Nyolcvanöt éve halt meg Totth Róbert

Jancsó Árpád

Temes megyei Út- és Hidépítő Vállalat

Jancsó Árpád ebben a tudománytörténeti tanulmányában folytatja a temesvári hidak bemutatását az első folytvasból épült közúti híd, az Aranyhorgony-híd történetével, az építésétől a lebontásáig, bemutatva a műtárgy tervezőjét és annak munkásságát.

Aranyhorgony-híd

A múlt század végén Temesvárnak öt nagy közúti vashídja volt: Bem-híd, Horgony-híd, Hunyadi-híd, Tigris utcai híd, Napóleon-híd. Ezek az 1870-es évek elején épültek. Borovszky Samu megemlíti monográfiájában, hogy „Török János polgármester ... a vashidak építését a Hunyadi-híddal vezette be” [1]. Itt emlékeztetek arra, hogy szintén Török Jánosnak köszönhető, hogy 1884-ben, elsőként Európában, a Bega-parti városba bevezették az utcai villanyvilágítást.

E vashidak némelyikét a századfordulón megerősítették, másokat pedig új híddal cserélték fel.

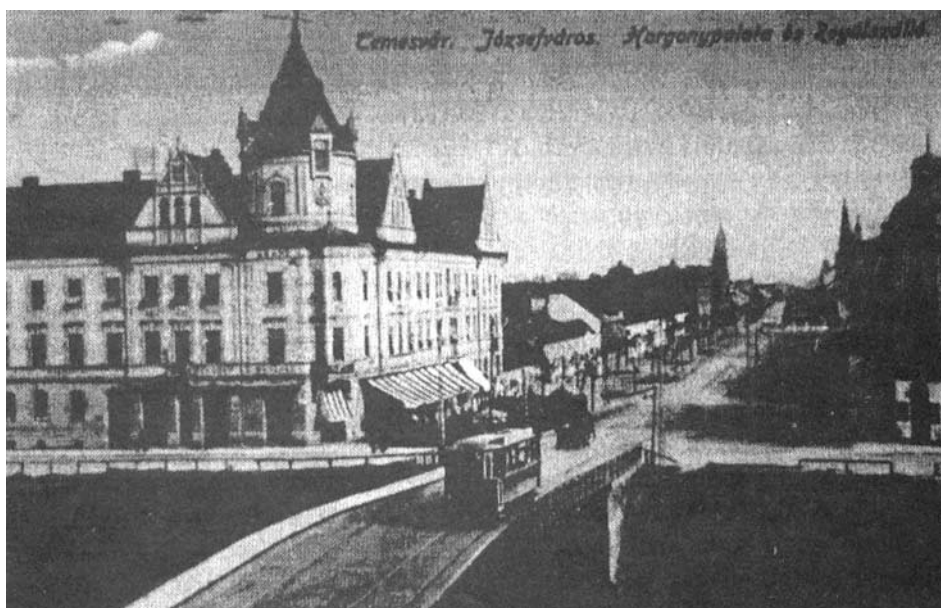
A régi (Arany) Horgony hidat 1891-ben helyettesítették egy új, kecses felépítésű acélhíddal, mely hosszú életet élt, s aggastyánként, recsegve-ropogva is híven szolgálta a várost, míg 1956-ban ő is átadta helyét új, vasbetonból épült utódjának.

Az Aranyhorgony-híd Temesvár egyik leghíresebb hídja volt. Nemcsak azért, mert a Józsefvárosi Pályaudvar, a régi Indóház felé vezető Bonnáz

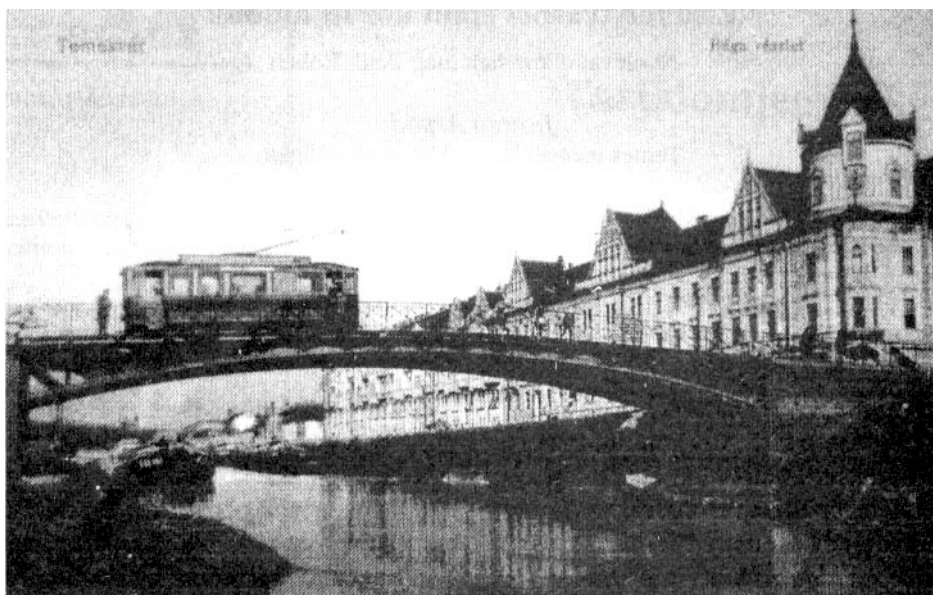
és Úri utcát kötötte össze a Bega felett, hanem azért is, mert ez a híd is matuzsálemi kort ért meg, mert kecses, igaz a közlekedés szempontjából nem oly előnyös szamar-hátú íve, mesterien megmunkált korlátja szép volt, hanem mert a hagyomány a nagy toronyépítő hídmérnök, Gustave Eiffel művének tulajdonítja. Ezt sulykolják a kedves turisták fejébe a Temesvárról szóló prospektusok is. Franz Engelmann csak ennyit mond a temesvári hidakról szóló írásában: „Nach dem System des berühmten pariser Turmbauers Ing Gustave Eiffel errichtet” [2].

Nem leltem nyomát annak, hogy a nagy francia, vagy annak legalábbis tervezőirodája készítette volna a terveket. Nem is találhattam volna ilyen dokumentumokat, mert nincsenek.

A nevezetes hidat valójában Totth Róbert, a szabadalmazott osztrák-magyar állami vasúttársaság resicai vasműhid-osztályának tehetséges főnöke tervezte. A századvégi nagy gazdasági fejlődés, a sok hídrendelés lehetőséget adott a fiatalon Resica-



Aranyhorgony-híd



bányára került mérnöknek, hogy elméleti tudását a gyakorlatban kamatoztassa. Ugyanakkor újszerű elgondolásait, a kor műszaki újdonságait is kivitelezhette. Nagy szerepe volt a folytvás alkalmazásának meghonosításában az addig használatos kavartvas helyett. Terve szerint épült meg 1891-ben a temesvári Horgony-híd, melyet nemsokára Ferencz Józsefről neveztek el. Ez volt a történelmi Magyarország első folytvás szerkezetű közúti hídja [3, 4]. Elméleti kérdésekkel is foglalkozott. Ezeket a Magyar Mérnök és Építész Egylet folyóiratában közölte. Fő tevékenysége azonban a tervezés és a hídosztály irányítása volt. Igazságossága közmondássá vált - írta róla a Temesvári hírlap [5]. Tervei alapján épült az Aradot Újaraddal összekötő Maroshíd (1891), valamint az 1919-ben és 1945-ben felrobbantott tokaji Erzsébet-híd a Tiszán (1896). Egy, Szentpéterváron, a Néván építendő hídra kiírt pályázaton, 1903-ban, 2000 rubelért vették meg második díjas pályamunkáját. Az 1894-es nemzetközi pályázaton, melyet a budapesti Fővám téri híd (ma Szabadság-híd) tervezésére írtak ki, benyújtott terve harmadik díjat nyert. Szintén ő tervezte a nagyváradi gyalogoshídat a Sebes-Körösön [3, 4, 5]. Tapasztalatait megosztotta Resicán dolgozó munkatársaival. Hídépítési ügyekben gyakran kértek ki véleményét, például tagja volt a temesvári Hunyadi-hídra érkezett pályázatok bírálóbizottságának is. Ötvenhét éves korában kellett átkeljen a Styxen. Temetésének napján szünetelt a munka, elnémultak a kalapácsütésektől mindig hangos csarnokok [5]. Az egyetlen eredeti aláírtas tervrajz, melyet fel tudtam kutatni a híd korlátjának rajza. A rajzot a szabadalmazott osztrák-magyar vasúttársaság resicai hídgyárában készítették 1891. III. 1.-én. Aláírás: Totth Róbert [7].

A városi tanács 1889-ben határozta el a régi Aranyhorgony-híd lebontását és egy új vashíd épí-

tését. A mérnöki hivatal elkészítette a híd vázlatos tervét és kiírta a versenytárgyalást. Az 1890. július hó 21-én keltezett műleírásban a mérnöki hivatal részletesen leírja a hídfők szerkezetét.

Az alépitményre kerülő vasszerkezetről a műleírás a következőket állapítja meg:

„A vasszerkezet fesztávolsága 31,7 m. A hídfők, talpkövek külső lapját véve - egymástól távolsága 30,8 m.

A vasszerkezet alsó élének magassága a 0 víztől, a híd közepén 4,9 m-nyire szerkeztetett, mint azt a temesvári m. kir. folyammérnökség előírta; a 0 víz függője 85.378, hozzáadva 4,9 m-t, lesz 90,278 függő a vasszerkezet alsó élének kottája (szintje).

A vasszerkezet elkészítésével az osztr. magy. állami vasúttársaság resicai gépgyára bízott meg" [7].

A műleírást Reiber Henrik, városi főmérnök írta alá. Reiber Henrik (Szabadka, 1834 - Temesvár, 1908) ősei Erfurt környékéről származtak. A múlt század közepén ők építették többek között a temesvári kormányzósági palotát (Dicasterium), a város máig legnagyobb épületét. Szívvel-lélekkel dolgoztak az új hazában, magukat büszkén vallva magyarnak (lásd még Kováts István - Egy szegény porfiú önéletrajza, Magvető Könyvkiadó; Budapest).

Az 1891. május 31-én keltezett „Versenyfeltetelek" szerint az ajánlatokat 1891. június 4-én de. 11 óráig kellett leadni a városi tanácsnál [7].

A Kereskedelemügyi Minisztérium hídosztálya nem sietett a tervek jóváhagyásával. Ezért Telbisz Károly, Temesvár legendás polgármestere sürgető levelet küldött a belügyminiszternek. Ez heves levelezést váltott ki a Belügyminisztérium és a Kereskedelemügyi Minisztérium között [6].

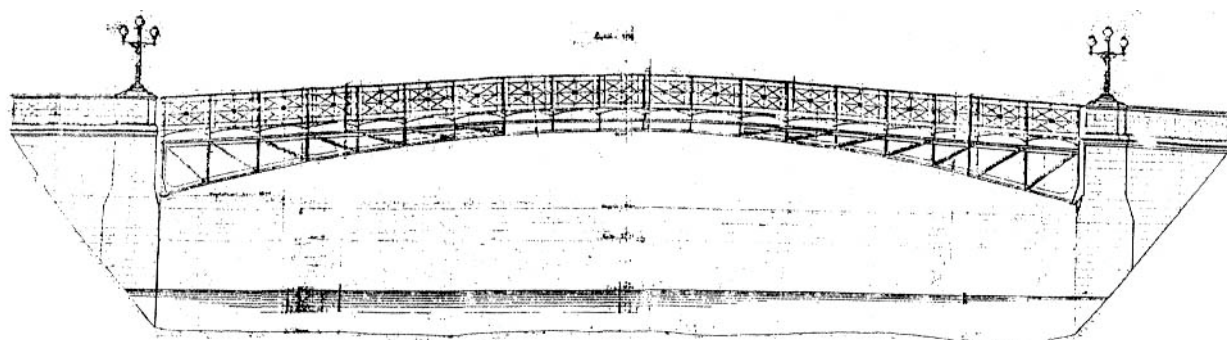
Az engedély végül is megérkezett s azonnal hozzáláttak a híd építéséhez.

A harmincméteres fesztávolságú új hidat még 1891-ben adták át a forgalomnak. A felszerkezetet öt parabolikus ívtartóból alakították ki, melyet Resicán gyártottak. Az útpályát faburkolattal látták el. A hídfőket téglából építették, belsejükben betonmaggal.

A híd nevééről annyit, hogy a mellette épült Aranyhorgony palotáról kapta. Később az „arany” elkopott, maradván a Horgonyhíd elnevezés. Aztán „ő császári és királyi fensége” tiszteletére ráruházták a Ferencz József-híd nevet. A Trianon utáni

nagy átkeresztelések idején pedig a Stefan cel Mare híd nevet aggatták rá.

1956-ban, amikor lebontásra ítélték a mind nehezebb gépjárművek és villamosok növekvő terhelését már nem bíró hidat, az új híd bukaresti tervezői meg akarták menteni a híd jellegzetes, még felhasználható elemeit (hossztartók, hídkorlát) egy gyalogoshíd építését javasolva, de a helyi hatóságok nem hagyták jóvá. Ezért, szép és híres hidunkról nem maradt ránk semmi más, csak egy pár fénykép. Legyen e rövid írás szerény virágcsokor a híd és tervezője képzeletbeli emléktábláján.



Irodalom

1. Borovszky Samu dr. szerkesztésében: Magyarország vármegyéi és városai, Temes vármegye és Temesvár monográfiája, Budapest
2. Franz Engelmann: Temesvar und seine Brücken, Neuer Weg Kalender, Bukarest, 1972.
3. Mihailich Győző: A XIX. és XX. századbeli magyar hídépítés története. Akadémiai könyvkiadó, Budapest, 1960. 4. Technikai fejlődésünk története 1867-1927. Kiadja a Magyar Mérnök és Építész-Egylet, Budapest, 1929.
4. Egy híres hídépítő halála, in: Temesvári hírlap, 1913. június 3.
5. Magyar Országos Levéltár, Budapest.
6. Arhiva R.A. Drumuri Municipale, Timisoara,- Temesvári Városi Útigazgatóság Archívuma, Temesvár.
7. Jancsó Árpád: Temesvári hidak krónikája, Temesvár (kézirat)
8. Jancsó Árpád: Temesvár hídjai, Közlekedés- és mélyépítés-tudományi Szemle, Budapest, 1995. szeptember.
9. Jancsó Árpád: Temesvári hidak, Ezredvég 4. szám, Temesvár, 1998.