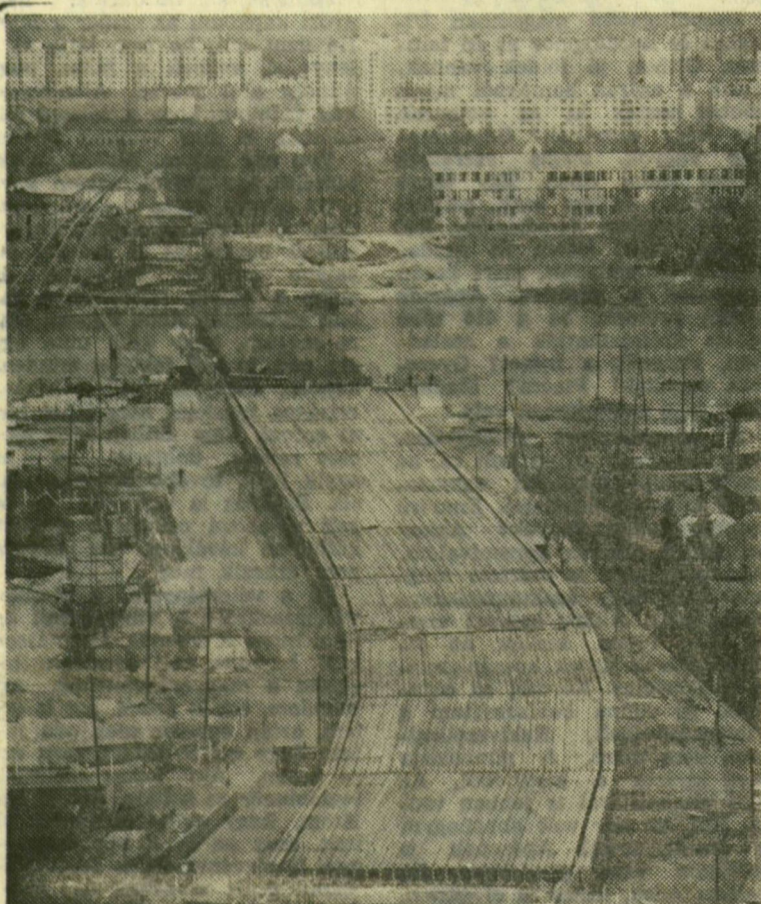
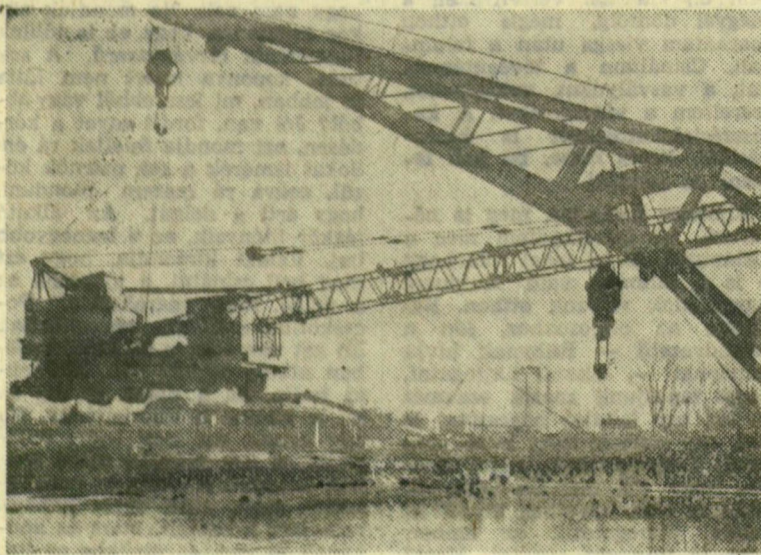




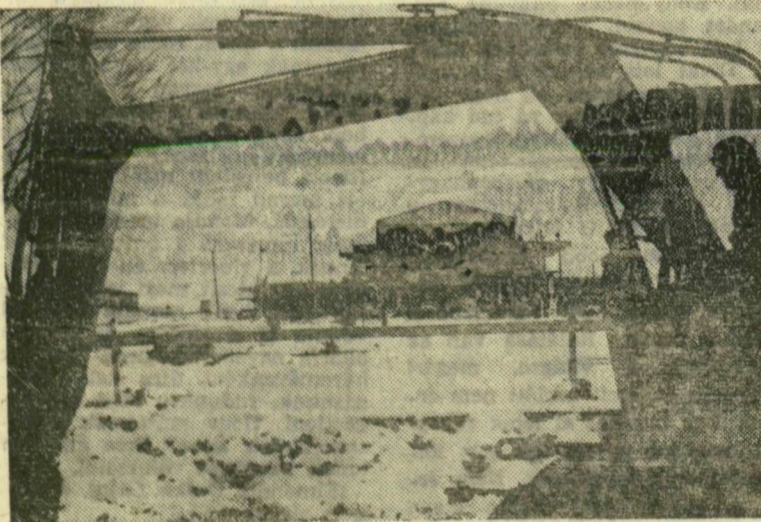
A Bertalan-emelekmű „félárbocon”



Panoráma, anno 1978.



Darut emel a daru, 1978. január



Tél, 1978. március, szegedi oldal

Az új híd krónikája

1977. február 10. –
1979. november 4.

„Amikor éppen annyi idős voltam, mint most te, tanúja voltam én is egy hídpítésnek. Igaz, nem acélból és betonból készült, hanem fából, meg vascsónakból, de ugyanazon a helyen kötötte össze Szegedet Újszegeddel, mint ez az új. 1944 őszén volt ez, azután, hogy Szeged felszabadult. Katonai pontonhíd, meredek lejtésű, nyikorgó, döccenős, de híd volt az azért. Vigyél tejet az újszegedi nagymamának, mondtam reggelként a kisfiamnak, s ő fogta a rollert, átkerekezett a túlsó partra, egy óra sem telt el, már visszaért. Az unokámat nem merném most elengedni. Harmincöt év alatt sok minden megváltozott. A forgalom is”

De sokszor hallottam ezt a történetet! Utoljára aznap este, hogy délután — a jobb parton mindenfelé hiába keresvén krónikási műveltem készséges támaszait, a hídpítés vezetőit — gondoltam egy merészet, s az aszfaltozó gépek, burkolatfestő sablonok között szaladva átkerekkeztem az újszegedi oldalra. „Talán lent, a lépcsőknél” — igazítottak útba, de hiába. Ott álltam, ahol 1976-ban még a Bertalan-emelekmű. Gyermekkori erőmutatványaink, ügyességi próbáink színhelye, a fogócskakörök középpontja, a nagy téli szánkózások rajthelye. Már felnőttként vitáink témája: maradjon-e vagy sem. Egyre ritkábban idézzük fel, hogy is volt az a robbantás. A fénykép dőlésében merevíti ki. Így marad meg most már az emlékezetünkben?

Igazuk volt-e azoknak, akik amellett kardoskodtak: Szegednek elegánsabb, nagyvonalúbb, városképileg különlegesebb híd kellene? Kábelhíd, sudár tartóoszlopokkal, mint Pesten az Erzsébeti! Vagy azok szoltak jól, akik mérteket akartak tartani az építési költségben, s az alföldi város jellegéhez illőbb formában is? A műszaki-gazdasági számítások mindenesetre ez utóbbitak igazolták. S valljuk meg: a kész híd is. A tervezésében közreműködő alkotócsoporthoz — Strébl László és Hunyadi Mátyás vezetésével — az ország második leghosszabb, a támfalakkal és feljáróhidakkal együtt 1020,65 méteres hídját úgy rajzolták a Tisza fölé, hogy az a maga három százalékos emelkedésével és Újszeged felé valamivel enyhébb lejtésével, s egy képzeltbeli hat kilométer sugárú kör ívét követő vonalával ellensúlyozza a beton s az acél merevségét. Ez a lendületes ív akár a víz felől, csónakból, akár a két partról, vagy éppen a magashoz, az újszegedi magasház tetejéről nézzük, könnyedén belesimul a Tisza-parti városképbe, a hídra vezető körutak most már találkozó, egymást „kézen fogó” lendületébe, s a kanyargó folyó sokszor megcsodált panorámájába. Nem is egészen véletlen hát, hogy a hídpítés folyamatát felidéző képek sorában azzal a látképpel is találkozunk olvasóink, amely már a hídpítés első, látványosabb szakaszában, az újszegedi feljáróhíd vasbeton gerendáinak összeillesztésekor meggyőzhette a kételkedőket.

A kicsit is figyelmes szemlélő — voltunk egy páran, hiszen azokat is annak kell tekinteni, akik az Odesszai körúton laknak, s megértéssel tűrték lakásuk közvetlen közelében az építéssel együttjáró kellemetlenségeket, meg azokat is, akik hétvégeken, délutánokként a híd felé sétáltak, megmutatni a gyerekeknek: az ott az úszódaru, az meg egy kétfestű hajó — szóval a szemlélődők is láthatták: napról napra változik a kép. 1977. februárjától ugyancsak vigyázni kellett annak, aki például így kezdte a mondatot: most éppen az újszegedi parti pillérnél dolgozik a cölöpöző. Egyrészt előfordult, hogy másnapra ez a munkafolyamat már végetért, meg olyan is volt, hogy más építkezéshez vezényeltek egy gépet, nyilván, mert ott nagyobb szükség volt rá. Hogy emiatt bárki is

siránkozna, nem fordulhatott elő. Egy ilyen területileg is nagy kiterjedésű, meg jellegében is összetett munkafolyamat mindig lehetőséget adott az átszervezésre. Előntötte a szerelőteret az ár? A kétfestű uszály tetején ácsoltak új szerelőteret. Tél volt, munkát lassító? Raktak házat a fél híd tetejére, még fűteni is lehetett bent. Helyet kerestek maguknak a festők — főlával vették körül a feljáróhíd alját. Lassan haladtak a szigetelők? Kaptak a fejük fölé villanyt, meg sátrát, éjszaka is dolgozhattak már.

Hogy a hídkrónika frása közben sok emberrel találkoztunk a csaknem három év alatt, az természetes. De hogy „tabutéma” sosem volt, hogy egyszer sem mondták: nem nőnek való hely ez, tyúktrákon mászkálni a zajló Tisza fölött; korlát védelmében, s kísérettel, az igaz, de mégiscsak tériszonyos magasságból leereszkedni egyik szerelőpadról a másikra, 1977. február tizedike óta csak a Délmagyarországban ötven kisebb-nagyobb cikkben írtunk a hídpítésről. Beszámítva a mai, a hídvatás napján megjelenő, visszaemlékeztető képsorunkat is, csaknem száz fénykép segítette olvasóink tájékozódását: hol tartanak a hídpítők. Számításaink szerint húsz oldalas újságot töltenének meg az új hídkrónikájának lapjai, s ez a vállalkozásunk — tudomásunk szerint — már terjedelme miatt is ritkaság a magyar sajtóban.

Indokaink maguktól értődőek: Szeged történetének a felszabadulás utáni egyik legnagyobb és leglátványosabb beruházása, a hídpítés minden eddiginél nagyobb hatású lesz a közlekedésben, a város életében. Az a nagyszerű elképzelés, mely Lechner Lajos nevéhez fűződik, s a város sugaras-körgyűrűs szerkezetével jellemezhető legszembeütőbbben, a körutakat összekötő hídpítésével vált igazán befejezetté. A híd nem egyszerűen összekötő kapocs a két part között, hanem a mai igények ismeretében a távlati közlekedéspolitikai elképzelések, városrendezési alapelvek egyik pillére is. Felsőváros és Dél-Újszeged kapcsolata például, vagy húsz év múlva a városban csak átmenő járművek zavartalan útját aligha képzelhetnénk el a mai, egyetlen, kétszer egy sávú közúti hídon. Az építető, a városi tanács előrelátásának köszönhető, hogy már az öt-tíz év múlva jelentkező igényeket is figyelembe vették az új hídpítések. A világítótestek tartóoszlopaira erősíthetik majd a trolibusz felsővezetékének tartóit, s a jelzőlámpákat is azért erősítették az úttest fölött átvelő portálokra, hogy a troll zavartalan útját biztosíthassák. Gondos forgalomszervező munka előzte meg az új hídpítés átadását azoknál az intézményeknél is, amelyek csak közvetve voltak érdekelték a hídpítés folyamatában.

Szeged szívének tekintette új hídját — építése zavartalan menetének biztosítására koordinációs bizottság alakult. Olyan testület, amelynek minden ülése hozott eredményt, siettetett, segítette a zavartalan anyagellátást, a soron következő feladatok egyszerű ütemezését. És mégis elhihetjük a hídpítő vállalat szegedi építésvezetőjének: ha egyszer megérnénk, hogy a részletterveket nem folyamatosan kapják, hanem jóelőre, ha az előkészítésben részt vennének azok, akik a több évig tartó munkát a helyszínen irányítani fogják, akkor az előkészítésre szánt — talán hosszabb — idő megtérülne: a kivitelezés idejének rövidülésével.

S akkor talán elkerülhető lenne a szegedi eset: ha a két parton állomásozók kapcsolatba akartak lépni egymással, az építkezés első hónapjaiban a régi hídon átküldtek egy kocsit, vagy csónakba ültek. Pedig elég lett

volna egy telefonvonal az üzenetközvetítésre. Aztán persze kaptak telefont is. Előfizettek a Szegeden megjelenő napilapokra is addig bizonytalan volt, hozzájutnak-e az aznapi újsághoz... Idővel kialakultak a dolgok: házhoz jött az ebéd, berendezkedtek az irodákban. Most majd lebontják a felvonulási épületeket, elengedték, fűmaggal szórják be a helyüket. S mert télen nem lehet festeni, majd tavasszal sárgára mázsolják a híd acélszerkezetének belső részeit is. A feljáróhidak alatti területek hasznosításáról döntöttek már — autópárolók lesznek.

A hídpítők — s most mindegy, hogy a Ganz-MÁVAG acélszerkezetének szerelőire, vagy a Hídpítő Vállalat munkásaira gondolunk — szóval a hídpítők — tudunk kell, hogy akinek igazán vérében van a mesterség, az el nem cserélne a mostoha körülményeket védett műhelymunkára, lazább tempójú brigádra. A hídpítés fontosabb mozzanatainak tanújaként állíthatja a krónikás: a hídaszok mesterségében nem a fizetség a vonzó. Pénzügyekkel aligha magyarázható, hogy a mederpillér alapozásakor senki nem nézte az óráját, mert tudták: a folyó vízszintjét nem időmértékkel mérik; hogy a hídzáráshoz viszont — amikor a két part felől épített, szerelt acélszerkezeteket az utolsó taggal összekapcsolták — mindenki az óráját nézte, mert ha még egy negyedórát késnek az akcióra hívott vendégek, akkor „lefújhatják” az egészet, a kritikus ponton túlra melegszik fel az acélt, s néhány milliméterrel nagyobb lesz a kellenél... Nem a fizetség teszi vonzóvá a hídszmesterséget, de akkor mi? A tág tér, a szabad levegő, a víz illata? Hogy itt diplomás mérnökök kérdik magától értetődő természetességgel a négy elemis segéd munkástól: jó lesz így? Mert itt nem szűgyen, ha a másik több hídát épített már, s nem baj, ha a huszonegy éves dirigál az apjakorúnak?

Mindig hitetlen, örökké a dolgok rosszabbik oldalát látó ismerősem fogadott azzal, vagy két hónapja, hogy „na ugye megmondtam, már a híd sem lesz kész határidőre!” Akkor még javában szigeteltek, aszfaltoltak, lámpaoszlopokat szereltek, festettek, minden olyan féligkésznek tűnt. Aztán négy hét sem telt el, s az illető visszavont mindent. „Ez félelmetes, ahogy itt most minden felgyorsult!” — mondta. Azt hiszem, tévedett. A híd átadását megelőző egy hónapban sem történt több, mint 1978 augusztusában, vagy idén májusban. Csak jobban figyeltünk.

Esténként már átsétáltunk Újszegedre, meghallgattuk a fiunk élménybeszámolóját: „és fent kerestünk a srácokkal a hídon”, lestük a hírt: sikerült-e a teherpróba, olvastuk az emléktábla szövegét, s úgy alakítottuk a mai nap programját, hogy elmelessünk a hídvatára. És majd lenézünk onnan fentről a vízre, és eszünkbe jut Arany János balladája, amely a rakodópart alsó kövén ülve József Attila — és tulajdonképpen mosolygónivalók lesznek ezek a gondolatok, hiszen a Hídvatást, meg a Dunánál-t nem írhatnák meg ma... Ma csak azt írják meg a költők — és nem is biztos, hogy a szegedi új hídról szólva — hogy tisztelet az építőknek, és az újság is csak arról szól, hogy becsüljük meg a tisztas munkát, ha így, szó szerint nem írja is le a krónikás...

Hát akkor most menjünk. Hídvatás lesz ma Szegeden, délelőtt 11 órakor. Találkozunk az új hídon!

Képes krónika:
SOMOGYI KÁROLYNE

Szöveges krónika:
PÁLFY KATALIN