



A vízen járó szegediek



Van a szegedi népnek a Tiszán közlekedő emberre egy igen szemléletes kifejezése: azt mondja rá — *vizenjáró*. Így emlegeti Tömörkény István a múlt század végén a fahajókon — *bögőshajón, burcsellán, luntrán, dereglyén* — dolgozó munkásokat és a tutajeresztőket.

A Tiszán való átkelés századokon át révések közreműködésével történt. Rajtuk kívül csak a halásznak meg a folyómenti rétségekben élő pákászoknak volt csónakjuk vagy ladikjuk. A folyóparti ember régebben nemigen tudott úszni. Tömörkény írja 1906-ban: „Az a sajátságos dolog, hogy a mai kor vizparti, sőt a vízről s a tizen élő egyszerű embere nem tud úszni, itt is tapasztalható. A fiatalabbak már tudnak, különösen a katonaviselt rész, de az öregje nem nagyon.” Így hát maradt a kompjárás — vagy ahogyan a vízparti ember máig nevezi: *a ré vagy réjárás*.

Szegeden egészen addig kompjárt a Tiszán, amíg az egykori palánki rév helyén 1790 táján elkészült az első hajóhíd. A közeli vízparti falvak közül Algyőn az 1950-es években szűnt meg a révforgalom. Tápén a hajóhíd és a komp felváltva szolgált. Mind-szinten viszont napjainkban is komp jár át a folyón. Tápé különösen rászorult a révre, mivel határának nagyobb része a Tiszán túl, az ármentesített Tápai-réten feküdt. A rév kisebb megszakítással évszázadokon át Szeged városának — Tápé földesurának — a tulajdona volt. Az a fonák helyzet alakult ki, hogy a tápaiak révpenze csaknem egy évszázaddal 1848, a jobbágyvilág megszűnése után is az egykori földesúr, a város pénztárába folyt. A város csak 1945 őszén mondott le a tápai komp birtokjogáról.

A tápai révben 1950 tájáig két-három révész és egy vámszódó dolgozott. Kis víz idején egy ember is ellátta a munkát, mikor azonban megáradt a Tisza, vagyis „*két tötés közt állt a víz*”, akkor két révész volt a kompon, egynek pedig mindig a parton kellett tartózkodnia, hogyha hajó, uszály, tutaj közeledik, a kompkötelet leeresse. Szükség esetén a város „*sárhányó embő-roket*” fogadott a kompjáró tisztítására. „*Hozzáfoglunk újkor és másik újkor. Ott szünet nem volt*” — mondja egy tápai révész.

Nyáron már éjjel után egy óra tájban gyülekeztek a kocsik a révben. Mindenki igyekezett jó helyet fogni, hogy korán átérjen a rétre, s mire kivilágosodik, munkához kezdhesen. Akadt olyan gazda, aki csak fél napzámot fizetett, ha munkása a dolgozkezdéstől fél órát késett. Hivatalosan csak hajnali négykor

FELROBBANTOTT HIDAK, FOLYÓKBA ZUHANT RONCSOK JELEZTEK AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN A NÉMET CSAPATOK VISSZAVONULÁSÁT A SZOVJET HADSEREG CSAPÁSAI ELŐL. A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ UTÁN AZ ÚJ ÉLET KÜSZÖBÉN NEM VOLT MI ÖSSZEKÖSSÉ SZEGEDET ÚJSZEGEDDEL, ALGYÓT VÁSÁRHELYVEL, A VÁROST A FELSZABADULT ORSZÁGGAL, A BANYA- ÉS IPARVIDÉKEKKEL. A HÁROM SZEGEDINÉL SZEBB, ÉRTÉKESEBB HIDAK IS ELPUSZTULTAK A FASISZTÁK BARBÁRSÁGA MIATT, DE EZEK PUSZTULÁSA SZÁMUNKRA OKOZTAK AKKOR PÓTOLHATATLANNAK TŰNŐ VESZTESÉGET. FELSZABADULÁSI MAGAZINUNKBAN (EDDIG A VÁROS NÉPÉRŐL, AZ IPARRÓL, A VÁROSTERVEZÉSRŐL, ÉRRENDSEZERŐRŐL VOLT SZÓ) TALÁN A LEGNAGYOBB TERET A HIDAKNAK SZENTELJÜK. MEGBOCSÁTHATÓ EZ, HA ARRA GONDOLUNK, HOGY A HÍD A FOLYÓPARTI VÁROS ÉLETEREJÉNEK JELKEPE: ALIG NÉHÁNY HETE, AZ ALKOTMÁNY NAPJÁN AVATTUNK EGY ÚJAT, S MÁR ARRÓL BESZÉLÜNK, MILYEN LESZ A KÖVETKEZŐ, A LEGÚJABB. A VÁROS TÖRTÉNETÉNEK MÁS ÉS MÁS MEGKÖZELÍTÉSE MINDEN MAGAZINFÉJEZET. DE MIVEL SZEGED TÖRTÉNETE ELVÁLASZTHATATLAN RÉSZE, EGYEDISÉGÉBEN IS TÜKRÖZŐJE AZ ORSZÁG TÖRTÉNELMÉNEK, MINDEN EGYES FEJEZET TÜKRE ANNAK IS, HONNAN INDULTUNK, ES MIT ÉRTÜNK EL AZ ELMŰLT HARMINC ÉV ALATT. KÖVETKEZIK TEHÁT: ORSZÁGÉPÍTÉS, HIDAKBAN ELBESZELVE.

végű bottal, gusztonnyal kelt át a Tisza jegén. Tápén előfordult, hogy a kompjáróban fűrésszel kivágták, evezőkkel törték a jeget, néha éjszaka üresen is átvárt a komp, hogy ne fagyjon be újra a folyó. Mindezt azért tették, mert nagy szükség volt a kompjárásra, s így csupán jégzajlás idején szünetelt az átkelés a két part között.

A szegedi hajóhíd útvonalaát követve, az Újszeged és Szőreg közötti mocsaras ártéren 1790 körül 700 öl hosszú fahidat építettek *Vedres István* tervei szerint, amit a helybeliek *falábú* vagy *százlábú* hídnek neveztek. Ez 1870-ig volt meg. Később a mai híd táján épült a hajóhíd, mely 1883-ig, a vashíd felépültéig állott. A hajóhídat télire szétbontották és tavasszal, a jégzajlás után költötték be a helyére. Az egykori *hídkapu* érdekessége volt *Joó Ferenc* szegedi festő harmas tagolási tálalomtáblája. Az első kép egy lajbis, inges-gatyás, pipázó parasztembert ábrázolt. Mellé volt írva: tilos a dohányzás. A második képen a parasztember kocsin ülve a lovak közé vág — aláírás: tilos a sebes hajtás. A harmadik képen a parasztember deresen a hajdú ütlegelte. Ebből mindenki szöveg nélkül is megértette, hogy a hídon való dohányzásért, sebes hajtásért büntetés jár.

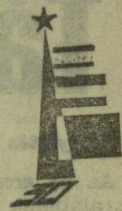
Tápé 1956-ban kapott hajóhidat. Kompja is van, de már nem a régi. A hajóácsok eskábálta öreg fakompot — amelynek 24 méter hosszú *bálványa* volt, ami a hosszavál egyenlő — 1964-ben bontották el a szegedi és a tápai superok. Azóta vaskomp szeli át a vizet, a vontató motoroshajóval ölelkezik.

Szorgos dologidőben a komp este 10–11 óráig átvárt a két part között. Éjjel is akadt fuvar, ha beteget, várandós asszonyt kellett a réti oldalról orvoshoz szállítani. Ilyenkor a révész ladi-kon kelt át. A révben mindig volt egy 50–60 személyes dereglye és négy-öt ladi, melyeken a gyalogosokat, kerékpárosokat szállították. Dereglyén négy, ladi-kon két utas evezett, és a révész kezelte a *kormányvezetőt*.

A század elején még nem voltak oszlopok leásva a kilométernyi széles tápai-réti ártéren, ezért ha a Tisza kilépett nyári medréből, a komp nem tudott kötelet közeledni. „*Ilyenkor elővették az evedzőket* — meséli Nagy Bence Pál —, *a falu alatt föl-eveztek a templomig, onnan átvágtak a Tiszán. A langó vizen* — vagyis a lassú, csendes vizen — *aztán úgy eveztek, csákyáztak, hogy a komp a túlsó révjáróhoz jusson.*” Ez az átkelés nagy erőfeszítést, ügyességet követelt az emberektől. Ha áradt a folyó, viharos szél fújt, olykor bizony elsodródott a komp vagy a dereglye. Volt rá eset, hogy a révések nem vállalták az átkelést, és a réti földeken dolgozó tápaiak napokig kinnrekedtek a réti tanyákon.

Télen, miután „beállt a Tisza” és a jég megbirta a fával, rőzsével megrakott kocsikat, szánkókat, a jégén közeledtek. A révések leszalmázták és locsolták, vagyis *hizlalták a jeget*, s az így vastagított jégén szalmacsóvákkal jelölték meg az átkelés útját. Gyalogember csizmájára *jégpatakot* erősített, s kezében szögcs

Száz vasutat, ezeret!



Hazánkban az első vasút Pest és Vác között 1846. július 15-én nyílt meg. 1847. szeptember 1-én a második: a fővárosból Ceglédre át Szolnokig. Ezt Petőfi a Vasúton című versében köszöntötte:

Száz vasutat, ezeret!
Csináljatok, csináljatok!

Miért nem csináljatok
Eddig is már?... Vas hiányzott?
Törjétek szét minden láncot,
Majd lesz elég vasatok,

A szabadságharc után csak jó néhány évvel folytatódott a hazai vasútépítés. 1853. szeptember 3-án nyílt meg a Cegléd-től Fél-egyházig vezető pálya. 1854. március 4-én futott be az első gőzös a szegedi nagyállomásra. Ezt követően, 1855–56-ban kezdődtek a Tiszát átvelő vasúti híd előmunkálatai. Eleinte két elképzelés volt: az egyik szerint a pesti vonal a mostani Tolbuhin sugárúton, Dugonics téren, Somogyi Béla utcán át a Sellőház-nál ért volna ki a Tiszához, s a híd pontosan a szőregi út, a Csánádi utca vonalában érte volna az újszegedi oldalt. A másik változat már akkor a Boszorkányszigetnél vezette volna át a hidat, úgy, amint a legújabb városfejlesztési tervek a majdani új híd tervezik. Végül a harmadik, a mostani megoldás valósult meg.

1856 novemberében kötötték meg az Osztrák Államvasutak a francia M. M. Ernest Gouin-céggel az építési szerződést. A munkahely fölnyúlt egészen a vár-ároki 252 méter szélességben. 1857. március 1-én kezdtek el az első pillér cölöpözését. Július 7-én eresztették az első pillér vas-oszlopát a folyó fenekére.

A szegedi Tisza-hídon a híd-építés történetének két jelentős újítását valósították meg: ez volt hazánkban a az első légnyomá-sos alapozással, úgynevezett *keszon*nal épült híd. Móra Ferenc — nem tudni, milyen forrás nyomán — följegyezte, hogy a köz-ismerten minden műszaki újdonság iránt fogékony Jókai Mór, A jövő század regényének trója, le-jött Szegedre, és egy keszonban leszállt a Tisza fenekére. Ruzits-ka Lajos pedig, a híd történeté-nek földolgozója azt emelte ki, hogy ekkor tettek szert a híd-építő munkások, jobbra algyői-ek, a légnyomá-sos munkában olyan tapasztaltokra, hogy hosz-szú időközön át messze külföldön is a legkeresettebb keszonmun-kások voltak, s ők építették pél-dául a legnagyobb Duna-hídat Cernavoda mellett is.

E híd építésében alkalmaztak hazánkban először szögecselt tar-tókat. A harmadik érdekesség, hogy még folyt az építés, ami-kor — 1857. november 15-én — megnyílt a Szeged és Temesvár közötti vasúti forgalom. Rohonyi Lajos, a hazai közlekedéstörté-net szorgos bűvára, őriz egy me-netrendet, amely közli a járatokat. Ez úgy vált lehetővé, hogy a végleges híd építésével egyide-

jűleg úgynevezett munkahidat emeltek, s ezen indulhatott meg oly korán a forgalom.

A híd tervezője és építője, Michel Cézanne, aki 1859-ben naplószerű részletességgel rögzítette az építés történetét, büszkén írta, hogy a híd mind a 32 ívét négy hónap alatt fölemelték anél-kül, hogy a hajózást föltartották vagy egyetlen vonatot is késleltettek volna! 1857. decemberétől 1858. márciusáig a mínusz 10–20 fokos hideg miatt a keszon-munka és a falazás szünetelt, csak a cölöpözés folyt. Március 23-án és 24-én a nagy jégzajlás volt, ezt követően ismét teljes erővel folytatták az építést. Jú-nius 15-én állították föl az első vasívet. Az utolsó nyolc ívet két hét alatt emelték föl: október 9. és 25. között. November 23-án készült el a hídorlát és a deszkázat, megkezdtek a próbaterhe-lést.

A híd 1858. december 2-án átadták a forgalomnak. A bu-dapest–temesvári vonalat két-vágányúnak tervezték. Ceglédig, valamint Szeged és Szőreg kö-zött meg is épült a kettős vá-gány. 1878. május 20-án érte el a vonal Orsovát. A fővárost a Délvidékkel összekötő vonal ana-nak idején fontos teher- és sze-mélyszállítást bonyolított le, gyorsvonatok szaladoztak rajta.

1944. július 3-án érték az első bombák a hidat, de sebeit ek-kor még be lehetett gyógyítani. Az augusztus 24-i bombázás már megpecsételte sorsát, a forgal-mat meg kellett szüntetni rajta. Szeptember 2-án a bombák a Szeged felőli első két nyílást szétrombolták, és a csatlakozó téglalabozatú átereszek közül hármat erősen megrongáltak. Ok-tóber 10-én a visszavonuló néme-tek a még megmaradt nyílásokat és pilléreket fölrobbantották.

A hadihelyzet szükségessé tette a híd helyreállítását. Megne-hezítette az ideiglenes híd föl-húzását a vízben maradt sok csonka pillér. A fahidat úgy kel-lelt tervezni, hogy mindkét par-ton kanyarodjék. Ezt a nehéz földatort Cserta László műs-za, ki tanácsos, a MAV szegedi igaz-gatóságának vezetője végezte el. Teljesítménye annyira megnyer-te a szovjet műszaki parancs-nokság tetszését, hogy meghív-ták Moszkvába műegyetemj ta-nárnak, de ő ezt elhárította. Ok-tóber 23-án megkezdődtek a *Servcsenko* alezredes vezette helyszíni munkák; november 11-én már megtartották a terhelési próbát, s másnap, 12-én meg-indulhatott a forgalom. Január-tól közúti forgalom is folyt rajta.

1946. december 6-án szűnt meg végleg itt a Tiszán át a vasúti forgalom. 1947. január 1-től pedig a közúti közlekedés is megszűnt. Ezután lebontották a fahidat.

A szegedi vasúti híd teljesítette hivatását.



Nyáron már éjjel után egy óra tájban gyülekeztek a kocsik a révben. Mindenki igyekezett jó helyet fogni, hogy korán átérjen a rétre