



Budapesti Levéltári Mozaikok

2020/9. szám (régi sorozat 11. szám)

DOI: [10.56045/BLM.2020.9](https://doi.org/10.56045/BLM.2020.9)

ISSN: 2939-6921

URL: <http://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2021/12/10/leveltari-mozaikok-11/>

**V. LÁSZLÓ ZSÓFIA**

**A hídcsatát megnyertük!**  
***Ideiglenes hidak a II. világháború után***  
***Budapesten***

A cikk a II. világháborúban lerombolt hidak szerepét átvevő ideiglenes hidak történetével foglalkozik, így a jégzajlás idején nem működő, a köznyelvben Mancsi és Böske néven említett pontonhíddal. Ismerteti a Kossuth és a Batthyány teret összekötő ideiglenes híd, a Kossuth híd építésének történetét. A lerombolt hidak újjáépítésével párhuzamosan a Kossuth híd további fenntartása indokolatlanná vált, 1960-ban szerkezetét, 1963-ban pilléreit is lebontották.

Kulcsszavak: *híd, újjáépítés, Kossuth-híd, Mancsi, Böske, pontonhíd, 1945-1960*



A II. világháború végén a visszavonuló német csapatok Budapest összes Duna hídját felrobbantották. A város „felszabadulása” után ezért az újjáépítés egyik első feladata volt a Buda és Pest közötti kapcsolat megteremtése. Az átkelés biztosítására pontonhidakat, illetve egy ideiglenes hidat, a Kossuth hidat építettek, amely több mint egy évtizeden át szolgálta a városlakókat.

A visszavonuló német seregek 1945 januárjában az összes budapesti Duna hidat felrobbantották, amivel egyrészt a folyón való átkelést lehetetlenítették el, másrészt a roncsok akadályozták a hajóforgalmat és veszedelmes jégtorlódás képét vetítették előre. Éppen ezért 1945 februárjában, a front elvonulásával az első feladat az ideiglenes hidak létesítése és a romok eltakarítása volt. Az első átkelők katonai pontonhidak voltak, amelyeket a szovjet hadsereg állított fel Óbuda és Újpest között, a IX. kerületi Bakáts utca magasságában, valamint Budafok és Csepel között. A Horthy Miklós híd (ma: Petőfi híd) és a Ferenc József híd (ma: Szabadság híd) roncsain ideiglenes katonai híd épült, amelyet már a civilek is használhattak. Átkelők létesültek a Margit híd és az Erzsébet híd romjaitól északra, amelyeket a köznyelv hamarosan csak Mancsi és Böske híd néven emlegetett. (Annak ellenére, hogy az Erzsébet híd melletti pontonhidat a pesti hídfő kiindulási helye, a Petőfi tér alapján hivatalosan Petőfi hídnak nevezték el.) Az ideiglenes hidak azonban csak tavasztól őszig működhettek és felváltva engedték át a két part közötti, illetve a hajóforgalmat. Mint várható volt, a jégzajlás elpusztította őket, ezért a pontonhidakat tavasszal újra kellett építeni.<sup>1</sup>



*1. kép. Budapest várostérképe, 1947. A felrobbantott hidakat a szaggatott vonalak, míg az ezek pótlására felépített ideiglenes hidakat a folyamatos vonalak jelzik.*

*([BFL XV.16.e.251/100](#))*

<sup>1</sup> A II. világháború után Budapesten épült ideiglenes hidak és a Kossuth híd történetét lásd [Petrik Ottó: A Kossuth-híd története. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve 6. 1981–1982. \(1983\) 615–636.](#)



2. kép. Az Erzébet híd romjai az ideiglenesen helyreállított Ferenc József híddal, 1945.  
([Fortepan/ adományozó: Military Museum of Southern New England, képszám: 30868](#))

A romok kiemelésének és az új hidak építésének a költségeit a kormány és a főváros fele-fele arányban vállalta. A fővárosi közgyűlés 1945. augusztus 29-ei ülése szerint „A felrobbantott dunahidak helyreállítására, valamint új hidak építésére és pedig:

- a) a Ferenc József-híd legsürgősebb javítási munkáira 200.000 P[engő]
- b) a Ferenc József-híd végleges helyreállítási költségeire 57,000.000«
- c) a Petőfi-tér és Döbrentei-tér közötti pontonhíd építési költségeire 12,000.000«
- d) a Batthyány-tér és Kossuth Lajos-tér közötti cölöpös fahíd építésére 27,000.000«
- e) a Margit-híd újjáépítéséhez szükséges 550,000.000«

Összesen 646,200.000 P[engő]

összeg költségből a székesfőváros az állammal megosztottan 50—50%-ot visel”<sup>2</sup>



3. kép. A Manci híd a Margitsziget érintésével kötötte össze a két partot, 1945.  
([Fortepan/Adományozó: dr. Kramer István/Kunszt János felvétele, képszám: 52105](#))

<sup>2</sup> [Budapest főváros törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyvei 1945/4. 1945. augusztus 29. rendes közgyűlés jegyzőkönyve 387. p.](#)



4. kép. A Ferenc József híd ideiglenes felújítása, 1945.  
([Fortepan/Adományozó: Fortepan képszám: 5832](#))

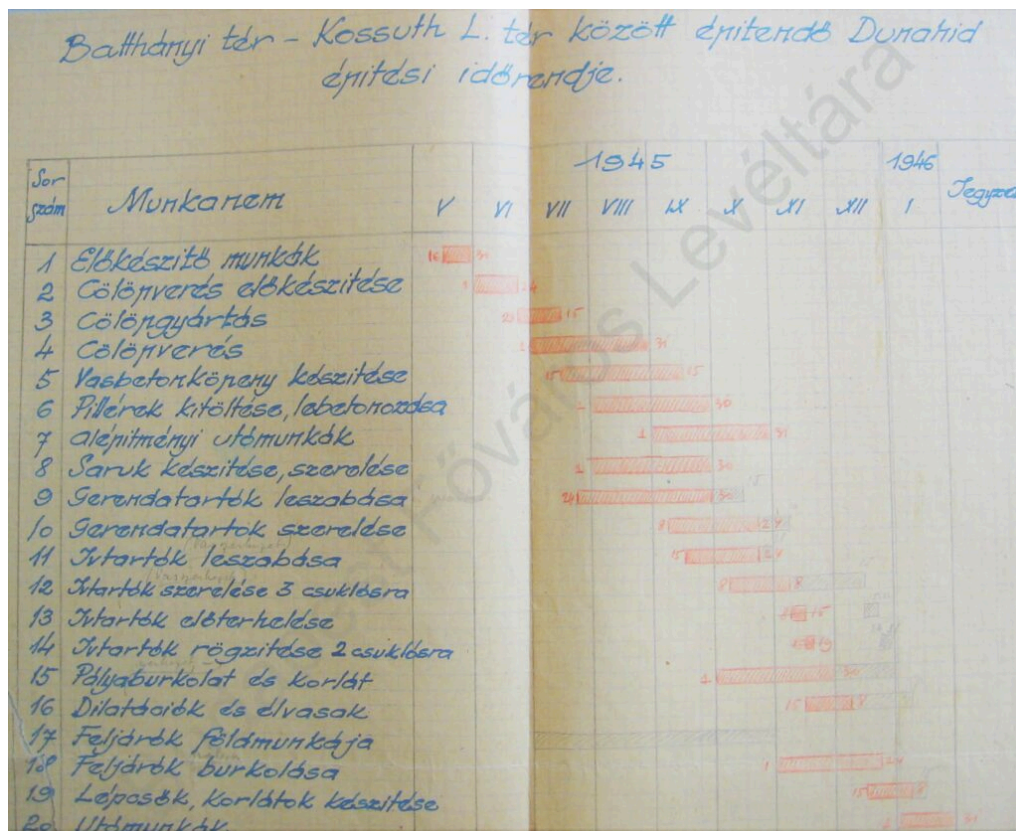
Mivel egyértelmű volt, hogy még a legkevésbé sérült Ferenc József híd helyreállítása sem valósítható meg a következő télig, szükség volt egy olyan gyorsan felállítható ideiglenes átkelő létrehozására a város szívében, amely folyamatos áthaladást tesz lehetővé, ugyanakkor nem akadályozza a felújítási munkákat sem. A Parlament mellett elterülő Kossuth tér és a vele szemben fekvő Batthyány tér ideális helyszínnek látszott ebből a szempontból. Itt a folyó medre viszonylag szűk (360 m), roncsok nem akadályozták az építkezést, továbbá elegendő hely volt a híd felhajtójának és az új közlekedési csomópont kialakításának. Fontos szempont volt az is, hogy az ideiglenes híd kellő távolságban legyen a korábbi építményektől ahhoz, hogy ne akadályozza majd a helyreállításukat.

Az építkezést 1945 májusában kezdték el és mindössze nyolc hónapot vett igénybe. A gyors munkát nagyban segítette az ekkor először alkalmazott úszódaru, amelyet aztán a roncskiemeléseknél, illetve a későbbi hídépítésekénél is használtak. Az építőanyagot elsősorban a korábbi hidak és más épületek maradványai szolgáltatták.

Korda István, az építkezést vezető mérnök naplójában így emlékezett meg a nehézségekről: „Újabb versenyfutás a cölöpanyagért. Már kivágtuk egy villa kertjének fenyőfáit a Hűvösvölgyben. Dr. Szécsi<sup>3</sup> ragyogó ötlettel jött, az ő utasítására a fővárosi uszodák nagy szálfá talpait halásztuk ki a Dunából. Jövőre nem lesz uszoda, de lesz híd. Kővágó alpolgármester<sup>4</sup> első szóra ideadja a fát. Vasbányát a Duna fenekén rendeztünk be. Szerencsétlen felrobbantott hídjaink roncsait szedik ki a vízből, hogy a használható anyagot a

<sup>3</sup> Széchy Károly, hídépítő mérnök, a Kossuth híd építésének idején a Kereskedelmi- és Közlekedésügyi Minisztérium Hídosztályának vezetője és az építkezés irányítója. Petrik 1983. 619. p.

<sup>4</sup> Kővágó József 1945 májusa és decembere között Budapest alpolgármestere volt Vas Zoltán polgármester mellett, majd 1947-ig polgármester. Palasik Mária: Kővágó József, polgármester (1945–1947) In: Feitl István (szerk.): A főváros élén. Budapest főpolgármesterei és polgármesterei, 1873-1950. Budapest, 2008, Napvilág, 249–250. p.



5. kép. A Kossuth híd építési időrendje, amely bemutatja a mindössze 8 hónap alatt lezajló munkák fázisait. Az egyes részfolyamatok csúszása ellenére a hidat az eredetileg tervezett január 31-e helyett, részlegesen már január 15-én átadták a forgalomnak. (BFL XI.827 4 kd.)

híd rendelkezésére adják. A Lánchíd, Margithíd, Erzsébethíd anyagaikat adják, hogy megépülhessen utódjuk: a Kossuth-híd. De részben ezekből építi a győri vasgyár a nagy vasszerkezeteket is.”<sup>5</sup>

A híd építése nagy társadalmi összefogással és a szovjet hadsereg segítségével történt. A Magyar Távirati Iroda tudósítása szerint „A híd építésén a nagymúltú magyar hídépítő ipar jóformán minden képviselője részt vett. A vasalkatrészeket a Magyar Vagon és Gépgyár, a MÁVAG, a Ganz, a Fodor Béla és Fiai vasszerkezeti gyár, a Márkus Lajos vasszerkezeti gyár, a Sticher vasszerkezeti gyár és a győri Biselicher-Kleckner vasszerkezeti gyár készítették. A faalkatrészek a Malomsoki asztalosárugyárból és a Szalóky Béla faipari vállalat műhelyéből kerültek ki, míg a pilléreket és a falazati munkálatokat a budapesti hídépítő munkaközösség vállalatai készítették.”<sup>6</sup>

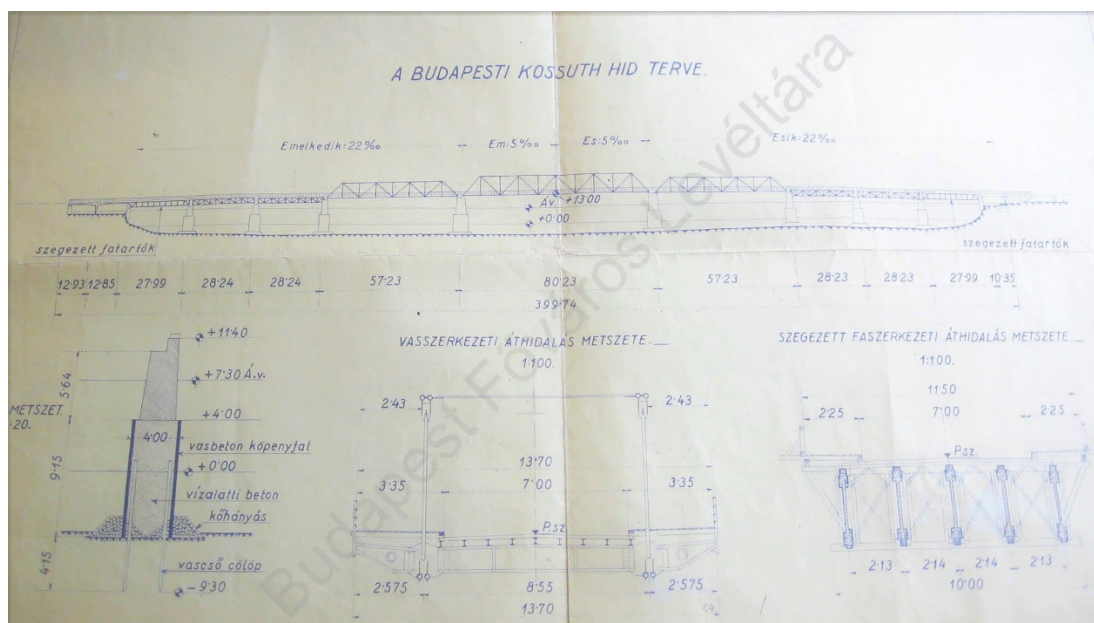
Mérnököket, ácsokat, építőmunkásokat toboroztak az ország egész területéről, és a megfeszített munkát igyekeztek az előírtnál nagyobb élelmiszeradagokkal, megfelelő ellátással kompenzálni. Korda István érzékletesen jelenítette meg a nehéz munkakörülményeket és azt a lelkesedést, ami ennek ellenére is hajtotta az embereket:

„Július 3. Bevertük az első cölöpöt a Dunába. Ünnepi ebéd: bableves. De jó és elég. Munkáslétszámunk úgy nő, ahogy az élelemadagunk. Nagy szó ez ma, hogy

<sup>5</sup> Korda István mérnök naplója a Kossuth-híd építéséről. In: Források Budapest múltjából IV. 1945-1950. (Budapest Főváros Levéltára forráskiadványai 4.) Budapest, 1973. 210–211. p.

<sup>6</sup> MTI Külföldi-Belföldi Hírek, 1946. 01. 19.

enni is adunk. A közellátási minisztériumban már úgy ismernek, mint a rossz pénzt. Alig akarnak beengedni. De sohasem engednek el újabb élelmiszerkiutalás nélkül. Megjött az 1200 köbméter favétel első



6. kép. A budapesti Kossuth híd terve, 1945 (BFL XV.17.d.322.a 103/2)

részlete. Be tudjuk fejezni a munkáslakásokat, eddig pihenni sem tudtak rendesen. A munka ragyogóan halad. [...]

Augusztus 15. Sok a baj és a gond. Nem akar jönni a fa, ácsaink is alig vannak. Az elmúlt hét nagyon rossz volt, úgyszólván semmi anyagot nem kaptunk. A Vörös Hadsereg kiküldte a maga összekötő tisztjét, hogy segítségünkre legyen a vasúti szállításoknál, fuvarozásoknál. Ma rádióközvetítés volt, rádión át kértem az ácsokat, jöjjenek és segítsenek. [...]

November 17. Hét pillér elkészült, már csak egy hiányzik, de az is befejezés előtt van. Elkészült a parton az első 28 méteres vasnyílás is. A József Attila nevű 100 tonnás úszódaruval megfogluk és bevittük egyenesen a helyére, a Dunában levő pillérekre. A gyönyörű látványnak rengeteg nézője volt Pesten is, Budán is. Megint balesetünk volt. Egy betonkavicsot rakodó hajó elsüllyedt, hat emberünk esett a jéghideg vízbe, de szerencsésen kimentettük őket. Egy liter forró pálinka, egy kis pihenés, azután dolgoztak tovább, pedig alig száradt meg a gúnyájuk.”<sup>7</sup>

Az építkezés szükségszerű volt, de az emberek lelkesedését propagandaeszközökkel is igyekeztek fenntartani, így a média folyamatosan tudósított a hídcsata<sup>8</sup> állásáról, gyűjtést rendeztek a munkások javára, és az is árulkodó, hogy a két úszódarut a két forradalmi hangvételű költőről, József Attiláról és Ady Endréről nevezték el.

<sup>7</sup> Korda 1973. 209–210, 212. p.

<sup>8</sup> A korabeli politikai újságírás a háborús retorikával élve csatának nevezte az élet újrarendelésének nagy feladatait. Így széncsata volt a lakosság tüzelővel, élelmiszercsata az élelemmel való ellátása, a hídcsata pedig hidak mielőbbi felújítását jelentette az egész ország területén.

Végül a részben fa, részben acél szerkezetű, hegesztett főtartókkal készült Kossuth híd északi gyalogjáróját 1946. január 15-én nyitották meg, a teljes hidat pedig január 18-án adták át a forgalomnak. A munka fontosságát mi sem bizonyította jobban, mint hogy január 11-én a nagy dunai jégzajlás tönkretette a Manci hidat és a Ferenc József híd ideiglenes szerkezetét, mivel pedig a többi hidat már korábban elbontották, a főváros (és az ország) két része közt néhány napra megszakadt az összeköttetés.



7. kép. Képeslap: Budapest látképe a Kossuth híddal, 1960. ([BFL XV.19.d.2.c 260](#))



8. kép. A Kossuth híd látképe a pesti oldalról, 1955.  
([Fortepan/Adományozó: Nagy Gyula, képszám: 51682](#))

Időközben az állandó hidak újjáépítése is megkezdődött: 1946 nyarán elkészült a Szabadság híd (a korábbi Ferenc József híd), 1948 végén fél szélességben, 1949 nyarán teljes szélességben megnyitották a Margit hidat, 1949 végén átadták a forgalomnak a Lánchidat, majd

1952-ben – ekkor már Petőfi híd néven – a korábbi Horthy Miklós hidat.<sup>9</sup> Az Árpád híd építése még 1939-ben megkezdődött, azonban a II. világháború miatt 1943 és 1948 között szünetelt. Szerencsére az elkészült szerkezet épen maradt, a visszavonuló német csapatok nem robbantották fel, mivel a folyón való átkelésre még nem volt alkalmas állapotban. A háború után módosították a terveket, és a hídpályát felére szűkítették. 1950. november 7-én nyitották meg a forgalomnak Sztálin híd néven, amelyet 1958-ban változtattak – a már a tervezési időszakban elfogadottá vált – Árpád híd elnevezésre.<sup>10</sup>

Mivel a Kossuth hidat rövidtávra tervezték, 1954-re már az elhasználódás jelei mutatkoztak rajta, és nem felelt meg a hajózás követelményeinek sem alacsony alsó élmagassága és szűk nyílásai miatt. Bár felmerült az állandó híddá való átépítése, ez túlságosan költséges lett volna, ráadásul a korábbi hidak helyreállításával a forgalma is jelentősen csökkent. Így 1955-ben előbb a járműforgalom elől zárták le, majd 1957 decemberétől gyalogosok sem kelhettek át rajta. A bontás megkezdését azonban késleltette, hogy a hídon postai és egyéb hírközlő kábelek haladtak át, ezért azok áthelyezéséről gondoskodni kellett. Végül az utolsóként felújítandó Erzsébet híd építkezésének megindulásával párhuzamosan, 1960-ban bontották le a Kossuth híd vasszerkezetét, majd 1963-ban a hídpilléreit is.<sup>11</sup> Az egykori hídfők helyén emléktábla található.



9. kép. A Kossuth híd bontása úszódaruk segítségével, 1960.  
([Fortepan/ Adományozó: Nagy Gyula, képszám: 51146](#))

[V. László Zsófia főlevéltáros](#) az ELTE BTK levéltár és történelem szakán szerzett diplomát, doktori disszertációját az ELTE Művelődéstörténeti Doktori Programjában 2012-ben védte meg. 2006 óta Budapest Főváros Levéltára munkatársa a II. iratórzo főosztályon, ahol a fővárosi és a kerületi tanácsok, illetve az állampárt helyi szerveinek szocialista kori irataival foglalkozik.

<sup>9</sup> MSZMP Budapesti Végrehajtó Bizottságának 1982. április 8-ai ülése ([BFL XXXV.1.a.4. 1982. 04. 08. 631. öe. 49.](#))

<sup>10</sup> Gáll Imre: A budapesti Duna-hidak. Budapest: Hídépítő. 1984.

<sup>11</sup> Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtó Bizottsága 1957. november 29-ei és 1959. október 28-ai jegyzőkönyve ([BFL XXIII.102.a.1 1957.11.29. 200–202.](#), [BFL XXIII.102.a.1 1959.10.28. 162–164.](#))



Részt vett az MSZMP budapesti vezető testületei történetének megírásában és napirendi jegyzékeinek összeállításában, valamint a párt és a tanács tisztviselői archontológiájának elkészítésében.

[Rácz Attila, László Zsófia, V. szerk.: A Magyar Szocialista Munkáspárt Budapesti Bizottsága vezető testületeinek napirendi jegyzékei. 2. köt. 1962. október 31 - 1970. október 23. Budapest, 2010, Budapest Főváros Levéltára, 341 p. \(Budapest Főváros Levéltára kiadványai. Levéltári segédletek 7. Levéltári dokumentáció 14.\)](#)

[Forrai Attila, Rácz Attila, László Zsófia, V. szerk.: A Magyar Szocialista Munkáspárt Budapesti Bizottsága vezető testületeinek napirendi jegyzékei. 3. köt. 1970. október 31 – 1980. március 5. Budapest, 2011, Budapest Főváros Levéltára, 327 p. \(Budapest Főváros Levéltára kiadványai. Levéltári segédletek 8. Levéltári dokumentáció 15.\)](#)

[Gerhard Péter – Koltai Gábor – V. László Zsófia – Rácz Attila: A Magyar Szocialista Munkáspárt fővárosi vezetése 1957–1989 között. A párt szervezete és tisztségviselőinek archontológiája. In Levéltári Közlemények, 2012. 1. sz. 211–293. p.](#)

A publikációk eredményei már adatbázis formájában is elérhetőek.

<http://bparchiv.hu/adatbazisok/szocialista-kor-tanacsi-es-partarchontologia>

<http://bparchiv.hu/adatbazisok/szocialista-kor-az-mdp-es-az-mszmp-fovarosi-vezeto-testuleti-jegyzokonyvei>

Kutatása másik iránya a 18–19. századi női szerepekkel kapcsolatos. Doktori disszertációját a Női szerepek változása a protestáns halotti beszédek tükrében (1711–1825) címen írta.

### **Impresszum**

#### **Budapesti Levéltári Mozaikok**

A kiadó neve: Budapest Főváros Levéltára

A kiadó székhelye: 1139 Budapest, Teve u. 3-5.

Felelős kiadó: Dr. Kenyeres István főigazgató

Főszerkesztő: Dr. Simon Katalin

Szerkesztőség: Fazekasné Dr. Toma Katalin, Dr. Fehér Csaba, Dr. Garami Erika, Dr. Ternovác Bálint, Dr. V. László Zsófia, Tóth Gergely (technika- és honlapfelelős)

A szerkesztőség elérhetősége: 1139 Budapest, Teve utca 3-5.; 1554 Budapest, Pf. 41.

e-mail: [mozaikok@bparchiv.hu](mailto:mozaikok@bparchiv.hu)