

# Jani Bácsi hídjai

Polen János emlékezete

## Jancsó Árpád

Temes megyei Út- és Hídépítő Vállalat

### 1. Bevezető

A nagy hidépítési programnak megfelelően Temesvár szabad királyi városa a század elején hat új nagy Bega-híddal gazdagodott (Király-, Hunyadi-, Püspök-, Liget-úti-, Széna-téri-, Malom-téri híd). Ezek közül több híd nagy elismerést aratott szakmai körökben, a ma kilencven éves Liget-úti híd, Mihailich Győző alkotása pedig világhírnévre tett szert, mint korának legnagyobb vasbeton gerenda-hídja [1,2].

Az impériumváltást követően Temesváron fellendültek az építkezések. Volt olyan év, hogy naponta készült el egy-egy új ház, a középítkezésekre azonban sosem volt elég pénz. A megvénült józsefvárosi hidakat, melyeket még az 1870-es években építettek Török János későbbi polgármester, majd budapesti rendőrfőkapitány kezdeményezésére, újjá kellett volna felcserélni. A harmincas évek elejéig azonban hídkarbantartásra is alig jutott pénz, az e munkálatokra fordítható összeg a hidak leltári értékének még 1%-át is alig érte el.

### 2. „Jani bácsi hídja” gyalogoshíd a két park között

A Liget-úti híd közelében, 1910-ben építettek egy fahidat a gyalogosforgalom részére. Ennek állapota a húszas évek közepén már annyira leromlott, hogy helyére egy szép, kecses vasbetonhíd építését tervezték.

A *Monitorul oraşului Timișoara* egyik 1925-ös számában tették közzé az ajánlati felhívást („Publicație de licitație nr. 19360/1925”), mely szerint Temesvár polgármesteri hivatala hidat akar építtetni a parkok között és a pályázók ajánlataikat 1925. augusztus 20-án délelőtt 10 óráig adhatják le a városháza gazdasági osztályán. Az érdekeltek lepecsételt borítékban kell megtegyék ajánlataikat. A letétbe helyezendő összeg az ajánlati ár 6%-a. A tervek, költségvetés és a különleges feltételek a városháza műszaki osztályán tekinthetők meg.

Az alapozási munkák még 1925-ben megkezdődtek és 1926-ra már elkészült a 30 méter nyílású, 35 méter összhosszú, 1,90 méter széles ívhíd, melynek tartóit háromcsuklós vasbeton-ívekből alakították ki. A hidat 400 kg/m<sup>2</sup> hasznos terhelésre méretezte Polen János városi mérnök, a híd tervezője. Idősebb korában is büszke volt első nagyobb alkotására. Unokahúgait sétáltatva mindig megálltak a hídnál, amelyet a család csak „Jani bácsi hídjá”-nak nevezett.

Polen János bántási sváb családban született és a Budapesti Műszaki Egyetemen szerzett mérnöki oklevelet. Diákévei alatt Temesvár szabad királyi városa az Amália-ösztöndíj odaítélésével segített anyagi gondjain. Tanulmányai elvégzése után Temesváron a Városi Tanács műszaki osztályának lett mérnöke. A két világháború között a Polgármesteri Hivatal Műszaki osztályának Aszfalt- és hídszekcióját vezette. Nevéhez fűződik a temesvári utcahálózat korszerűsítése, négy Bega-híd tervezése (három hidat sikerült megépíteni).

Pontossága, lelkiismeretessége, a szakma iránti tisztelete, szaktudása a temesvári mérnöktársadalom ismert egyéniségévé tette, habár felettesei nem mindig szívlelték konok becsületességét, meg nem alkuvását, a divatozó korrupcióval való hadakozását, s azt a tényt, hogy német származása ellenére sajátjának tekintette a bánáti magyarok törekvéseit. Ezért nem is kapott magasabb beosztást, s amikor a városi mozi, a Capitol földeme beszakadt, mindent megpróbáltak, hogy a felelősséget reáhárítsák.

Rövid ideig a temesvári Politechnikumon, a város műszaki egyetemén tanított statikát, de a román diákok gúnyolódásai miatt, melyeket egy-egy nyelvbortlása váltott ki, felhagyott az oktatással.

Lelkiismeretes, szívós munkássága, egész tevékenysége felhatalmaz arra, hogy a két világháború közötti Temesvár legnagyobb utászaként, hidászaként tiszteljük.

### 3. Temesvár új városrendezési terve és a műszaki osztály 10 éves munkaprogramja

Dr. Cornel Grofşoreanu főpolgármester 1931. november 2-ára egybehívta a városi építészeti bizottságot, hogy megbeszéljék az új városrendezési tervet, mert a „régie már nem felel meg a mai követelményeknek” főleg azért, mert a város túl nagy területre terjeszkedett a lakosságának számához képest, mely bonyolult feladatok elé állította a városi mérnökséget. A mérnökséget Suciú Adrián főmérnök, valamint munkatársai: Darabas Tamás, Kiss Károly és Polen János képviselték. Az eseményről bő terjedelemben számol be a *Déli Hírlap* 1931. október 12-i száma. A *Monitorul Municipal* (ez lett az új neve a *Monitorul oficial al oraşului Timișoara*-nak) pedig két számában közölte Suciú főmérnök dokumentált előterjesztését. Ebben a főmérnök utal arra, hogy a „Helyi adminisztrációk megszervezésének törvénye” megköveteli a helyszínrajzok, szinttérképek és településfejlesztési térképek elkészítését, valamint a meglévők kiegészítését.

szítését és revízióját. Ezért a városi műszaki osztály egy tízéves munkaprogramot állított össze. „Megállapítva, hogy mink van a mai napig megpróbálunk megoldást adni a következő tíz év munkamegosztására” - írja Adrian Suciú. A Műszaki Osztály a következő négy munkálatcsoportért felelős:

- 1) a város felmérése és rendezési terve;
- 2) utak;
- 3) hidak;
- 4) műépítészeti tevékenység.

A főmérnök minden fejezetet jól felkészülten, dokumentáltan tárgyal. Érdekes érvelése a lakosság számának gyarapodásáról. Eszerint, ha már nem folytatódik a város politikai okokból, érdekekből való betelepítése („kolonizációja”), és ha egy rendes fejlődést veszünk figyelembe, akkor „a város örülhet ha az ezred végére 160.000 lakosa lesz”. Sajnos, az utóbbi negyvenöt év betelepítési politikája rácafolt erre, lényegében igazat adva Suciúnak.

Előterjesztésének harmadik részében a temesvári hidak tíz éves programját taglalja. A programot Polen János vezetése alatt a város mérnöki osztálya állította össze. Az első világháború után nem voltak nagy hídépítések. A karbantartás is elég gyengécskén működött. Igaz, hogy a nagy hídépítési programnak köszönhetően Temesvár egy sor új hídral lett gazdagabb, melyek lényeges karbantartást még nem igényeltek, csak a szigetelés felújítását és az aszfaltburkolat kicserélését; a józsefvárosi öreg vashidak, mégha a századfordulón fel is újították őket, ennyi szolgálat után már igencsak megérték az átépítésre. Minden eresztékük keservesen nyöszörgött a megnövekedett forgalom és a mind nagyobb súlyú tehergépkocsik, villamoskocsik terhe alatt. A hidak karbantartására folyósított pénzösszeg alig volt elegendő a faszervezetű hidak karbantartására, valamint a hidak tönkrement útpályáinak burkolatcseréjére. Pénz hiányában a hídjavítások és az új hidak építése mindig lekerült a terítékről. Így állt elő az a helyzet, hogy a harmincas évek elejére Temesvár hídjainak állapota „megengedhetlenné, javításuk kikerülhetlenné vált”. A tízéves program hidakkal foglalkozó részében Polen János, sorra véve a hidakat, leírja azok állapotát és hídmegegerősítéseket, illetve újjáépítéseket javasol [3]. Itt nem térek ki a részletes ismertetésre, csak azt szeretném kiemelni, hogy a volt Bem és Aranyhorgony-híd újjáépítését kiemelt fontosságúnak tekintették.

A tízéves programot számos felirat követte, de a városatyák alig adtak pénzt a kisebb-nagyobb foltozgatásokra. A Bem és Aranyhorgony-híd már a leomlás határán állt.

#### 4. A Józsefváros első vasbeton hídjá

A Bem-híd lezárása végre cselekvésre készítette a városatyákat. Belátták, hogy apró beavatkozásokkal, de még nagyobbakkal sem lehet már tovább életben, sőt munkában tartani a hatvanöt éves fém-matuzsálemet. Elhatározták tehát lebontását. Helyére egy vasbetonhíd építését irányozták elő. A híd tervét Polen János városi mérnök készítette el, alapul véve a századelőn épülő hidak Gerber-tartós szerkezetét, melyeken „nehéz járműforgalom van és máig hibátlanok” [3].

A bukaresti Felsőbb Műszaki Tanács, amelyhez a tervet jóváhagyás és engedélyezés céljából fel kellett terjeszteni egy más, szerintük előnyösebb statikájú szerkezet tervezését javasolta, egy olcsóbb megoldást kívánt és vonakodott megadni az engedélyt. De Polen Jánost sem faragták olyan fából, hogy azonnal meghátráljon: a tanácshoz intézett, 1936. július 25-i levelében az általa tervezett híd-szerkezet megépítése mellett kardoskodott aláhúzáván, hogy a műszaki megoldás is helytálló és a számítások is helyesek. „Abban az esetben, ha a terv költségesebb lenne más megoldásokkal szemben, akkor is a híd építésének késedelme miatti veszteség sokkal nagyobb lenne, mint az előterjesztett és a tiszt. Felsőbb Műszaki Tanács által javasolt megoldás közötti árkülönbözet egyrészt, másrészt a Horgony-híd jövő évi kicserélése esedékes és elhalaszthatatlan, - ami amennyiben az előterjesztett tervet nem hagyják jóvá, - a forgalom biztonságára nézve veszélyes hatással járó elhalasztását szenvedné” [3].

Figyelembe véve a munkálatok fontosságát és azt a tényt, hogy a municípium érdeke az, hogy a hídépítést a lehető legnagyobb műszaki és pénzügyi kapacitással rendelkező komoly cégek kivitelezzék, a város vezetése elhatározta, hogy a Bem-híd építésére zárt, meghívásos ajánlati tárgyalást ír ki. A törvényes rendelkezéseknek megfelelően öt elismert cég meghívását javasolták. A versenytárgyalásra invitált cégek a következők voltak: 1. *Întreprinderile Generale Tehnice Ing. Tiberiu Eremie*, Bukarest; 2. *Societatea Edilitară*, Bukarest; 3. *Ioanovici A. mérnök*, Bukarest; 4. *Prager E. mérnök*, Bukarest; 5. *Societatea Via*, Bukarest.

Az ajánlati felhívásra az öt cég közül négy válaszolt. A legelőnyösebb ajánlatot az *Întreprinderile Generale Tehnice Ing. Tiberiu Eremie* tette. A műszaki osztály előszámításaihoz képest, melyek összege 8.664.940 lej volt, 7.486.502 lejes ajánlatot tettek. Ennek alapján Temesvár Polgármesteri Hivatala, 1937. január 20-i, 2184-es számú határozatában [3] a két nappal korábban tartott versenytárgyalás eredményének megfelelően a Bem-híd újjáépítését a bukaresti *Ing. Tiberiu Eremie* részvénytársaságra bízta. A cég képviselőivel megkötötték a 18/1937-es számú építési szerződést [3]. Ebben leszögezték, hogy a cég köteles a különleges felté-

telekben megfogalmazott előírásoknak megfelelően, valamint a műszaki osztály által rendelkezésre bocsátott tervek és költségvetés szerint megépíteni a hidat. A szerződésnek szerves részét képezték az ajánlattevőknek átadott különleges feltételek. A cég kötelezte magát, hogy csak a legszükségesebb szakmunkásait hozza más vidékről, a munkaeő nagyrészt helyből toborozza. A szerződés aláírásától számítva tíz napon belül a vállalat köteles elkezdni a munkát és legkésőbb 150 nap múlva be kell azt fejeznie. Minden nap késésért 100 lej büntetést számítanak fel. Ha a vállalat húsz nap múlva sem kezdte el az építkezést, akkor a Városházának jogában áll felbontani a szerződést. A Városháza műszaki osztálya fogja ellenőrizni az építkezés menetét. A vállalat köteles a szerződési összeg 10%-át garanciaként letétbe helyezni. A szerződés megemlíti, hogy a híd kiviteli tervét a Felsőbb Műszaki Tanács az 1936. július 29-i 141. naplószámmal elfogadta. A különleges feltételek 36 oldalon taglalják az 1936. és 1937. között felépítendő 52,00 m hosszú összesen 14,00 m széles új híd megvalósításának mozzanatait. Az építési időtartamot, mint azt a szerződésből már tudjuk, 150 napban határozták meg. Az első fejezetben az ajánlati tárgyalás és az ajánlatok értékelésének módjait írják le. A második fejezetben a versenytárgyalás és az ajánlatok értékelésének módjait írják le, majd a versenytárgyalás feltételeit határozzák meg az 1931. június 4-én az ország *Hivatalos Közlönyében* megjelentetett szabályoknak megfelelően. A harmadik fejezet a garanciális feltételeket szabja meg. A negyedik fejezetben az átvételről olvashatunk. Ennél betartandók a *Hivatalos Közlöny* 1931/216. számában közölt átadási irányelvek. A garanciavállalás 1 évre szól. Az ötödik fejezet a munkálatok mennyiségi módosításának feltételeit határozza meg. A hatodik fejezet az illetékekről szól, melyek a vállalkozót terhelik. A hetedik fejezet általánosságban szól a kifizetések módjairól. A nyolcadik fejezetben a szabálytalanságokért fizetendő büntetéseket ismertetik. A kilencedik fejezet kifejezetten a Bem-híd építésének finanszírozásával és a kifizetésekkel foglalkozik. A tizedik fejezetben leírják a munkálatok tárgyát és a megkívánt minőséget. A tizenegyedik fejezet a felhasználandó építőanyagok minőségi követelményeit részletezi a beton keveréséhez szükséges víztől kezdve a vasbetétekig. A tizenkettedik, tizenharmadik és tizenegyedik fejezet részletesen leírja az elvégzendő munkálatokat és a felhasználandó építőanyagok előírási minőségi követelményeit.

Az építkezés munkálatait a cég részéről Ganea mérnök irányította. A vállalat bukaresti kiküldöttje, D. Marcu almérnök a munka menetének ellenőrzésére havonta kétszer utazott Temesvárra. Az alkalmazott munkások már más hidépítéseknél is dol-

goztak, tehát szakképzettek voltak. A város részéről Polen János mérnök volt az építésvezető. A megszokott igényességgel lépett fel minden hiba, hanyagság vagy egyéb rendellenesség ellen amely a híd jóminőségű kivitelezését veszélyeztette volna. Akárhányszor rosszul hajlított vasbetétet, késedelmes betonöntést, túl nagy képlékenységgel beton bedolgozást, letisztítatlan, forgácsos zsalut látott, már jelzett. Jelzett szóban, s ha nem intézkedtek azonnal, jelzett írásban. Mert jó hidat csak maximális igényességgel kell építeni. Történt például, hogy a négy centiméteres műköborítást a cég későbbi időre hagyta és nem a gerendák betonjával egyidejűleg készítette, úgy ahogy ezt a különleges feltételek megkövetelték. Tették ezt a város Műszaki Tanácsának tudtával és beleegyezésével. Ez azonban nem gátolta meg Polen Jánost, hogy kijelentse: nem egyezhet bele az ilyenmű műköbörítésbe, és felhívta a „tisztelt részvénytársaságot”, hogy méltóztassék a munkálatokat a különleges feltételekben leírtaknak megfelelően végezni. Határozott hangú levelét, melyet a vállalat igazgatóságához küldött, így fejezi be: „hogy elkerüljük a vitákat, felhívjuk a figyelmet a Közmunkák Minisztériuma különleges feltételeinek a 81. paragrafus 2. bekezdésére, mely szószerint kimondja: „a különlegeseket (műkőről volt szó) mészkőlisztporból, egyidőben kell a betonnal önteni” [3].

A cég 1939. decemberében akart hozzákezdeni a kockaköburkolat hézagainak kiöntéséhez. A munkát még a tavasszal el kellett volna végezni, de a vállalat ezt elmulasztotta teljesíteni. Polen mérnök ismét nagyon határozott hangon szólítja fel a részvénytársaságot, és mind az indokolatlan késésért, mind a munkálatok késedelmes volta miatt fellépő rongálódásokért a vállalatot teszi felelőssé. A hidat ideiglenesen 1938. november harmadikán adták át, de az egy év múlva esedékes végleges átvételt elnapolták az előbbieken említett munkálatok késése miatt, melyeket csak 1940 nyarán fejeztek be. Ekkor Polen János mérnök a végleges átadás időpontjának 1940. július 12-ét javasolja. Ezt meg is tartják a javasolt időpontban. A cég köteles volt a műköbörkolatra 5 év jótállást vállalni és 21.000 lejnyi összeget letétbe helyezni. Ezzel a forgalmat még nem lehetett a hídra terelni, mert még nem épültek meg a rámpák, ugyanis a környező utcák szintjét az új hídmagassághoz kellett igazítani. Az új feljárókat és utcaszint emeléseket 1.700.000 lejért temesvári fuvarosok szállította végzeték. A híd parti részeinek támfalait a temesvári Societatea Anonimă de Beton și Asphalt részvénytársaság kivitelezte. Az újjáépített Bem hidat 1939. július 10-én avatták fel. A hídavatás díszvendégei voltak: dr. Coriolan Băran miniszter, dr. Alexandru Marta a király képviselőjében és Temesvár főpolgármestere, dr. Emil Tieran. Bármennyire igényes volt a meg-

rendelőt képviselő Polen mérnök, a mellvéd műköburkolata az ötvenes évek végére annyira megroggaldott, hogy 1960-ban, beruházási alapokból meg kellett javítani. A munkát az *Întreprinderea 1 Construcții* (1 sz. Építési Vállalat) 5230 lejért végezte. A Gorové utca két oldalán terpeszkedő hatalmas világítástechnikai vállalat, az ELBA a múlt század Józsefvárosának főutcáját lezárva, gyárudvarrá változtatta azt. Ezzel, valamint a Bem utca híd felőli szakaszának zöldség- és gyümölcspiaccá való átalakításával a híd forgalma erősen lecsökkent, hisz csak a két Begasorról lehet rá fel, illetve lehajtani. Az 1989. decemberében kitört Temesvári Forradalomban a híddal szomszédos gyárudvaron és magán a hídon is tragikus, véres események zajlottak. Most talán a híd megszolgált új nevét: „Hősök hídjá”, habár én inkább továbbra is régi, hagyományos nevén, Bem-hídnak fogom nevezni.

## 5. Gyalogoshíd a józsefvárosi víztorony mellett

A századforduló nagy hídépítési programjának utolsó felépítendő hídja egy, a Rózsa (ma Crizantemelor) és Pacsirta (ma Gelu) utcákat összekötő, a Püspök-híddal azonos szerkezetű és méretű vasbetonhíd lett volna. Sajnos ez már nem épülhetett meg. Közbeszölt az első világháború. A gyalogosforgalmat a két part között komolyította le.

1943-ban Polen János tervet készít a két utcát összekötő, fából építendő gyalogoshíd megvalósítására. E tervet a Muncipiumi Útigazgatóság archívumában meg is találtam. Felépítéséről azonban nem találtam nyomot. Csak annyit, amennyit egy másik, kallódó, 1949. augusztus 29-én kelt jegyzőkönyv említ [3]. E jegyzőkönyvet az 1949. augusztus 13-án felrobbantott cölöpök ellenőrzésével megbízott városi bizottság töltötte ki. A bizottság a hajóforgalmat akadályozó cölöpöket robbantással eltávolító katonai alakulat munkájának eredményét volt hivatott ellenőrizni. Az ellenőrzést a Temesvári Kikötő Parancsnoksága és a Sovromtransport szállítási vállalat temesvári kirendeltsége indítványozta, hogy biztosak legyenek abban, hogy esetleges cölöpmaradványok nem maradtak-e még a Bega medrében, akadályozva az 500 tonna hasznos teherrel megrakott uszályok elhaladását.

Az ellenőrző bizottság megállapította, hogy 18 cölöpöt sikerült teljesen eltávolítani, két cölöpnek azonban még a mederben maradtak a roncsai. Ezeket újra kell robbantani, hogy teljesen eltűnjenek. Sajnos a jegyzőkönyv nem említi a cölöpök eredetét. Lehetek a fahíd (ha valaha is felépítették) alépitményeinek maradványai, vagy az új vasbetonhíd mintaállványzatának cölöpjei. Még keresem a helyes válasz kézzelfogható bizonyítékait. Minden esetre, 1948-ban a város vezetése elhatározta egy vasbeton gyalogoshíd építését a Bega-csatorna fő-

lött, összekötve a Rózsa utcát a Pacsirta utcával. Ennek céljából 1948. augusztus másodikára meghívásos ajánlati tárgyalást írtak ki. A tárgyalást a kolozsvári „Antrepriza Subinginer Dumitru Heréia și ing. Iustin Moody” („Dumitru Heréia almérnök és Iustin Moody mérnök Vállalata”) nyerte meg. Az előrebecsült kiadások 7.054.202 lejével szemben ők 6.375.845 lejes ajánlatot tettek. A megbízást a Polgármesteri Hivatal 1948. augusztus 2-i 14.269/2-es számú határozatával ítélték a nevezett vállalatnak [3]. A szerződést 1948. szeptember elsején kötötték meg [3]. Ebben a vállalat vállalja a híd építésének 1948. november elsejéig történő befejezését. A zsaluk elbontása a műszaki osztály által megállapított határidőn belül később is elvégezhető volt. Késedelem miatt a vállalat napi 50.000 lejes pénzbüntetést lett volna köteles fizetni. Kivételt, a szerződés szerint, csak a vasúti szállítások akadályoztatása, építkezésre nem alkalmas időjárási viszonyok és a terv geológiai viszonyok miatt történő megváltoztatása képeznek. Az építési napló [3] bejegyzése szerint az első tölgycölöpöt 1948. november harmadikán verték le a hídfők alapozása munkagödörnek aljába. A talaj szilárdabbnak bizonyult az előrelátottnál. Ezért az elégtelennek bizonyult 500 kg-os cölöpverő kost 800 kg-sal kellett felváltani. Ez természetesen többletkiadást okozott a vállalatnak. Ennek elszámolása érdekében folyamodványt [3] írt a városi tanácshoz, melyben kérte a többletmunkálatok kiadásainak megtérítését és a kivitelezési időtartam meghosszabbítását. A munkagödörben felgyűlt víz kiszivattyúzása is többbe került az előirányozottnál. A szép ívű, kecses, vasbeton gyalogoshidat Polen János mérnök tervezte. A hidat 1949. május elsején adták át a forgalomnak. Figyelembe véve, hogy az építő teljesítette a különleges feltételekben megszabott mennyiségi és minőségi kívánalmakat a város műszaki osztálya ideiglenesen átvette a hidat. A végleges átadás az egyéves jótállási idő elteltével történt meg. Habár a Pacsirta és Rózsa utcák közötti széles, járműforgalomra méretezett híd ma is igényli a város közlekedése (talán még jobban, mint eddig) a betonívű gyalogoshíd immár fél évszázada áll a kerület lakóinak rendelkezésére, lényegesen megrövidítve útjukat.

A gyalogoshíd főbb műszaki adatai: a híd nyílása 30 méter; teljes hossza 43,31 méter; szélessége 2,20 méter; szerkezete háromcsuklós ív; a felépítmény vasbeton; az alépitmény beton; hasznos terhelés: 500 kg/m<sup>2</sup>.

Az idő távlatából bizonyossággal állíthatom, hogy Polen János tevékenysége Temesvár arculatán maradó nyomot hagyott. Ne feledkezzünk meg Róla. A miénk (is)!

## Irodalom

1. **Jancsó Árpád:** Temesvár hídjai, *Közlekedésépítés- és mélyépítéstudományi Szemle*, Budapest, 1995. Szeptember
2. **Jancsó Árpád:** Bega-hidak Temesvárott, *Műszaki Szemle* 1-2 szám, az EMT kiadványa, Kolozsvár, 1998.
3. **Jancsó Árpád:** Temesvári hidak krónikája, Temesvár (kézirat)
4. **Jancsó Árpád:** Poduri timișorene construite în perioada interbelică, *Zilele Academice Timișene*, Timișoara, 1999.
5. **Jancsó Árpád:** Pasarela Gelu a împlinit 50 de ani, *Zilele Academice Timișene*, Timișoara, 1999.

*A Rózsa és Pacsirta utcák közötti gyalogshíd terve (Polen János)*

*Műszaki előírások a Bem-híd újjáépítéséhez*

← *Az újjáépített Bem-híd kandeláberes hídfője (a tervező rajza)*

*Polen János levele*

*A Bem-híd (Hősök hídja, Podul eroilor) hosszmetsete*