

bizonyítják, hogy a közmunkajegyek keletkezésének idején Kecskeméten 11 tized létezett. A Bánó-ház 1746-tól kisebb-nagyobb átalakításokon ment át. A sorozatos átszámolás miatt különböző házszámokat viselt. Így pl. Bánó Imre idején 1858-ban a 344-est, 1876-ban a 361-est, 1885-ben és '86-ban a 108-ast, míg ugyanebben az évben Bánó János neve alatt már 118-ast használtak. Később „...az 1897-es összeírásban a 109. szám alatt szerepel a Vásári nagy utcában. A térképek szerint ez a ház a ma is meglévő Bánó-házzal (ma a Magyar Naiv Művészek Múzeumának épülete) azonosítható...⁴

A ház mai képét a mellékelt rajz mutatja. Az 1960-as évek végéről származó, az épület felújításával kapcsolatos műszaki leírás történeti részében ez áll: „Gáspár András u. 11. sz. lakóház, az ú.n. BÁNO-HÁZ, Kecskemét egyik jelentős világi emléke. ...A lakóház eredeti, a XVIII. századra jellemző telekelrendezésével, alaprajzi megoldásával és homlokzati kialakításával, részletképzésével egyik jellemző és értékes példája a XVIII. sz. folyamán – végleges formájában a XVIII. sz. – XIX. sz. fordulóján – kialakult alföldi városi (salva guardia) lakóháznak.”⁵

Zombori Lajos

Győr első vashídjának története

Száz éve, 1892. május 8-án halt meg Baross Gábor „vasminiszter”. Győr városának díszpolgára, négy ciklusban országgyűlési képviselője volt. Hervadhatatlan érdeme a vasutak államosítása, a dunai hajózás fejlesztése, a Vaskapu szabályozásának befejezése és a fiemei kikötő kiépítése. Kiemelkedik intézkedései közül a vasúti zóna díjszabási rendszer bevezetése. Ennek lényege: személy- és áruszállításnál a távolsággal arányosan csökkent egy-egy zónaegységre jutó díj. „Azt akarom – mondotta –, hogy a brassói ténsasszony Budapestre jöjjön kalapot venni.” A zónadíj bevezetésével az utasok száma 1885-től 1890-ig 6,5 millióról 25 millióra, a bevétel 7,5 millió forintról 15,5 millióra emelkedett. Óriási energiával látott hozzá a közlekedés fejlesztéséhez, vasutak, hidak, árvízvédelmi töltések építéséhez. Győr város különösen sokat köszönhet tevékenységének, többek között az első vashíd megépítését is.

Államtitkári éve alatt – 1883-ban – volt a nagy győri árvíz. A város külső kerületeiben egész utcasorok dőltek romba. A pusztulás után megindult a nagyszabású árvízvédelmi munka; a hidprogram elkezdése és megvalósítása a Rábaszabályozó Társulat által. A munkálatok elvégzésére és irányítására Baross Gábor kormánybiztost nevezett ki, szentmártoni Radó Kálmán Vas vármegye főispánja személyében. A Közmunka és Közlekedési Minisztérium vezetését 1886-ban foglalta el, ezután még nagyobb energiával és teljhatalommal látott hozzá elképzeléseinek megvalósításához.

Győrben a Rábán három, a Rábécán két jármos cölöphíd, a Dunán dereglyehíd tette lehetővé a közlekedést. 1885-re a hidak annyira elhasználódtak, hogy veszélyt jelentettek nemcsak az árvíznél, hanem a forgalom levezetésénél is. A legjobban elkorhadt cölöpzetű, a Rábán lévő Hosszú-híd volt. Ezt rossz állaga miatt, de a közmunka és közlekedési miniszter rendeletére is, sürgősen meg kellett újítani. A jégzajlás a híd épségét már több ízben veszélyeztette, ezért a szerkezetet egy méterrel a legnagyobb vízszint fölé kellett volna emelni. A végrehajtást indokolta a hidrotechnikai mérés is. Hogy a legnagyobb víztömeg akadálytalanul lefolyjon, a híd lefolyási szelvényét 56 m²-re kellett bővíteni.

Nemcsak a város, hanem a Rábaszabályozó Társulat is érdekelve volt a híd építésénél, mert a költségek egy részét átvállalta. Emiatt 1886 tavaszán a legolcsóbb változatot dolgozta ki a műszaki osztály. Ha ez a terv megvalósult volna, Győr korszerűtlen, pár évtizedig szolgáló, a város fejlődését gátló műtárggyal lett volna „gazdagabb”. A folyókon tökéletes munkát végző társulat a hídnál szüklátokörűnek bizonyult. Figyelmen kívül hagyta a város fejlődését és olyan hidat akart építeni, mely a múltnak szól! Mindenáron jármos cölöphíd építését

⁴Székely György muzeológus (Bács-Kiskun megyei múzeum, Kecskemét) levélbeli közlése nyomán.

⁵Bács-Kiskun megyei Tervező Vállalat, Kecskemét (Tsz: 69/70-5650). Műszaki leírás a Kecskemét, Gáspár A. u. 11. épület felújításához című dokumentációból.

szorgalmazta. A város vezetése is ezt a megoldást támogatta. Meg kell jegyezni, hogy mialatt a hidépítő bizottság a vashíd építéséről tárgyalt a gyárakkal, a város műszaki osztálya fahidat tervezett. Győrnek azonban új fahídra sem volt pénze, ezért az árvízszint fölé való emelést tartotta célszerűnek.

A Rába Hosszú-hídján kívül még négy fahíd felemelése, vagy újjáépítése szerepelt a hidoprogramban. Érthető volt, hogy ezek pénzügyi terheit nem akarta, de nem is tudta vállalni a város tanácsa. A kormánybiztos minden ajánlatát elfogadhatatlannak találta. Hiába sürgette Radó Kálmán a polgármestert, hogy nyilatkozzon a hidépítések megkezdéséről, a városi tanács azonban minden tőle telhetőt megtett, hogy a hidak építését késleltesse. A minisztérium is sürgetett, ezért Radó 1888. február 15-én írt levelében, a város meghatalmazottjait megállapodás végett március 8-ra hivatalába kérte. A kérés hiábavaló volt, a város küldöttei nem mentek el tárgyalni, új határidőt kértek. A kormánybiztos beleegyezett, de Szombathelyről március 11-én írt levelében szinte könyörgött, hogy a magisztrátus végre küldje el március 27-re meghatalmazottjait: „... hogy túlságosan hosszú időig tartó hidépítési kérdés megoldassék.” A tárgyalás az adott időben megkezdődött. A Rábaszabályozó Társulat kijelentette, hogy a hidak újjáépítésére szánt 105 614 forint 96 krajcár költségből elvállal 45 százalékos hozzájárulást, sőt 50 000 forintra kiegészíti, a többi 55 614 forintot pedig kamatmentes törlesztésre kölcsönadja.

A városi tanács továbbra sem adott érdemi választ, helyette mérnöki hivatala fahidakat tervezett, a legnagyobb takarékoság figyelembevételével. Közben a polgármester több levelet írt a társulathoz, hogy minél kevesebbe kerüljön a hidak felemelése és minél több hozzájárulást kapjon a város közönsége. Szeptember 21-én a kormánybiztos Répcelakról keltezett írása tudatja a városi tanáccsal, hogy a hidépítéshez egyezségileg – felsőbb utasításra – megajánlott 52 000 forintot és 55 000 forint kamatmentes kölcsönt utalványozza. A tanács viszont nyilatkozik, hogy mikor szándékozik a hidak építését megkezdni. A város nem télenkedett, ha halogatni kellett a hidépítést. Szeptember 29-én feliratot küldött Baross Gábor miniszterhez a hidak megvizsgálása tárgyában. Válaszában a miniszter megnyugtatta a polgármestert, hogy a hidterveket mindenképpen felülvizsgálják. A hidak felújítása, újjáépítése 1890-ben sem mozdult el a holtpontról. Annyi történt, hogy a város Feketeházy János neves hidtervezővel felülvizsgáltatta a három Rába- és az egyik közúti Rábca-hidat. Az információ lehangoló volt és a városi uraknál mély csalódást okozott. Beigazolódott, hogy Győr hídjait – főleg a Rába Hosszú-hídját – javítani nem lehet, újat kell építeni. A helyzet tarthatatlanul súlyos volt, a magas vízállás, párosulva a jégzajlással, könnyen katasztrófát okozhat. A folyó medre sűrűn, 19 hídgyámmal, 243 részben korhadt levert cölöppel volt teletűzdelve, szűkítve a Hosszú-hídnál a lefolyási keresztmetszetet. Számtalan eredménytelen, halogató tanácskozás után, Győr Város Tanácsa elkötelezte magát a hidépítésre és 1891. január 11-én pályázatot hirdet a Rába folyón lévő Hosszú-híd újjáépítésére, de továbbra is fahídban gondolkodnak!

A pályázatot Gregerson Miklós budapesti vállalkozó nyerte meg, mégpedig vashíd ajánlatával. Augusztus 31-én Győr szabad királyi város Törvényhatósági Bizottsága – beható tárgyalás után – kimondta, hogy a Rába Hosszú-hídját állandó jelleggel, kőből és vasból kívánja megépíttetni. A munkálatokat Gregerson Miklósról bizza, aki 68 400 forint általános összegért – megfelelő tervek szerint – a kitűzött határidőre átadja a forgalomnak a Rába új hídját.

A költségek fedezése:

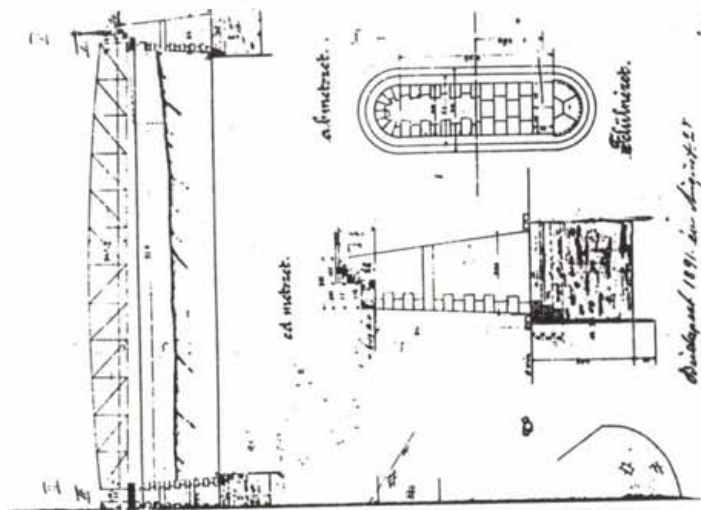
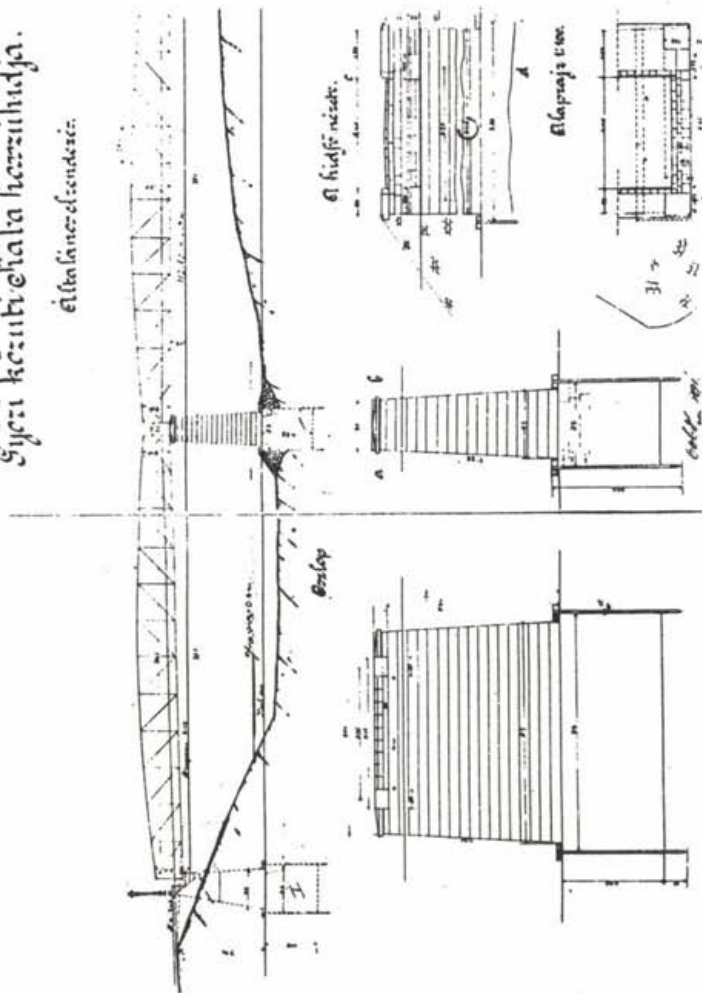
| | |
|---|------------------|
| A vállalkozó részére megállapított költség: | 68 400 Ft |
| Víz- és gázvezeték egyezményileg megállapított ára: | 2 000 Ft |
| Előre nem látható kiadásra tartalékösszeg: | 1 600 Ft |
| Összesen: | 72 000 Ft |

A fedezet tárgyában a közgyűlés elhatározta, hogy 64 000 forintot felhasználnak a hidak építésére rendelkezésre álló összegből, a hiányzó részt – 8000 forintot – a Bissinger-alapítványból 5 százalékos kamatláb mellett veszik kölcsön.

A szerződést a Hosszú-híd újjáépítésére 1891. szeptember 12-én írták alá és annak értelmében a munkálatokat 24 óra elteltével kellett megkezdni. A munka azonban igen lassan és vontatottan haladt, számottevő tevékenység csak szeptember 21-én kezdődött, amikor egy munkafelügyelő és egy hidmester mellett 4 fő ács és 45 fő napszámos tevékenykedett. Főleg földmunkával és a cölöpök kihúzásával foglalkoztak. Az első

Syöri kőszitőháza keresztmetsze.

Élfenláncos elrendezés.



Budapest 1891. évi Augusztus 27.
 H. Szalay. M. H. C.

szádfalak leverését szeptember 26-án kezdték meg, ekkor már 61 földmunkás és napszámos dolgozott. Később nagyobb cróvel és szervezetséggel folyt az építkezés; október 21-én 1 fő munkafelügyelő, 2 hidmester, 19 ács, 6 kőműves, 4 kőrákó, 51 földmunkás és 93 napszámos serénykedett. A nagy iram az év végére lelassult. December 20-tól január 31-ig, február 8-tól február 21-ig és március 8-tól március 21-ig a kemény téli időjárás miatt nem dolgoztak.

A tavasz beköszöntésével újra lázas tevékenység kezdődött és folyt egész nyáron. A vasszerkezetet a Danubius Magyar Hajó- és Gépgyár Rt. tervezte és szállította. Július 9-re a híd első nyílásának felállítására befejeződött. A szerelés feszített ütemben folyt, még vasárnap is dolgoztak. Augusztus közepére az építkezés és a szerelés annyira előrehaladt, hogy az ellenőrző mérnök lehetőleg tartotta az augusztus 29-i próbaterhelést. A jelzett időre valóban elkészült a híd, csupán 4 fő mázólo dolgozott rajta és megkezdték a kockakövek szállítását a próbaterheléshez.

Szeptember elsején jelentette a városi mérnök az illetékeseknek, hogy a híd teljesen elkészült. A vasszerkezet felülvizsgálatára és a próbaterhelésre a minisztérium és a város szeptember 22-ét jelölte meg. A műszaki vizsgálatok után a Rába Hosszú-hídjának bejárása következett. Ezen megjelent Zechmeister Károly pogármester vezetésével a Rábaszabályozó Társulat képviselője és több más prominens személy. A szemrevételezés és a terhelési próba jegyzőkönyvének áttanulmányozása után a Rába Hosszú-hídját este nyolc órakor – minden külön ceremónia nélkül – a város polgármestere a forgalomnak átadta.

A híd két mederben álló pilléren, három ívben feszült át a Rába folyón. Az elkészülését Baross Gábor már nem érte meg, mert a Vaskapunál szerzett betegségében május 8-án elhunyt. Győr szabad királyi város első vashídja 41 évig szolgálta a közlekedést. Az újat – mely annak idején a Föld leghosszabb hegesztett rácsos gerendahídja volt – 1934-ben adták át a forgalomnak.

Veszprémi György

A nagyszántói ősmocsármaradvány végnapjai

Közismert tény, hogy Románia északnyugati határa mentén, azaz a Tisza síkságának keleti peremén, a Szamostól a Körösökig az 1800-as évek közepén É–ÉK irányból D–DNy irányba haladva ősmocsarak sorakoztak, melyek között a legjelentősebb az Ecsedi-láp, az Érvölgy és az ún. Kis-Sárrét mocsarai voltak. Ezek közé ékelődött a Nyírbátor közelében fekvő Bátorligeti őslápmaradvány, illetve a Kis- és Nagyszántó határában elterülő Nagyszántói-mocsár.

A vízszabályozások, ármentesítések és mocsárlecsapolások gondolata már 1802-ben felmerült, amikor báró Vay Miklós, képzett hadmérnök személyében királyi biztost neveztek ki a Körösök szabályozására, akinek vonatkozó tervei az egyes vármegyék ellenállásába ütköztek. 1818-ban azonban a térképészeti és vízjárás felmérések elkészítésére a kiváló képességű Huszár Mátyás kamarai mérnököt rendelték ki, aki segédmérnökeivel – köztük ifj. Tessedik Sámuel és a pályakezdő Vásárhelyi Pállal – 1823-ra elvégezte a felmérés nagy munkáját. A tervek alapján az 1890-es években a vonatkozó munkálatok befejeződtek és a Sebes-Körös által fenntartott Kis-Sárrét gyakorlatilag mezőgazdasági területté vált.

A Kraszna vize által fenntartott Ecsedi-láp területének szűkítésén gr. Károlyi Ferenc már 1720-ban buzgálkodott. Lovassy Sándor adatai szerint 1749–1751 között, 1772-ben, 1778–1782 között, majd 1883-ban a gróf Károlyi család tagjai, illetve Szatmár vármegye különböző hatáskörű árokrendszerrel próbálta a láp vizét levezetni. 1894-ben Némethy János műszaki tanácsos, még 1883-ban elkészített terveit elfogadva, és azt megvalósítva, 1898 márciusában a Kraszna vizét új mederbe terelve, 2–3 év alatt az Ecsedi-lápot is kiszáritották.

Az Érpatak által fenntartott és ugyancsak a Kraszna kiöntései nyomán táplált ún. Érvölgyi-mocsarak, többszöri lecsapolási kísérlet ellenére több évtizeddel éltek túl a Kis-Sárrétet, illetve az Ecsedi-lápot. A lecsapolási munkálatokat csupán 1968-ban fejezték be, amikor is az ún. Ércsatorna megásásával a mocsarak vizét a Berettyóba vezették le.