

## Műszaki csapatok szerepe a tiszaugi hid ujjáépítésénél

A tiszaugi Tiszahíd roncsolási munkáiról a múlt évben már beszámoltunk. Ez a munka, melyet katonai építésvezetés alatt, a polgári szakmunkásokkal megerősített 2. honvéd utász zlj. hajtott végre, 1947. február 28-án zárult le és annak eredményeképpen a felrobbantott  $50 + 2 \times 100 + 50$  m hosszú hídból az 50 m-es és a jobboldali 100 m-es híd vasszerkezete eredeti helyére került. Ez idő alatt a baloldali medernyílásban lévő 100 m-es hidat is lebontottuk, melynek részei a jobb 100 m-es híd helyreállítására lettek felhasználva.

A Tisza medre teljes szélességben roncsoktól mentes volt.

Az 1947. év tavaszán megindult újjáépítési munka a hiányzó 100 m-es híd újjáépítését és az egyéb helyeken hiányzó pályaszerkezet pótlását, vagyis a híd végleges helyreállítását foglalta magában.

A közlekedésügyi minisztérium felkérésére a honvéd műszaki csapatok az újjáépítésben is résztvettek, mely célból a Honvédelmi Minisztérium a katonai építésvezetés megtagadása mellett a 2. utász zászlóalj 1. századat 1947. áprilisában Tiszaugra kihelyezte.

A század főfeladatai a következők voltak: a vasszerkezet szereléséhez szükséges jármok és berendezések megépítése, az anyagszállításokhoz szükséges berendezések építése és a szállítások végrehajtása, végül a berendezések bontása.

1947 telén a Közlekedésügyi Minisztérium úgy döntött, hogy a hidat provizórium mellőzésével, teljesen eredeti alakjában állíttatja helyre. Az ehhez szükséges vasanyag gyártásával a Nehézipari Központ ózdi, részben diósgyőri üzemét, a vasszerkezet gyártásával a győri gyár hídosztályát bízta meg.

A vasművek programjának zsúfoltsága miatt az anyag gyártása csak a termelési év második harmadában volt beállít-

ható. Így a kész vasszerkezet beérkezése a munkahelyre legkorábban a késő nyári hónapokra volt várható.

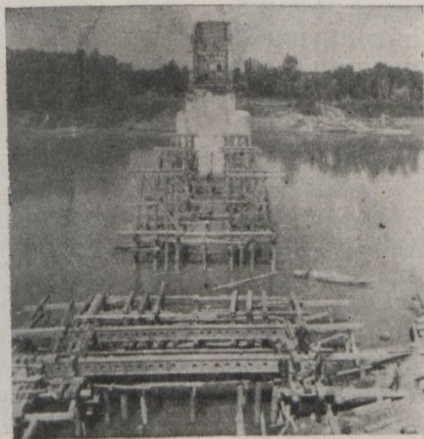
A sok helyütt folyó újjáépítő munka és a közismert egyéb körülmények miatt a munkahelyeken általában építőanyaghiány van. Fokozottan állott ez fenn a tiszaugi munkahelyre, honnan a Közlekedésügyi Minisztérium kényszerítő körülmények miatt az amúgy is szűk készletekből tetemes mennyiségű faanyagot és vastartókat más munkahelyekre irányított. Viszont a hidat az év végéig újjá kellett építeni, mert addigi munkánk eredményét a jégzajlás veszélyének nem tehattük ki.

Az építőanyag hiánya és az idő rövidsége, mint kényszerítő körülmények, első pillanatra szokatlan, de a gyakorlat által később igazolt szerelési eljárás kidolgozására késztettek. Ez abból állott, hogy a nyílást nem állványoztuk be teljesen, mint ahogy az általában szokásos volt, hanem egymástól 17 m távolságban öt szerelőjármot építettünk. A főtartók alsó öveit pedig nem a végleges helyükön szereltük össze, hanem azokat a szomszédos hídnak pályaszerkezetére kifekteltük és összeszegecselés után a fentemlített jármok segítségével az épülő nyílásba behúztuk. Ezek az övek képezték a pályatartók (hossz- és keresztartók) szerelő padozatának támaszait. Az alsó övek és a beszerelt pályatartók szolgáltak végül a főtartó fennmaradó részére szerelő padozatként. Így a hidat jóformán önmaga segítségével építettük meg.

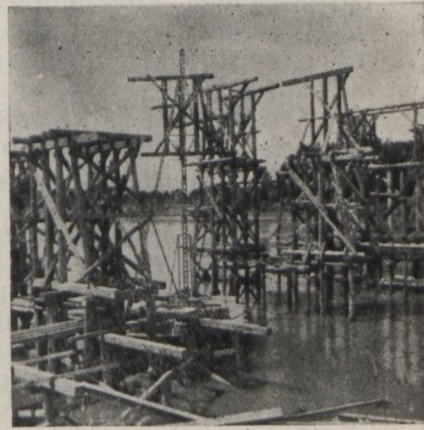
1947. május 9-én kezdte meg a század a kereken 120 cölöpön nyugvó öt járom építését és azt június végére nagyjából befejezte. (1. sz. ábra.) A jármok egyik részét pontonokra épített, másik részét segédjármokra épített cölöpverővel cölöpöztük. (2. sz. ábra.) A feltétbakokat a parton állítottuk össze és azokat a cölöpverő állvány segítségével építettük be. (3. és 4. sz. ábra.)



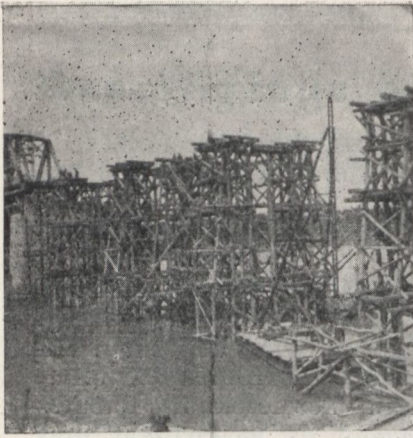
1. számú ábra. Szerelőjármok építése



2. számú ábra. Szerelőjármok építése. Előtérben a cölöpöző segédjárat



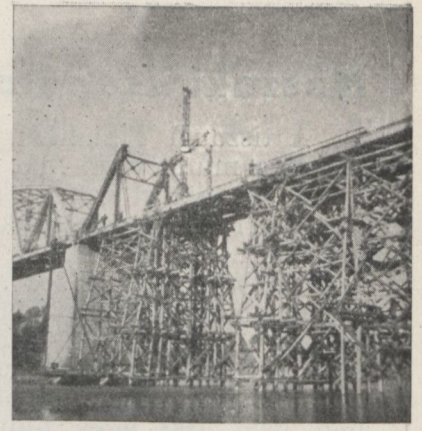
3. számú ábra. Feltétbakok beépítése cölöpverő állvánnyal



4. számú ábra. A kész állványzat



5. számú ábra. Az alsó övek behúzása



6. számú ábra. A főtartó szerelése

A szerelőjármok berendezését — az aratási szabadságok miatt fél létszámmal dolgozva — szeptember elejére készítettük el. Ugyanezen idő alatt elkészültek a vasúti szállítással beérkező anyag kirakására és szállítására szükséges berendezések is.

Ebben az időpontban már látható volt, hogy a fentebb említett vasszerkezeti gyár a már említett határidőre sem tudja a híd vasszerkezetét leszállítani, tehát a híd szerelésére a már eleve kevésnek látszó idő még jobban lecsökkent.

Ez a kellemetlen körülmény a szerelési munkaterv átdolgozását tette szükségessé. Eredetileg úgy terveztük, hogy a Tisza jobbpartján lévő Tiszaug vasútállomásra beérkező vasszerkezetet a csatlakozó hídfeljáróra, valamint az 50 és 100 m-es hidakra kifektetett kisvasúton, tehát nagyjából egyszintben szállítjuk a beépítés helyére és a szerelést egyoldalról, vagyis Lakitelek (Tiszaug vasútállomás) felől Tiszaug község felé, hajtjuk végre. Az idő rövidsége miatt a híd főtartójának kétoldalról való szerelésére kellett áttérni. Ez azt jelentette, hogy kereken 120 tonna vasszerkezetet kellett Tiszaug vasútállomásról a Tisza partjára leszállítani, a folyón átkomponálni és a töltésre felhúzni. Ehhez a szállításhoz szükséges berendezéseket a század szeptember hónapban készítette el.

Szeptember 29-én érkezett be a főtartó első szállítmánya. A szereléssel megbízott munkavállalói munkaközösség a főtartók alsó öveinek kifektetését és összeszegecselesét azonnal megkezdte és három napra rá az első öv behúzása is megindult. (4. sz. ábra.)

Október 17-re mindkét alsó öv a helyén volt. Egymást váltó éjjeli és nappali műszakok a szerelést november 20-ra befejezték. (5. sz. ábra.)

A pályaburkolat megépítése után december 7-én ünnepélyes keretek között adtuk át a hidat a közforgalomnak.

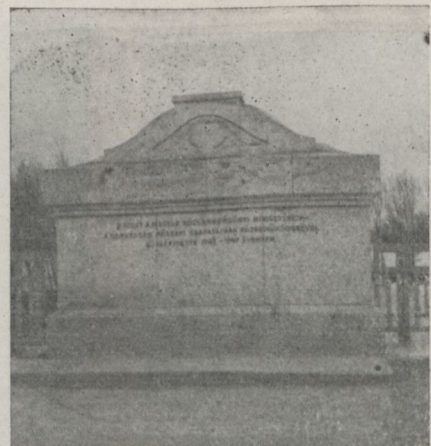
Az utászszázad munkája ezután sem szűnt meg, mert reája hárult az épített jármoknak és egyéb berendezéseknek lebontása, valamint a tetemes mennyiségű építőanyagok biztonságba helyezése, amelyre más munkahelyeken szükség volt.

F. évi március hó közepén fejezte be a század munkáját és 16-án vonult be állandó állomáshelyére.

Az egy hónap hijján két évig tartó és az igen szűkös anyagi (felszerelés, építőanyag) viszonyok által súlyosbított munka alatt a Gondviselésnek hála csak egy komolyabb baleset történt, mely alkalommal két utász bajtársunk sérült meg. Ennek a balesetnek is a végsőkéig elhasznált faanyag volt okozója. Emlékezzünk meg e két bajtársunkról, kik nemcsak verejtékükkel, de vérével is járultak hozzá munkánk sikerének kivívásához.

A híd Kecskemét felőli bejáratánál elhelyezett kőépítményen a következő szövegű felirat olvasható: „A hidat a Magyar Közlekedésügyi Minisztérium a Honvédség Műszaki csapatainak közreműködésével újjáépítette 1946-tól 1947. években.“ (7. sz. ábra.)

A tiszai Tiszahíd nemcsak materiális összekötője két országrésznek, de egyben szimbóluma az újjászületett Honvédségnek, ki nemcsak fegyverével, de tudásával és munkájával vett részt hazájának újjáépítésében. Ennek a munkának jelentőségét csak fokozza az a körülmény, hogy a tiszai volt az első Tiszahíd és egyben a budapesti Szabadsághíd után a második nagy hídunk, amely véglegesen eredeti alakjában épült újjá.



7. számú ábra. Emléksorok a híd bejáratánál