

## SZEGED HÍDJA

MÉG KECSÉSEN ÍVELTE ÁT A DUNÁT az Erzsébet-híd, egy század emlékeit idézte a Lánchíd és mit sem sejtett közelgő végétéből a Margit-híd, amikor Szegeden már megrázkódtak a Tiszapart házai és egy pillanaton belül tátongó ür keletkezett a két városrész között. A híd — csak volt, hatalmas teste darabokra szakadt, itt-ott maradt csak még belőle egy-egy kimeredő csónk, az úttest és a büszke ív alkatrészei már a Tisza fenekén torlódtak egymásra, piszkos örvényeket teremtve odafenn a víz színén. Szeged híd nélkül maradt.

Ez volt a fasizmus. Ide vezetett a tőke haldokló uralma. A szegedi híd szinte csak jeladás volt; ezután szakadt a halál, a rombolás, a pusztulás apokaliptikus pokla az országra. A régi társadalmak megtették a magukét, betöltötték »hivatásukat«, felidéztek az alvilág erőit és csatasorba állították az emberi kultúra, a haladás, minden magasabbrendű eszme ellen. Elpusztult a szegedi híd és elpusztult az ország nagyrésze. Világos, hogy az a rend, az a társadalom, amely ezt előidézte, nem maradhatott fenn. Forradalmi, friss szelek fújtak Keletről és a véráztatta mezők, üszkös romok felett győzelmesen kibomlott a vörös lobogó. Új emberre volt szükség, hogy megindulhasson az élet, eltűnjenek a romok és új, virágzó kultúra terebélyesedjen ki a megcsúfolt Európában.

Ezt az új világot hozta meg új, egyszerű lehetőségekkel a felszabadulás és nyoman a szocializmus felé haladó népi demokrácia.

LÁTOD? A FASIZMUS ROMBOLT, A DEMOKRÁCIA ÉPÍT. Hányszor hallottad ezt a jelszót és talán néha már frázist is láttál benne. Pedig bizonyára nem értetted meg kellőképpen jelentőségét, nem érezted át fel-emelő igazát. Most nézd, egy csónak jelenik meg a Tiszán, imbolyog a hajdani híd alatt, ahol a mélységben hallgatag vádat őriznek a roncsok. A vád az emberiség szívében él tovább, a roncsok tűnjenek el! Tűnjenek el és adják át helyüket a sokkal nagyszerűbb újnak. Most már nem rombol, ismét épít az ember. Épít, mert van miért, épít, mert magának épít. Búvár száll le a csónakból, sisakjának üvegjén át acélosan villog fekete szeme. Látod, ez a munkás. Az új ember, az erő, amely sokáig forrongott lenn a mélyben, itt-ott felszínre vetődött egy-egy erőteljesebb mozdulata, de bilincseiből csak most szabadult és most eljött, hogy átvegye a hatalmat, betöltse történelmi hivatását. Nem olyan hatalmat jött átvenni, amely milliók számára elnyomást, zsarnokságot, minden életfeltételüktől való megfosztást jelent, hanem olyan hatalmat, amely hivatott arra, hogy minden régi értelemben vett hatalmat megszüntessen és helyébe az emberiség testvéri közösségének hatalmát állítsa.

A légbuborékok már eloszoltak. Sokáig csönd, aztán ismét felszínen van a búvár. Sok tompa robbanás követi egymást, a víz magasra felcsap, apró cseppjein vidáman csillan meg a napfény. Milyen kellemes a fülnek ez a robbanás! Nem, nem a borzalmakra emlékeztet, ez a munka, az újjáépítés csatazaja. Eltűntetni a régít: hogy helyet adhasson az újnak: ez az építés menete. Nemcsak a hídnál, az épületeknél. Az emberekben is.

A RONCSKIEMELÉS nem gyermekjáték. Alapos feladatok elé állítja a hídmunkást. Körültekintés, elővigyázatosság, önfeláldozás. Ezen van a főhangsúly. Az ujszegedi oldaltól a jelenlegi mederpillérig eltávolították a roncsokat. A többi már nem zavar, lenn pihen jó 15—20 méter mélyen. Ez is nagy munka volt. Közel 120 kisebb-nagyobb balesetet tartanak nyilván a munkának ebből a szakaszából, van egy hősi halott is, Mucsi Ferenc. Rosszul lépett a pallón és a víz nem ismer tréfát. Csak hetek mulva vetette ki a holttestét. Már csak öve volt a derekán...

Tavaly márciustól augusztusig tartott a munka. Vagy száz méterrel lejjebb a pontonhidon sűrű embertömegek vándoroltak a két part között. Jóval feljebb a teherponton-híd két hídfőjén sorakoztak a szekerek, gépkocsik. Rengeteg baj volt ezekkel a hidakkal. Ki ne emlékeznék rá Szegeden? Ha a jég jött, fel kellett szedni, ha hajó ment, kivették a közepét, ha magas volt a vízállás, csődött mondott az egész alkotmány. Néha az ember megállt a pontonhidon és vágyakozva nézett az egykori híd felé: mikor ér ismét össze a karcsú ív a Tisza felett. Sokáig úgy tűnt, semmi nem akar haladni, sóváran nézte a szegedi dolgozó, mikor lát ismét pillért kiemelkedni a vízből. Talán soha már?

Nem, helytelen volt a csüggedés. Mindennek megjön az ideje. Még a tavalyi év derekán hozzáláttak a pillérek ujjáépítéséhez. Az árterület két pillére hamarosan felöltötte régi formáját, a két parti pillér is nemsokára szilárdan állt. Végül hozzákezdtek a mederpillér építéséhez is.

A PILLÉR. Utóda az egykori cölöpöknek. Micsoda bizarrnak látszó és mégis felséges ötlete az embernek! Az útját elzárja a víz, de ő leszáll a mélybe, megveti ott leendő alkotmányának lábát, majd szorgos hangyamunkával építi, amíg az magasan kiemelkedhet a vízből. Azután végigvezeti rajta útját, odalenn dühösen fortyannak fel a habok, de ő nem törődik vele, legyűrte a víz erejét. A pillérelépítésben mindig van valami felemelő és izgalmas. A természet eszén jár ezzel túl az ember. Nincs elvégezhetetlen feladat és nincs felismerhetetlen titok.

Emlékszel bizonyára még, ha koraószi estén sétáltál a Tisza partján, toronyszerű építményt láttál a víz közepén, megvilágítva ezernyi lámpával. Olyan benyomást kelthetett, mint az éji Velence. A zsilipeken dohogva tört meg az ár, odalenn a keszonban, húsz méterre a víz szintje alatt munkások dolgoztak. Megvetették a híd alapját, a te hidadét is.

A keszon — egészen speciális és nagyszerű segédeszköze a hídépítésnek. Lefelé fordított betonteknő, amely alatt emberek dolgoznak. El kell most már képzelni egy poharat, amelyet szájával lefelé mártunk bele a vízbe. Egyre növekvő légnyomással kiszorítja a vizet. Akár a bűvárharang. A keszonba a zsilip keskeny, függőleges folyosóján szálltak le a munkások, olyanfajta kis hágsókon, amelyek a legmagasabb gyárművekre is megnyitják az utat. Vajjon milyen érzés lehetett leszállni? Az a szorongó-bizakodó érzés, amely a legelszántabb bányászt is megtanította a «Szerencse fel» köszöntésre? Még furcsább lehetett odalenn állni. A talaj tőzeges, homokos, agyagos. Évezredekig zakatoltak el fölötte a folyó víztömeget, most kis «szárazföld» lett belőle. Itt ásnak lefelé, amíg a húszméteres mélységet el érik.

Nehéz itt dolgozni. Állandóan két és fél, három atmoszféra a nyomás. Nem egy munkásnak bőre alá préselődik a levegő, heves fájdalmaikat érez csuklója, térdé, könyöke táján. Szokott jelenség, «nyomást kapott», átteszik az olajtankra emlékeztető formájú «betegzsilipbe», ahol fokozatosan normális nyomás alá kerül. Rövidesen folytathatja a munkát.

A rossz talajnak tulajdonítható, hogy soha még hídépítésnél ilyen mélyre nem kellett lehatolni, nem vetették meg ekkora nehézségek árán a

pillér alapját. A szegedi hidmunkások megharcolták ezt a harcot is. A zsilipeken át ömlött a vasbeton, lassan emelkedett a pillér. Novemberben jött a nagy víz, hiába emeltek védőfalat, két hónapig állt a munka. Utána újult erővel hozzáfogtak. Nem sokára már kiemelkedett a vízből a betontömeg. Azután eltűnt a torony, köröskörül a faszerkezet is. A tavaszi estéken már a vízből magasan kiemelkedő pillér fehérlet a két part között...

A VASSZERKEZET közben már készült a győri vagógyárban és a Ganz műhelyeiben. Természetesen a munkaverseny keretében. Ez tette lehetővé, hogy Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter Szegeden jártakor kijelentse: még ebben az esztendőben elkészül Szeged hídjá. Munkaversenyt hirdettek a Margit-híd, majd a déli összekötőhíd és a szegedi híd vasszerkezetének szerelői között. A nyáron hosszú vagon sorok hozták a vasszerkezet részeit. Megérkeztek Szegedre a szakmunkák elvégzésére a MÁVAG emberei. Újszeged felől nyúlni kezdett a híd karsú teste a szegedi part felé. Megérkezett — mennyi izgalomteljes várakozás után! — az «Ady Endre» is. A darú, amely a víz fölé emelte a nehéz vasalkatrészeket, a főtartókat, a felülvelő vasszerkezet egyes részeit. Negyven-hatvan tonna, meg se kottyán. Lassan kezdett alakulni a híd képe. A darú elment, a munka folyt tovább. Most már nem decemberre, hanem novemberre akarják elkészíteni a hidat. Minél előbb indul meg az élet, a forgalom, annál jobb. A múltban csak akkor készült ilyen gyorsan egy híd, ha a tőkés érdek úgy kívánta. Most a dolgozóknak épül a híd, ezért kell fokozottabban sietni vele.

Pedig itt is sok volt a nehézség. A kedvezőtlen talaj miatt nem tudtak cölöpölni, nem tudták az építés idejére kellőképen alátámasztani a készülő hídtestet és vasszerkezetet. Ezt a kérdést három cölöpös segédjárommal oldották meg, a cölöpöket 20—22 méter mélyre kellett leverni a víz szintje alá. De még így is úgyszólván «a levegőben» dolgoznak a vasszerkezet építői.

Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a szegedi híd építésén túl, csak úgy «mellékesen» még öt, kisebb hidat elkészítettek más vidéki városok számára, részben a régi híd kiemelt és még hasznavehető alkatrészeiből. Innen ered az állandó kopácsolás az újszegedi hídfő mellett, amely a pontonhíd járólétét fogadja.

Aki még néhány héttel ezelőtt a Marx-téren állva az Attila- és a Csekonics-tea nyílegyenes házsorai között a Tisza felé nézett, úgy látta, az út kifut a végtelenbe. Most már messziről látszik a két hatalmas, miniumozott ív, szokatlan és gyönyörködtető látvány a szegedi szemnek. Budapesten, vagy más városban érzi magát az ember, annyira leszokott óla. Pedig nem káprázat, valóság. Hídjá lesz újra Szegednek. A Széchenyi-térről már kanyarodik a villamossín a Tisza felé. Az út kőburkolata felszedve, autogénhegesztés lángjai vetekednek a napfényvel. Milyen vidám és pazar játék, az újjáépítő munka ünnepi tüzijátéka!

SÉTA AZ ÉPÜLŐ HÍDON! Remek és merész gondolat. A feljárón szedik fel az útburkolatot, egyébként semmi új. A híd felől azonban már hallatszik a szegecselés, kopácsolás fürge zaja. A hídfőnél kissé megtorpan a láb: a hosszanti és a kereszttartók felett keskeny, imbolygó deszkák hidalják át a mélységet. Itt még csak a zsaluzást készítik elő. Lombos János, a bizalmi biztos léptekkel halad előttem. — Itt nem létezik leesni — mondja, — csak annak, aki ügyetlen. Munkások jönnek szembe, öten-hatan, vállukon gerendát cipelnek. Ki kell térni, két deszka között átlépni az úrt. Nincsenek messze egymástól, de azért egy sovány test pompásan átcsúszhat közöttük. Odalenn gunyorosan kavarog a Tisza...

A két felső ív már összeért, lobban a láng a tűzhelyen, az izzó szöveget

légpisztollyal rögzítik a helyükön, ezek tartják majd össze az egész vasalkotmányt. Az ív legmagasabb pontján piros zászló, szédítő magasságban szegecsel ott néhány ember, alig hallatszik le a gép zaja. Ez Kún János a csoportjával. Ők vezetnek az egyes szegecselő csoportok között. Hiába próbálták mások a pálmát elvinni, Kún Jánosék nem hagyják magukat.

Amíg a vasszerkezeten szegecselnek, a közte kifeszített famerevítésen (amely olyan, mint az állvány az építkezésnél) majomszerű ügyességgel kuszik fel egy ember. Még néhány akrobatikus mutatvány és már el is érte a szegecselőket. Olyan természetes itt mindez, pedig a cirkuszban megbámulnánk.

Maga a zsaluzás sem gyermekjáték. A hosszanti és kereszttartók között, tenyéryni helyen meghúzódva a mélység fölött, készítik elő a munkások a deszkázást. Vannak, akik jókedvű füttyöréssel ugornak át egyik tartóról a másikra (közbeeső úr mintegy két méter!), vagy egyenesen sétálnak rajtuk, olyan nyugalommal, mint gyermek a vasuti síneken. Nem sokkal szélesebb alap jut a lábuk alá.

Erre a deszkaszerkezetre épül majd az úttest gerincét alkotó 20 centiméteres vasbetonréteg, föléje kerül a kövezet az úttesten, aszfalt a két járdán. Ahol majd a sínek futnak, már szigetelik az úttestet. Itt már biztonságosabb a járás, lassan haladunk Újszeged felé. Síma vasbetonon pihen az ideiglenes vágány, rajta a csörlő szállítja a faanyagot és egyéb alkatrészeket, kellekeket a szegecselők és zsaluzók felé.

Kovács István vezető főszerelő kalauzol most már, elmondja, hogy 34 éve dolgozik a MÁVAG-nál, talán össze sem tudja számolni, mennyi hidat épített már. Megmagyarázza azt is, miben különbözik majd a szegedi közuti híd szerkezetileg a többi hídtól, a Lánc-hídtól, az Erzsébet-hídtól. Ezeknél az alsó íven nyugszik a fősúly, az alsó ív tartja a felső íveket is. Viszont itt húzott vonórudas szerkezet épül, a legmagasabb ponton összehúzott felső ív tartja az egész alkotmányt, feszíti az alsó íveket is. A modernylás 147 méter lesz, az egész híd hossza azonban 285 méter. Az árterület feletti részen sűrűbék a pillérek, ez szaknyelven a «többtámaszú gerinclemez» híd típus és egyben a leggyakoribb.

A beszélgetés közben észre sem veszem és már túl vagyunk a meder feletti rész közepén. Lábunk alatt a pillér. Megállunk. Kihajolok. Nem, szinte nem is hiszem el. Ismét hídról, valódi hídról, a magasból nézhetek le a Tiszára. Lassan folyik, de azért mégis elkapja az embert a hidakról jól ismert, optikai csalódáson alapuló érzés, hogy a híd lassan elmozdul a víz fölül.

A tájat is jól látni innen. A toronyok szeszélyesen tolakodnak az égbolt szelid kékje felé. A Marostorok füzesei mintha a Tiszával küldenének üzenetet rokonainak arra lefelé, a Boszorkány-sziget környékén. Az egykori vasuti hídból magános, roncs hídláb maradt meg a parton, ez most vágyó sóvárgással néz ide, a pompás, karcsú pillérek, a messzire pirosuló izmos ív felé. Az égen néhány felhő is lomhán errefelé kúszik, hiába, ez az ősz. A vénasszonyok nyarán már aligha túlestünk, már nem leng ökörnyál a levegőben: Itt az ősz és hozza egyre közelebb az ünnepet, a hídavatás ünnepét.

Az újszegedi toronyban éppen kongatják a delet. Tovább ballagunk a túlpárt felé. Szembejövő munkásokkal találkozunk, hangos «Szabadság!» a köszöntésük. Mennék ebédelni. Már egész közel az újszegedi hídfő két tornya. Megérkeztünk. Négy év óta először ismét igazi hídon mentem át Újszegedre!

A HÍDMUNKÁSOK most különösen megnyomják a gombot. Ez a finis lendülete. Munkaversenyben állottak a déli összekötő hiddal, az eredményt illetékes helyen még nem értékelték ki, de a hidászok nem titkolják, hogy az elsőre számítanak. Pillanatnyilag egyébként hidépítés terén ők

az egyedüli élüzem az országban. Büszkék is rá, joggal. Közöttük van Talpai Antal kovács, Nagy Sándor főszerelő, Hustyava Ignác, az ácsok munkavezetője, a három élmunkás. De közöttük van a többi leendő élmunkás is, akiket most terjesztenek fel. Amikor majd néhány hét múlva leteszik a szerzőszámot, megállapíthatják : kemény munka volt. És megállapíthatjuk mi is : igazán önfeláldozó, jó munka volt. Önfeláldozó, mert nemcsak egyedül a kereset vitte rá őket arra, hogy kitegyék magukat a hídépítéssel járó veszélyeknek. Veszélyek akadtak bőven, tanuskodik erről a többszáz sebesülés és az egy hősi halott. Nemcsak egyszerű, lélektelen munka volt ez, hanem szocialista munka, harc is egyúttal. A harc befejezés előtt áll és nem kétséges, hogy a végén azt mondhatjuk : sikerrel vívták meg.

Büszkén, szinte öntudatosan feszül már a piros ív a két part között. Öntudatosan, mert a munkások több mint egy éven keresztül veritékükkel együtt öntudatukat is beleadták. Azt a harcos öntudatot, amely mindenfelé alkot ma ebben az országban, eltünteti a kárhozatos mult utolsó nyomait és még soha nem látott, nagyszerű életet teremt meg a magyar nép földjén. A híd áll — és meg is marad, nem támadhatnak fel többé a pusztító erők, hogy lerombolják. A hídmunkás az avatásnál majd leteszi egy percre a szerzőszámot, majd újra megragadja, más munkaterületen. De már más lesz ez a munkája. Eggyel több féltlenivalója van, őrizni fogja a hidat, amelyet épített magának, a népnek.

KÖVESDI LÁSZLÓ

### ÉPÜL A HÍD!

*Távolról annyi, mintha gyerekek  
játékképen az ezüst víz jött  
cérnát húznának, amely úgy lebeg,  
mint őszi réteken puhán a köd,  
de közelről, közelről felszakad  
a köd s pillérek tárják ujjaik,  
gigászi minden ember-mozdulat,  
épül a híd!*

*A vastraverzek színén úgy ragyog  
a szabadság, mint víz színén a nap,  
feszülnek izmok, inak és karok,  
csodát művel a lázas akarat,  
a roncsok fölött új traverz feszül,  
a hegesztőfény egekbe vakít,  
az új hidláb a hullámba merül,  
épül a híd!*

*Mint gépfegyver zúg a szegecselő-  
gép, s a híd kuszik át a víz fölött,  
zászlók lengnek, mint piros keszkenő,  
s az élmunkások ég és föld között  
versenyt dolgoznak, mellükön a jelvény,  
a víz csillantja meg csillagaik,  
a víz fölött már hidon megy a napfény,  
épül a híd!*