

## A MAKÓI RÉV ÉS HÍD

TÓTH FERENC

(Makó, József Attila Múzeum)

Makó határa sohasem terjedt ki a Marostól délre fekvő területekre, így napi élete nem kívánta az állandó kapcsolatot a folyam túlsó partjával; de kereskedelmi kapcsolatai, gazdasági viszonyai mégis szükségessé tették a rendszeres átkelés biztosítását. A helység története elszakíthatatlan a Marostól és az azon bonyolódó átmenő forgalomtól. Jól tanulmányozható rajta a hazai rév- és hídtörténet minden fázisa: a gázlótól a révecskéig és a köteles kompig, a fahídtól az acél és vasbeton hidakig. Így a makói rév és híd múltja a magyar folyami átkelő közlekedés fejlődése szempontjából is tanulságos.

### RÉV

#### Gázló

Makó tiszteletre méltó történetírói — helytelen etimológia alapján — romantikus legendát szöttek a makói rév jelentőségéről. Reizner János szerint Völnek — Makó eredeti neve — az itteni gázló veszélyes természetétől nyerte hajdankori nevét.<sup>1</sup> Borovszky Samu igen elterjedt, tetszetős elmélete szerint pedig ugyanez a szó révészt jelent, és már a magyarok megjelenése előtt nevezetes átkelőhely volt itt a Maroson.<sup>2</sup> Mindkét szómagyarázat nélküli a nyelvészeti megalapozottságot, véletlen hangtani hasonlóságokból vannak le messzemenő következtetéseket. Minden oka megvolt Bátky Zsigmondnak, hogy az érdekes Borovszky szófejtését naivnak mondja.<sup>3</sup> Az itteni átkelőhelynek ugyanis korántsem volt ekkora jelentősége. Bár a Hód-Vásárhely felől jövő hadi út az Árpád-korban érintette Makót, de ez Csanádnál vezetett át a Maroson. Itt mindössze helyi jelentőségű út és átkelés lehetett.<sup>4</sup>

Az államalapítás után a marosi révek felett Ajtony gyakorolt hatalmat. „A folyó révein a Tiszáig vámosokat és öröket tartott és mindent megvámoltatott.”<sup>5</sup>

Az átkelésről az 1488. évi oklevél szól legrészletesebben: „Ac totale vadum super fluvium Maros vocatum, in dicta possessione Wewlnek, omnino in Comitatu Chanadiensi.”<sup>6</sup> Ebben szó sincs révről, mindössze gázlót említ, amiből az is következik, hogy itt állandó átkelés nem lehetett, hiszen a gázló csak alacsony vízállásnál használható, és ilyenkor is veszéllyel járt a rajta való közlekedés. Noha a

<sup>1</sup> Reizner J., Makó város története. Szeged, 1892. 2. l.

<sup>2</sup> Borovszky S., Csanád vármegye története 1715-ig II. Bp. 1897. 349.

<sup>3</sup> Bátky Zs., Arad-Hrad? Föld és Ember 1928. 8. évf. 116.

<sup>4</sup> Györffy Gy., Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Bp. 1963. Térképmelléklet.

<sup>5</sup> Gálos R. (ford.), Szent Gellért legendája. Makó 1928. Csanád vármegyei Könyvtár: 14. 19.

<sup>6</sup> Idézi Reizner i. m. 11.

15. század a fejlődés időszaka a helység életében, a Maroson történő átkelés viszont még igen kezdetleges.

A makói rév és vámszedőhely szerepéről több középkori oklevél tesz még említést, így az 1360, az 1449, az 1495. évi. Haszonélvezői a helység földesurai.

Szerepét a törökök is felismerték, 1552-től a török kincstár hasznosította.<sup>7</sup>

A 18. század első felében valóságos demarkációs vonalnak számított a Maros, dél irányban szinte minden közlekedés szünetelt. Ezt a politikai helyzet sem tette lehetővé; 1718-ig a török birodalommal való szomszédság, ezt követően 1744-ig a katonai határőrvidék, 1778-ig a Temesi bánság kamarai igazgatása miatt.

A politikai körülményeken túl — az 1699-ben újjátelepülő — Makó gazdasági helyzete sem tette lehetővé a marosi rév különösebb használatát. Az ellenséges betörésekre számítva, nem a földművelés fejlesztésére törekedtek, hanem az állattartás növelésére, az állatállomány ugyanis az esetleges futások során lábon elhajtható. Így a legfőbb jövedelemforrásnak az állattartás bizonyult. 1720-ban a malmokból 105, a kocsmákból 100, a jószágeladásból 500 forint jött be.<sup>8</sup>

Az újjátelepülés idején minden lakos ott és annyit szánt, ahol és amennyit akar. A megművelt szántóterület 1715-ben 54, 1720-ban 2337 köblös. A nagyarányú növekedés elsősorban azzal magyarázható, hogy 1718-ban felszabadult a Marostól délre eső Bánát a török elnyomás alól, így most már a pihent földeket nyugodtan feltörhették és a földművelés egyre növekvő hasznot biztosít a lakosságnak.<sup>9</sup>

A szőlőművelés is meghaladta a helyi szükségletet. 1715-ben 510 kapás területet írtak össze, egy kapás termését 3 cseberre becsülték.

Az idegen marhakereskedők által felvásárolt jószágot az ún. Rác úton hajtották nyugati piachelyre, a gabona és a bor szállítása vízi úton, a Maroson történt.

A 18. század évtizedeiben jelentkező gyérnek mondható átkelést a vízimolnárrok bonyolították le.<sup>10</sup>

A 18. század végére már jelentős fejlődést mutat a város. A lakosság száma 1717-ben 400, 1756-ban 2590, 1801-ben 6845, a házak száma pedig a jelzett időpontban 84, 260, 1732. 1779-ben a szállásföldek 31 728 holdat tesznek ki, az ugar földek 1498, a kukorica földek 355, a dohánytermő kertföldek 469, a szőlő 672 holdat.<sup>11</sup>

Az udvar 1719-ben Nádasdy László csanádi püspök személyének adománozza Makót. A várossal kötött szerződésben a püspök a kisebb haszonvételekről lemond, így a rév is a makóiak használatában állott. Mária Terézia 1743-ban a mindenkori csanádi püspök javadalmozására adja Makót, de a regáléjövdelem — így a rév haszna is — a várost illeti meg.

### Révecske

Christovics Imre csanádi püspökkel 1780-ban kötött szerződés kimondja, hogy a révecske a *communitás*, a város kezelésében maradjon.<sup>12</sup>

Az átkelés a 18. században a helységtől távol, a szugolyi hajlatnál történt.

<sup>7</sup> Kelemen F., Makó vázlatos története. 15. lap. Kézirat a makói József Attila Múzeum Adattárában.

<sup>8</sup> Magyarország népessége a Pragmatica Sanctio korában. 1720—21. Magyar Statisztikai Közlemények. Új folyam XII. kötet. Bp. 1896. 44. l.

<sup>9</sup> Bohdaneczky Edvin ennek kezdetét tévesen csak az 1730-as évekre teszi. Csanád vármegye nemzeti és gazdasági viszonyai a XVIII. században. Makó. 1940. 49. l.

<sup>10</sup> A vízimalmok száma 1720-ban 3, 1791-ben 11.

<sup>11</sup> Makói városi Levéltár (a továbbiakban MVL) Vertics J. felmérése. A holdat 1100 □-ölben számolták.

<sup>12</sup> Reizner i. m. 126. l.

Az első katonai felmérés (Colonne XIX. Sectio 30. számú térképlapja) szerint: „Szár az időben az „A” jelzetnél lehet a folyón áthajtani és gyalog átmenni.” A felméréshez készült országleírás megjegyzi: „A város alatt Zugoly kivételével, ahonnan Zomborba lehet kocsin vagy gyalog eljutni, sehol sem lehet átkelni rajta”<sup>13</sup> (1. kép).

Az átkelőhely fogalmán eredetileg gázlót illetve a vízimolnárok alkalmi ladikos révészkedését kell érteni. Az 1770-es években szerezték be az első dereglyét, ugyanis a Christovics-féle szerződésben (1780) az áll, hogy a révecske forgalmát „mostanában ott levő hajóval”<sup>14</sup> bonyolítják le.

A paraszti áruterelés termékei a 18. században még nem vagy alig irányulnak Bánátba, a gazdasági kapcsolatok döntően kelet-nyugat irányúak, a rév szerepe sem jelentős. A 19. század elejétől már rendszeresen felkeresik a makóiak a temesvári, nagyszentmiklósi, kikindai, zombolyai piacokat és vásárokat. Útjuk a 19. század első felében a csanádi kompon át vezet, a század közepétől a kiszomborin is. A bánátiak — főleg német kofák — szintén rendszeresen megjelentek a makói piacokon, árusító helyüket *svábpia*cnak hívták.

A révből származó jövedelem megszerzése régtől kezdve foglalkoztatta a kiszombori Rónay-családot. A család birtokszerzője, Oexel Mátyás 1792-ben a királyhoz fordul a kiváltság elnyeréséért, de ez ekkor még meghiúsul.<sup>15</sup>

Kőszeghy László püspökkel 1821. évben, Lonovics Józseffel 1836-ban kötött úrbéri szerződés szerint mindennemű regálé beneficium egyedül a földesuraságot illeti meg.<sup>16</sup> Az 1699-ben újjátelepülő Makó lakói királyi szabadosokból fokozatosan jobbágysorba süllyednek, ezzel párhuzamosan veszíti el a város a révhasználat jogát is.

A révecske haszonbérloje igen hosszú időn át a Túri-család volt, ezért „nevezetett ezen átkelés Túri-révnék”<sup>17</sup> (2.kép). Az 1794-ben kötött haszonbérleti szerződés az alábbiakat tartalmazta:

„Az alább írottak adjuk tudtára mindenkinek, akinek illik, hogy a Maros vizen eddig is szokásban volt révétskét, melyen a gyalog emberek csónakon által vitetni és hozatni szoktak, városunk lakosának, Túri Istvánnak újra kiadtuk árendába, mátul fogva egy esztendeig 15 vagyis tizenöt forint fizetésért, mely árendát az esztendőnek eltelte előtt tartozik a város cassájába hiba nélkül befizetni, a mellett pedig arra is szorgalmasan és hűségesen vigyázni, hogy azon a réven valami gyanús és kártevő személy által ne jusson, sőt ha olyan rossz embert észrevenne, azt a város házánál azonnal megjeleníteni köteles lézen.

Én is Túri István megismerem, hogy azon marosi révét az fõnt írott és előmbe adva condiciók szerént Makó városátul bírák uraimékkal tett alku mellett árendába vettem, mely teljesítésére magamat kötelezem nevem aláírása mellé tett keresztvonással.

Makó, 24. április 1794.

P. Makó város Birája és Tanácsa  
× Túri István árendás”<sup>18</sup>

Az úri jog elismeréséül az átkelés haszonvevője — a Túri-család — évenként egy aranyat fizetett a püspöki uradalomnak.<sup>19</sup>

<sup>13</sup> Eperjessy K., Csanád megye az első katonai felvétel (1782—1785) idején. A Makói Múzeum Füzetek: 7 Makó, 1971. 23. l.

<sup>14</sup> Reizner., i. m. 116. l.

<sup>15</sup> MVL Tanácsülési (Továbbiakban Tü.) jkv. 1792. 16.

<sup>16</sup> Reizner i. m. 132, 139. l.

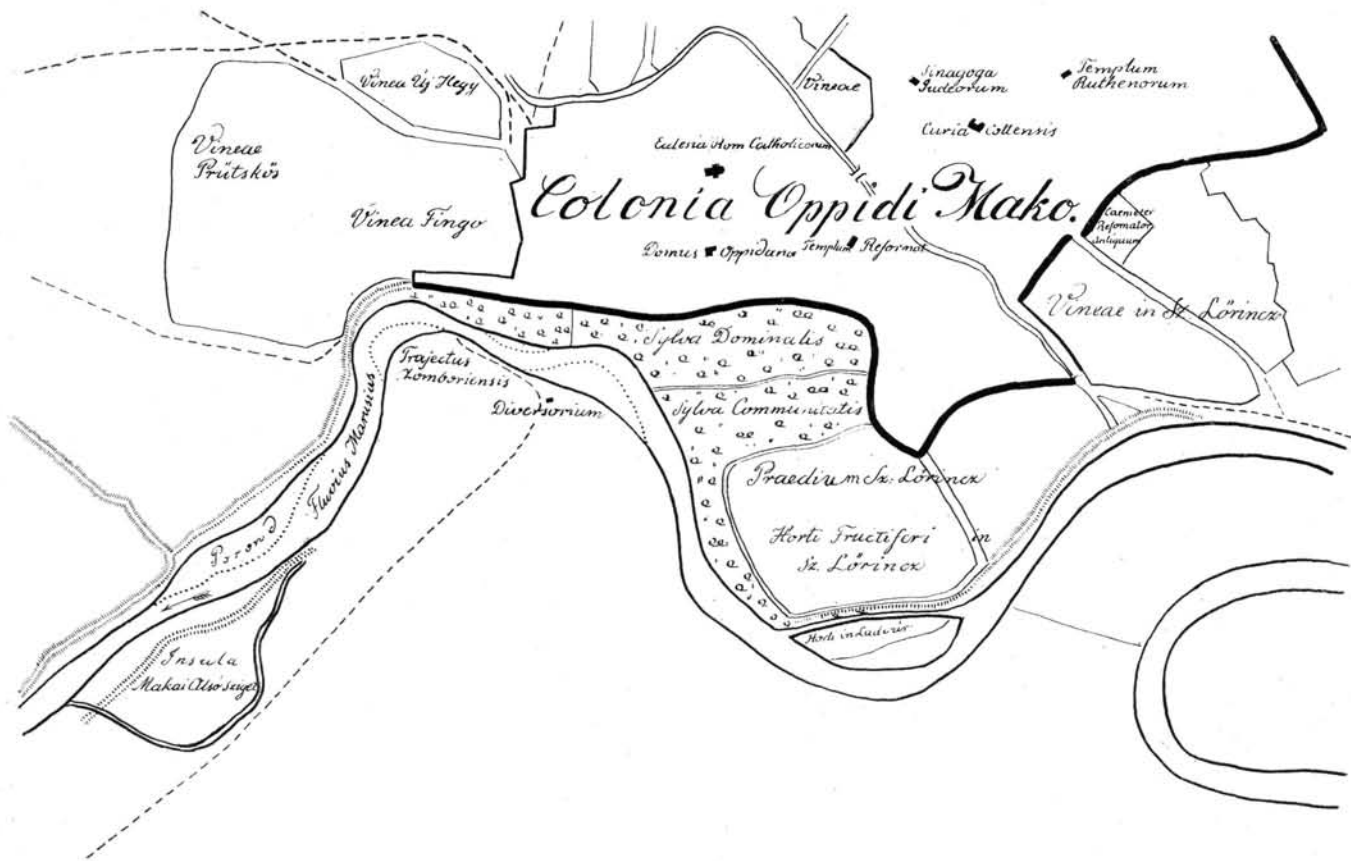
<sup>17</sup> Balku Gy., Emékirat Makó városa és annak határáról. MVL 1864. 502.

<sup>18</sup> MVL Tü. jzk. 1794. 17.

<sup>19</sup> Balku Gy. idézett emlékirata.



1. A révecske az első katonai felmérés (1784), idején. Collone XIX. XX. Sectio 30. alapján.



2. A „Türi-rév”. Vertics József: Makó város belső legelőjének térképe. 1805. Részlet. (József Attila Múzeum)

Időközben az átkelés helye is megváltozott. Gázlóra — a természeti viszonyoknak megfelelően — nyugalmas, szétterülő folyószakaszon bukkanhatnak. A város alatt a Maros az erős kanyarok következtében igen gyors folyású volt, ide csak azután helyezhették az átkelőhelyet, amikor már dereglyés rév működött. Az 1805. évi térkép Baranyásnál, a mai Révész utca közelében tünteti föl. Mivel a révecské kizárólag személyforgalmat bonyolított le, az esetleges kocsiforgalom céljára alacsony vízállás mellett valószínűleg továbbra is a gázlót vették igénybe.

A Helytartótanács 1840-ben indítványba hozza Makó és Szeged között a Maros bal partján egy új postaútvonal kiépítését. Ehhez a Maroson Zombor és Makó térségében egy olyan révre van szükség, „amelyen mind az ordinális, mind a sebespostát... nappal és éjjel minden hátráltatás nélkül átviessék, maga a rév pedig szelek ellen erős kötél által” biztosíttassék.<sup>20</sup>

A Helytartótanács levelére a megye a rév akkori állapotáról nem túl biztató jelentést tud adni. Leírják, hogy az átjárást a Túri Tódor-család igen régi időktől fogva egy kötél nélküli komp által eszközli, „itt tulajdonképpen rév nincs, hanem csak átjárás”. Mindaddig nem tud érdemi intézkedést tenni, „míg a szomszédos makai és zombori uradalmak egyike vagy közösen mindketteje királyi kiváltság mellett az érdekelt átjárásra rendes révjogot nem nyerendenek”.<sup>21</sup>

Lonovics László püspök az itteni rév jövőbeli jelentőségét nem ismerte föl, de a kiszombori Rónay-család annál inkább. Csanád és Torontál vármegyék között 1845-ben a marosi folyamszabályozás kapcsán kötött egyezkedés egyik pontja alapján a püspöki uradalom lemond a rév használatáról.<sup>22</sup> A Rónay-családnak — több mint fél évszázados eredménytelen kísérletezés után — sikerül 1846. pünkösd hava 28-án kiváltságos királyi révjogot szereznie.

### Köteles komp

A Maros szabályozása miatt a rév helyét is meg kellett változtatni; a makói oldalon a ludvári erdő mellé tették át, a folyó azon szakaszára, ahol megmaradt az eredeti széles folyómeder (3. kép). A révhez vezető út a mai Gőzmalom és Liget utcán át a strand felé vezető út volt, maga a rév az ún. Kovács-tanya közelében állt. Az út mentén az ártérben kiépültek a fakereskedők elárúsító helyei és a mészégető kemencék. A part közelében állt a révkocsmá és Csolnakosi Dienes révész lakása (4. kép). A bánati oldalon a Rónayak saját birtokukon kastélyuk mellől egy 12 öles utat nyitottak, melyet ma *Régi makai útnak* neveznek. A Rónay-család az átkelést korszerűsítette. Köteles révszabadalmat vásárolt, és ezzel biztonságosabbá tette a közlekedést.

A rév felszerelése állt egy 1200 forintos kompból és egy 80 forintot érő ladikból. Az évi kötélszükségletük 60 forintot tett ki, az evezőké pedig 7-et. Ebből az összegből következtetni lehet a komp nagyságára, ugyanis 14 ladik előállítási költsége megegyezik egy kompéval. Az akkori becslések szerint a komp és a ladik 10 esztendő alatt használódik el. A révnél 2-2 legény dolgozott évi 120-120 forint bérért és egy biztos, aki 350 forintot kapott.<sup>23</sup>

A Rónay-család kérésére Torontál vármegye megállapította az 1. sz. táblázatban feltüntetett vámtarifát.

<sup>20</sup> Csongrád megyei Levéltár (továbbiakban CsmI) Csanád megyei kgy. jzk. 1840. 1155.

<sup>21</sup> U. o.

<sup>22</sup> *Balku Gy.* idézett emlékirata, de ő az egyezkedést tévesen 1839-re teszi.

<sup>23</sup> MVL Az állandó híd tárgyában tartott 1868. április 17-i értekezlet. A marosi fahíd kigyűjtött aktái.

1. táblázat

Zombori révbért szabályozó tábla

Kiadta Nemes Torontál vármegye 1846. évi január 19-i gyűlésből<sup>24</sup>

<i>Vasas üres</i>	<i>Az itteni szokás szerint félig terhelt vasas kocsitól, kivéven a kereskedők nagyon terhelt kocsijátul</i>	<i>Egészen terhelt vasas kocsitól a milyenek a külföldi na- gyobb kocsik mint a steziai és erdélyi megterhelt kocsik</i>
×	×	×
6 igás fuvartól 24 5 igás fuvartól 20 4 igás fuvartól 16 3 igás fuvartól 12 2 igás fuvartól 8 1 igás fuvartól 4	6 igás kocsitól 30 5 igás kocsitól 25 4 igás kocsitól 20 3 igás kocsitól 15 2 igás kocsitól 10 1 igás kocsitól 5	6 igás kocsitól 42 5 igás kocsitól 35 4 igás kocsitól 28 3 igás kocsitól 21 2 igás kocsitól 14 1 igás kocsitól 7
<i>Vasatlan üres</i>	<i>Vasatlan félig terhelt</i>	<i>Vasatlan egészen terhelt</i>
×	×	×
6 igás kocsitól 18 5 igás kocsitól 15 4 igás kocsitól 12 3 igás kocsitól 9 2 igás kocsitól 6 1 igás kocsitól 3	6 igás kocsitól 24 5 igás kocsitól 20 4 igás kocsitól 16 3 igás kocsitól 12 2 igás kocsitól 8 1 igás kocsitól 4	6 igás kocsitól 36 5 igás kocsitól 30 4 igás kocsitól 24 3 igás kocsitól 18 2 igás kocsitól 12 1 igás kocsitól 6

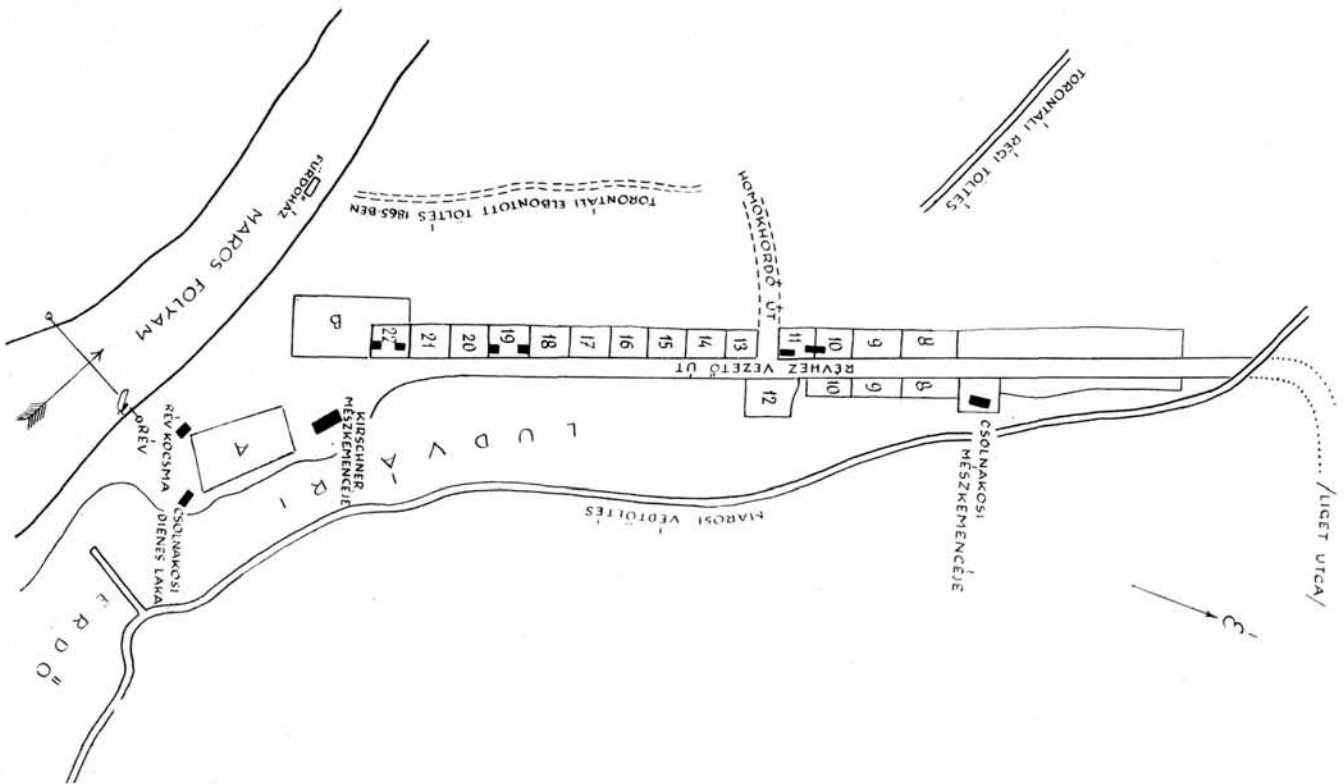
Gyalogos személytől, akár terhelten, akár üresen megy, 1 krajcárt, kisebb jószág után (borjú, juh, kecske, bárány, malac) szintén 1 krajcárt, nagy lábas jószágért (ökör, ló, tehén, szamár) 4 krajcárt kellett fizetni. Áradások idején, mikor a teljes árteret előntötte a Maros, a megnövekedett távolság miatt kétszeres révbért szedtek. A fennálló törvények értelmében a marhák és barmok úsztatását e helyen is megengedték.

A paraszti árutermelés növekedése, a piaci kereslet szélesedése következtében a Makó-Kiszombor közötti rév forgalma rohamosan emelkedik. Ennek mértékére jól lehet következtetni azokból a szerződésekből, amelyeket a Rónay-család kötött a rév bérbeadásakor. A haszonbérlet összege:

1846	2 vft
1847	246
1848	800
1849	800
1850	800
1851	1200
1852	1200
1853	1200
1854	1800
1855	1800
1856	1800
1857	2000

<sup>24</sup> CsmL Csanád megyei kgy. jzk. 1845. (× = krajcár).





4. A révhez vezető út helyszínrajza. Összeszerkesztve Mátéffy Pál vázlataiból. MVL Polgármesteri iratok. 1865, 245, 1211, 1484.

azok a boldogtalanok, akik Szegedről jöve mindkét napon túlrekedtek a Maroson, s ha agyig érő sárban vissza nem akartak kocsirozni Szegedre vagy Zomborra, hát az erdőszéli hotelba voltak kénytelenek meghálni.”<sup>26</sup>

Joggal panaszolja Molnár Albert, a református algimnázium tanára is, hogy „hányan vannak közülünk, kiket egy vagy más baja arra kényszerít, hogy a marosi kompot használja többször vagy kevesebbszer évenként, vagy Bánátba vagy Szőregre a vasúthoz vagy a szegedi piacra vagy a törvényszékhez utazva? Mennyi kellemetlenségnek vagyunk ilyenkor kitéve a kompnál? Hányszor várakoznunk kell, mert vagy sok kocsi megelőzött már vagy a túlsó parton áll a komp, sokszor pedig egyáltalán meg kell várnunk a reggelt, hogy átjuthassunk. Hát még mikor csak a madár járhat a Maroson át, az ám csak a kellemetlenség annak, akinek mennie kellene. Hányszor fizettünk a mondott esetekben a révésznek forint borraivalókat, hogy haladhassunk. Mennyibe kerül sokszor az, hogy dolgunkat be nem végezhetve is sietnünk kell, hogy a kompról le ne maradhassunk.”<sup>27</sup>

Molnár Albert a hídépítés érdekében is szót emel: „Íme, eleget van módunk hallani, hogy városunkból, mint hajdan az Attila által ostromolt Aquilejából a gólyák, készülődnek elköltözni a szerencsefiak, mint olyan helyről, melynek multjában nincs öröm, jövőjében nincs remény. Hát elmenjünk mi is? Vagy megadva magunkat balsorsunknak összedugott kézzel nézzük, mint hanyatlik napról-napra városunk? Nézzük, miként néptelenedik piaca. Ha a marosi állanó híd építését elmulasztjuk, ezzel Makó felett gyönyörűen élékelhetjük a requiemet”.<sup>28</sup>

### A tárnoki komp

A századforduló idején makói földnélküliek és szegényparasztok 444 parcella 1000 négyszögöles földet vásároltak a kincstártól az apátfalvi határhoz tartozó Tárnokon.

1903-tól engedély nélkül rév átjárót tartottak fenn Makó és Apátfalva határában az ún. Fehérháznál. Vigh Bálint és neje egy korhadt dereglyén naponta kétszer — reggel és este — háromszáz „szocialistát” szállított át. Patkós Mihály folyam-felvigyázó erélyesen fellépett ellenük a jótalan komphasználat miatt, mire azok elzavarták a helyszínről. A megrettent felvigyázó lövésre tartott fegyverrel szaladt Makóig. A nép meg kiáltotta utána: „Meg kell fogni, hasát kihalítani, a gyepen a bélit széjjel szórni.”<sup>29</sup>

Szakács Gábor és 178 társa 1904-ben személy és teherszállításra alkalmas magánhasználatú kompjárat engedélyezését kérte a tárnoki birtokosok részére. Az alispáni hivatal ehhez hozzájárult, de az aradi folyammérnökség a határozatot megfellebbezte. Végül 1907-ben a Kereskedelemügyi miniszter jóváhagyta az engedélyt.

A kompjáras helye Makó-Apátfalva határszélnek a Maros folyó jobb parjával képzett metszéspontjától felfelé számított 230 méterre esett. Fenntartója a Makón székelő Tárnoki Gazdasági Egyesület volt. Mint magánhasználatú kompot a tárnoki dűlőben földbirtokkal nem rendelkező egyének sem díjazás mellett, sem díjmentesen nem használhatták. A sodronykötelet part magasságában voltak kötelesek kifeszíteni.

<sup>26</sup> Állandó híd, hol késel az éji homályban? Maros 1876. február 27.

<sup>27</sup> Maros 1876. október 29.

<sup>28</sup> Maros 1876. október 29.

<sup>29</sup> CsmL. Csanád megye alispánjának kigyűjtött iratai. 130. sz. doboz.

A komp méretei: hossza 15,00 m, szélessége a középén 6,80 m, végeken 5,60 m, vízből kiálló magassága a középén üresen 48 cm, a végeken üresen 40 cm, a végeken megterhelt állapotban 30 cm, besüppedés a megterhelésnél 10 cm. Horképesége 9,3 tonna.

A kompon elfér 100 ember

vagy 50 darab kisebb lábasjóság  
vagy 40 darab közép lábasjóság  
vagy 30 darab nagy lábasjóság  
vagy 6 üres kocsi a vonóállatokkal  
vagy 6 terhelt kocsi a vonóállatokkal

A komphajónak megengedhető maximális bemerülését mindkét oldalon fehér vonal jelezzé.<sup>30</sup>

Kisebb forgalom esetén komp helyett dereglyét indítottak, 20-30 személy befogadására ez is elegendő volt. Kezelését Vigh István révész látta el. A tárnoki rév 1920-ig működött.

### A lúdvári átkelőhely

A makói kertészek 1879- től Bánátba is átmentek hagymát termelni, ugyanis a friss erdőirtású földön kitűnő minőségű hagyma termett. A bánáti földbirtokosokkal a haszonbérleti szerződést maguk a hagymakertészek (Bódi Ferenc, Szőnyi Ferenc, Gera János) kötötték. A makói hídon vagy a tárnoki kompon csak kerülővel érték el a bérelt földet. Székely Mihály makói révész a ludvári erdő felett előbb engedély nélkül szállította át az érdekelteket.<sup>31</sup>

1903-ban 260 hold földet béreltek Ladányban Nagy Lajos és Rónay Ernő birtokából. A folyamfelügyelő gyakori zaklatása miatt ekkor Bódi Ferenc hatósági hozzájárulást kért a ladikon történő rendszeres átkelésre.

### A csanádi rév

A makói lakosok rendszeresen igénybe vették a közeli réveket, a teljesebb kép érdekében ezekről is szólunk.

A Maros legfontosabb átkelőhelye Csanádnál volt. Már a Gellért legenda említést tesz róla. Amikor Gellért püspök tetemével Csanádhoz értek „a hajót egy egész tömeg sem tudta elindítani, s ahogy evezőiket eldobták kezükből, a hajó oly gyorsan szelte át a vizet, ahogy emberi mesterséggel sohasem mehetett volna át rajta.”<sup>32</sup>

A révet Dózsa hadai is igénybe vették, 1552-től a török kincstár hasznosította. A felszabadító harcoktól megszűnéséig, 1894-ig kamarai tulajdonban állt, közvetlen felügyeletet a pécskai uradalom gyakorolt felette.

A 19. század folyamán sok gondot okozott a révhez vezető út hídjainak karbantartása. A javításhoz szükséges faanyagot a pécskai uradalom erdeiből kellett volna biztosítani, végül is a megye magazinjából fedezték.<sup>33</sup>

1817-ben bonyodalmat okozott, hogy Rézmolt Jakab hajója elszakította a rév-kötelet.<sup>34</sup> A kötelet díjtalanul votlak kötelesek leengedni, ilyenkor néhány hajót és tutajt összevártak. A hajók átbocsátásakor előfordult, hogy borralalót is kaptak

<sup>30</sup> U. o.

<sup>31</sup> U. o.

<sup>32</sup> i. m. 31. l.

<sup>33</sup> CsmL Csanádmegyei közgy. jkz. 1814. 231, 338, 1815. 1272.

<sup>34</sup> CsmL Csanádmegyei közgy. jkz. 1817. 562.

a révészek. 1835-ben a rév haszonbérloje törvénytelenül hajónként 30 krajcárt szedett be. Zsótér János és Kakuszi István szegedi hajótulajdonosok bepanaszolták az árendátort a megyénél. A szolgabíró a taxák szedését szigorúan betiltotta.<sup>35</sup> A sodronykötél díjtalan lebecsátása országosan is gyakran gondot okozott, ezért később központi rendelkezéseket is kénytelenek kiadni.<sup>36</sup>

A napoleoni háborúk utáni pénzromlás következtében a vámtarifát többször emelték (2. sz. táblázat). A révbér fizetése alól mentesek: az egyházi renden lévők, az ország nagyjai, a nemesek, a hadi renden lévők, a szabad jáász és kun kerületek lakói, a prókátorok, az orvosok, a tanulók, a koldusok, a molnárok, az örletők a malomba menet és jövet, a mennyegzői násznép stb. Télen a jégen mindenkinek szabad az átjárás. Végezetül „meghagyatik a rév tisztségeknek, hogy a felváltáshoz kivántató kisebb nemű rézpénzt, úgy mint krajtzárokat, fél krajtzárokat a kassájában elegendő mennyiségben tartson.”<sup>37</sup>

1835-ben a rév „oly rossz állapotban vagyon, hogy a dolgoknak ily fekvésében az általtjárásnak végképpen megszüntetése előre látható.”<sup>38</sup>

A 19. század második felében a csanádi rév már valóságos virágkorát éli, a gazdasági kapcsolatok, a kereskedelmi forgalom egyre emelkedik. A rév 1600 forintos évi fenntartásával szemben a bevétel 5-6000 forint.<sup>39</sup>

A magyarcsanádi komp mérete 1887-ben: hossza 15,40 m, magassága a be és kijárónál 0,79 m, oldalmagasság 1,10 m, fenékszéle 4,94 m, 8/30 ctm erős fenyőpallóból, 11/10 ctm erős tölgyfa bordákkal, egy-egy borda távolsága 0,70 m, a komp be és kijárója egy-egy 30/28 ctm erős tölgyfa szegély küszöbvel, mellyek a két hossz szegély gerendánál ugyancsak által össze kötve vannak, továbbá két 15/15 ctm erős tölgyfa oszlop egy-egy vas csigával, melyben 4 ctm erős sodronykötél mozog.<sup>40</sup> Az engedélyezett terhelést a 3. sz. táblázat tartalmazza.

A növekvő forgalom következtében már a reformkorban felmerül az állandó híd építésének gondolata. Csanád vármegye a Kamarához, Torontál vármegye a Helytartótanácsához fordult ez ügyben.<sup>41</sup> A megvalósulásig több mint hatvan év telik el. Az államkincstártól Csanád megye 40 000 forintért megvásárolja a révújítási jogot, és fedezi a hídépítés költségeit is (175 391 forint). A vasbeton pilléereket — miként a makói hídnál — Zielinszky Szilárd tervezi. A mederhíd acélból készült, a három régi ártéri híd továbbra is faszervezetű maradt. Felépítésétől, 1894-től 1918-ig jelentős forgalmat bonyolított le. Ezt követően csupán a kettős birtokosok használták. 1942. őszén egy vihar során az aláaknázott híd Románia felőli szakasza felrobbant. 1944-ben a közúti híd mellé a szovjet műszaki alakulatok pontonhidat építettek. A híd megmaradt acélszerkezetét Romániával történt megállapodás értelmében 1956-57-ben a Hídépítő Vállalat bontotta le. A Hódmezővásárhely-Makó-Nagyszentmiklós közötti vasútvonal felépítésekor, 1903-ban Magyarcsanádnál vasúti híd is létesült. Ennek Románia felőli szakaszát 1919-ben felrobbantották. Helyreállítására nem került sor. Közös megegyezés alapján 1956-ban a MÁVAG bontotta le.

<sup>35</sup> CsmL Csanád megyei közgy. jzk. 1835. 1375, 1900.

<sup>36</sup> Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium 1869. 2362, az 1890. I. Tc. és a Kereskedelmi Minisztérium 1892. 45 380. sz. rendelkezése.

<sup>37</sup> CsmL Csanád megyei közgy. jzk. 1813. 203.

<sup>38</sup> CsmL Csanád megyei közgy. jzk. 1835. 2045.

<sup>39</sup> CsmL Csanád vármegye alispánjának iratai 1884. 356.

<sup>40</sup> CsmL Csanád vármegye alispánjának iratai 1887. 5460.

<sup>41</sup> CsmL Csanád vármegyei közgy. jzk. 1836. 974, 1828.

2. táblázat

## A csanádi rév vámtarifája

	1813	1814	1815	1817	1822
	F,kr	F,kr	F,kr	F,kr	F,kr
1. Egy személy után, akármilyen terhet viszen kezében vagy hátán	½	11	11	2	1
2. Egy bornyútól, juhtól, báránytól, kecskétől és magló sertéstől	½	½	1	2	1
3. Egy hizott sertéstől	1	1	1½	4	3
4. Hogyha pedig falkástól a révészek segítségével átusztatnak	½	½	½	1	½
5. Egy két esztendős marhától vagy lótól	1	1½	1	2	1
6. Egy tehéntől, ökörtől, lótól, szamártól, ha szabadon hajtatik vagy vezetetik	2	2	2	4	3
7. Egy nyerges lótól, akár terhelt, akár nem terhelt, az emberrel együtt	2½	3	3	6	4
8. Ha valaki üres hordót talicskán vagy hempergetve a réven által viszen, fizet személyével együtt általában	1	2	½	1	½
9. Hogyha pedig hasonló módon tele hordót viszen, fizet általában	2½	3	4	6	5
10. Egy befogott vonó marhától, üres taligával, kocsival vagy csézával a rajta ülő személyekkel együtt	4	5	6	10	6
11. Két befogott vonó marhától, szint üres taligával, kocsival vagy csézával	6½	7	10	14	9
12. Három befogott vonó marhától detto	8½	9	14	18	12
13. Négy befogott vonó marhától detto	11	11	17	22	15
14. Öt befogott vonó marhától detto	14	14	20	26	18
15. Hat befogott vonó marhától detto	16	16	24	32	21
És ha ezen felül több vonó marha volna befogva, mindena hat számot felül haladó marhától	2½	3	2	4	3
16. Egy befogott vonó marhától megterhelt taliga, kocsi vagy szekérrel együtt	6½	7	11	15	8
17. Két befogott vonó marhától detto	12½	13	22	30	16
18. Három befogott vonó marhától detto	19	20	33	40	13
19. Négy befogott vonó marhától detto	26	28	44	50	30
20. Öt befogott vonó marhától detto	32	34	55	1,10	40
21. Hat befogott vonó marhától detto	36	38	1, 6	1,15	48
És ha ezen felül több vonó marha volna befogva, minden hat számot felül haladó marhától	6½	7	5	10	5½
22. Egy üres kocsi, mely másik után vagyon kötve, avagy ember által huzattatik	2	4	3	6	4
23. Egy taligától detto	1	3	2	3	3

CsmL Csanád vármegye kgy. jzk. 1813.203, 1814.313, 1815.583, 1817.350, 1822.1127.

## Az apátfalvi kompjárat

A Maros szabályozása következtében az apátfalvi határ egy része a Maroson túli területre került, ezért célszerűnek látszott egy külön átkelőhely létesítése,

Mivel a rév és vámjog a királyi kisebb haszonvétek közé tartozó kiváltságos jog, ezért csak azok gyakorolhatták, akik ilyen monopolisztikus kiváltságra szert tettek. Apátfalva királyi szabadalommal nem rendelkezett. A kompközlekedés kb. 1878-84-ig működött. Bérlője Kohn Mórítz és Társa gőzmalom tulajdonos volt. Tekintélyes mennyiségű fát és marhát szállított Bánátból. 1884-ben az alispán a kompközlekedést eltiltotta, de a véghatározat értelmében a község saját gazdasági szükségletére haj óközlekedést továbbra is fenntarthatott.<sup>42</sup>

<sup>42</sup> CsmL Csanád megye alispánjának iratai 1884. 356. IV. B. 408. Maros 1882. 38. szám.

### 3. táblázat

#### A csanádi komp engedélyezett terhelése

1. Rendes vízállásnál (0 fölött 2,3 méterig) és időben egy átkelés alkalmával:		
4 szekér egyenként 600 kg teherrel		2400 kg
a fenti szekérhez tartozó 8 ló egyenként	399 kg	3192 kg
a fenti szekérhez tartozó 4 kocsis egyenként	77 kg	308 kg
a 4 szekér súlya egyenként	314 kg	1256 kg
a komp személyzete 3 tag	77 kg	231 kg
tehát egy átkelés összes súlya		7387 kg
vagy 5 üres szekér egyenként	314 kg	1570 kg
a fenti szekérhez tartozó 10 ló egyenként	399 kg	3990 kg
a fenti szekérhez tartozó 5 kocsis egyenként	77 kg	385 kg
16 utas egyenként	77 kg	1232 kg
a komphoz tartozó személyzet 3 tag egyenként	77 kg	231 kg
tehát az átkelés összes súlya		7408 kg
vagy 92 utas egyenként	77 kg	7084 kg
a komp személyzete 3 tag egyenként	77 kg	231 kg
tehát az átkelés összes súlya		7315 kg
vagy 16 ló egyenként	399 kg	6384 kg
8 kocsis egyenként	77 kg	616 kg
a komp személyzete 3 tag egyenként	77 kg	231 kg
tehát az átkelés összes súlya		7231 kg
2. Rendes vízállásnál (0 fölött 2,3 méterig), de erős szél alkalmával:		5929—5987 kg
3. Nagy víz (0 fölött 2,3 métertől 4,74 méterig) és rendes időben:		4928—4987 kg
4. Nagy víz (0 fölött 2,3 métertől 4,74 méterig) és erős szél alkalmával:		3696—3798 kg

CsmL Csanád vármegye alispánjának iratai 1887. 5460.

#### A tápéi komp

A makóiak a Maros-híd megépítése előtt Szegedet az Ószegedi úton a tápéi komp igénybevételével közelíthették meg. Így a nagy multú szegedi révet nem vették igénybe. A legrégebb szegedi átkelőhely — a palánki rév — a mai híd közelében volt. Ezt hosszú időn át a török is használta. A török uralom kezdetén forgalma nagyban visszaesett. 1550-ben 487, 1555-ben 2237 akcse bevételt jelentett a török kincstárnak, az alkalmazottak fizetése viszont 5400 akcsera rúgott.<sup>43</sup> 1724-ben az évi jövedelme 1010 forint volt, ötszöröse a tápéinak. 1732-től Felsővároson is keletkezett egy átkelő, de itt csak kis komp közlekedett.<sup>44</sup> A török elnyomatást követően épült hajóhíd közel kétszáz éven át, 1883-ig volt használatban. Ekkor készült el Feketeházy János tervezésében és Eiffel párizsi vállalata kivitelezésében a közúti acélhíd, melynek meder feletti részét 1944 őszén robbantották fel. 1857-ben indult meg az építése a nyolc nyílású szegedi vasúti hídnak, melynek tervezője Cezanne francia mérnök, kivitelezője pedig M. M. Ernest Gouin francia vállalat.<sup>45</sup> A híd statikai vizsgálatát vállalta doktori értekezése tárgyául Kossalka János későbbi műegyetemi tanár.<sup>46</sup> Szintén 1944. októberében robbantották fel.

A tápéi kompnak hosszú időn át Szeged volt a fenntartója. A Tisza szabályozása után a tápéi rét birtoklását Szeged kapta meg és ennek fejében vállalta a tápéi

<sup>43</sup> Reizner J., Szeged története. III. Szeged 1900. I. 482. l.

<sup>44</sup> i. m. 123. l.

<sup>45</sup> Gáll I., Régi magyar hidak. Budapest. 1970. 87—89. l.

<sup>46</sup> Révész A. I.—Vargha V. (szerk.): Magyar műszaki alkotók. Bp. 1964. 170. Mihailich Gy., A XIX. és XX. századbeli magyar hidépítés története. Bp. 1960. 69. l.

templom és komp fenntartását. „Így lett hűbérese a városnak a falu, és hűbérura a város a falunak.”<sup>47</sup> A megegyezés szerint Tápé őslakosai mentesültek a révbér fizetése alól.<sup>48</sup>

## FAHÍD

A hídépítés egyik közvetlen előzményének a szebeni útvonal kiépítését tekintjük. Ez 1853-ban vetődött fel állami szinten, de abban nem döntöttek, hogy az útvonal a bánáti oldalon Csanádnak vagy a Maros jobb partján Makót érintve haladjon-e. Makó város 1864. januárjában olyan ajánlatot terjesztett elő, ha az állami út a városon haladna át, magukra vállalják a tervezett hídig az út kiépítését. Ezzel a felajánlással sikerült Makó javára megnyerni a felsőbb szerveket.<sup>49</sup>

Az útépítés érdekében a mai Szegedi utca végét kisebb kisajátításokkal szélesíteni kellett, a tehénjárás gazdaságtól csereingatlanért Baranyástól a Marospartig meg kellett szerezni egy 24 ölnyi széles földszívet az új út nyomvonalában és töltést kellett építeni a tervezett hídig, ahová ötezer köböl földet építettek be.

Az állandó híd felállításának eszméjét Zsivora György főispán 1861. március 28-án tartott megyei bizottmányi ülésen vetette föl elsőnek. Miután ezt az indítványt a megyei közgyűlés elfogadta, fölterjesztették a Helytartótanácshoz, amely érdemi ügyintézés helyett azt válaszolta, hogy Csanád és Torontál megye ezt együtt intézze el. A két szomszédos megye viszont — megfelelő utasítás és támogatás hiányában — nem tudta leküzdeni provinciális korlátait. Az ügy tehát holtpontra jutott. Csak három év múlva sikerült a városnak áldozatok vállalása mellett (útépítés) a figyelmet újra a hídra terelni.

A város 1866-ban a híd felépítése ügyében a közmunka és a közlekedési miniszterhez esedezik, előadván, hogy vagy „a tisztelt zombori Rónay-család, mint révtulajdonos köteleességévé tenni méltóztassék, vagy pedig, ha ez annak felállításától vonakodnék, hogy Makó város azon ajánlatát, miszerint a vám jövedelemnek a városra leendő átruházása mellett — a hidat saját költségén elkészíteni késznek nyilatkozott — kegyes figyelmébe méltatná.”<sup>50</sup>

A folyamodvány további részében már határozottan leszögezi, hogy a népezrei által óhajtvá várt híd építését „egy családnak önkényileg ne akadályozza.”<sup>51</sup>

Hosszas alkudozás után — felső közvetítéssel — a városnak sikerül megegyezésre jutnia a Rónay-családdal a kiváltságos révjog megváltását illetően. A szerződés értelmében „a zombori Rónay-család eladja, illetve megváltás alá bocsátja Kiszombor község és Makó mezőváros között fennálló királyi kiváltságos révjogát a Nagyméltóságú M. Kir. Közmunka és Közlekedési Minisztérium közvetítésével”<sup>52</sup> a magas állam javára negyvenezer forintért örök időkre, a rév helyett egy álló hídnak felépítése céljára, aképp-, hogy ezen eladási illetőleg megváltási árnak felerésze, úgymint húszezer forint legfeljebb f. év május 1-ig, másik felerésze pedig, úgymint húszezer forint, a most érintett álló hídnak befejeztekor, de mindenesetre annak közforgalomnak leendő átadása előtt az eladó családnak alulírott zombori Rónay Mórícznak kezeihez készpénzben minden hiány nélkül kifizetessék... Mindaddig a

<sup>47</sup> Délmagyarország 1933. július 9.

<sup>48</sup> Délmagyarország 1927. július 20.

<sup>49</sup> MVL Fahíd kigyűjtött iratai: Boros Sándor emlékirata.

<sup>50</sup> MVL kgy. jzk. 1871. 864.

<sup>51</sup> U. o.

<sup>52</sup> MVL kgy. jzk. 1868. 566.

zombori család a királyi révjogot folyton használandja azzal járó minden jövedelme-  
ket élvezendi, azon esetre, ha az említett álló híd bármi okból akár hosszú időn át,  
akár soha létre nem jönne, a vétel illetve a megváltási árnak az eladó családot min-  
den körülmények között megillető s a fent meghatározott idő határa után bármely  
hazai bíróság előtt sommás eljárás útján behajtható és húszezer forintból álló első  
felerésze az eladó családtól visszakövetelendő nem lesz.”<sup>53</sup>

A makói marosi fahíd terveit az észéki Doklein és Fia cég készítette és a Köz-  
lekedési Minisztérium hagyta jóvá. Ugyanakkor a minisztérium örök időkre Makó  
városának ajándékozta a vámszedési jogot.

A híd építésére a városnak egy fillérje sem volt, ezért eredetileg részvény vagy  
vállalkozás útján kívánták megvalósítani. Közben már tárgyalásokat folytattak az

## Építési pályázat.

Makó városa részéről a Marasonjkeresztúlról, felsőbb engedély foly-  
tán, egy 140 öles, részint kemény, részint fenyő-fából készitendő hidépi-  
tésére, folyó évi november hó 23-án délelőtt 10 órakor a városi házi kis-  
teremben pályázat fog tartatni, melynél az építkezési tervezet szerint  
93,415 ft 45 kr a eshetőleg 133,415 ft 45 krra számított hid készitte-  
tése vállalkozónak ugy adatik által, hogy azt saját költségen és anyag-  
jaiból levén köteles elkészitetni; azért nekie a város a híd jövedelmét  
fogja — meghatározandó vagyis kialakandó határidőre általadni.

Az építendő híd terve s a költség-számítások Makó városánál,  
a mérnöki irodában, a pályázat napjéig minden nap megtekinthetők.

Szóbeli ajánlatok a nyilvános árlejtés alkalmával; lepecsételt írás-  
beli ajánlatok pedig **Makó város előljáróságának hidépitési  
vállalat tárgyában** czimezve, az árlejtés megkezdéséig fogadtat-  
nak el; mindkét esetben azonban 10% készpénzben vagy a napi árke-  
let szerint számítandó értékpapirokban, vagy végre fekvő vagyonna  
betáblázott kötelezvényekben letett bánatpénz mellékelése kívántatik.

Kelt Makón, 1868. évi october hó 14-én.

**Az építési bizottmány.**

221 149

5. Pályázati hirdetés a fahíd építésére. Hon. 1868. október 29.

egyik vasút-társasággal is, hátha sikerül rájuk ruházni az építkezést. Posonyi Ferenc  
polgármester — a nehéz helyzetre való tekintettel — kölcsön felvételére is gondolt.

A város 1868-ban tette közzé az építési pályázatot (5. kép). Ezek szerint a 140  
öles híd részint kemény, részint fenyőfából készitendő, amelyet a vállalkozó saját  
költségén és anyagból levén köteles elkészíteni, ezért „nekije a város a híd jövedelmét  
fogja meghatározandó vagyis kialakandó határidőre általadni.”<sup>54</sup>

Mivel a felhívásra vállalkozó nem ajánlkozott, felvetődött a vashíd építése is.  
A hidépités ügyében létrehozott bizottság igen komolyan foglalkozott ekkor a vashíd  
gondolatával. A resicai vasgyár pl. három és fél hónap alatt szolgáltatva volna a  
vasanyagot.<sup>55</sup> A legeredményesebb tárgyalások Lázárini mérnökkel folytak, aki le-  
is utazott a helyszínre; javaslatba hozta a dróthíd-tervet is.<sup>56</sup> A város — nehéz anyagi

<sup>53</sup> MVL A fahid kigyűjtött iratai.

<sup>54</sup> MVL A marosi fahid építése. Kigyűjtött iratok.

<sup>55</sup> MVL kgy. jzk. 1876. 198.

<sup>56</sup> MVL. kgy. jzk. 1876. 217, 244.

helyzete miatt — végül mégis a fahíd mellett volt kénytelen maradni, ugyanis a vashíd kb. 40 %-al többbe került volna. Azt viszont nem mérlegelték, hogy hosszabb távon mégis a fahíd a drágább, ugyanis az állandó karbantartás rengeteg pénzt emészt fel.

Ilyen előzmények után ajánlkozott a Klein és Fia eszéki cég a fahíd felépítésére.<sup>57</sup> Kijelentette, hogy „kész régi rajz szerint is felépíteni, de azért jótállást egyetlen évre sem vállal, miután azon tervezetben semmi biztos hídfő tervezve nincs, s egy szép reggelen azon vehetné észre magát Makó városa, hogy hídját Szegedre szállította a Maros árja, hanem egy biztos hídnak mindkét parton terméskőből s cementtel összefoglalt hídfőkkel kell bírni. A régi terv szerint a híd bele kerülne 110 000 forintba, s ezt 140 000 forintért felépíti és érte 5 évi jótállást vállal.”<sup>58</sup>

1876 decemberében a kivitelezővel meg is kötötték a szerződést. Ez magában foglalta a kereken száz méter hosszúságú marosi mederhidat és a két mellékhidat 108 és 56 m hosszúságban, szélességük 7,6 m. A megállapodás értelmében „Makó város kötelezi magát a fentebbiek szerint 140 000 forintban megállapított vállalkozási összeget 8% kamataival együtt 14 év lefolyása alatt 56 egyenlő, negyedévenként előre fizetendő tőke részletekben lefizetni oly módon, hogy a hidépítés befejezése s a műszaki felülvizsgálat megejtése után vállalkozó cég részére az egyes negyedévi törlesztések s a hátralévő vállalkozási összeg 8% kamataiból minden egyes negyedévre eső mennyiségnek megfelelő összegről kiállított kötvényeket, melyek a lejárati napokon az ezen kötvényeket előmutatótól Makó város pénztáránál beváltandók lesznek.”<sup>59</sup>

A vállalat érdekeit pedig úgy biztosították, hogy a cég fedezetére Makó város összes ingatlan javaira jelzálogos bekebelezést és a híd jövedelmét helyezték kilátásba.

Makó közönsége harminc tagú hídbizományt nevezett ki, amely hivatva volt a hidépítés minden mozzanatát figyelemmel kíséreni és a felmerülő hibákat haladéktalanul elhárítani. A hídcölöpök minőségét folytonosan és szigorúan meg is bírálták, a jónak ítélt gerendákat a város bélyegzőjével látták el.<sup>60</sup>

A fahidak közül a legerősebbek a Howe-rendszerű rácsos fahidak, amelyek Amerikából származtak hozzánk. Ilyen típusú fahidak több felé álltak ekkoriban, így Aradon, Zentán, Záhonyánál stb., de ezek fölött már eljárt az idő. A fahíd szerkezeti elemei a 3-3 vízszintes gerendából álló felső és alsó öv, a ferde rácsrudak és függővasak, melyeknek csavarjait időnként meg kellett húzogatni (6. kép).

A meder fölötti híd szerkezet három fajarmon (láb) és a parton egy-egy téglából cement foglalásba épített hídfőn nyugodott (7. kép).

Eredetileg fedett hidat terveztek, később a tetőzetet elhagyták és az így megtakarított összegben kötelezték a vállalkozót, hogy a rongálásnak kitett részeket olajfestékkel mázolja be. A gerenda-csatlakozásokat deszkából ácsolt kis nyereg-tetőcskékkal látták el, hogy ez által az időjárás viszontagságaitól megvédjék.

1877. júniusában kezdtek a fahidépítéséhez, és már egy hét alatt elkészült a Marost áthidaló állványzat.<sup>61</sup> A szerződésben kikötött 90 napos határidőt nem tudták betartani,<sup>62</sup> ugyanis a forgalomnak csak 1878. március 14-én adták át. A korabeli újságcikk öntudatosan állapítja meg: „e naptól kezdve van összekötve Makó

<sup>57</sup> MVL kgy. jzk. 1876. 458.

<sup>58</sup> Maros 1870. október 22.

<sup>59</sup> MVL Páncélszekrénybe helyezett irat.

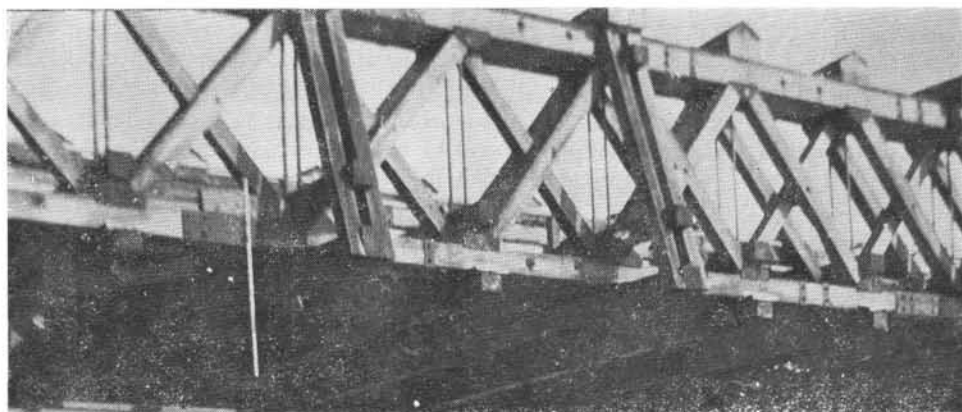
<sup>60</sup> Maros 1878. március 10.

<sup>61</sup> Maros 1877. július 1.

<sup>62</sup> MVL kgy. jzk. 1871. 51.



6. A rácsos fahíd szerkezete



7. A fahíd fajármokkal és sarkantyúkkal

város a világgal folytonosan, elszakítatlanul, e napon lépett ki az elszigeteltség köréből.<sup>63</sup>

A fahídat végül is nem a szerződést kötő Klein és Fia építette fel, hanem egy bécsi cég, Birnbaum Adalbert és Társa, akik az átadás után a Kaszinóban fényes ebédet is rendeztek.<sup>64</sup>

Csanád megye rendkívüli közgyűlése még 1877-ben hozzájárult, hogy a vám-tarifát a nagyarányú beruházás miatt 50%-kal felemeljék. Ugyanezen közgyűlésen a megye pénzügyi támogatást is megszavaz. A közmunkából befolyó összegnek az első három évben 80, negyedik és ötödik évben 50, az ezután következő öt évben

<sup>63</sup> Maros 1878. március 17.

<sup>64</sup> Maros 1878. március 24.



csakis pálya által lehetne segíteni, melynek létesítését a Maros mentén Aradtól Szegedig az alolírott társaság magára vállalta.”<sup>67</sup>

A város országgyűlési képviselője, Dobsa Lajos buzdító szavakkal levélben fordult a város érdemes lakóihoz, hogy „... erejükhöz képest mindazon ajánlatot önkéntesen és sietve megtegyék, mi a cél létesítésére szükséges, jól tudván, hogy ajánlatuk gyümölcseit első mérvben önmaguk fogják szedni, ...”<sup>68</sup>

Hosszú huzavona után 1883. január 6-án gördült be Makóra az első vonat. Ötezer ember szájából hangzott fel az éljen. A Maros című lap cikkírója így kiált fel: „Makó felvételét a világforgalom hálózatába... A röghöz kötöttség véget ért.”<sup>69</sup>

Az arad-csanádi vasúttársaság 1881. december 31-én este 5 órától kezdődően negyven évre használatba vette a fahidat.<sup>70</sup> Magára vállalta a híd építési költségeiből Makó várost terhelő adósságot. A vállalkozási összeget a törlesztési terv szerint egy nappal a határnapok előtt a város közpénztáránál átadja. A vasúttársaság a használat alatt is elismeri a város rév jogát, ezért a város pénztárába évente egy aranyat fizet. A negyven évi használati idő lejártával jó karban és használható állapotban a hidat köteles a társaság visszaadni.

Az egyezmény szerint a város átadja a vasúttársaságnak a hídvám-szedés jogát, nemkülönbén a megye által felajánlott segély esedékes részleteit is.

Ezzel a város megszabadult a híddal kapcsolatos valamennyi gondjától; karbantartása, mindenmű javítása a vasúttársaság feladata lesz.

A híd fájarmait egy-egy jégtörő védte, amelyek már az első jégzajlás idején rendkívüli módon meg rongálódtak, sőt az egyiket el is ragadta az ár. A jégtörők és a fájarmok karbantartása igen sokba került a vasúttársaságnak, ezért már 1908-ban elhatározták, hogy a jármokat vasbeton-pillérekre cserélik ki. A város — mint híd-tulajdonos — ehhez azzal a feltétellel járult hozzá, ha a társulat sem építési költségmegtérítést, sem a fenntartás fejében kárpótlást nem követel.

A tervek elkészítésével Zielinszky Szilárd (1860-1924) műegyetemi tanárt bízták meg. (9. kép). Zielinszky a magyar vasbetonépítés apostola. Az 1900. évi párizsi világkiállítás alkalmából felismeri a vasbeton óriási jelentőségét. Rendkívüli egyéniségével, bámulatos szuggesztív erejével fel tudja kelteni a bizalmat a vasbeton építőanyag iránt. Az ő alkotásai közé tartozik többek között a margitszi-



9. Dr. Zielinszky Szilárd, a vasbeton pillérek tervezője

geti és a szegedi víztorony tervezése is.

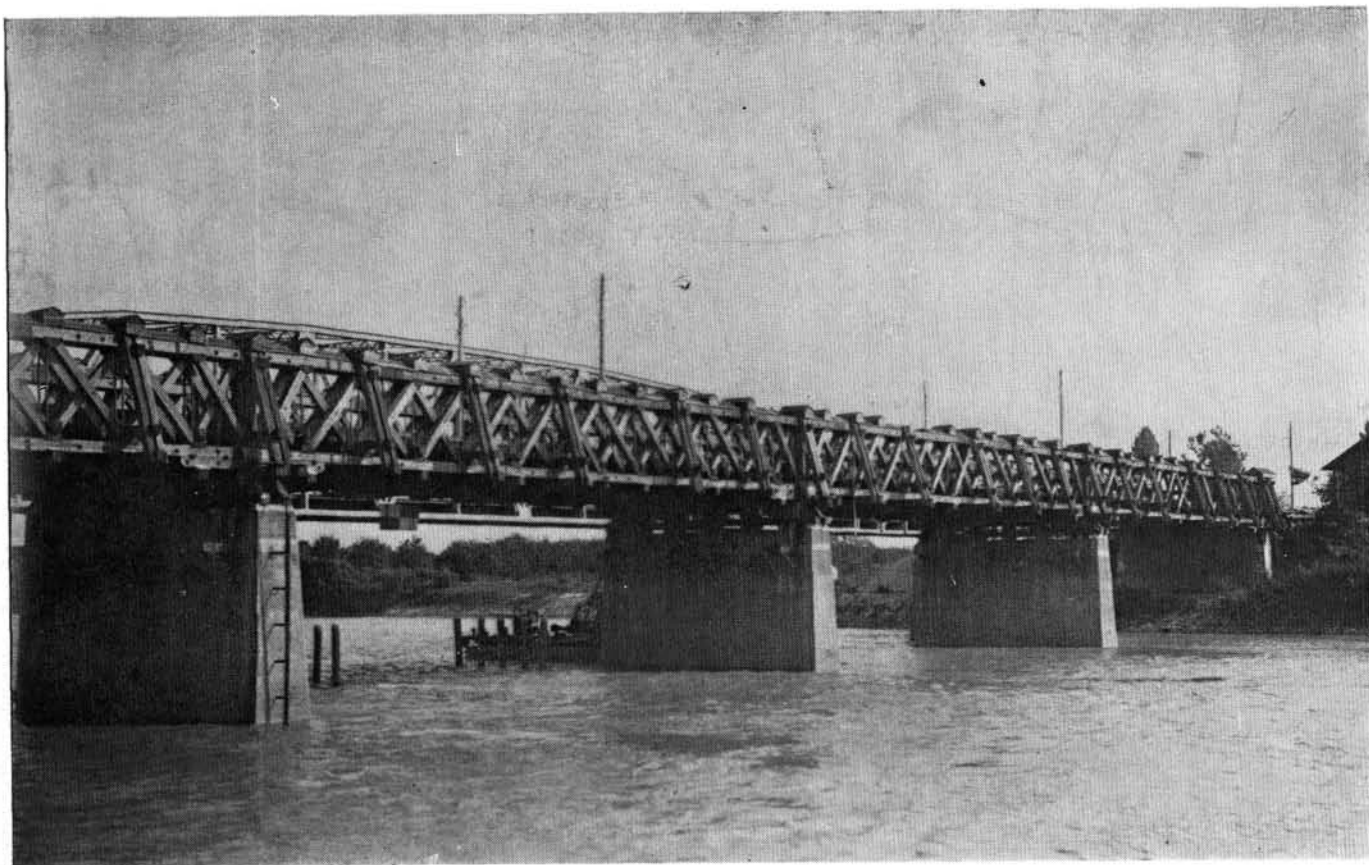
A vasbeton pillérekre továbbra is megmarad a régi faszervezetű híd (10. kép), bár a vasúttársaság tervbe vette egy olyan acélhíd megépítését is, amely közúti és vasúti közlekedésre is szolgálna. Elgondolásukat az első világháború kitörése miatt nem valósíthatták meg. 1917. júniusában felmerült ugyan egy külön vasúti híd építése, de az akkori viszonyok között ez nem lehetett reális.

<sup>67</sup> MVL Polgármesteri iratok 1870. 39.

<sup>68</sup> MVL. u. o.

<sup>69</sup> Maros 1883. január 7.

<sup>70</sup> MVL kgy. jzk. 1882. 131



10. A fahíd vasbeton pilléreken

## Önálló vasúti híd

1921. december 31-én este 5 órakor járt le a szerződés, mely szerint a vasúttársaság negyven évre használatba vette a hidat. Ezt a jogügyletet ekkor újabb öt évre meghosszabbították.

A társaságnak nyomasztó terhet jelentett a fahíd fenntartása és rekonstrukciója. Az amerikai vörösfenyő szinte beszerezhetetlen volt, az évi karbantartása negyvennégy millió forintba került. A tizenöt évente szükséges rekonstrukció pedig — amire legközelebb 1930-ban lesz szükség — az akkori árak szerint 134 millióba kerülne. Ezért a vasúttársaság 1923-ban egy memorandumot adott ki, amelyben felajánlja a meglévő vasbeton lábakra egy kettős vasúti és közúti közlekedés céljára egymástól elkülönített vashíd építését, amelyen Makó város közönsége számára mindenkor biztosítja az átjárását.<sup>71</sup>

A kereskedelemügyi miniszter 1923. november 15-én helyszíni szemlét tűzött ki, amin bejelentették a külön vasúti híd építését, amely a város részéről nagy meglepetést váltott ki. Közölték, hogy az új hidat a mostanitól 18 méterrel feljebb tervezik és a hozzá tartozó új töltést, az ártéri hidakat is a vasúttársaság építteti meg.

Nikelszki Jenő polgármester újból felvetette az iker híd gondolatát, mire az ACSEV képviselője kijelentette, ha a város biztosítja a külön vasúti híd és a kettős híd építési költsége között mutatkozó többletet, nem ellenzi.<sup>72</sup>

A képviselőtestület közbiztonsági és közlekedési szempontból egyenesen veszedelmesnek minősítette a kettős híd megoldási tervét; sőt azt is kijelentették, ha teljesen ingyen építené az ACSEV az új ikerhidat, akkor sem kellene.



11. Dr. Kossalka János, a vasúti acélhidak tervezője

A város mindenestre feltételeket próbált diktálni az új vasúti híd építése kapcsán. Szabó főmérnök előterjesztette a szakértők, a bizottságok, a tanács és az állandó választmány együttes és azonos javaslatát, amely a külön vasúti híd építéséhez hozzájárul, a hajóvontató utat azonban az új híd alatt mindkét oldalon 5 méter szélességben kívánja fenntartani, a két híd között tervezett összekötő falat vagy kőhányást a vasúttársaság létesítse és tartsa fenn. Csorba János képviselő a tűzveszély miatt kevesli a hidak közötti 18 méter távolságot, a város hidjától 50 méter távolságban szeretné látni az új hidat.<sup>73</sup>

A híd tervezését Kossalka János (1872-1944) műegyetemi tanár végezte el (11. kép). Pályamunkájával első díjat ért el. Az alépitményt Fábián Lajos cég készítette, a vas megmunkálását a diósgyőri vasgyár, a szerelést pedig a Magyar

<sup>71</sup> Makói Friss Újság 1923. november 4.

<sup>72</sup> Makói Friss Újság 1923. november 16.

<sup>73</sup> Makói Friss Újság 1923. november 20, 22.

Államvasutak Gépgyára végezte. A mederhíd szerkezetének súlya 186 700 kg. A hídhoz 71 ezer szögecsét építettek be, súlyuk 8 151 kg.

A híd tüneményes gyorsasággal készült el. Az előkészületekhez 1924. július 16-án kezdtek hozzá, és 1925. januárjában már a vasszerkezet készen állt. Forgalomnak júniusban adták át <sup>74</sup> (12. kép).



12. Straub Brunó bácstopolyai festőművész Maros-híd című festménye.

### Közúti híd

A vasúti híd elkészülte után az ACSEV kérdést intézett a városhoz, ragaszkodik-e a fahíd átadás előtti rendbehozatalához — amint ezt az 1881-ben kötött szerződésben rögzítették — vagy inkább elfogadja az erre a célra előírányzott összeget készpénzben.<sup>75</sup>

A vasúttársaság nemcsak az új vasúti hidat építette fel, de ajánlatával lökést adott a közúti acélhíd megépítéséhez is. Nikelszki polgármester szerint ezt a lélektani pillanatot nem szabad elszalasztani. Az új közúti híd valamivel több, mint 2 milliárd koronába kerülne, de az ACSEV rekonstrukciós költség címén felajánlott 400 millió koronát, a fahíd anyagából megtérülne kb. 200 millió, az állam a közmunka váltságból előreláthatóan hozzájárulna 200-300 millióval, a fennmaradó rész törlesztését és kamatait bőven fedezné a híd évi 300 milliós vámjövödelme. A polgármester tervét a bizottság szótöbbséggel elfogadta. A mederhíd tervezésével Szikszay Gerő miniszteri tanácsost bízták meg.<sup>76</sup>

<sup>74</sup> Makói Friss Újság 1925. június 7.

<sup>75</sup> Marosvidék 1925. augusztus 8.

<sup>76</sup> Makói Friss Újság 1925. augusztus 8.

1925. szeptember 26-án helyszíni szemlét tartottak a Marosnál. A bizottság megállapította, hogy az új mederhíd feltétlenül a jelenlegi híd helyére épüljön. Javasolta, hogy az új hidat ideiglenes lábakon szereljék össze, és az építkezés befejezése után tolják át a jelenlegi vasbetonlábakra. Így rövidebb ideig kellene a forgalmat lezárni. Az ACSEV a megváltási összeget 400-ról 450 millióra emelte és ugyanakkor vállalta a két szárazhíd felújítását.<sup>77</sup>

Az 1925. november havi közgyűlés megszavazta az új híd építését. Ekkorra pontosan tisztázódtak a költségek. Az új mederhíd összköltsége 2,3 milliárd korona. Erre fedezet 1 milliárd államkölcsön, 450 millió ACSEV hozzájárulás és 200 millió a régi híd bontási anyagából befolyó összeg. A fedezetlenül maradt 662 milliót a vasszerkezetet szállító gépgyár kölcsönözné. A kölcsönt a híd vámjövendelméből törlesztenék.<sup>78</sup>

Az acélhíd — némi erősítéssel — a meglévő pillérekre és a hídfőkre épült. Szélességét tekintve viszont 1,6 méterrel keskenyebb, a kocsitűt 4,8 méter, a gyalogút pedig 60-60 cm, hossza 110,8 méter (13, 14. kép).

A kivitelezéshez 1926. júliusában fogtak hozzá. A korábbi elgondolástól eltérően egy ideiglenes fahidat építettek (15. kép), amely augusztus elejére elkészült és ekkor kezdődhetett meg a régi fahíd lebontása.<sup>79</sup> (16.kép). Szeptember közepén a kiszombori oldalon már elkezdték a vasszerkezet beállítását.<sup>80</sup> A híd carbon acélból készült, mely 25%-al erősebb a korábban alkalmazott acélnál. Mivel a provizorikus nem volt elég erős a téli viszontagságok elviselésére, igen sürgősen kellett a munkálatokat végezni. A nyári magas vízállásból adódó hátramaradást öszre behozták. A híd burkolását illetően gondot okozott, hogy kiskockakövel vagy csupán kavicssal lássák el. A város az előbbi mellett döntött, mivel az szebb, tartósabb és közlekedésre megfelelőbb, de ez újabb 130 millióval emelte az építési költséget. A teherpróbát november 6-án ejtették meg. A híd átadására november 16-án került sor minden ceremónia és ünnepélyes forma mellőzésével.

Az ártéri hidak építése 1925-ben még rendkívül kilátástalannak tűnt. Úgy gondolták, hogy a mederhíd költségeinek letörlesztése után — kb. 10 év múlva — lehet foglalkozni kicserélésükkel.<sup>81</sup> Nikelszki Jenő polgármester személyes érdeme, hogy mégis gyorsan megvalósulhatott. Sikerült a minisztériumtól 3 milliárd koronát szereznie. Ez az összeg a két szárazhíd felépítése mellett kifutja a mederhíd költségeiből fennmaradó mintegy 600 milliót kitevő kölcsönt is.<sup>82</sup>

A műszaki szakembereknek, de a nagyközönségnek is az volt az egyöntetű véleménye, hogy az új acélhíd rendkívül keskeny. Különösen nagy baj ez a gépek korszakában. Felmerült a külső gyalogjáró építése is, bár ez ténylegesen semmit sem bővített volna a hídon, ugyanis a gyalogjárda kerékvetőként is felfogható és a szélesre pakolt teher gyakorlatilag a híd széléig kiérhet. A 250-300 milliót igénylő kívül helyezett járda végül sem valósult meg.

A híd anyagát illetően felmerült az olcsóbban kivitelezhető betonhíd alkalmazása is. Mivel a vasbetonhíd hátránya, hogy nem javítható, függő gyalogjáró utólag már nem alkalmazható, elvetették.

A tervezéssel ismét Szikszay Gerő miniszteri tanácsost bízták meg. Az új szárazhidak mindenben hasonlatosak lesznek a mederhídhoz. Szélességük a két belső

<sup>77</sup> Marosvidék 1925. szeptember 27.

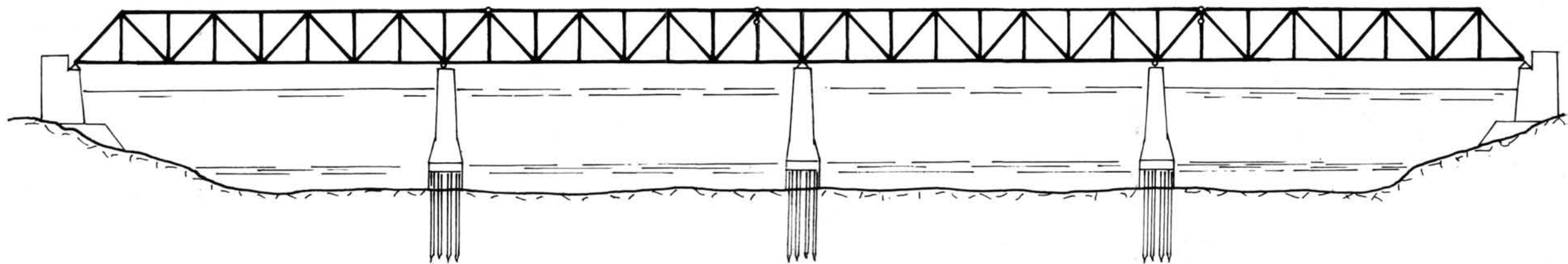
<sup>78</sup> Marosvidék 1925. november 10.

<sup>79</sup> Marosvidék 1926. augusztus 15.

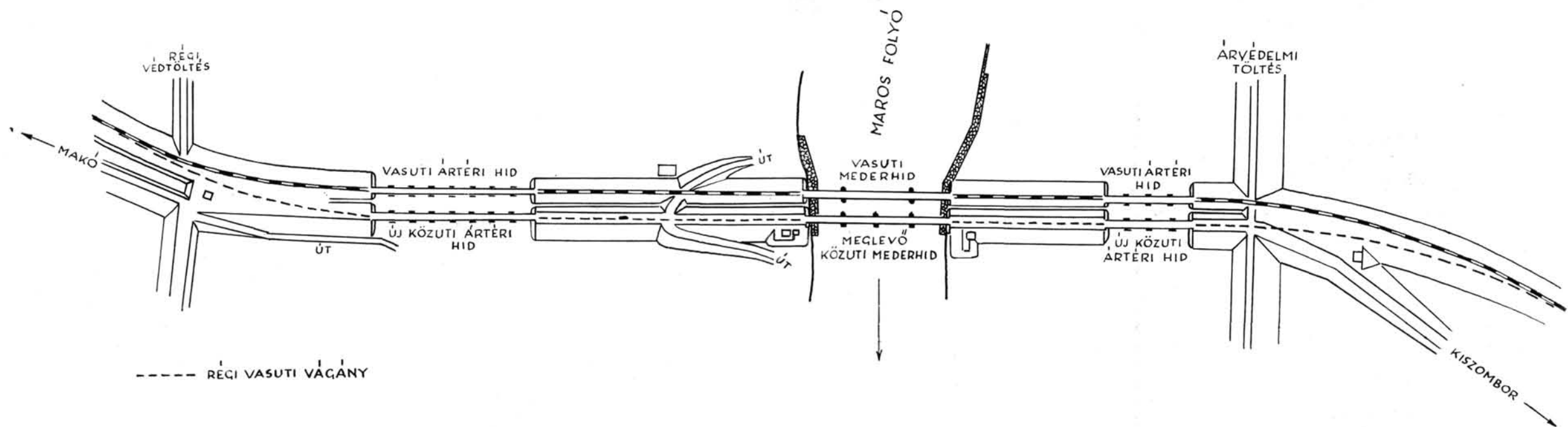
<sup>80</sup> Marosvidék 1926. szeptember 5.

<sup>81</sup> Marosvidék 1925. szeptember 27.

<sup>82</sup> Marosvidék 1925. október 30.



13. Szikszay Gerő által tervezett közúti acélhid. 1826



14. A makói hidak helyszínrajza 1925-ből. MVL

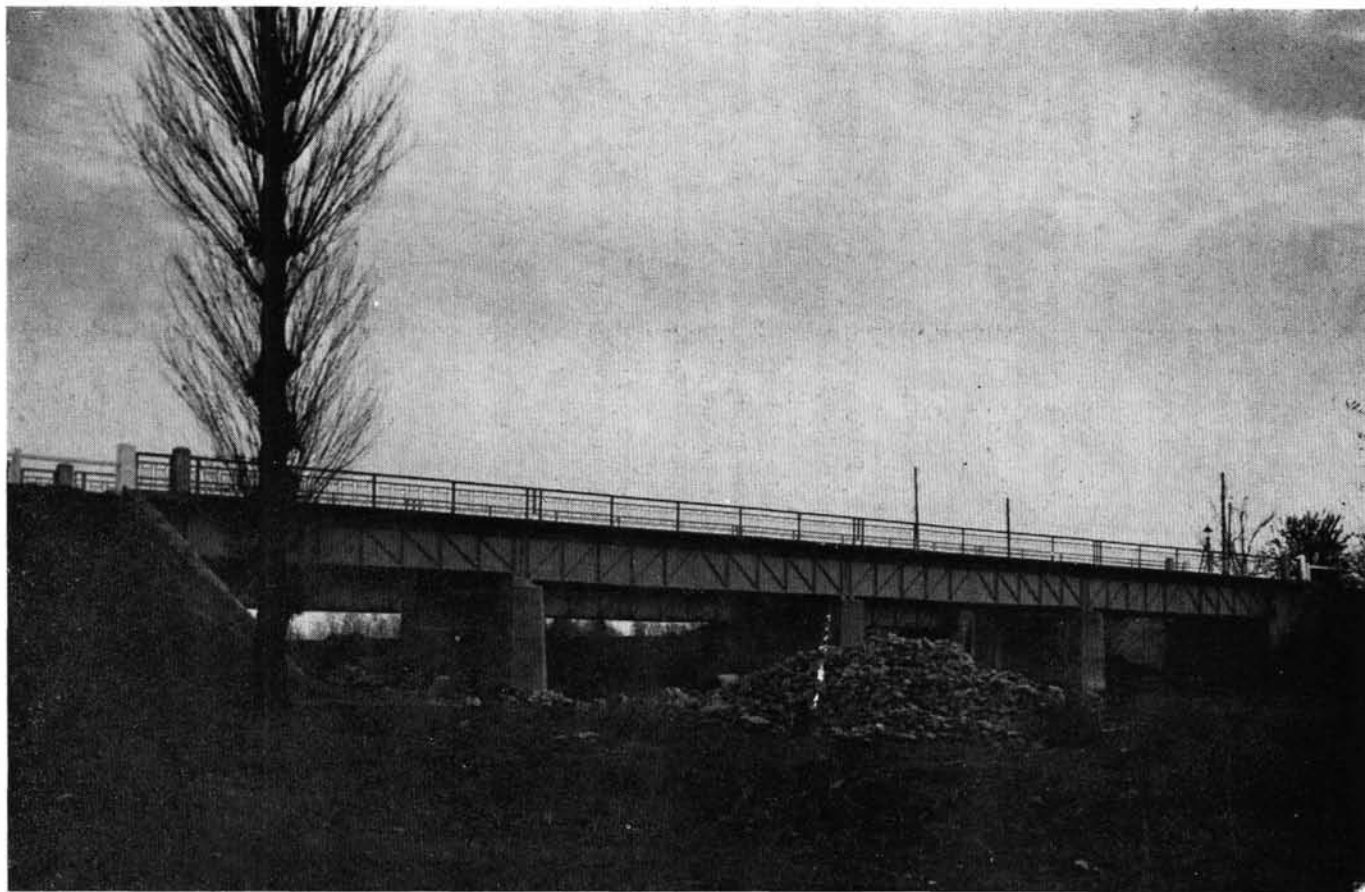




15. A fahíd bontása előtt ideiglenes közúti híd épül



16. Bontják a fahidat



17. A kiszombori ártéri híd

gyalogjáróval együtt 6 méter, anyaga szintén carbon acél (17. kép). Az állam csak ilyen méretezésű hidak költségeinek viselését vállalja a város helyett. A megrendelést illetően gyorsan kellett dönteniük, mert amennyiben 1926. szeptember 15-ig elküldi a város megrendelést, a MÁV gépgyár még az évben vállalja a két ártéri híd acél-szerkezetének leszállítását. A Makó felőli ártéri híd megközelítően akkora, mint a mederhíd (102 méter), a zombori pedig 54 méter.

Mivel novemberben és decemberben szinte kizárt dolog a Maros kiöntése, provizorikus ártéri hidakat nem építettek, a közlekedés a tehénjáráson bonyolódott.

A kivitelezés 1927. őszén indult és tüneményes gyorsasággal még az évben be is fejeződött.<sup>83</sup>

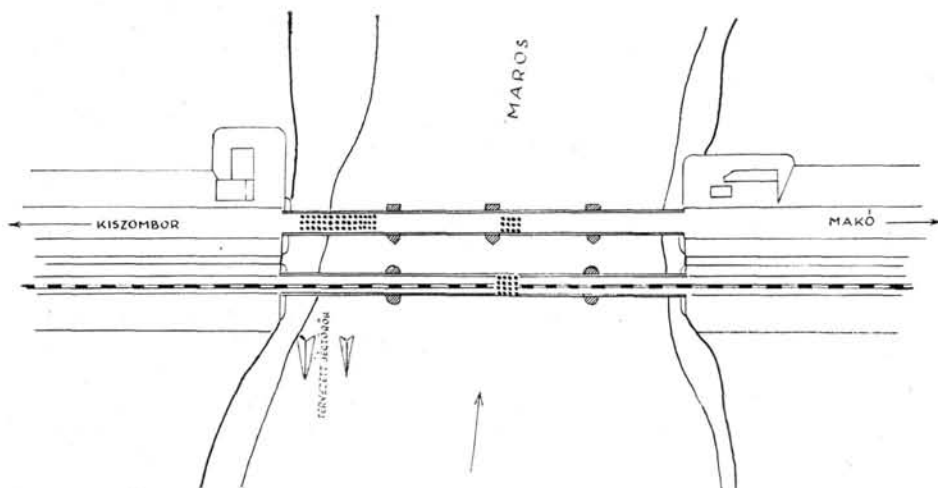
Az ellenőrző munkálatokat Tantó Pál miniszteri tanácsos, illetve távollétében Szabó Imre városi főmérnök végezte.

A II. világháború előtt a híd Makó felőli támfala megsüllyedt és kifelé hajlott. Ekkor Haviár Győző miniszteri hídosztályvezető, műegyetemi tanár ellenőrző méréseket végeztetett Istók Zoltán városi mérnökkel és a kimozdult ingákat beszábályoztatta.

### A hidak felrobbantása és helyreállítása

A szovjet csapatok bevonulásakor, 1944. szeptember 26-án a visszavonulásra kényszerült magyar egységek a hadászatiilag fontos makói hidakat felrobbantották. Míg a tiszai és dunai hidak teljesen elpusztultak, a makói hidak csak részlegesen. A hídparancsnok makói ember lévén, saját felelőségére több helyen elvágta a gyújtószinort, és a felsőbb parancsot csak részben hajtotta végre. A közúti hídnak Zombor felőli részét robbantották fel, a vasúti hidat pedig úgy, hogy a hídtest — mint egy mérlegkar — pilléren maradt, egyik vége a mederbe esett, a kisebb pedig levegőbe emelkedett.

A szovjet hadsereg műszaki csoportja egy mérnök vezetésével 1944. október 17-én érkezett Makóra, és ekkor indította meg a helyreállítás előkészítését (18. kép). Az ideiglenes hídhoz szükséges faanyagot a METESZ szárító üzemének telepén



18. Vázlat a felrobbantott hidak ideiglenes helyreállításáról

<sup>83</sup> Marosvidék 1927. szeptember 3, 18.

és a villanytelepen foglalta le, a többbit pedig a híd melletti ún. Galambos ligetben és a Maroslele melletti tölgyerdőben termelték ki. A szükséges vasat pedig Varga Lajos, Buzás Tibor és Zeitler Gusztáv vaskereskedőtől biztosították.<sup>84</sup> A faanyag előkészítésére Nagy Ferenc továbbá Pollák és Schwartz fűrésztelepeket, a vas előkészítésére pedig a SZCSV gépjavitó műhelyt és Diós Antal gépműhelyét jelölték ki. A 25-30 centiméter hosszú 3 ezer darab kovács-szeget és kapcsot 27 makói kovács készítette el. Az építéshez szükséges köteleket Kiss Ernő és özv. Benkő Ernőné köteles mesterektől szereztek be. A SZCSV gépjavitó műhelye 7 ezer darab ácskapcsot, 10 oszlopemelőt és 50 cölöptoldáshoz szükséges szorítógyűrűt készített.

A hídnál naponta 200 makói ember és 20-40 kocsit dolgozott. A helyreállítás három soros pilotázással történt. A munkálatok október 18-23-ig tartottak, 24-én reggel már átadták a forgalomnak.<sup>85</sup>

A provizorikus híd minőségéről Szabó Imre városi főmérnök örömmel jelentette, hogy teherbírása azonos a felrobbantás előtti híddal. December közepén hirtelen nagyot áradt a Maros, ezért a híd középső nyílása alatti fajárom csoportot alámosta a víz, és az megsüllyedt.<sup>86</sup> A polgári városparancsnokság a forgalom biztosítása érdekében a SZCSV üzemvezetőségéhez fordult segítségért, ugyanis Makó egyetlen hídszakértője, Szathmáry Béla műszaki főtanácsos, a vasúttársaság alkalmazottja. Szakértői véleményében, amelyet december 18-án állított össze, többek között ez áll: „Az orosz katonai parancsnokság által eszközölt provizorikus helyreállítás csupán a Maros rendes — kisebb — vízállása mellett felel meg a kellő biztonságú teherbírásnak és a vízszint nagyobb különbségű ingadozásánál, mint pl. a mostani erős őszi és téli áradásoknál fellépő erős vízáramlás okozta kimosások a csupán kézi erővel, alacsony vízállásnál, kellő mélységre le nem vert cölöpépítményt a legkomolyabban veszélyezteti.

Ehhez járul a most következő téli időben esetleg bekövetkező jégtorlasz veszély, ami nagy vízállás mellett rendkívül veszélyes lehet mind a közúti, mind a felrobbantott vasúti hídra nézve.

Mostani állapotban — és a mai háborús viszonyok mellett — a közúti hídvaszerkezetének helyreállítására számítani nem lehet és így csupán az orosz katonai fahíd provizorium fenntartására és biztosítására kell törekedni.

Ezt véleményünk szerint csak úgy lehet elérni, ha a meglévő ideiglenes jármot a ki- és elmosás ellen biztosítjuk az által, hogy azt egy mélyebbre levert cölöpsorral vesszük körül a vízfolyás felöli oldalon és nagyobb mennyiségű terméskő hányással látjuk el, amit aztán állandó figyelés és mérés (szondázás) mellett állandóan pótolni kell.

A legsürgősebb munkák a meglévő cölöpépítmények kikötése, ami a vasúti híd pillérjéhez (semmi esetre sem a levegőben lógó vasszerkezethez) és a mederbe esett vasszerkezethez történhet.

Amennyiben a cölöpépítmény mozgása (süllyedése és oldal mozgása) nem állna meg, és nagyobb értéket érne el, úgy az egész cölöpépítményt újból és alaposabban (cölöpverő géppel) kell megépíteni, amit véleményünk szerint csak katonai erő tud megoldani.<sup>87</sup>

Dr. Könyves-Kolonics József városparancsnok elnökletével 1945. január 5-én a hidak jégzajlás elleni biztosítása tárgyában értekezletet tartottak és Szathmáry fő-

<sup>84</sup> MVL Polgármesteri iratok 1944. 22 820.

<sup>84</sup> MVL Polgármesteri iratok 1944. 23 347.

<sup>86</sup> MVL Polgármesteri iratok 1944. 251 336.

<sup>87</sup> MVL Polgármesteri Hivatal iratai. 1944. 25 131.

tanácsos javaslatára elhatározták, hogy mintegy 30 cölöpből álló cölöpsort vernek le az alátámasztó szerkezet alá és 90 m<sup>3</sup> kőtöltést készítenek. Mindez erős feliszapolást fog okozni, így a szovjet hídépítők irányításával készült pilotázs megszilárdul és további süllyedése megszűnik.

A provizorikus fahíd védelmére 1945. augusztusában a Folyammérnöki Hivatal megtervezi a három felállítandó jégtörőt.

A vasúti híd rekonstrukciójára is igen hamar sor kerül. Kiss András rozsnói lakos, aki 1945-ben átmenetileg Makón lakik, írásban ajánlatot tesz január 8-án, hogy 20 ezer pengőért statikailag kifogástalan állapotba hozná a vasúti hidat.<sup>88</sup> Másnap Kotormán Antal indítványozza a híd kiemelését, nehogy a jégzajlás összezúzassa. A polgármester felhívására 1945. áprilisában kezdenek hozzá a kiemeléshez és július 4-én adják át a forgalomnak.<sup>89</sup> Egyelőre egy pár személyvonat közlekedik: Makóról indul 10 órakor, Szegedre érkezik 11,37-kor, Szegedről indul 12,30-kor, Makóra érkezik 14,07-kor.<sup>90</sup>

Az országban ez volt az első híd, amelyet — polgári erőből — véglegesen helyreállítottak.

### Államosítás

Annak idején a szeged-nagyszebeni út építésekor a város magára vállalta a a helység szélétől a hídig az útépítést és magának a hídnak a költségeit is. Ezt követően az út állami kezelésbe ment át, de az út tartozéka, a híd továbbra is a városé maradt. Ez a kettősség semmiesetre sem szerencsés, de a város érdeke ezt így kívánta.

Az államosítás gondolata először az 1923. november 21-i képviselőtestületi ülésen vetődött föl. A vasúttársaság röviddel ezelőtt nyilatkozott a híd visszaadásáról, ami azt jelentette, hogy a fahíd fenntartásának költségeit a városnak kell fedezni. Verdán Endre vetette fel először, hogy a fenntartás nehéz terhétől mentesüljön a város, állami kezelésbe kellene felajánlani. Ezt akkor nem egy hónapja a város javainak elkótyavetyéléseként fogta fel.<sup>91</sup>

Nikeszki polgármester valamivel később a minisztériumban próbált eljárni, de ott 1925. márciusában kijelentették, hogy az állam nem szívesen, csak kényszerből venné át a hidat, ha a város végképp nem tudja vállalni a fenntartását. A tulajdonjog átvételéért semminemű térítést nem fizethet és egy új vashíd építési költségére szintén nincs anyagi fedezete. Így tehát — mint a fahíd verésekor — most az acélhíd megvalósításakor is a városnak kell áldozatot hozni, mert a helybeliek közvetlen érdeke ezt kívánta.<sup>92</sup>

A felrobbantott híd provizorikus helyreállítása állandó gondot okozott, valahányszor egy nagyobb jármű áthaladt rajta, ékelni kellett a hidat, ez pedig megkívánta, hogy egy ács állandó ügyeleti szolgálatot tartson.

A városi képviselőtestület 1945. szeptember 10-i ülése határozott a híd átadásáról. Kiss Imre polgármester a Közlekedésügyi Miniszterhez fordult, aki az alábbi kikötésekkel hajlandó az átvételt elrendelni:

1. A város révjogát az államkincstár nem válthajta meg,
2. az átadás után az állam a hídon nem fog vámot szedni,
3. a jelenleg folyó és az átadásig még felmerülő helyreállítási költségek 80%-át az államkincstár Makó városának megtéríti,

<sup>88</sup> MVL Polgármesteri iratok 1945. 333.

<sup>89</sup> MVL Polgármesteri iratok 1945. 4995.

<sup>90</sup> Makói Népújság 1945. július 4.

<sup>91</sup> MVL kgy. jzk. 1923.

<sup>92</sup> Makói Friss Újság 1925. március 8.

4. az átvétel után a jövőben még felmerülő és a makói Államépítészeti Hivatal által kimutatott helyreállítási és fenntartási költségeknek 20%-át Makó város az államincstárnak havi utólagos részletekben megtéríti.<sup>93</sup>

A városi képviselőtestület 1946. júliusi közgyűlésén tartalmas vita után névszerinti szavazással dönt a híd sorsáról. Egyedül Kiss Ernő szavaz a városi birtokban tartás mellett. Így ezután megszületik a véghatározat: „Makó város képviselőtestülete egyhangúlag elhatározza, hogy a város tulajdonát képező közúti Maros mederhidat és a két darab hullámtéri hidat, továbbá a Maroshíd két végénél lévő épületet, a hídvámházat és hídórházat a magyar állam részére átadja.”<sup>94</sup>

Az államosításra 1947. szeptember 25-én került sor, a hidat a makói Államépítészeti Hivatal veszi át. Jegyzőkönyvileg kimondják, hogy „Makó megyei város közönsége a hídon gyakorolható jogáról az átadással egyidejűleg lemond az államkincstár viszont kötelezi magát, hogy az átvétel után a hídon vámszedést nem gyakorol. A hídon még végzendő helyreállítási munkák költségeiből a város az 1947. évben egyszer s mindenkorra fizetendő 20 ezer forint összeg terhel. A híd fenntartási költségeihez a város által történő hozzájárulás összege 1947. augusztus 1-től kezdődően egyenlőre évi 177 Ft-ban állapított meg.”<sup>95</sup>

A jegyzőkönyvben a híd akkori állapotáról részletes műszaki leírást találunk. A fajúrom cölöpei a kötések meglazulása következtében elferdültek, a jégtörők a jégnyomás következtében 30-40 cm-rel eltolódtak, a hídon a kiskőburkolat több helyen hiányzik, az ingák szélső állásban illetve vasékekkel rögzítve vannak, a mázolás hiányos, több helyen rozsdásodik.<sup>96</sup>



19. A helyreállított közúti híd avatása 1948. szeptember 10-én

<sup>93</sup> MVL Polgármesteri Hivatal iratai 1945. 19 732.

<sup>94</sup> MVL 1946. 272. Kgy. 13 009 ikt. Polgármesteri Hivatal iratai 1946. 6779.

<sup>95</sup> MVL Polgármesteri iratok 1947. 22 793.

<sup>96</sup> MVL Polgármesteri Hivatal iratai. 1947. 22 793.



20. A makói vasúti szárazhíd az 1970. évi árvízkor

## A közúti híd helyreállítása

A szovjet csapatok által készített provizorikus fahíd végleges kicserélése égető kérdéssé vált. 1948. januárjában a felduzzadt Maros árja elvitte a jégtörőt<sup>97</sup> és veszéllyel fenyegette a cölöpös hídszakaszt is, amely alól alaposan kimosta a tartó talajt.

A három éves terv keretében újjáépülő híd lezárása alkalmából előbb kompjárattal akarták lebonyolítani a forgalmat, a törvényhatóság pontonhidat javasol; a minisztérium egy harmadik megoldást választ, a híd épen maradt részétől egy cölöpökre épülő keskeny vendéghidat építenek.<sup>98</sup> A romok kiemelése és az acélhíd végleges helyreállítása hat hetet vesz igénybe, 1948. szeptember 10-én adják át a forgalomnak. Ezúttal először magukat a munkásokat ünnepelték, akik megfeszített erővel dolgoztak a munka gyors elvégzésén (19. kép). Az avatás során Csepregi prelátus méltán mondta: „A régi hidat a szeretet hiánya tette tönkre, a munkások szeretete és akarata építette újjá.”<sup>99</sup>

## ÚJ, KORSZERŰ HÍD

Makó a népek országútján fekszik. A nagyarányú nemzetközi átmenő forgalom tette szükségessé az út korszerűsítését és a hidak átépítését (20. kép).

Ideiglenes mederhídként a régi acélhidat használták fel, úgy, hogy facölöpözésű áthúzó pályán 25 méternyire elhúzták az előre elkészített fajármokra. Az áthúzás kézi csörlőkkel történt. Vigyázniok kellett, hogy a csuklóknál vízszintes irányban kibicsaklás ne következzen be (21, 22. kép).

Az új hídpilléreknek sokkal nagyobb terhelést kell kibírniok, ezért fontos műszaki feladatot jelentett azok megerősítése. Mivel a régi alapozás mértéke nem ismert, úgy tervezték meg, mintha azok rosszak lennének. Egyébként is nagyon nehezen lehet biztosítani, hogy a teherviselésben a régi és új szerkezet együttműködjék. Pillérenként 71 db 10 m hosszú 30x30 cm keresztmetszetű vasbeton cölöpöt vertek le, erre az alapra és a régi hídlábakra egy vasbeton kapuzatot készítettek.

A régi híd középső pillérét megszüntették, mivel akadályozná a leendő hajózást és jégzajláskor a gyors lefolyást.

A hídfő kibontása nagy meglepetést eredményezett. A feltárásakor ugyanis kiderült, hogy mindössze 60 cm-es alapból és mögötte téglából falazott boltívből áll. A fahíd építésekor az akkori főtervben szereplő alapozás mélységét az első vállalkozó önkényesen 167 cm-rel megváltoztatta. Ilyen előzmények után a hídfőt teljesen újra kellett tervezni.

A Makó felőli szárazhíd pilléreit szintén megerősítették, a bal ártéri híd lábait pedig az új nyomvonal miatt teljesen újonnan készítették.

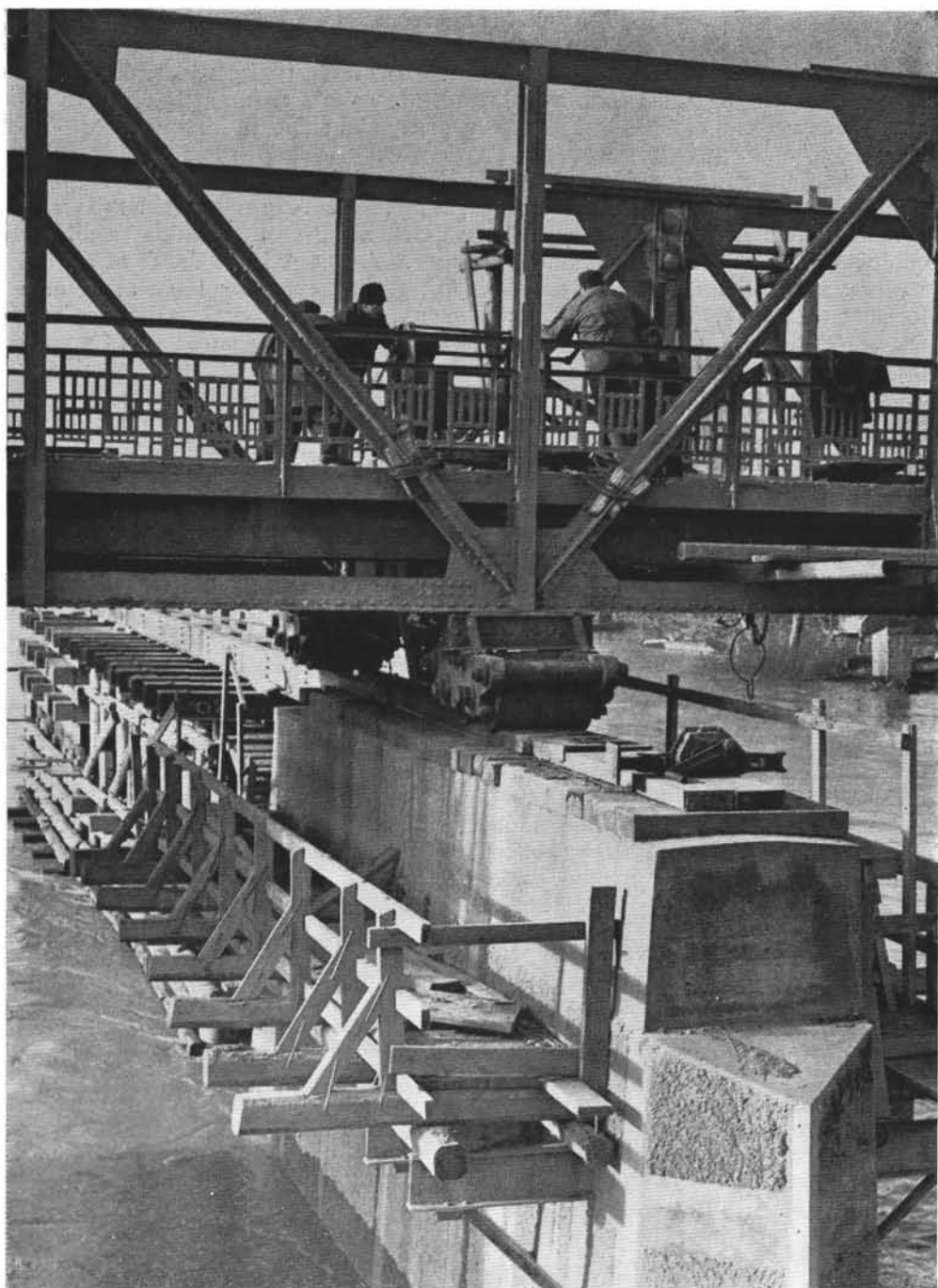
Kivitelezés szempontjából a hidak változatos szerkezetűek. A kiszombori szárazhíd szekrényes keresztmetszetű, a Makó felőli síma vasbeton lemez híd (23. kép).

Az acélszerkezetű mederhidak a Közúti Gépellátó Vállalat gyártotta és a híd közelében, a régi töltésen szerelte össze. Oldalnézetből a két pilon és a vonórúdszerkezet adja az új híd sajátos formáját, amely szinte Makó monogramját formázza (24. kép). A hajózási úrszelvény biztosítása céljából a régi hídhoz képest

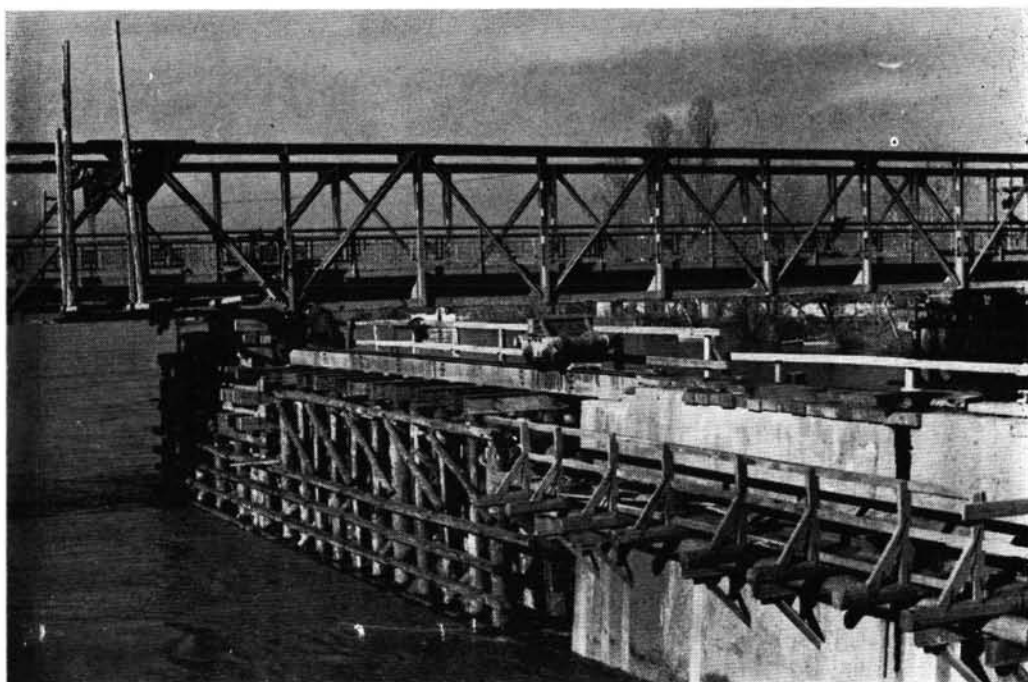
<sup>97</sup> Makói Népújság 1948. január 20.

<sup>98</sup> Makói Népújság 1948. április 13, 14. Délvidéki Független Hírlap 1948. július 18, 24.

<sup>99</sup> Délvidéki Független Hírlap 1948. szeptember 11.



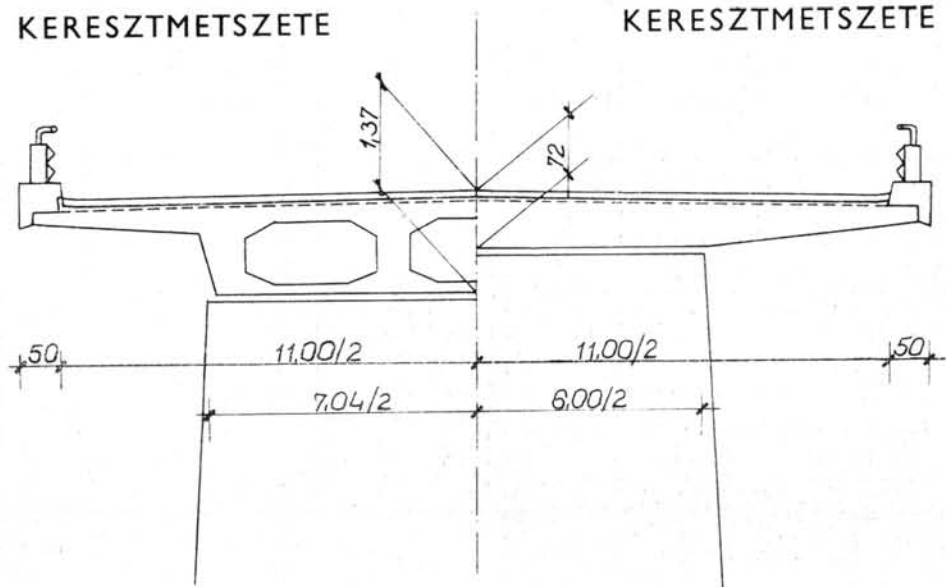
21. A régi közúti híd acél görgőkön elindul az áthúzó pályán



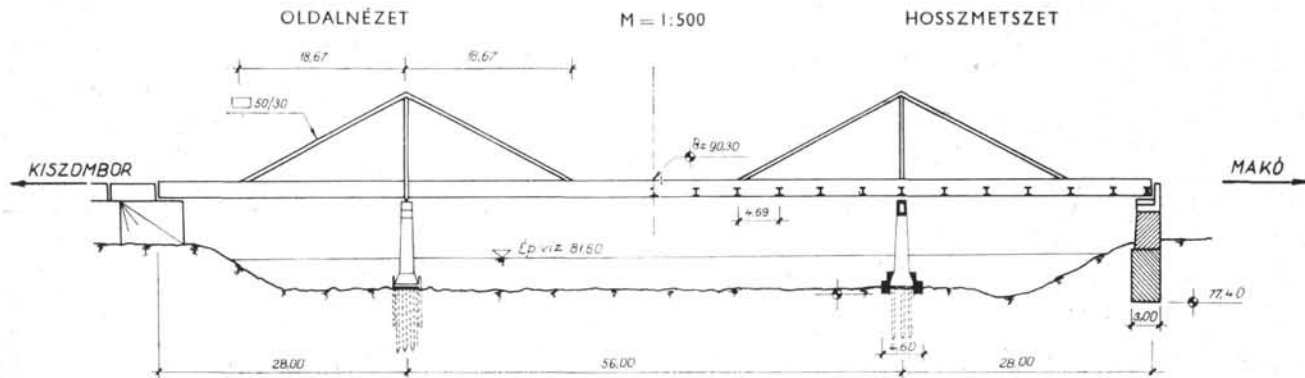
22. Fajärmokra húzott közúti híd

BAL PARTI ÁRTÉRI HÍD  
KERESZTMETSZETE

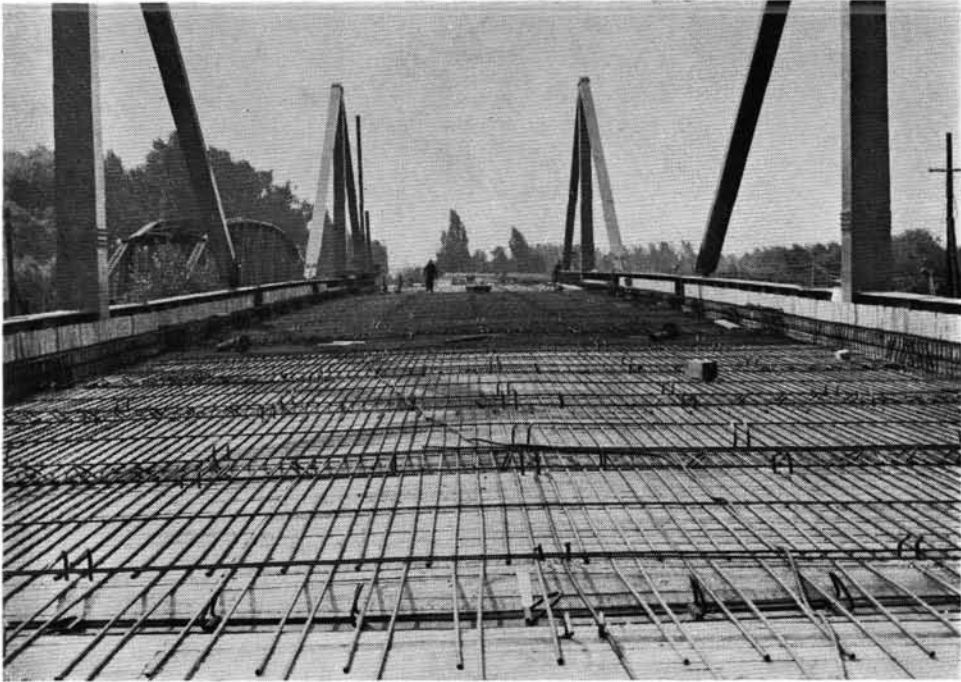
JOBB PARTI ÁRTÉRI HÍD  
KERESZTMETSZETE



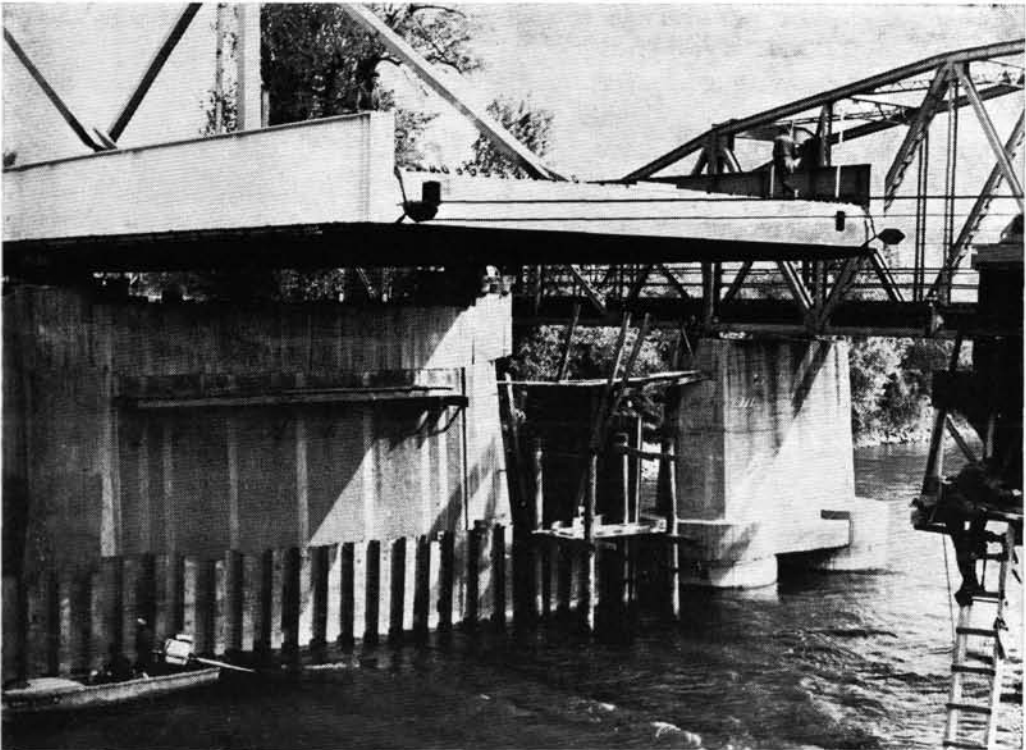
23. A bal és jobb parti ártéri híd keresztmetszete. (A Hídépítő Vállalat műszaki ismertetője nyomán)



24. Az új acélhíd oldalnézete és hosszszelvénye. (A Hídepítő Vállalat műszaki ismertetője nyomán)



25. A közlekedési pálya betonozás előtti vasalása



26. Az összeszerelt új hídszerkezetet végleges helyére vontatják



27. Kiss Dezső, a KPM miniszterhelyettese 1974. december 4-én felavatja az új hidat



28. A forgalomnak átadott új híd

fel kellett emelni a híd pályaszintjét. Hosszirányban két oldalt egy-egy I főtartó szelvény fut végig, ebbe van belesüllyesztve a közlekedési pálya, a vasbeton szerkezet (25. kép). Az összeszerelt acélhidat két gépi csörlő segítségével vontatták helyére (26. kép).

A terveket az Út- Vasútervező Vállalat (UVATERV) készítette. Főtervező dr. Darvas Endre, aki az acélszerkezet tervezője; közreműködött többek között a nemrégiben tragikusan elhunyt dr. Répai Géza, mint az ártéri hidak tervezője. Generál Vállalkozó a Hidépitő Vállalat, főépítésvezető Sággi Károly. Alvállalkozók: a Közúti Gépellátó Vállalat, a hódmezővásárhelyi Közúti Építő Vállalat, a Földmunkát Gépesítő Vállalat és az Aszfalt-útépítő Vállalat. Az építkezés több, mint öt évet vett igénybe; a fölvonulás 1970-ben történt, a provizorium elbontását 1975-ben fejezik be. A munkálatokat több árvíz lassította.

A három híd hossza 296 m (a mederhíd 112, a jobb parti ártéri híd 112, a balparti 72 m), szélessége 12,90, az út szélessége 11 m. A teljes hídmagasság (a betonpillérekkel együtt) 22 m.

A fölhasznált anyag mennyisége: beton 6 800 m<sup>3</sup>, betonacél 4230 q, fa 1680 m<sup>3</sup>, idomacélgerenda 2300 q, aszfalt és makadám burkolat 18 000 m<sup>2</sup>, föld 76 000 m<sup>3</sup>. Az építés összköltsége 79 300 000 Ft, amely magába foglalja az útkorrekciót, a tereplőutatót és a provizóriumot is.

Az új híd esztétikailag modern vonalú, formailag egyszerűsége törekvő (27, 28. kép). Nemcsak összhatásában, de színében is újszerű. Műszakilag — mind tervezését, mind kivitelezését tekintve — korszerű (pl. szegecselés helyett ún. nagyszilárdságú feszített csavarkapcsolásokat alkalmaztak). A kiszombori ártéri híd az útkanyar miatt íves nyomvonalú. Forgalmilag nagy teherbírású és tágas.<sup>100</sup>

## DIE FÄHRE UND DIE BRÜCKE IN MAKÓ

von

Ferenc Tóth

Makó, dieses typisches Marktflecken der ungarischen Tiefebene liegt auf dem rechten Ufer der Maros von der Mündung 30 Km entfernt. Die Stadtumgebung erstreckte sich auf das südlich der Maros liegende Gebiet, aber infolge der wirtschaftlichen Beziehungen stand im Interesse der Stadt die Möglichkeit des ständigen Flussüberganges zu sichern. So erweist sich die Geschichte von Makó als unzerreisslich von den Phasen der allgemeinen ungarländischen Fahren- und Brückengeschichte zu sein: von der Furt bis ans Fährchen, an die mit Seil gezogenen Ponte, von der Holzbrücke zu den Stahl- und Betonbrücken.

Das Fährgeld und das Zollrecht gehörte zu den kleineren königlichen Regalen. Die ursprüngliche Abwendung der Fähre, die Furt — deren Blütezeit bis zur Türkenherrschaft dauerte — funk-

<sup>100</sup> Sággy K., A Makói Maros-híd. Hidépitők 1974. november 7. F. N. I.: Öszre elkészül az algyői és a makói híd. Csongrád Megyei Hírlap 1974. április 10. Gergely J. (szerk.), Maros-híd. (A Hidépitő Vállalat műszaki ismertetője). Miskolc (1974). Gergely József (szerk.): Makói Maros hidak. 1970—74. 25 éves a Hidépitő Vállalat (Bp. 1974). Tóth F., A makói híd története 1—10 közlemény. Csongrád Megyei Hírlap 1974. december 28. — 1975. január 10.

A makói Maros-híd építésénél végzett eredményes munkája elismeréséül a Munka Érdemrend bronz fokozatát kapta Simon Mátyás, a Hidépitő Vállalat kubikos brigádvezetője; a közlekedés kiváló dolgozója kitüntetését kapta: Benő János, a Közúti Beruházó Vállalat műszaki ellenőre, dr. Darvas Endre, az Út- Vasútervező Vállalat osztályvezetőhelyettese, Németh János, a Közúti Gépellátó Vállalat lakatos csoportvezetője.

Ezúton mondok köszönetet a rajzok elkészítéséért és hasznos tanácsaiért Pósa Lajos főiskolai adjunktusnak, egyéb szakmai segítségért Istók Zoltán ny. városi főmérnöknek, Nagy Sándor levéltári főelőadónak és Sággy Károly főépítésvezetőnek. A 20, 22, 26, 27, 28. számú képek Horváth István felvételei, gondos munkájáért ezúton mondok köszönetet.

tionierte in Makó von der Arpadenzeit bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts. Die Maros galt gegen die von den Türken okkupierten Gebiete als eine wirkliche Demarkationslinie, der Verkehr sozusagen hörte auf. Um 1780 gab es ein Schiffverkehr zwischen den Ufern (Abbild. 1—2.). Die Familie Rónay von Kiszombor erwarb 1846 ein privilegiertes königliches Fährrecht, der Verkehr wurde mit Seil gezogener Fähre abgewickelt (Abbild. 3—4.). Nach der Jahrhundertwende befanden sich noch zwei Fähren auf der Maros: in Lúdvár (ungefähr 3 Km entfernt von Makó) und in Tárnok (7 Km entfernt).

Von der Arpadenzeit bis zum Ende des ersten Weltkrieges war der bedeutendste Flussübergang über die Maros bei Csanád. Die Leute von Makó fuhrten (mit Pferdewagen oder Pferden) nach Szeged bis an den Aufbau der Brücke mittels der Fähre von Tápé.

Die Erweiterung der Zwiebelproduktion, der dadurch vergrößerte Handel und Verkehr machten den Brückenbau nötig. Die Holzbrücke von Howe-System wurde im Jahre 1878 fertig (Abb. 5—8). Die Holzpfeiler wurden von dem Eisgang geschützt. Die Eisenbahnlinie führte vom Jahre 1883 an auch durch die Holzbrücke. 1910 wurden Pfeiler aus Eisenbeton unter die Holzbrücke nach den Plänen von Szilárd Zielinszky gebaut (Abb. 9).

Die Erhaltung und periodische Rekonstruktion der Holzbrücke kostete zu viel, deswegen liess die Eisenbahngesellschaft i. J. 1925 eine neue Eisenbahnbrücke bauen. Auf die Pfeiler und Grundbau der ehemaligen Holzbrücke wurde die vollkommen angefertigte Stahlkonstruktion daraufgelegt und -gebaut (Pläne: János Kossalka, Abb. 12).

Demnach wurden auch die Verkehrsbrücken nach der Planung von Gerő Szikszay für Brücken von Stahlkonstruktion umgetauscht (Abb. 13—14). Am 26. September 1944 werden die Verkehrsbrücke wie die Eisenbahnbrücke teilweise gesprengt. Die sowjetische technische Truppeneinheit hat die Verkehrsbrücke provisorisch wiederhergestellt (Abb. 18). Die Eisenbahnbrücke — als erste im Lande nach dem zweiten Weltkriege — war aus örtlichen Kräften im Jahre 1945 endgültig neugebaut. Die Verstaatlichung der Verkehrsbrücke ging vor sich 1947, im folgenden Jahre hat man diese Brücke gleichfalls endgültig neugebaut (Abb. 19).

Makó liegt auf dem Wege auch des grossen internationalen Transitverkehrs, aus welchem Grunde der Bau neuer Brücke nötig wurde. Für die Zeit des Umbaus verwendete man die alte Stahlbrücke als provisorische Brücke auf Holzpfeiler hinüberzogen (Abb. 20—21).

Die neue Brücke ist so in ästhetischer wie technischer Hinsicht modern und der Form nach erzeigt sie eine edle Einfachheit (Abb. 22—28).