

Dr. Tóth Ernő –
Hajós Bence

KULTURÁLIS TÉMÁK

A hidak elnevezéséről

A rendszerváltás óta ismét előtérbe került a hidak névadása. A jelentősebb műtárgyak egyedi elnevezése, illetve emléktábla állítása hozzájárul a mérnöki munka megismertetéséhez, ezáltal jobb megbecsüléséhez. A hidak névadását a 71/1989 MT rendelet szabályozza. A gyakorlatban kétféle hídnevet különböztetünk meg: *kezelői nevet* és *hivatalos nevet*, amit az említett jogszabály szerint kell kezelni.

A közelmúltban több alkalommal is sor került egy-egy jelentősebb híd „hivatalos” elnevezésére, névadására. Véleményünk szerint sajnálatos módon a hidak hivatalos névadása a legtöbb esetben nem a jogszabályok szerint rögzített hivatali úton folyik. A kezdeményező általában a híd kezelője, vagy a területileg érintett önkormányzat.

Ismert, hogy egyes esetekben (pl. lágmányosi híd) pályázatot írtak ki a névválasztás előtt, az azonban nem volt mindig eredményes.

Jelen tanulmány célja a *hídnéadás évszázados történetének bemutatása és a hídnév céljának meghatározása*. Összefoglaljuk a ma élő szabályozásokat és végül javaslatot teszünk a teendőkre vonatkozóan.

A hídelnevezések története

A szakirodalmat tanulmányozva nem találtunk hídnévadással, hídnévvel, illetve hidak emléktáblájával foglalkozó magyar nyelvű írást, ezért saját korábbi hídtörténeti munkáinkat egészítettük ki újabb adatokkal. Az áttekintés célja a téma iránti *érdeklődés fel-*

keltese. A hídnevek tanulmányozása ugyanis nem öncélú hasznaltalan tevékenység, ellenkezőleg hasznos lehet települések történetének kutatásában, a nyelvészetben, hazánk történetének és természetesen legfőbbképpen a hazai hídtörténet kutatásában.

Az áttekintés lehet kronologikus, tematikus stb. Mindegyiknek van előnye-hátránya. Továbbiakban kronologikus áttekintést adunk, ezen belül kitérünk néhány rendezőelvre: kiről, miről, milyen híd tulajdonságáról kapta a híd nevét.

Természetesen kapcsolat lehet a különböző forrásból származó hídnevek között: pl. a helyi (nép) név lesz a hídkezelő által, sőt a sajátban is használt; lehet a hivatalos név a mindennapi szóhasználatban is használt, illetve nem használt. Példákat láthatunk arra is, hogy ingadozó a névhasználat abban az esetben, ha politikai okokból változik a hídnév, Baross/Lenin híd Győrben s olyankor is, amikor a hivatalos név túl hosszú vagy nem közismert (pl. Lánchíd – Széchenyi lánchíd, Bajai Duna-híd – Türr István Duna-híd).

Az Árpád-korban hidat csak királyi engedéllyel lehetett építeni, a fenntartáshoz vámot szedtek. A *legkorábbi hídnevek* települések nevében maradtak meg: *Úrhida* (1009), *Nyárhíd* (1183), *Sálhida* (1213), *Megye-híd* (1217), *Kehida* (1232), *Bánhida* (Békés és Komárom-Esztergom megyében is, 1288), *Pelbárhida* (1297). Viszonylag sok településnév hordozta a hidat építő személy nevét: *Péterhida* (1221), *Mórichida* (1228), *Jánoshida* (1235). A híd jellege után is több

név keletkezett: *Vereshíd* (1325), *Hídvég*, a későbbi Rábahídvég. Ismertek hidak a város, illetve a vár kapuja után elnevezve: *Lőrinc híd* és *Szent Pál kapu hídja* (Esztergom, 1294). [1] [2] Az Árpád-kor után is hasonló képzésű nevek ismertek *Magashíd* (1401), *Hídvégárdó* (1426), *Óhíd* (1483). Különleges a soproni *Ikva-híd* (1420), mivel házak épültek a hídra (ma utcanév is az Ikva-híd).

Nemcsak helynevekben, hanem *oklevelekben is találkozunk hídnevekkel*, elsősorban perekben, melyek a hidak fenntartásával, a vámszedéssel voltak kapcsolatban. Míg a helynevekben az építető neve szerepel általában, oklevelekben a híd tulajdonságára utaló nevek is előfordulnak. A hídnevek a 11-15 században gyakran az áthidalt vízfolyás nevével kapcsolatosak, ez tükröződik számos település nevében: *Sajóhídvég*, *Rábahídvég*, *Ipolyhídvég*.

A török hódoltság alatti hídépítésekről kevés információ van (javításokról annál több), a török kiűzése után felvett leltárakban azonban egyes településeken ismét olvashatók érdekes hídnevek. Egerben 1690-ben *Barátok*, *Minoriták*, *Miserere* (Irgalmasok), *Káptalan* nevű hidak jelzik, hogy mely rend temploma környékén álltak ezek, illetve a Káptalan-híd arra utal, hogy ki volt a híd építetője. Egerben ezeket kívül *Cifra*-, *Ráckapu* stb. hidakról is vannak írások.

Hidasnémeti (1589) a korai hídnévről elnevezett település egy újabb változata. Sárospatak helytörténetében említett *Szárazhíd* (1620) elég gyakori név, a

Budai várban is jól ismert a *Száz-
razárok hídja*. A sárospataki Bod-
rog-híd *Rákóczi* névre hallgatott.

Debrecenben *Templom/Nagy
híd* volt a gyalogos közlekedést
lehetővé tevő pallóhíd neve (több
alföldi városban volt ilyen a csat-
ornázások előtt). Székesfehérvár
több hídját is név szerint ismer-
jük, ezek elsősorban a kapukról
(*Budai, Palotai* stb.) nyerték ne-
vüket, illetve tulajdonságukról
(pl. *Hosszú híd* 1601, vagy *Száz-
lábú híd, Palló híd, Dobogó híd* –
fahidak, *Kőhíd* – boltozatok,
Görbe híd, Magas híd). Említésre
méltó, hogy valóban hosszú hi-
dak voltak sok településen, jóval
100 m felett. Szekszárdnál 20
nyílású hidat talált a török utazó
Evliá Cselebi (1664), különös
azonban, hogy *Öreg híd* név – el-
lentétben a külföldi gyakorlattal –
egyelőre ismeretlen.

A török kor után már kőhidak-
ról is tudunk, persze jóval előbb is
voltak ilyenek, feltehetően a ró-
maiak alatt is, Egerben biztosan
tudunk kőhidról, sőt több szobor-
ral (10 db!!) díszesről is. Ma is áll
a váci *Köszentes híd* (1757), ame-
lyet hat szobor ékesít, méltán er-
ről lett elnevezve. Több hasonló
„köszentes” híd is van. Tatán a
Szent János híd (1770) Nepomuki
Szent János értékes szobrával dí-
szített. Egerben az ú.n. Poseurent
gátnál álló szobrok egyikéről kap-
ta nevét az ottani *Szent János híd*.
A rendkívül népszerű Nepomuki
Szent János a hidak védőszentje
(1729-ben avatták szentté), így
szobra több hidunkon vagy a híd
közeliében áll: Tarnaméra, Bony-
hád és hosszan sorolható volna az
ilyen híd.

Kevésbé ismert a Szeged hatá-
rában 1719 körül épített 108 öl
hosszúságú falazott híd, amely a
Maty-eret hidalta át (ebben az
időben tóvá szélesedett itt). Érde-
kes, hogy az 1837-ben készült la-
tin nyelvű hídnilyántartásban
Máté híd néven szerepel. (1742-
től vámszedési joga volt a város-
nak, a híd neve összefügghet ez-
zel is.) [4] A bibliai hídnevek rit-
ka példája ugyancsak Szeged

környékén a Kistiszán állhatott az
1821-ben említett *Ádám híd*. [11]

A hídnevek némelyikéről csak
alapos kutatással dönthető el,
hogy mire vezethető vissza. Mis-
kolcon a *Forgó híd* név már 1759-
ben előfordul. A névadó *Forgó
Pál* 1650-1680 között városi tiszt-
séget betöltő nemes volt. [12]

Vácon *Migazzi* püspökről ne-
vezték az 1766-ban épült gyalog-
felüljárót, ez elég ritka ebben az
időszakban. Meglepő, hogy *Ki-
rály híd* elnevezés viszonylag ke-
véssé ismert, mint pl. Székesfe-
hérvárott (1795).

Érdekes, hogy *Török hídként*
ismert – a valójában később épült –
néhány kőboltozat (stratégiai
okokból a törökök, akik egyéb-
ként a hídépítés mesterei voltak,
ismereteink szerint hazánkban
nem építettek boltozott hidakat,
csak vízvezetékét). Békéssámsón
ilyen nevű hídja a kutatások sze-
rint 1809-ben, a tápiószági 1815-
ben épült. Különös ez a „Török”
hídnév, hisz ebben az időben már
nem kevés kő, illetve téglabolto-
zat épült magyar mesterek mun-
kájával, mint pl. Gyulán a *Bárdos
híd* (a Bárdos érről kapta nevét) a
Kapus híd (1816) valamikor védő
épület(ek) állt(ak), neve ezt jelzi.
A népi emlékezet, amely a hídne-
vek fő forrása úgy látszik a régi
(Öreg) helyett *Római* (Zalalövő,
1826) vagy *Török* nevet adta. Sa-
játosság a *Rabok hídja* név is
(1826) az ott dolgozó rabokról
kapta nevét. [15]

A korai hídnilyántartásokban
a fahidaknál szinte mindig egy kö-
zelebbi meghatározást szolgáló
név állt, a kőboltozatoknál nem
minden esetben. A vas hídépítés-
ben való megjelenésével gyakori a
Vashíd, és az *Állandóhíd* megne-
vezés a vízfolyás, illetve helyazo-
nosító település/településrész mel-
lett (*Sárospataki Vashíd*). A Város-
ligetben 1826-ban elkészült gyalog-
os függőhidat *Dróthídnak* nevezték
el. A hidak a téglaboltozat szí-
ne után gyakran *Vörös híd* nevet
kaptak pl. Baja (1830). Pápán már
a 18. században ilyen néven szere-
pelt a ma is álló híd.

A legismertebb régi hidunk a
Hortobágyi *Kilenclyukú híd*
(1833), kevésbé ismert, hogy ennél
többnyílású a sárvári várbejáró híd
(10 nyílás) és kilenc nyílása volt a
ma csonkán (öt nyílással) álló
Zádor hídnak is, mely időben meg-
előzte a Hortobágyon állót. Bor-
sod-Abauj-Zemplén megyei híd-
történet írása során egy régi hídlap
alapján sikerült megtudni, hogy
Sátoraljaújhelyen is állt egy kilenc
nyílású boltozat, ám ezeket és a 4-
6 nyílású boltozatokat általában
nem nevezték el a nyílások számá-
ról. *Hármas híd* meglehetősen sok
van hazánkban, ezek azonban nem
boltozatok sőt nem is minden eset-
ben háromnyílásúak, hanem pl. há-
rom híd van egymáshoz közel.

Szegeden a vasútépítés kap-
csán több jelentős boltozott híd
épült, a legjelentősebb a vasúti
Tisza-hídhöz tartozó, a háborús
pusztítás után elbontásra került.
Ma is viseli a forgalmat a Nagy-
és a *Kiskőlyuk*. Mindkettő tekin-
télyes méretű vasúti boltozat. [4]

Természetes, hogy az áthidalt
akadály a híd névadója, meglepő
azonban, hogy 1839 óta áll a *Bala-
ton hídja* is, méghozzá márvány-
táblával jelölve a Zala befolyásá-
nál (a tábla 1962-ben készült).

Nagyszeben ma is álló, neve-
zetes öntöttvas hídjának kétféle
neve is említésre méltó. Az utca
fölött átvíelő régi fahíd *Hazugság*
nevet viselte, s ma is így emlege-
tik. 1856-ban a város vezetése el-
határozta *Repülőhíd* építését, (az
út vagy vasút felett átvíelő műtár-
gyak e névformáját a győri nép-
nyelv is ismeri) az új híd a *Fekvő*
nevet kapta. [13]

A Dróthídhöz hasonlóan a híd
szerkezetét jelöli a *Lánchíd* neve
(1849) (*1. ábra*), az ugyancsak
lánchíd Erzsébet hidat (1903), bár
világcsúcstartó volt negyed szá-
zadig, általában csak *Erzsébet
hídként* emlegették.

Budapest második Duna-híd-
ját *Gyulai Pál* javaslatára *Margit
hídnak* nevezték el, nyilván a kö-
zeli sziget is indokolta a névvá-
lasztást. (Tanulságos, hogy nem
Szent Margit a híd neve.)

A nagy hidak építése a Lánchíd után nagyütemben folyt, így 1883-ban avatták Szegeden az első állandó Tisza-hidat, s bár *Ferenc József* ebben az évben látogatást tett Szegeden, nem róla nevezték el a hidat, pedig 1874-ben már a Nyugati pályaudvarnál álló felüljárónak *Ferdinánd* trónörökös nevét adták. A szegedi híd nem kapott egyedi nevet, valószínű azért, mert egyetlen jelentős híd volt Szegeden. A népnyelv *Eiffel* hídként emlegette, abban a tudatban, hogy ő volt a tervezője, holott valójában *Feketeházy János* tervei alapján készült el. Más hidépítőkről (*Gregersen, Zielinski...*) sem nevezünk hidat.

A királyi család legnépszerűbb tagjáról, *Erzsébet királynéről* több nagy híd is elneveztek: Komárom (1892) és Tokaj (1897). Pozsonyban, majd Budapesten is *Ferencz József* névre hallgatott az új Duna-híd, Esztergomban pedig a királyi család Magyarországon született lányáról, *Mária Valériáról* neveztetett (Szent István helyett) az új állandó *Vashíd*. (Leggyakrabban csak *Vashídnak* nevezték az abban az időben épült rácsos hidakat.)

Hidépítőkről, kivitelezőkről eddig nem igen neveztek el hidat, érdekes, hogy a budapesti Város-

ligetben ma már funkcióját veszte álló gyaloghíd (épült 1893) ma is építőjéről *Wünsch hídnak* hívják. A budapesti Összekötő híd rövid életű második szerkezetét (igaz utólag) *Kölber hídként* tartotta számon a szakma, tervezője, *Kölber Ernő* után.

Baross Gábor a rövid életű, ám nagyhatású miniszter nevét Győrben már 1893-ban megkapta a vasútállomásnál épült felüljáró (Baross akkor már nem élt). Történelmi személyiségről a millennium idején nevezték el a ráckevei Dunaágon épült háromcsuklós ívhídat (*Árpád híd* 1896). A Városligetben a ma is álló bevezető híd *Millenniuminak*, a ma már csak rejtve állót *Nádor hídnak* nevezték el.

Tanulságos, hogy az állandó Duna-híd építését megálmodó és végrehajtó *Széchenyi* nevét csak a híd felavatása után 69 évvel vette fel a híd (*Széchenyi Lánchíd*).

Kisebb településeken ma már feledésbe merült hídnevek is voltak, pl. Hatvanban *Sztancsik* (1901) és *Szinnyey* (1914, képviselő).

Ízes népi elnevezéseket találunk pl. Győrben – *Kecskehíd* (1903) a magas cölöpjármok miatt, illetve *Cifra híd*, a díszes korlát okán, *Repülő híd* – számos városban a vasút fölötti gyalogos felüljáró.

A nép ajkán számos hídnév él Zala megyében. 167 településen 326 hídnevet jegyeztek fel. [14] A *Kőhíd*, *Nagyhíd* név a leggyakoribb. Jellemző a közelben lakókról való elnevezés, van sok meglepő is: *Ág*, *Föld*, *Pokol*, *Bőr*, *Tüske*, stb. Érdekes, hogy több településen horvát nyelven élnek a hídnevek. [15]

Meglepő módon *Kossuth Lajos* fiáról, a mérnöki munkát is végző *Ferencről* kapta nevét az 1909-ben Bakonszegen épült a Berettyó-híd. Ugyancsak Hajdú-Bihar megyében *gr. Tisza Istvánról* nevezték el a Körösszakáli Sebes-Körös hidat. Szinte hihetetlen, hogy a márványtábla, amely a név mellett az építés évét is tartalmazza (1928) a II. világháború utáni négy évtizedet is átvészelte. *Horthy Miklósról* több jelentős híd nevezeték el (pl. Győrben a Rába-híd – 1933, amely az első közúti hegesztett híd volt, valamint a kormányzó 10 éves jubileumára elkészült új budapesti Duna-híd – 1937).

Történelmi események is tükröződnek a hídnevekben (pl. a Jamboreere Gödöllőn épített ideiglenes hidak: *Erzsébet*, *Kastély*, *Aréna*, *Állomás* stb. a nevek az esemény fő helyszíneit is megörökítették).

A háborús készülődés során szédületes gyorsasággal, rendkívül igényesen épült a 8. sz. főút, melynek veszprémi völgyhídja *Szent István* halálának 900. évfordulójára emlékezve a *Szent István* nevet kapta.

1940-ben készült el Szolnokon a vasútállomás közelében az akkori idők jeles vasbeton alkotása, a felüljáró, mely Erdély visszatérte tiszteletére a *Kolozsvár* nevet kapta. (Nem Kolozsvári úti!)

Rendkívül érdekes több város hídjainak elnevezése (pl. Jászberény, Esztergom, Szeged). Most csak az esztergomi *Kolos hídról* és két szegedi hídról teszünk említést. Az esztergomi Duna-híd elkészülte után nem sokkal már állt a Lőrinc utcai Dunaág-híd és a primási palota melletti is. Ez utóbbit *Kolos*



1. ábra
A Lánchíd egyik oroszlánja

hidnak nevezték el *Vasary Kolos-ról* a hercegprímásról. (Nők esetében a keresztnév adása hídnévként gyakorlat, férfiak esetében azonban szokatlan, egyházi személy esetében azonban érthető.)

A szegedi hidak egyike a *Sóhajok hídjá* nevet kapta *Ferenc József* szegedi látogatása alkalmából. (A hid ekkor épült a velencei Sóhajok hídjá formájára két épület között, így a név találó.) Megjegyzendő, hogy ún. *Utcahidak* már a középkorban is voltak, a budai várban több is állt, s ma is akad belőlük. A legújabb korban pedig egyre gyakoribb áruháznakál (Mammut), szállodáknál (Korona), főiskoláknál, egyetemekenél (BME, Győri Egyetem). A másik említésre méltó szegedi híd pedig az 1936-ban épült közúti felüljáró, amely az építés műszaki ellenőrének menyasszonyáról az *Izabella* nevet kapta, és azt viseli ma is. [4]

A II. világháborúban 1400 közúti híd pusztult el, csak néhányat sikerült megmenteni. Közülük a zalaszentgróti Zala-híd híresült el a megmentőjének tartott *Hatamov* őrmesterről. Tudjuk, hogy Győrben *Czapp György* mentette meg a vasút feletti 81. sz. főút hídját, Hidasnémeti megmentőjeként több személy is szóba került, s Békés megyében is megőrizte az emlékeztet a híd megmentőjének nevét, azonban az ő nevüket nem viselik a hidak, emléktábla is csak a hidasnémeti hídon van.

Budapesten a II. világháború után az első ideiglenes hidak a pontonhidak voltak. Ezeknek a pesti humor (érdekes, hogy éppen a háború után) *Manci*, illetve *Böske* nevet adta a felrobbantott hidak neve után. (A Margit, illetve az Erzsébet híd közelében épültek fel ezek.)

Az első félállandó budapesti Duna-híd *Kossuth* nevet vette fel (1946), s ezt a nevet kapta egy-egy híd Győrben (1946, Mosoni-Duna-híd), Esztergomban (1948, Dunaág-híd) és Rábacsécsényben (1947, itt dombormű is van). *Petőfi* neve is gyakran volt a választott név: Győr (1946, Rába-híd),

Halászi (1947, Mosoni-Duna-híd) és Budapest (1952, volt Horthy Miklós híd).

Történelmünk nagyjai közül az 1948-49-es szabadságharc nagyjai voltak a leggyakoribb névadók. Kivételesnek látszik a taitótfalui Dunaág-híd, amelyet *Tildy Zoltán-ról* neveztek el (háború előtt *Almási* híd). Ez a hídnév is több mással együtt feledésbe merült, a korabeli filmhíradó azonban megőrizte az emlékezetnek.

Az '50-es években néhány híd a hazai és a nemzetközi munkásmozgalom, illetve a kommunista vezetés személyiségeinek nevét kapta: *Sztálin híd* (Budapest, 1950), *Lenin* (Győr, 1950 körül), *Rákosi Mátyás* (Veszprém, 1951 és Szeged, 1950). 1956 után ezek a névek eltűntek. A Lenin híd kivételnek tekinthető Győrben. *Barátság* névre keresztelték a komáromi vasúti Duna-hídat 1954-ben, jóval később 1973-ban ezt a nevet kapta Szolnokon az átépített Kolozsvár felüljáró.

A '60-as években történelmi személyiségek nevét is felvették hídjaink, így *Bötyánét* Esztergomban (1964, Kis-Duna-híd). *Vásárhelyi Pál-ról*, a neves vízépítőről nevezték el Győrben a gyalogos hídat (1969), amelyet *Kis Erzsébet* hídként emleget a nép. A Lánchíd Széchenyiről történő elnevezése után 61 év telt el, míg ismét híd névadója lett a legnagyobb magyar (Győr, Mosoni-Duna-híd, 1979).

A nagy hídepítések közül több november 7-én került forgalomba. Közülük Szolnokon a mai Rékasi úti a *November 7-e* néven ismert (1970).

Viszonylag kevés „egyedi” nevű hidunk van az 1956 utáni évekből. A rendszerváltozás után felerősödött az igény a közúti hidak névadására. 1990-ben még az új Duna-híd a hagyományos *Hárosi* nevet kapta. Az ugyanekkor elkészült polgári Tisza-hídat azonban már a Tiszához kötődő *Vásárhelyi Pál-ról* nevezték el, 1992-ben pedig az új szolnoki Tisza-híd pályázat alapján *Szent István híd* lett. Cigándon 1994-ben

készült el az új Tisza-híd, ez ismét a helyhez kötődő személyről *II. Rákóczi Ferenc* nevét kapta. Ugyancsak Rákóczi neve található a vásárosnaményi Tisza-hídon is (nem közismert, nem nagyon használt ez a név).

Teljesen helyi nevezetességű költőről, *Nadányi Zoltán-ról* nevezték el a bakonszegi Berettyó hidat.

Győr városa élenjár a hidak elnevezésében. Két vasút feletti hídját *Pálffy-ról* (Miklós) a várost a török uralom alól felszabadító vezérről, illetve *Bisinger-ről* a város polgármesteréről nevezték el.

A tokaji Tisza-híd felújítása után (az illetékes család hozzájárulásával) ismét *Erzsébet* nevét viseli. *Taksony-ról* kapta nevét a taksonyi Dunaág-híd (1997-ben). A nagy folyami híd korszerűsítési programban a bajai a helyi kötődésű *Türr István-ról* (1999), a dunaföldvári Duna-híd pedig a Dunaföldváron 150 éve eltemetett *Beszédes József-ről* kapta a nevét 2002-ben. Említésre méltó, hogy Siófokon a régi 7 úti Sió-híd ugyancsak a nagy vízépítő nevét viseli, a másik két közúti Sió-híd pedig *Baross*, illetve *Széchenyi* névre hallgat. 2003-ban elkészült legfiatalabb Duna-hidunk Szekszárd mellett a *Szent László* nevet kapta, a 26. sz. főút hosszúrévi Sajó-hídját pedig *Mátyás király-ról* nevezték el ugyan csak ez évben.

Több „hídkeresztelő” építés, korszerűsítés esetleg felújítás során történik. E tekintetben a Szeged északi Tisza-híd rendhagyó, mert anélkül, hogy elkészült volna a korábban megkezdett felújítása, *Bertalan Lajos* nevét kapta, mintegy kárpótlásul azért, mert építéskor (1979) az útban álló Bertalan emlékművet felrobbantották.

A hazai hídnévadás történetének áttekintése hiányos. Azért vetettük papírra mégis ezt a kis áttekintést, mert hiánypótló, és úgy gondoljuk, hogy nem tanulság nélküli megismerkedni a hazai hídnévekkel.

Külön érdemes lenne feldolgozni a hidakon lévő *emléktáblák* szövegét. A Lánchídon négy tábla is van, amely megőrökíti annak építését, állami kezelésbe vételét, továbbá az újjáépítést. Különleges a Szabadság híd, mert a pesti hídfőnél mind az eredeti építés, mind az újjáépítés emléktáblája és a régi és az új hídnév is olvasható (2. ábra). A Margit és a Petőfi hídon csak az újjáépítésre vonatkozó általánosságokat mondó táblák láthatók, a Margit hídnál

azonban minden titulus nélkül 86 személy neve is olvasható, akik élen jártak a híd újjáépítésében. A régi Erzsébet híd eredeti emléktáblája a Közlekedési Múzeum előtt tanulmányozható, az újjáépítés és *Sávoly Pálról* való megemlékezés viszont a mai hídon. Részletekre nem kitérve legtöbb budapesti híd emléktáblája kevés információt ad a hidak tervezőire és kivitelezőire vonatkozóan, s a névadóról is csak a hidak egy részénél esik szó.

A Budapesten kívüli hidakon lévő táblák szövegére csak röviden térünk ki, bár erről is van – messze nem teljes körű – információnk, ezeket később tervezük feldolgozni. Az emléktáblák jelentősége a szakma megismertetése miatt nagy, s indokolt a közlekedőkkel is közölni a régi és az új hídneveket. Sajnos a barna színű információs táblák csak egy-két helyen találhatók meg, ezzel többet kellene az útkezelőknek foglalkozniuk.

Borsod-Abaúj-Zemplén megye hídjain található emléktáblák feliratait *Szarka Judit* hídmérnök gyűjtötte össze. Érdekes, hogy egészen kis műtárgyon is található felirat. Hidasnémeti Hernád-hídja megmentéséről könyv is íródott, s a régi emléktábla alatt az ismeretlen (több név is felmerült) megmentőre emlékező tábla is látható a mementőként meg hagyott hídfőn álló mellvéden. A rendszerváltás utáni hídnévadás két Tisza-hídon lévő táblán látható. A névadáson túlmenően az építés éve, az egyik táblán a névadásra történő utalás mellett az építtető, a beruházó, a lebonyolító, valamint a tervező és kivitelező(k) megnevezése is szerepel (3. ábra). A gesztelyi Hernád-híd emléktábláján nem „egyedi” hídnév szerepel. E hidak névadásában, az emléktáblák elkészítésében *Vastag Sándor* hídmérnöknek/osztályvezetőnek meghatározó szerepe volt.

Az emléktáblákról azért is érdemes szólni, mert jogos igény van a Mérnöki Kamara részéről is a tervező nevének megőrkítésére. A Mérnök Újságban *Bácskai Endréné* írt erről [5], amelyre választ is adtunk [7], sőt egy rövid levél is született ez ügyben. Személyes tárgyaláson szóba került a tervező személy megőrkítésének nehézsége, tekintettel arra, hogy a tervezés csapatmunka, ezért csak kivételes esetben célszerű egyetlen tervezőt személy szerint is megnevezni.

Az emléktábla anyagát illetően nehézséget jelent a vandalizmus



2. ábra

Budapesti Szabadság híd egyik emléktáblája

és a „fémgyűjtés”. A vásárosnaményi Tisza-hídon a márványtáblát összetörték, a hidasnémeti híd tábláján is ez látszik, a cigándi Tisza-híd egyik bronztábláját elvitték, a másikat pedig félig lefűrészelték, így biztonságos helyre kellett ezt szállítani.

Természetesen bizonyos egyességesség javasolható a hídnév- és emléktáblák kialakítására, kellő igényességgel és nehezen megromítható kivitelrel. A hídnév, a névadó, a tervező-kivitelező nevének megismertetésére természetesen többféle lehetőség is van (újságcikk, ismertető füzet). Jójárt János hídmérnök – aki a hídnévadás ügyében is sok hasznos információt és javaslatot adott – az UTMET berendezések kijelző-berendezésének felhasználását is javasolja ilyen célra.

A szegedi Belvárosi Tisza-híd felújításakor (1996) emléktábla készült. A tábla feliratának érdekessége, hogy nagy részletességgel a híd eredeti építését örökítette meg, ám nincs utalás Feketeházy Jánosra, a tervezőre. Érthetetlen az is, hogy az e híd névadására kiírt pályázat nyertese a „Belvárosi” név lett, mint Budapesten a Lágymányosi, tehát helymegjelölő nevet kaptak az új hidak, pedig jócskán akadt volna megőrkítésre méltó személy mindkét hídnál.

Az emléktáblák kapcsán érdekes, szép lehetőség címerek elhelyezése. Budapesten a Lánchídon és a Szabadság hídon van, Győrben a belvárosi Rába-hídon, Ráckevén a Dunaág-hídon. Gyakrabban kellene élni ezzel a lehetőséggel. Különösen alsópályás hidakon adódik látványos lehetőség címer elhelyezése.

A hídnév tábla jelenleg nem egységes formában található hidjainkon. Több esetben ezeket a táblákat az önkormányzatok helyezik ki. A bonyhádi *Völgysegi-patak-hídjánál* lévő tábla az előírások (4. ábra). Megtalálható az áthidalt vízfolyás nevének feltüntetése is nagyobb hidaknál, célszerű a vízfolyás nevének feltün-

tetése olyan esetben is, amikor egyedi/hivatalos hídnévet rögzítő tábla kerül elhelyezésre.

A jelenlegi előírások és gyakorlat

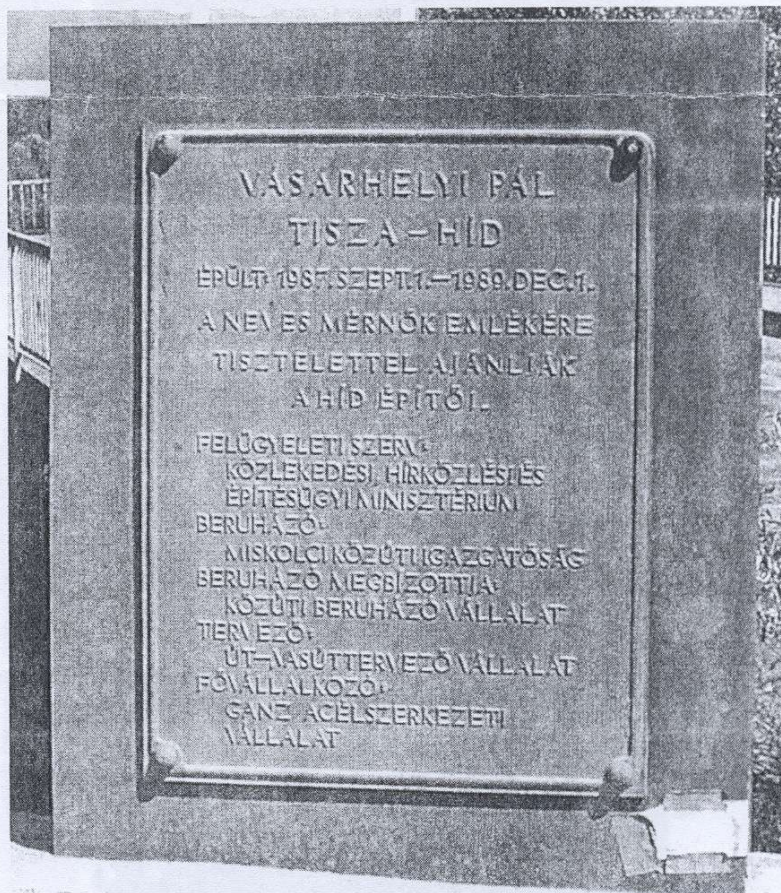
A hídnévadás célja, hogy a jelentős hidak neve megőrkítse egy-egy jelentős személyiség nevét, és ezzel *növelje a híd jelentőségét is*. Ez csak akkor hatásos, ha a hídnév valóban közhasználatú, és bevonul a köztudatba. (A gyakorlatban több eset van feledésbe merült hídnévekre.)

Megkülönböztethetünk *kétféle* hídnévet: a *közhasználatban ismert hídnévet* (ez elvileg a „hivatalos” hídnév kategória) és a *kezelői hídnévet*. Ez utóbbi célja a hídkezelés során szükséges helyazonosítás támogatása. *Hivatalos neve* tehát csak a jelentősebb nagyobb hidaknak, illetve a településen belüli hidaknak van (illetve

kellene legyen), míg *kezelői hídnéve* valamennyi hídnak van.

A szakmai hídnilyvántartásban útszám, útnév, szelvénytípus, törzsszám, hídnév, valamint a híd előtti és utáni település neve szerepel, vasúti kimutatás esetében vonalszám, szelvénytípus, csatlakozó állomások neve. Így túlhatározottnak is mondható az elnevezés, a helyzet mégsem teljesen megnyugtató. A hídnév a kezelő számára elegendő, az úthálózati térképeken is szerepelnek a hidak.

Az úthasználók számára készülő ismertetőkből azonban fontos, hogy értelmezhető, egyértelmű hídnévek szerepeljenek. A közlekedők a főutak számát (talán még a nevét is) ismerik, a mellékutakat azonban nem (hiányosság, hogy az egyébként logikus útszámolásukat az autósok számára készült térképek nem tartalmazzák, és számpajzs *sincs* útjain-



3. ábra
Palgári Vásárhelyi Pál Tisza-híd táblája

kon). A szelvénytáblázás általában km-enként megtalálható, a hektométer szelvények azonban ritkán láthatók, s félő, hogy a közlekedők igazából nem ismerik ezt a jelzést, így az útszám, szelvény-szám számukra nem igazán használható. Nem ismerik a kisebb vízfolyások (patakok, időszakos vízfolyások) nevét sem, ezek a térképeken is ritkán szerepelnek, így hídelnevezésünk ilyen szempontból sem nyújt számukra segítséget, számos esetben több vízfolyásnév keveredik.

A tervezők úthálózati térkép alapján tudják azonosítani a hídnyilvántartásban szereplő hidakat, így nehézséget csak az okozhat, hogy gyakran a híd régebbi tervei más útnevet/számot és más szelvénytáblázatot tartalmaznak. A nagyobb vízfolyások esetében így segítség az, hogy a hídnév tartalmazza az áthidalt akadály nevét. Nehézséget jelent viszont, hogy a településnév és az áthidalt akadály neve együtt sem ad minden esetben egyértelmű eligazítást (pl. Szekszárd térségében három Sió-híd van, a 6. sz. úton egymás mellett kettő). Városokban, különösen nagyvárosokban a csomópontok, terek neve (pl. *Baross, BAH* – Budaörsi, Alkotás és Hegyalja utak) jó támpontot ad, és a híd elnevezését is jól szolgálja.

Külön is említésre méltó, hogy a híd (út) tervezők gyakran egy későbbi híd névadói, hisz a terveken gyakran először ők használnak nevet a híd azonosítására. A jelenleg hatályban lévő *Műszaki Előírások* közül az *ÚT 2-3.411 1.2.* pontja foglalkozik a hidak azonosító nevével.

A hidak, az utak, utcákhoz hasonlóan értelmezhetők földrajzi névként: tájékozódási pontként, így rájuk nézve is érvényes *71/1989. (VII. 4.) MT rendelet* [8]. E rendelet 3 § e) pontja nevesítve említi a hidakat, így elvben ezek elnevezése ügyében is a rendelet szerinti 22 fős tárcaközi bizottság jogosult.

A rendelet hiányossága, hogy nem részletezi, hogy pl. hidak esetében mi minősül földrajzi névnek, mely hidak esetében jön egyáltalán szóba a Földrajzinév Bizottság munkája, s az pontosan mit jelent. E hiányosság viszonylag egyszerű módon pótolható volna, a hivatalos névvel ellátandó hidak körének szabályozásával. A Bizottság a kezelői névadásba nem kíván beleszólni, bár véleményt szívesen adnak. A Bizottság feladata elsősorban a jelentős, új hidak esetében fontos (pl. Duna- és Tisza-hidak).

A rendelet 6 §-a általánosságban felsorolja a névválasztás során figyelembe veendő szempontokat: érdekelt lakosság névhasználata, a helyi önkormányzat és gazdasági szervezetek véleménye, történelmi hagyományok, földrajzi környezet stb. Ezek a szempontok megítélésünk szerint fontosak, azonban elsősorban a településrészek, utcanevek esetében használhatóak. A 6 § (2) szerinti szabály, hogy élő személyről nem lehet elnevezni földrajzi nevet a mi esetünkben is fontos, helyes.

A 7 § a nyilvántartás vezetéséről rendelkezik négy szervet nevesítve. A Földrajzinév Bizottság a Földmérési és Távérzékelési Intézetnek adja át egy névmegállapítási intézkedés után a munkarészeket. Nem rendelkezik azonban a rendelet, hogy visszamenőleges hatállyal kell-e alkalmazni a rendelkezést annak érdekében, hogy egy országos, *hiteles nyilvántartás* legyen az összes érvényes földrajzi névről. Megítélésünk szerint e nélkül nincs nagy jelentősége a szabályozásnak. Ezt támasztja alá az a tény, hogy jelenleg Budapesten 11, Budapesten kívül pedig összesen 27 hídnév van a nyilvántartásban (2002. júliusi adat). Az *1. táblázatban* bemutatott nyilvántartásból úgy tűnik, hogy ezek a hídnévek döntő többségükben önkormányzati hidakra vonatkoznak, pontos azonosításuk a *Kilenclukú híd* (Hortobágy) és a *Zádor híd* kivételével nehézkes. A „pontonhíd” megnevezés véleményünk szerint nem hídnév, csupán egy hídfajta, hasonlóan a gyaloghídhöz, függőhídhöz. (A Lánchíd unikum volta miatt kivétel.)

A MÁV-nál szabályozás és gyakorlat hiányzik, nyilván azért, mert a vasúti hidak a vasúton közlekedők számára kevésbé fontos tájékozódási pontok, mint a közutaknál. Azonban találunk néhány egyedi hídnévet is a vasúti kimutatásokban. Szinte egyedülálló a Tokaj és Rakamaz közötti vasúti Tisza-ártéri-hidak nevei: *Aranyos-híd, Görbe híd, Hosszú*



4. ábra

A bonyhádi Nepomuki Szent János híd táblája

1. táblázat

A Földrajzinév Tárban jelenleg szereplő hídnevek tételes listája

Ssz.	Híd neve	Település neve	Megye
1.	Árpád híd	Budapest	
2.	Déli összekötő vasúti híd	Budapest	
3.	Erzsébet híd	Budapest	
4.	Gubaesi híd	Budapest	
5.	Kvassay híd	Budapest	
6.	Lágymányosi híd	Budapest	
7.	Margit híd	Budapest	
8.	Petőfi híd	Budapest	
9.	Szabadság híd	Budapest	
10.	Széchenyi lánc híd	Budapest	
11.	Újpesti vasúti híd	Budapest	
12.	Cifra híd	Hajós	Bács-Kiskun megye
13.	Berecki híd	Sátoraljaiúj hely	Borsod-Abaúj-Zemplén megye
14.	Förgeteg híd	Szatymaz	Csongrád megye
15.	Szánuel híd	Szentes	Csongrád megye
16.	Feeske híd	Mezőszilas	Fejér megye
17.	Hatlyukú híd	Hajdúböszörmény	Hajdú-Bihar megye
18.	Kilenclyukú híd	Hortobágy	Hajdú-Bihar megye
19.	Nagy-járóhíd	Monostorpályi	Hajdú-Bihar megye
20.	Salamon híd	Monostorpályi	Hajdú-Bihar megye
21.	Búza híd	Monostorpályi	Hajdú-Bihar megye
22.	Virág híd	Monostorpályi	Hajdú-Bihar megye
23.	Szilas híd	Sáránd	Hajdú-Bihar megye
24.	Zádor híd	Karcag	Jász-Nagykun-Szolnok megye
25.	Köves híd	Héreg	Komárom-Esztergom megye
26.	Török híd	Tápióság	Pest megye
27.	Henc híd	Ádánd	Somogy megye
28.	Ponton híd	Dombrád	Szabolcs-Szatmár-Bereg megye
29.	Csömbe híd	Rábahídvég	Vas megye
30.	Fehér híd	Balogunyom	Vas megye
31.	Hérabázi Perint híd	Balogunyom	Vas megye
32.	Nagy híd	Balogunyom	Vas megye
33.	Vashíd	Egyházasrádóc	Vas megye
34.	Mukus híd	Nemesrempehollós	Vas megye
35.	Zöld híd	Egyházasrádóc	Vas megye
36.	Szalma híd	Monostorapáti	Veszprém megye
37.	Gyökereci híd	Gyulafrátót	Veszprém megye
38.	Répa-völgyi híd	Gyulafrátót	Veszprém megye

híd, Ladik híd. Szerkezeti rendszere után kapta nevét az érdi *Háromcsuklás ívhíd*. Népi elnevezésként a vasútnál is megtalálható a *Százlábú híd* név.

A budapesti *Összekötő híd* neve a két vasúttársaság összekötéséből ered és nem a Duna két partjának összekötéséből, így helytelen a déli jelző használata. (A másik budapesti vasúti átkelés pontos neve pedig *Újpesti Duna-híd*).

A Fővárosban nincs külön szabályozás a hidak elnevezésére, a hagyományos Duna-híd neven kívül a Dunaág-hidak közül

csak a *Kvassay híd* név merül fel egyes forrásokban (és a hivatalos nyilvántartásban), de a térképeken nem. Ezzel szemben a *Ferdinánd hídnév* a térképeken szerepel, a Földrajzinév Bizottság nyilvántartásában nem. A Fővárosban az egyéb földrajzi nevek (főleg utcanevek) meghatározásához hasonló gyakorlat van, a hídkezelőnek különösebb beleszólása nincs az ügyben.

A helyi önkormányzatok változó intenzitással javasolnak, illetve adnak neveket a területükön lévő hidaknak. Így lett a bajai

Duna-híd *Türről*, a dunaföldvári *Beszédesről*, a bakonszegi *Berettyó-híd Nadányi Zoltán* helyi költőről elnevezve, és így kapott Siófokon három Sió-híd nevet. Az önkormányzat az országos közút kezelőjét a névadásról tájékoztatta.

Külön elemzést igényelne, hogy a térképek mennyiben követik a hivatalos, illetve a hídkezelők névadását. Annyi mindenképpen megállapítható, hogy nem egységes a gyakorlat, s a turista-térképnek minősülő térképek névanyaga olyan hídneveket is tartalmaz (pl. az 55. sz. úton *Százlábú és Ötvenlábú híd* szerepel), amelyek a hídkezelő nyilvántartásában nem szerepeltek és ma sem szerepelnek, ezért elképzelhető, hogy a népnyelvben használtak ezek a nevek. Itt említjük meg, hogy néhány megyében összeírták a földrajzi neveket a MTA irányítása mellett, ezek gazdag forrásai a helyi hídnévadásnak.

A szervezett útfenntartás keretében kialakult a hídkezelők hídmegnevezése is. Természetesen az útnév, a település és az áthidalt akadály volt a név része (pl. *körmendi Rába-híd*). Egyértelmű elnevezést biztosított a 20. században egy-egy úton a hídszám: pl. *1. sz. út 24. hídja*. Természetesen a legkorábbi időktől (1848-ban már volt az egész országra kiterjedő útnyilvántartás) útszámok és útnevek mellett a kezdőponttól adták meg egy-egy híd helyét (szelvényszám). A II. világháború után a fenntartás szervezetének átszervezése a hidak névadását is nehezítette.

Összefoglalóan megállapítható, hogy hídnevek a korai időben elsősorban a nép ajkán születtek, mint ahogy a kisebb hidak neve az önkormányzati utakon ma is. A hivatalos hídnév kategória alatt (azaz a nemcsak egyszerű helyazonosítást szolgáló nevek, hanem általában személynév, fogalom, amely kiemelt jelentőséget ad a névnek) nemcsak a Földrajzinév Bizottság által eddig jóváha-

gyott valóban hivatalos hídneveket érthetjük, hanem mindazon hídneveket, amelyek a Földrajzinév Bizottságot valamely ok miatt elkerülték (más úton engedélyezett, táblán feltüntetett). Azonban szükségesnek tartjuk, hogy ezen „hivatalos” hídnevekről egy *országos összeírás készüljön*. A hídnévadásra ma ismét igény van, ezért indokolt egy útmutató készítése, az intézkedések egységesítése, rendbe tétele.

Javaslatok

Az előzőekben érintett kérdések közül a legfontosabbakat kiemelve, néhány újabb megoldandó kérdésre is javaslatot teszünk.

Mint azt a korábbiakban bemutattuk, *kétféle* hidnevet különböztetünk meg: *hivatalos* elnevezést, ami a térképeken megjelenik, illetve a *kezelői* (szakmai) elnevezéseket, amelyek elsődleges célja a hidak helyazonosításának megkönnyítése. Hivatalos hídnevek száma a félszázat sem éri el, míg kezelői (szakmai) elnevezése valamennyi közúti hídnak megvan. A térképen megjelenő hídnevek sok esetben nem szerepelnek a Földrajzinév Tárbán. Tekintettel a kétféle hídnév jellemzőire javasoljuk, hogy amennyiben *egy hídnak van hivatalos neve*, akkor azt a hídnévet a szakmai hídelnevezés *vegye át*. Ebben a rendszerben tehát a hivatalos hídnév a kezelői adatbázis hídneveinek *egyszerű részhalmaza*. Így elkerülhető, hogy egy hídnak kétféle neve legyen.

Az adatbankok (közutas OKA és a vasúti HGR) karbantartása során *figyelembe kell venni a jelenlegi nyilvántartásban tapasztalható következetlenségeket*, az egységes gyakorlat hiányát.

Előfordul, hogy egy településen belül három-négy hídnál ugyanazon a vízfolyáson lévő hidak esetében ugyanaz a hídnév van feltüntetve, ugyanilyen esetben más megyékben arabs, más-hol római számok szerepelnek megkülönböztetésül.

Az *alul-, felüljáró megnevezés használatának különbözőségére* az autópályákon s a többi úton is, általában nem egységes (vasúti felüljáró – vasút feletti közúti híd) elnevezésére a figyelmet fel kell hívni, s intézkedni kell a hibák kijavítására, törekedni kell a *nyelvi-leg helyes* forma használatára.

Javasoljuk ismét megfontolni – külföldi és korábbi hazai gyakorlat figyelembevételével a *hídszámozás ismételt alkalmazását* (útszám/hídszám). Kétségtelen, hogy nehézséget okozhat egy újabb híd építése a meglévőkön túl, erre azonban van megoldás (pl. 23/a és 23/b). A hídszám lehetőségét nyújtana bonyolult alakú csomóponti műtárgyak egyes hídrészeinek azonosítására (pl. 12.1). Természetesen a hidak sor-számozása számos további kérdést is felvet. A jelenleg alkalmazott törzsszám a hídtól elválaszthatatlan, azaz független az út átszelvényezésétől, átszámozásától. Így biztosítható az azonosítás tartóssága.

A közlekedők tájékoztatására megfontolandó, hogy az összekötő utak száma legyen feltüntetve az autós térképeken és az utakon is (négy számjegy elég könnyen olvasható, értelmezhető utazás közben is). Bekötőutaknál a bekötött település neve jó tájékoztató támpont. Ezzel a kiegészítéssel sokat javulna a közlekedők tájékoztatása, ezen belül a fuvarozók számára kiadott ismertető (pl. a kisteherbírású hidakról) egyértelműbbek lennének. A ma közközén forgó tájékoztatókon a hídnilyvántartásban szereplő hídnevek találhatók, amelyek egyes esetekben igen keveset mondanak a közlekedőknek.

A *vízfolyások nevének feltüntetésében is jó lenne előrelépni*. Meg kellene határozni a feltüntetendő vízfolyások nevét, a „folyó” megnevezés helyett/mellett a nemzetközi gyakorlatban jól használt hullámvonal is elegendő. A hivatalos névvel rendelkező hidaknál a vízfolyás neve alatt ezt a nevet is fel kellene tüntetni. Itt megfontoláso-

kat kell tenni a név egyes esetekben történő rövidítése ügyében Baross (Baross Gábor helyett), Türr (Türr István helyett).

A hidak nevezetes személyről való elnevezése (fogalom is lehet) a jelenlegi szabályozás fő témája, ezért erről mindenképpen részletesebben szólnunk.

Mi a hídnév adás célja? A kezelői néven túl fontos/ismert hidakat érdemes jelentős személyiségről elnevezni, *megörökítve ezzel a személyt és növelve ezzel a híd ismertségét is*. Mindez akkor hatásos, ha valóban közhasználatú, ismert lesz a hídnév, látunk néhány példát arra, hogy feledésbe merül a név, talán még olyan esetben is, amikor egy táblán szerepel a híd neve (Halászi Mosoni-Duna-híd, *Petőfiről* nevezték el, vagy a vásárosnaményi Tisza-híd, amely *II. Rákóczi Ferenc* nevét kapta).

Milyen neveket célszerű hidaknak adni? Elsősorban olyat, amelyet valamilyen helyi kapcsolatot köt ahhoz a településhez, ahol a híd áll. (Ott született, dolgozott, lakott, a közelben volt egy csata részese stb.)

Jelentős történelmi személyiségek, költők, tudósok, mérnökök egyaránt szóba jöhetnek, mindenképpen kíváncsi, hogy marandót alkotók legyenek, nehogy (főleg politikusok esetében) csak rövid életű legyen a hídnév. Mai napig egyetlen hidat sem neveztek el hídepítő mérnökről, bár számos kiválósággal büszkélkedhet a hidász szakma.

Célszerű, ha ismert, könnyen megjegyezhető, rövid neveket kapnak a hidak: gr. Széchenyi István helyett Széchenyi. Kossuth, Petőfi esetében ez mindig is így volt. Mérnökök esetében *Beszédes, Vásárhelyi* ellen sem lehet kifogás annak ellenére, hogy Beszédesnek testvére is mérnökként dolgozott. Alapelv lehet, csak a vezetéknev használata.

Ki tegyen javaslatot a híd elnevezésére? Településeken érthető, ha a helyi önkormányzat a kezdeményező, javaslatunk szerint

azonban a híd építtetője, kezelője célszerű, ha már a tervezés, engedélyeztetés során felveti a híd egyedi elnevezésének gondolatát.

Nem kell minden nagyobb hidat elnevezni. A folyami hidak mellett elsősorban a nagy, belterületi felüljárókat lehet indokolt névvel ellátni. Az illetékes önkormányzat az utcanévadáshoz hasonlóan járjon el, azzal a különbséggel, hogy a hídkezelő/építtető egyetértése nélkül ne lehessen hídnevet adni.

Indokolt esetben pályázatot is lehet kiírni a névadásra. Ez minden esetben annak legyen a feladata, aki kezdeményezi a névadást. Az önkormányzat önállóan nem jogosult nevet adni az országos közúthálózaton lévő hidaknak, természetesen az önkormányzati hidaknak igen, figyelembe véve a már használt hídneveket.

Kinek a kötelessége a hídnév feltüntetése? Természetesen a híd kezelőjéé. A hivatalos névvel rendelkező hidakat mindkét irányból táblákkal kell ellátni, hogy a köznapi névhasználatot ezzel is segítsük.

Mi a feladata a Földrajzinév Bizottságnak? Amennyiben állásfoglalást kérnek tőle, mint a dunaföldvári híd esetében (lehet-e két hídnak Beszédes József a neve) úgy az, más esetben vétót emelhet, amennyiben valamilyen okból – 71/1989. (VII.4.) MT rendelet 6 § szerint – a javasolt név nem helyesítható.

A hídnév nyilvántartása kinek a feladata? A hídkezelőé, illetve a Földrajzi Név társaságé.

Mit kell tenni a hídnevek ismertetése érdekében? Célszerű a hídon röviden a híd névadójáról megemlékezni, ezen kívül célszerű egy katalógust készíteni, amelyben szerepel az összes „hivatalos” hídnév kis ismertetővel, elsősorban a névadókról.

Befejező összegzés

A közúti hidak névadása talán periférikus kérdésnek tűnik, azonban remélhetőleg az előzőekből kiderült, hogy fontos mind a kezelők, mind a közlekedők számára.

Sok a teendő: érdemes jobban feltárni a hazai hídnévadás gyakorlatát, javítani a kezelői névadást úgy, hogy az jobban szolgálja a közlekedőket. Érdemes ösztönözni jelentős hidak (100 m feletti) esetében a neves személyiségekről való elnevezést, s a név méltó megőrkítését, megismertetését is.

Segítséget jelentene egy általános útmutató a hidak elnevezésével kapcsolatosan; mely hidaknak kívánatos hivatalos nevet adni, és mely hidaknál nem ajánlott. Egyeztetni kell a hídnevek kitáblázásának módját, kötelezőségét, illetve az egységes táblázás paramétereit. Valamennyi hídkezelőnek együttműködve rendbe kell tenni a vízfolyások neveinek következetes használatát, valamint a Földrajzinév Társaság szereplő hídneveket, elsősorban pótolni kell a közhasználatú hídnevek nyilvántartását.

Irodalom

- [1] A Földrajzi nevek Etimológiai Szótára. szerk. Kiss Lajos Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978
- [2] Györffy György: Az Árpád-kori Magyarország történeti földrajza. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1987
- [3] Komárom megye földrajzi nevei, Budapest, 1984.
- [4] dr. Tóth Ernő: A megyei hídtörténetek eddig megjelent kötetei; Győr-Sopron megye (1993), Borsod-Abaúj-Zemplén megye (1994), Békés megye (1995), Hajdú-Bihar megye (1996), Pest megye (1997) Heves megye (1998), Bács-Kiskun megye (1999), Jász-Nagykun-Szolnok megye (2000), Komárom-Esztergom (2001), Tolna (2002), Csongrád (2003)
- [5] Bácskai Endréné: Jó hagyomány, rossz szokás. Mérnök Újság, 2000. december
- [6] Ágoston István: Hídkeresztelő Szegeden. Mérnök Újság, 2001. július
- [7] dr. Tóth Ernő: Mérnökök és hídnevek. Mérnök Újság, 2001. augusztus-szeptember
- [8] A magyarországi hivatalos földrajzi nevekről. 71/1989. (VII. 4.) MT rendelet
- [9] Törzskönyvek, hídlapok, hídnilyvántartások (ÁKMI Hídtértár, Kiskőrösi Szakgyűjtemény)
- [10] dr. Tóth Ernő – Hajós Bence: Hidak elnevezése. Kézirat, p. 83 2003
- [11] Bálint Sándor: A szögedi nemzet. Első rész, Móra Ferenc Múzeum Évkönyve, 1975. II.
- [12] Dobrossy István: A Forgó-híd története. Déli Hírlap, 1993. július 20.
- [13] Kalmár Zseleu: Híd. Romániai Magyar Szó, 1991. 327-328.
- [14] Zala megye földrajzi nevei. 1964
- [15] Zala megye földrajzi nevei II, Keszthelyi járás, Zalai Gyűjtemény 24. Zalaegerszeg, 1986
- [16] Lexikonok, helytörténeti művek, térképek, újságok stb.