



Budapesti Levéltári Mozaikok

2023/13. szám

DOI: [10.56045/BLM.2023.13](https://doi.org/10.56045/BLM.2023.13)

ISSN: 2939-6921

URL: <https://leveltarimozaikok.bparchiv.hu/2023/11/22/leveltari-mozaikok-89/>

V. LÁSZLÓ ZSÓFIA

Hogyan váltotta le Horthy Miklóst Petőfi, avagy a Petőfi híd névváltozása

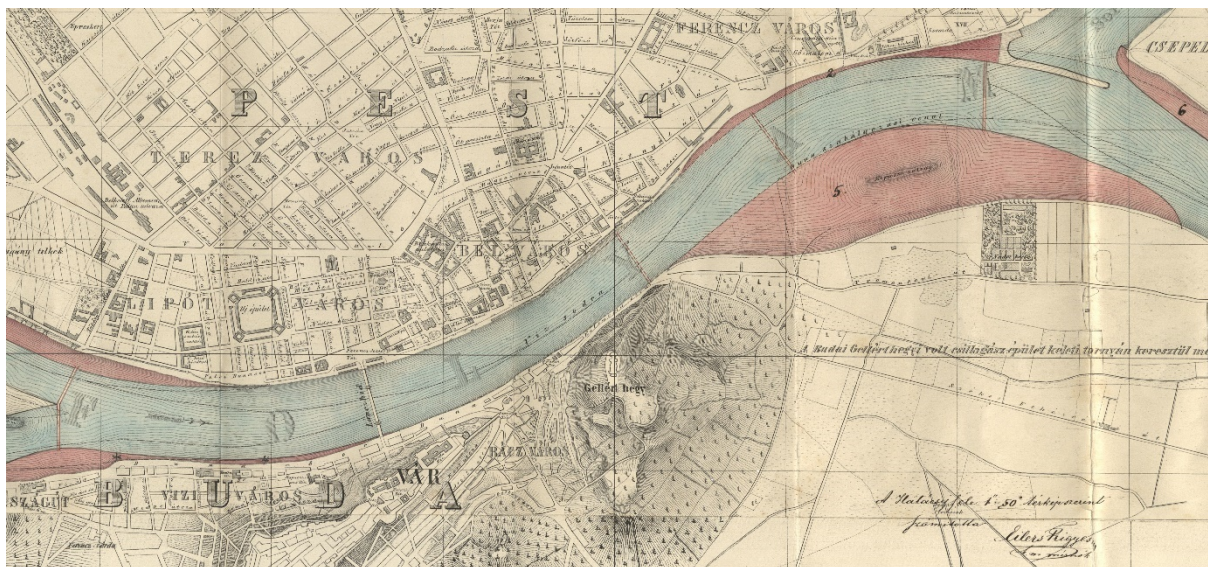
1937-ben készült el Budapest déli területeinek összeköttetését biztosító Duna-híd a Boráros térnél, amelyet Horthy Miklós kormányzóról neveztek el. A szinte új szerkezetet a II. világháború végnapjaiban felrobbantották, ezért előbb különböző helyeken felállított ideiglenes átkelőkkel kellett helyettesíteni, majd a hosszas vitákkal övezett felújítás után 1952. november 22-én nyitották újra az átkelőt, immár Petőfi híd néven.

Kulcsszavak: *Petőfi híd, Horthy Miklós híd, pontonhíd, II. világháború, újjáépítés*



A Horthy Miklós híd

A mai Petőfi híd helyét, a Nagykörút vonalának folytatásaként tulajdonképpen már az 1870-es évek fővárosi várostervezése kijelölte, ekkor azonban még nem volt igény az itteni átkelés biztosítására: a pesti parton városszéli ipari negyed terült el, a budai oldal beépítetlen, mocsaras terület volt.

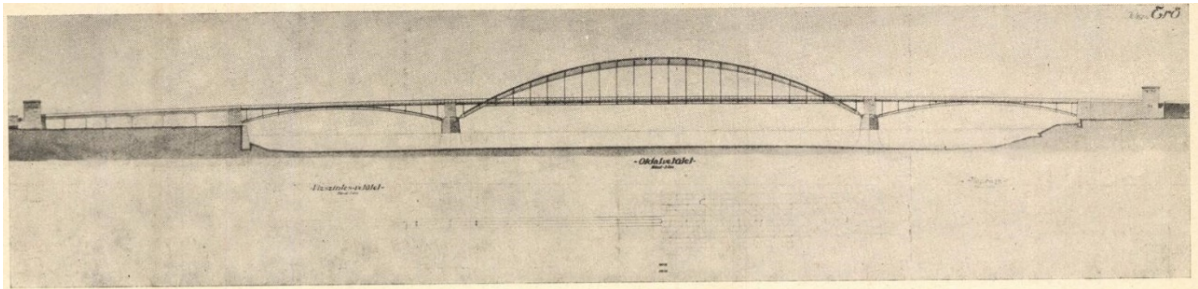


1. kép. Buda és Pest térképe a Duna-szabályozás tervével, 1870. A feltöltendő területek (köztük a mai Műegyetem és az ELTE Lágymányosi campusának teljes területe) pirossal jelölve. A hidak közül ekkor még csak a Lánchíd állt, a Margit híd és délen az Összekötő vasúti híd épülőfélben volt. A térkép érdekessége, hogy kijelöli a mai Szabadság híd és Petőfi híd helyét, de az Erzsébet hídét nem. (MNL OL S 116.239/1–2. részlet)

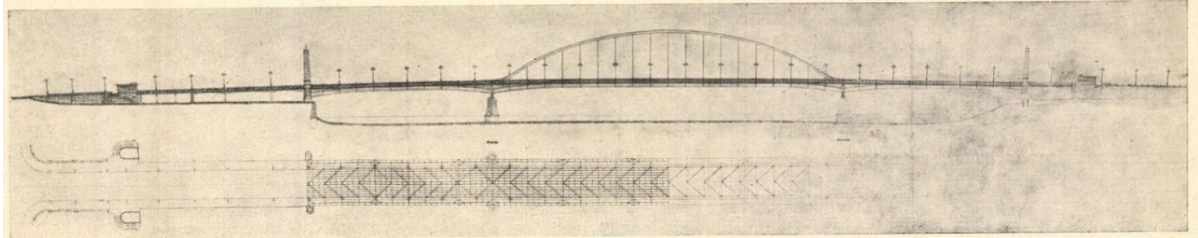
A városfejlődés a 20. század elejére tette indokolttá a hídépítést mind a város déli, mind az északi területein, de a Boráros térnél, illetve az Óbudán létesítendő új Duna-hidak építését megakadályozta az első világháború. A Boráros téri híd létesítésének eszméje legközelebb 1930-ban merült fel: a dél-budai városnegyedek benépesülésén, a növekvő helyi forgalmon, a Budán megépült egyetemi városrészen túl ezt az országot irányító Horthy Miklós kormányzó megválasztásának 10. évfordulója tette aktuálissá. A híd létesítéséről és elnevezéséről a Horthy jubileumának megörökítéséről szóló [1930. évi XI. törvény](#) 2. §-a rendelkezett. Az építkezés egyben a gazdasági világválság okozta munkanélküliség enyhítésére elrendelt állami beruházások sorába illik, akár a tudószanatórium Mátraházán, a rádium intézet Budapesten vagy a Kőbánya Óhegyre tervezett munkás- és tisztviselőtelep.

A világháború utáni, gazdasági erőforrásokban a korábbiaknál jóval szegényebb Magyarországon az állam csak a hídépítés költségeinek egyharmadát vállalta magára, a maradék kétharmadot, továbbá a hídfők kialakításának árát a fővárosnak, és közvetve – mivel a pénzt a helyi adók emelésével teremtették elő – a budapesti lakosságnak kellett állnia.

A híd megvalósítására 1930-ban tervpályázatot írtak ki, amelyre jórészt függőhidak tervei érkeztek be.



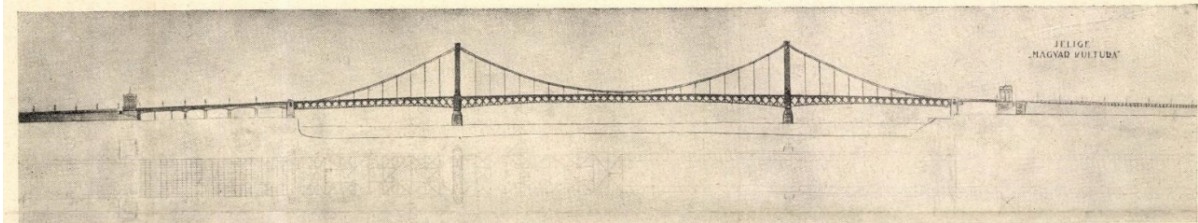
7. ábra. II. díj. Dr. Mihailich Győző mérnök, dr. Kotsis István építész.



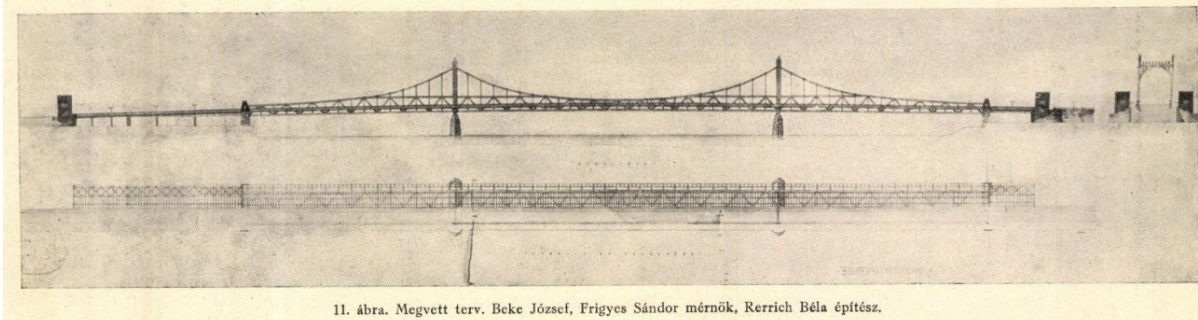
8. ábra. III. díj. Kiss Jenő, Sávolgy Pál mérnök, Rottmann Elemér építész.



9. ábra. Megvett terv. Folly Róbert mérnök.



10. ábra. I. díj. Dr. Kossalka János mérnök. Wálder Gyula építész.



11. ábra. Megvett terv. Beke József, Frigyes Sándor mérnök, Rerrich Béla építész.

*2. kép. A Horthy Miklós híd tervpályázatára beérkezett tervek.
(Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye LXIV. kötet (1930) 37–38. sz. I. melléklet)*

Később azonban az a döntés született, hogy a hídnak ne legyen a pálya fölé emelkedő vasszerkezete, mert a környező, sík parti területek városképébe az kevésbé illene. Ennek megfelelően készítette el a Kereskedelmi Minisztérium Hídosztálya Álgay-Hubert Pál vezetésével a később megvalósított terveket.¹ Az alépitmény munkálatai 1933-ban kezdődtek meg, a híd pedig 1937-re készült el. A próbaterhelés 1937. augusztus 17-én történt négy darab mozdonyból és a hozzájuk kapcsolt négy-négy vasúti kocsiból álló MÁV szerelvény és 32 darab 11 tonna súlyú locsolóautó segítségével.²



3. kép. A mederhíd próbaterhelése. (In: *A Horthy Miklós híd 1933–1937.*)

A Boráros téri híd felépítése és a hozzá kapcsolódó úthálózat rendezése fontos szerepet játszott a Ferenc József híd és a Kiskörút tehermentesítésében, illetve a főváros déli részének közlekedésében. Az elővárosok, Budafok, Nagytétény és a nagy területű Lágymányos forgalmát kötötte össze a pesti oldallal, Pestről pedig gyors kapcsolatot biztosított a Balaton felé vezető utakkal. A forgalom növekedésére lehetett számítani az 1937-ben megnyitott budaörsi repülőtér, illetve a ferihegyi repülőtér 1940-es évek elején kezdődő építése kapcsán is. A szinte új szerkezet azonban, akárcsak Budapest többi hídja, nem vészelte át a II. világháborút: a német csapatok 1945. január 14-én felrobbantották.

¹ Álgay Hubert Pál (1894–1945) mérnök, műegyetemi tanár. 1934-től a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Dunai Hídépítési Szakosztály főnöke, majd a közlekedésügyek államtitkára volt. A Boráros téri híd tervezésén kívül részt vett a Margit-híd kiszélesítésének munkálataiban és az óbudai híd tervezésében. 1935–1937 között a Fővárosi Közmunkatanács elnöke volt. [MÉL](#)

² A Horthy Miklós híd o. n.

Ideiglenes átkelők

A híd roncsain keresztül a Vörös Hadsereg műszaki alakulatai már 1945 áprilisában ideiglenes átkelőt építettek, amelyet reggel 6 és délután 5 óra között használhatott a lakosság. Ezen vezetett keresztül az egész Pest gázellátását biztosító gázfővezeték is, amelyet később a Margit híd pilléreire épített közműhídra helyeztek át.³ A roncsok kiemelési munkái miatt azonban ezt a szükséghidat hamarosan le kellett bontani. Ezután több alkalommal és helyszínen is pontonhidak épültek a hídfő környékén, amelyek azonban csak tavasztól az első fagyokig működhettek. A pontonhidak felállításának helyszínét több szempont alapján határozták meg: hol van legnagyobb szükség átkelőre, hol akadályozza legkevésbé a roncskiemelési és felújítási munkákat, illetve hol van megfelelő helyszín és úthálózat a hídfők kialakításához. Mindezek alapján 1945 októberében a hídtól délre létesült egy pontonhíd, majd 1946 márciusában már a pár hete épült pontonhíd Bakáts utca és Bertalan Lajos utca vonalába való áthelyezéséről szólnak a tudósítások.⁴ 1950-ben pedig azt a pontonhidat állították fel a Boráros térnél, amely korábban az Erzsébet híd romjaitól északra állt.



4. kép. A megnyitott Petőfi pontonhíd a Petőfi és a Döbrentei tér között, a hídon áthaladó hajóval, 1947. (Fortepan/Berkó Pál)

³ Megnyitották a Horthy Miklós-hidat. *Népszava*, 1945. április 5. 3. p.; BFL XV.22. 45. A II. világháborúban megsérült Duna-hidak helyreállítása, 1945–1949. 80–82. p.

⁴ Este 6 óra: a híd elkészült! *Népszava*, 1945. október 7. 2. p.; Őszi elkészül a Ferenc József-híd. Áthelyezik a Boráros téri pontonhidat. *Uj Szó*, 1946. március 5. 2. p. – A Bakáts utcai pontonhíd terve már 1945 nyarán is felmerült a későbbi Petőfi és Szabadság híd újjáépítési munkái miatt, de az építkezések csúszása miatt lekerült a napirendről. BFL XV.22.45. 109–111., 121. p.

Újjáépítés

Mivel a II. világháborúban gyakorlatilag Budapest összes hídja megsemmisült, a rekonstrukció első lépése a balesetveszélyes roncsok eltávolítása volt, majd ki kellett alakítani az újjáépítési munkák sorrendjét. Ebben fontos szempontot jelentett a roncsok állapota, illetve a forgalmi igények, ezért először a legépebben megmaradt Szabadság híd, majd a Margit híd rekonstrukciója készült el. Bár a Lánchíd felújítása még várhatott volna, szimbolikus jelentősége volt, hogy 1949-re – átadása centenáriumára – elkészüljön ez a főváros jelképének számító műemlék.

Következő lépésként a Boráros téri híd újjáépítése vagy az Árpád híd II. világháború alatt félbemaradt építésének a folytatása merült fel, de 1948-ban még viták folytak arról, hogy melyik munka élvezzen előnyt. A Szabadság híd tehermentesítése érdekében a Boráros téri híd mellett kardoskodott a BSZKRT. E híd mellett szólt az is, hogy a budai hídfője mellé tervezték a Nemzetközi Vásár területét. A pénz- és alapanyaghiány közepette fontos szempont volt, hogy a felújítás kevesebbe kerüljön, mint egy új híd építése. Az Árpád híd viszont az óbudai, valamint az angyalföldi és újpesti lakosság közlekedését segítette, ráadásul – az újpesti vasúti híd 1955-ös megnyitásáig – az itt lefektetett villamosvágányt használhatták a Bécs felé vezető vasútvonalak. A döntés végül az óbudai átkelőnek kedvezett: 1948 és 1950 között az eredeti tervekhez képest keskenyebb pályatesttel megépült a Sztálin, korábbi-későbbi nevén Árpád híd.⁵

A Boráros téri híd újjáépítése így csak 1950 tavaszán kezdődött meg és 1952. november 7-re tervezték az átadást. Bár az átkelő csupán a II. világháború előestéjén, 1937-ben készült el, az újjáépítés során mégis több ponton módosítani kellett a korábbi városrendezési elgondolásokat. A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága 1952. április 11-ei előterjesztése szerint „1944. óta alapjában változott meg a főváros közlekedése. Megnőtt az utasszám, változott az utasáramlás, új ipartelepek és lakóházak épültek. Módosította az 1944. évi állapotot a csepeli gyorsvasút megépítése és a 2-es villamosnak a Boráros térig való meghosszabbítása is.”⁶

Emiatt a híd megépítésével párhuzamosan szükségessé vált többek között a Boráros tér és a Móricz Zsigmond körtér rendezése és a Soroksári út kiszélesítése.

A fővárosi tanács Közlekedési Osztályának vezetője 1952 júniusában eképpen számolt be a felújítási munkákról:

„Az újjáépítést megelőzően a felrobbantott hídszerkezetet ki kellett emelni a mederből, amely 1946-48 években meg is történt, a kiemelt szerkezetből, mintegy 3000 tonna az újjáépítés során felhasználható volt.

A híd eredeti tengelyben, a régi kijavított alaptestekre épül és külsőleg azonos lesz a régi híddal.

Szem előtt tartva a dolgozók érdekeit, fővárosunk fejlődését és a rohamosan növekedő közlekedésünk szükségleteit, a hidat korszerűsíteni kellett. A hídpálya eddigi 22.70 m helyett, 25.60 m szélességben épül, mely 18 méteres kocsi pályára 2x1 m-es kerék[pár]pályára, 2 x 2.80 m-es gyalogjáróra tagozódik.

⁵ [Magyar Országos Tudósító](#), 1948. február 20. 421 p.

⁶ [BFL XXIII.102.a.1 1952. április 11. 27. p.](#)

A pályaesés /meredekség/ viszonya is kedvezőbbé válik, a legnagyobb emelkedés 3% helyett 2,1 % lesz, mely a még elég nagy számban használatban lévő lövontatású járművek részére jelent előnyt.”⁷

A határozati javaslatban az az elvi állásfoglalás is szerepelt, hogy „a Végrehajtóbizottság elhatározza, hogy a K[özlekedési] M[inisztérium] Hídosztályának és a Fővárosi Tanács szerveinek, arra, hogy az november 7-re a feladat elkészüljön, minden további segítséget megad.”⁸

Az előterjesztés ismeretén olvasója mindehhez azt a kritikai megjegyzést fűzte – miközben tulipánmintákkal díszítette papirosát – hogy „*ezt nem kell elhatározni ebbe beismerés is van hogy eddig nem*” adta meg a kívánt segítséget a VB.⁹ Észrevételét nem vették figyelembe, így a határozat 765/1952. számon változatlan szöveggel került elfogadásra.¹⁰

Azt, hogy a segítségnyújtásra szükség volt-e vagy sem, nem tudjuk, mindenesetre a Petőfi híd próbaterhelése némi csúszással 1952. november 12-én megtörtént,¹¹ az ünnepélyes átadásra pedig november 22-én került sor. Többek között a *Bérmunkás* című, Clevelandben kiadott lap is hosszas beszámolót közölt az avatásról. E szerint Bebrits Lajos közlekedésügyi miniszter, beszédében – megfeledezve a november 7-ei céldátumról – „*köszönetet mondott a híd építőinek, akik a tervezettnél négy héttel korábban felépítették az új, nagy békealkotást.*”¹²

A felújításban való munkájáért többeket kitüntettek: Lébényi László és Perényi Miklós főmérnök, építésvezető a Magyar Munka Érdemrend ezüst fokozatát, Valyon József szegecselő, Bányai Ferenc lakatos, főszerelő, Nagy László szerelő, brigádvezető és Láber Kornél mérnök, építésvezető a Magyar Munka Érdemrend bronz fokozatát nyerte el. Ullrich Zoltán és Bujdosó Géza mérnökök, Novotny József lakatos Magyar Népköztársasági Érdemérmét, Posch Károlyné fűrés, Csorba Gusztáv technikus, Tóth György ács munkavezető és Benő János technikus Magyar Munka Érdemérmét kaptak.¹³



5. kép. Az újjáépített és Petőfi Sándorról elnevezett híd, 1953. (Fortepan / Magyar Rendőr)

⁷ [BFL XXIII.102.a.1 1952. július 25. 3. p.](#)

⁸ Uo. 5. p.

⁹ Uo. 5. p.

¹⁰ Uo. 130. p.

¹¹ BFL XXIII.112 736/219/1952

¹² *Bérmunkás*, 1952. december 13. 8. p.

¹³ *Magyar Közlöny*, 1952. november 23. 1. p.

A híd neve

A II. világháború után megváltozott igazgatási-politikai helyzetben a híd elnevezése problémássá vált, hiszen nem lehetett a „bukott” kormányzó nevét használni. Ezért 1946-tól a tervezés idején is használatos Boráros téri hídként emlegették az építményt. Az új név kiválasztására azonban nem fektettek túl nagy hangsúlyt.

1952. június 11-én Bebrits Lajos Közlekedés- és Postaügyi Miniszter az országot irányító legfelsőbb pártszervezet, az MDP Központi Vezetőség Titkárságának, név szerint Rákosi Mátyásnak készített előterjesztésében azt javasolta, hogy az új hidat Petőfiről nevezzék el. Ehhez a Titkárság hozzájárulását adta. Az előterjesztés szerint erről a fővárosi párt- és tanácsszervekkel egyeztetett,¹⁴ de ennek az iratokban nincs nyoma.

A Fővárosi Tanács VB, amely nem volt döntési helyzetben, csupán egy bejelentés erejéig foglalkozott az átnevezés ügyével 1952. június 20-án. Mint a VB elnöke, Pongrácz Kálmán lakonikusan közölte: „Az előirányzat szerint ez év november 7-ére elkészül a Boráros-téri híd. Nevet kell a hídnak adni. Legfelsőbb fórumunk foglalkozott ezzel a kérdéssel és olyan határozat született, hogy az új híd neve Petőfi-híd legyen. Kérem a VB-t, hogy szíveskedjék ezt tudomásul venni.”¹⁵ Ezek után a VB 655/1952 számú határozatával elfogadta a Petőfi híd nevet és azt, hogy a sajtókommunikációról szintén a párttal fognak egyeztetni.

A Fővárosi Tanács és pártszervezet lapja, az *Esti Budapest*, már másnap címlapon közölte a hírt: „az újjáépülő borárostéri hidat, amelyet még ebben az évben átadnak a forgalomnak, nagy forradalmár költőnkéről, Petőfi-hídnak nevezi el”.¹⁶ Két nappal később pedig karikatúra is született a névválasztásról, amelyen Arany János gratulál barátjának, Petőfinek a megtiszteltetéshez.¹⁷



6. kép. Karikatúra a Petőfi híd avatásáról. (*Esti Budapest*, 1952. június 23.)

Az elnevezés miertje az iratokból nem derül ki, úgy tűnik, hogy csupán informális vonalon, szóban történtek erről egyeztetések. Valószínű azonban, hogy az ötletet az a pontonhíd

¹⁴ MNL OL M-KS-276. f. 54. cs. 197. ő. e. 1952. június 11-ei ülés [6.](#), [83.](#) p.)

¹⁵ BFL XXIII.102.a.1 1952. június 20-ai ülés [90.](#), [100.](#) p.

¹⁶ *Esti Budapest*, 1952. június 21. 1. p.

¹⁷ *Esti Budapest*, 1952. június 23. 6. p.

adta, amelyet a II. világháború után először az Erzsébet híd romjai mellett, a Petőfi tér és a Döbrentei tér között állítottak fel 1945 novemberében. A 9 méter széles hídon az autóbuszokon kívül személygépkocsik és gyalogosok kelhettek át, és két nyitható hajózánylással is rendelkezett. Az eredeti tervek szerint 10–15 évig állt volna a helyén, ezért a feljárói is „végleges jelleggel készültek”, így aztán később komoly problémát jelentett az eltávolításuk.¹⁸ A népnyelv által csak Böskeként emlegetett, de hivatalosan Petőfi pontonhídnak nevezett létesítmény a Szabadság híd 1946-os és a Lánchíd 1949-es átadása után ezen a helyszínen vesztett a jelentőségéből, ezért 1950 tavaszán a Boráros térre telepítették át. Így róla szállhatott át az elnevezés az egykori Horthy Miklós hídra az újjáépítés után.



7. kép. Budapest térképe az állandó és ideiglenes hidakkal 1947 körül. A folyamos vonalak a korban működő átkelőket, a szaggatott vonalak pedig a felújítandó hidakat jelölik. A Petőfi híd ekkor még a Petőfi és a Döbrentei teret kötötte össze. (BFL XV.16.e.251/100, részlet)

¹⁸ BFL XV.22. 45. A II. világháborúban megsérült Duna-hidak helyreállítása, 1945–1949. 81., 98.; BFL XXIII.112 7680/27/2/1950

A Petőfi pontonhíd utóélete

Szerencsére a pontonhidak viszonylag könnyen a „helyszínre szabhatók” voltak. Így a Petőfi pontonhíd a Boráros térnél 50 méterrel hosszabb lett, mint korábban és már lovaskocsik is közlekedhettek rajta (a Petőfi térnél a felhajtó rámpa meredeksége miatt nem volt alkalmas a lovaskocsik számára). Reggel és a délutáni órákban lehetett rajta átkelni, ezen kívül a középső hajózónyílás nyitva állt a hajóforgalom részére.¹⁹

A pontonhidat azonban ezen a helyszínen is el kellett bontani a téli fagyok beálltával. Az 1950 decemberében – többek között a minisztérium, a fővárosi, a IX. és XI. Kerületi Tanácsok képviselőinek részvételével – tartott értekezleten felmerült, hogy a következő tavasszal ugyanitt, esetleg a Boráros téri híd felújítása után a Petőfi téren újra felállítsák-e a pontonhidat. A Petőfi teret a tanácskozás résztvevői egyöntetűen elvetették, de a Boráros téri újranyitást a dolgozók érdekeire hivatkozva támogatták a kerületi tanácsok. Végül mégis más sorsa lett a pontonhídnek.²⁰ A *Szabad Nép*be írt olvasói levélre válaszolva a döntést azzal indokolták, hogy a híd akadályozza a folyami hajózást és a felújítási munkákat, magasak a fenntartási költségei, ugyanakkor kedvezőtlenek a forgalmi adatai: naponta „csak” 3000 ember, 500 kerékpáros és 300 jármű haladt át rajta, ami a többi híd forgalmához képest csekély.²¹

Így a Petőfi pontonhíd 1951 áprilisában a Dunamenti Mélyépítő Vállalat kezelésébe került, akik Dunapentelén (ma: Dunaújváros) a kikötő-építési munkáknál használták fel.²² Nevét viszont megörökölte a Boráros téri híd, amelyet a mai napig Petőfi hídként ismerünk.

Levéltári források

Budapest Főváros Levéltára (BFL)

XV.16.e Budapest (székes) főváros térképei (1870–1968)

XV.22 A budapesti hidakra vonatkozó iratok és plakátok gyűjteménye (1850–1970)

XXIII.102.a.1 Budapest Főváros Tanácsa Végrehajtó Bizottsága üléseinek jegyzőkönyvei (1949–1992)

XXIII.112 Budapest Fővárosi Tanács VB Közlekedési Osztály iratai (1950–1954)

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

M-KS-276. f. 54. Magyar Dolgozók Pártja Titkárságának iratai (1948–1956)

S 116 Kormányhatósági fondokból kiemelt térképek (17–20. század)

Nyomtatott források

Bérmunkás

Esti Budapest

¹⁹ Hétköznap 6–8.30, 16.15–20.30, vasárnap 8.30–10.30, 16.15–20.30 állt nyitva a közúti forgalom részére, majd a hajózónyílás nyitására, illetve csukására szánt fél óra után közlekedhettek a hajók. BFL XXIII.112 7680/5/1/1950

²⁰ BFL XXIII.112 7680/27/2/1950

²¹ BFL XXIII.112 7680/77/1/1950

²² BFL XXIII.112 7680/27/3/1951; Uo. 7680/71/1/1951

A Horthy Miklós híd 1933–1937. [Budapest], 1937.

Magyar Közlöny

Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye

Magyar Országos Tudósító

Népszava

Új szó

Felhasznált irodalom

- Domonkos Domonkos Csaba: Hetven éve adták át az újjáépített Petőfi hidat. *PestBuda*, 2022. november 23.
https://pestbuda.hu/cikk/20221123_hetven_eve_adtak_at_az_ujjaepített_petofi_hidat (Utolsó elérés: 2023. november 20.)
- Gáll 2005. Gáll Imre: *A budapesti Duna-hidak*. Budapest, 2005.
- MÉL Magyar Életrajzi Lexikon. Főszerk.: Kenyeres Ágnes
<https://mek.oszk.hu/00300/00355/html/index.html> (Utolsó elérés: 2023. november 20.)

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