

ENGI JÓZSEF

## Megemlékezés a szegedi vasúti Tisza-hídról

*Százötven éves lenne Európa egyik legnagyobb folyóáthidalása*



### Előzmények

A vasúti híd már az 1817. évi Cegléd–Kecskemét–szegedi vasútépítési tervben is szerepelt. A terv szerint a budai országúton (ma a Kossuth Lajos sugárút kb. a Damjanich utca vonalától) építették volna a vonalat, és a vár északi bástyáján haladva épült volna a Tiszán egy közös vasúti-közúti híd. Ezt a tervet a lakosság elutasította, e miatt a vonalat áttervezték a mai Kálvária sugárút vonalába, és ennek a folytatásában épült volna a híd. A lakosságnak ez a terv sem tetszett, majd

a szabadságharc kitörése miatt a vasútépítés lekerült a napirendről. A szabadságharc leverése után a város az osztrák kormánytól kérte a vasútvonal Temesvárig történő kiépítését. Az osztrák kormány a kérésnek eleget téve Kiskunfélegyháza és Szeged között 1854. március 4-én helyezte üzembe a vasútvonalat. Az első szegedi vasútállomás a mai rendező pályaudvar területén volt. Még ebben az évben elterjedt az a hír a városban, hogy a vasúti hidat nem itt, hanem Törökkanizsánál építik meg.

A szegedi községválasztmányi ülés eb-



**1. ÁBRA** A SZEGED-CSANÁDI VASÚT RT. VEGYESVONATA HALAD A HÍDON 1929-BEN SZEGED FELÉ (LIEBMANN BÉIA FELVÉTELE)



2. ÁBRA AZ 1904-BŐL SZÁRMAZÓ TÉRKÉPEN JÓL LÁTHATÓ, HOGY AZ ÚJ VASÚTÁLLOMÁS KÖZELEBB KERÜLT A BELVÁROSHOZ, DE A VONATOK IGEN KIS SUGARÚ ÍVEKEN ( $R=280$  MÉTER) JUTOTTAK EL A HÍDIG. AZ ÚJ SZEMÉLY-PÁLYAUDVAR VÁGÁNYZATA (EKOR CSAK HÁROM FORGALMI VÁGÁNY VOLT) A HÍDFELJÁRÓRA, MAGAS TÖLTÉSRE ÉPÜLT. EZÉRT ÉRKEZNEK MA IS AZ ALFÖLDI VÁROSBA „EMELETRE” A VONATOK

ben az ügyben 1854. július 16-án a következő határozatot hozta: „Szóban hozatván, hogy nem egészen alaptalanul elterjedt hír szerint a Szeged–temesvári vaspályát a Tiszán keresztül vezetendő híd nem helyben, hanem Kanizásánál építtetni szándékoztatik – minthogy a szóban forgó hídnak más helyen felállítása a városnak tetemes s érzékeny hátrányára lenne s a város által legfőképp a hídnak Szegedre leendő felállítása s a közlekedés s a kereskedésnek helybeli központosítása személyében a legnagyobb készséggel tett s legkevésbé sem kímélt tetemes több ezekre rúgó kiadásai a

a Tisza árterületén, és az árvizek levezetése is kevesebb gondot jelentett volna, mint Szegednél, a Maros torkolata közelében, továbbá a vonal érintette volna Bácska búzatermő vidékét is. Ezzel szemben Szeged város küldöttei, a katonai hatóságok és a budai helytartótanács képviselői azt hozták fel indoklasként, hogy a törökkanizsai áthidalás mintegy húsz kilométerrel meghosszabbítja a bánáti gabona útját a Monarchia északi részébe, ami természetesen a fuvardíjat is megemeli. A Bánát e területek „éléskamrája” volt ebben az időben. A hosszas, fáradságos utánajárás

vaspályá építkezés nem csekély előnyére szolgált ajánlatai kívánt kedvező eredmény nélkül maradnának...”

A vasúti hídnak Szeged város alatt történő építése ügyében a polgármesteri hivatal 1854. augusztus 15-én felkerlte a Csongrádi Cs. Kir. Megyei Hatóságot, hogy legmagasabb helyre címzett kérvényét Ö. Cs. Ap. Kir. Felsőgéhez juttassa el.

A vita lényege az volt, hogy a törökkanizsai áthidalás esetén a vasútvonal csak kb. nyolc kilométer hosszban halad

soknak köszönhetően végül kedvező döntés született, amit 1855. július 15-én a községválasztmányi ülésen ismertettek: „A magas Cs. Kir. Kereskedelmi Minisztérium a magas Cs. Kir. Hadifőparancsnoksággal egyetértve a Szeged-Temesvári vasúti hídnak Szeged város alatti építése véglegesen elhatározva légyen...”

A döntés után újabb vita kezdődött, mert az új vasútállomást közelebb akarták építeni a belvároshoz. Az új



3. ÁBRA AZ ÉPÜLŐ VASÚTI HÍD ELŐTT LÁTHATÓ AZ IDEIGLENES MUNKAHÍD EGY RÉSE. REPRO GÁDZSER JÓZSEF GYŰJTEMÉNYÉBŐL

állomás helye a hídtól, a híd helye a Maros szabályozásától függött. Az egyik tervvázlat szerint a Maros tiszai torkolatát a várostól délre akarták áthelyezni. Ez a megoldás két vasúti híd építését tette volna szükségessé, de tiltakoztak ellene a Maroson hajózók is, mert Szegednél nem tudtak volna közvetlenül kikötni, a Tiszán fel kellett volna vonatni a hajókat és a tutajokat. Végül a Maros betorkolása Vedres István terve alapján maradt a város északi részén, aminek eredményeként a híd közelebb kerülhetett a belvároshoz a pályaudvarral együtt. Ezek után nem, volt akadálya a tervezésnek és az építés megkezdésének sem. (2. ábra)

A Szeged-temesvári vasútvonalat már nem az osztrák kormány, hanem egy magán vasútállalat, az Osztrák Államvaspálya Társaság építette, és 1857. november 15-én átadta a forgalomnak. Ekkor még facölöpökre helyezett munkahídon haladtak át a vonatok. Ezen a hídon történt az építés ideje alatt az anyagok és járművek átszállítása is. A hajók közlekedésének biztosítása érdekében a híd közlekedésére kinyitható volt. (3. ábra)

## A hazai vasúti híd-építés kiemelkedő alkotása

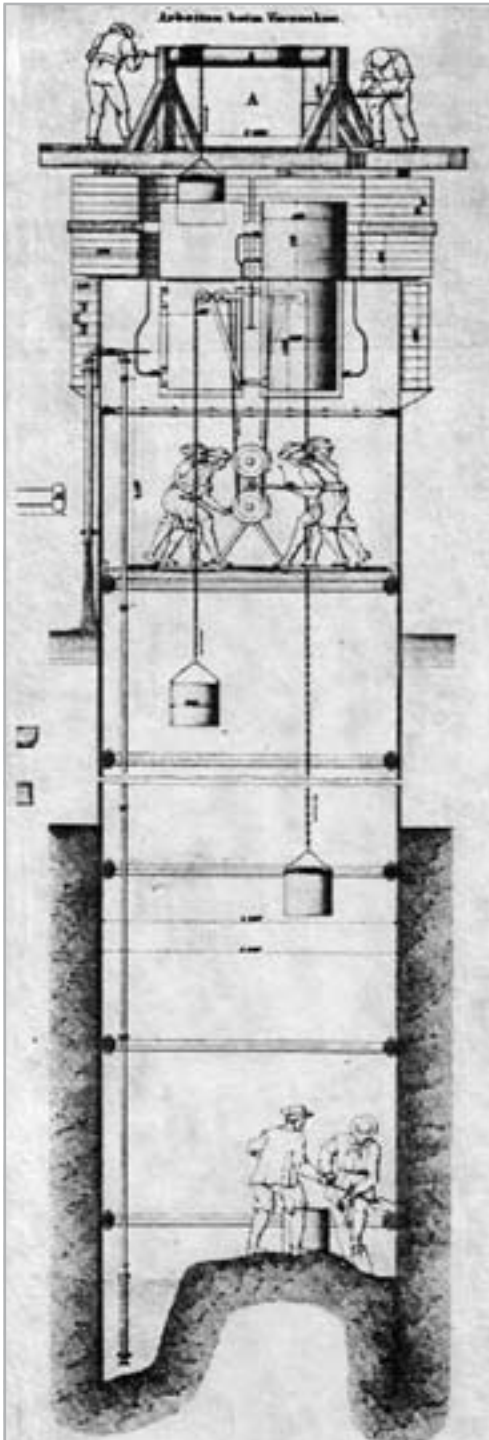
A szeged-temesvári vasútvonal építésének legnagyobb munkája a szegedi vasúti híd volt. A hidat az Osztrák Államvasút Társaság megbízásából Michel Cezanne francia állami mérnök tervezte, és a francia Ernest Gouin cég építette Cezanne irányításával. A híd a Tiszát nyolc, egyenként 41,48 méteres nyílással hidalta át, ezeket hét cölöppillér és két falazott hídfő támasztotta alá. A jobb parti viadukt hét falazott ívből állt. Minden pillér kettő darab három méter átmérőjű vascsőben elhelyezett betontömb volt és azokat felül négyszögletes keresztmetszetű oszlopfő fogta össze. A vascsőoszlopok a főtartók válláig voltak betonnal kiöntve. Az

öntöttvas csöveket Skóciában, Glasgowban gyártották, és csak az esődarabokon a lyukak fúrását és az egyes darabok pontos összeillesztését végezték e helyszínen.

Hogy a pillérek a húzóerőnek is ellenálljanak, az egyes csődarabokat egymáshoz 48 darab 50 milliméteres csavarral, a pillérek felső négyszögletes keresztmetszetű részét az alsó kóralakú résszel 72 darab csavarral kötötték össze. Ez a híd volt az első Európában, amelyek alapozása légnyomásos (keszonos) módszerrel készült, ami úgy történt, hogy az összekötött csöveket lesüllyesztették a meder fenekére, majd a cső tetejére egy ugyanolyan átmérőjű zsilipet helyeztek. A zsilipkamrának kifelé és a cső felé is volt egy ajtaja, és így a cső belsejébe sűrített levegőt lehetett nyomni, ami a cső alján a vizet kinyomta. Így a két ember bemászhatott a csőbe, ahol fellazították a talajt és vödörrel a csővön és a zsilipen keresztül végezték az ürítést. A cső lassan egyre lejjebb süllyedt a talajba. Ezt a folyamatot a kellő mélység eléréséig végezték, és ekkor még facölöpök leverésével is tömörítették a cső aljában a talajt. Amikor ezzel elkészültek, a csöveket kiöntötték betonnal. (4. ábra)

A főtartók a pályaszint alatt helyet foglaló vállsarukra támaszkodó ívek voltak, melyek felső öve vízszintes, az alsó pedig íves volt. Az ívek egyenes és oszlopos rácszásúak voltak, középső részük a kis magasság miatt tömör volt. Az ívek alsó öve a rácsos részt lezáró végső oszlopon túl kissé megnyúlt, és a megnyúló rész a sarura támaszkodott. A saru helyén a pillért alkotó vasszekrényben mivel már nem volt beton, a szomszédos nyílások íveinek megfelelő sarui között, összeköttetésük céljából kettős T alakú szegecselt tartók voltak. Ezekkel a T alakú tartókkal a pillér vasszekrényének aránylag gyöngye oldalait biztosították az ívek nagy nyomása ellen.

Az ívek felső vízszintes öve folytatódóan, vagyis mind a nyolc nyíláson meg-



szakítás nélkül ment végig. A felső övet a pillér vasszerkezetével összehozták úgy, hogy a pillérhez viszonyítva mozgást nem végezhetett. Minden nyíláson négy vasív volt, így a pillért alkotó két vasbeton oszlop mindegyikére két-két ív támaszkodott. Az egy nyíláson levő íveket felső és alsó szélrácsozás, valamint keresztkötések kötötték össze. Kereszt és hosszanti tartók nem voltak, így a talpfákat közvetlenül a főtartókra helyezték. A híd kétvágányúra épült 4 méter tengelytávolsággal. Egy-egy vágány két-két íven feküdt.

A hídfők vagdalt és faragott kővel burkolt terméskőfalazattal készültek, amiket úgy alakítottak ki, hogy a szomszédos vasívek felső övét hátrahorgonyozhassák. Erre a célra két-két 50 mm átmérőjű, a végén csavarmenttel ellátott vasrúd szolgált. Az erő a csavaranyán át a falazatra támaszkodósarura ment át. Az ív felső öve a hídfőn elhelyezett sarura támaszkodott. E sarut a falazathoz csavarokkal erősítették, és ugyancsak csavar kötötte össze az ív végét a saruval.

A vasíveknek a nagy oldalnyomással szembeni stabilitását úgy biztosították, hogy a pillérek felnyúló négyszögletes keresztmetszetű részét az ív felső övével összekötötték.

A híd teljes hossza 439262 méter, a vasszerkezeti rész 352 méter volt. A pálya az 1855. évi legmagasabb vízszint fölött nyolc méter magasságban feküdt. Eleinte csak árvizek idején, később a nagyobb gőzhajók már mindig csak eldöntött kéménnyel tudtak áthaladni a híd alatt.

A híd vasszerkezetét Franciaországban, Párizsban gyártották Ernest Gouin cég üzemében. A híd vas alkatrészeit már nem csavarozással, hanem szegeccsel kötötték össze. A vasúton helyszínre szállított elemeket a munkahelyen többségükben gépi erővel szegecselték. A szegecs jó minőségét bizonyítja, hogy az 1898-ban megtartott

4. ÁBRA A CÖLÖPÉPÍTÉS MŰSZAKI RAJZA

fővizsgálat alkalmával a kereken 36 ezer helyszínen behelyezett szegecs közül csak 19 bizonyult lazának. A hidépítésről a Pesti Napló 1858. október 6-án az alábbiakat közölte: „A vashídi munkálatok valóban vasúti gyorsasággal sietnek a befejezés felé; a jövő hóban már teljesen át lesz szilaj Tiszánk nyergelve... a gőzkatlanok is akadálytalanul robboghatnak át fölötte, míg e csodamű igazata alatt szintoly könnyűséggel sikamolhatnak át vízmenetben s ellenben az újvilág vízi tündérei: a varázskeblű gőzhajók...”

A híd próbaterhelése 1858. november 14-én volt, amiről a Pesti Napló december 3-án számolt be. A szegedi tudósító az eseményről ezt írta „Eme dicső készítmény, mely városunk szépületének egyik leghatalmasabb rugója, számtalan kíváncsit csalogatott körünkbe, és annyi idegen arczal találkozik tekintetünk, mintha népvándorlás idején élnék. Dicső látvány a 32 mozdonyt a híd boltozatain ide s tova nyílsebességgel, mintegy repülni látni. Mily teher! S az első kísérletnél mégis csak egy újnyira süllyedt,

A valódi híd, mely jelenleg karzattal díszesítették, a Tisza mindkét oldalán remek kőoszlopokban végződik, s így Magyarhont Bánsággal kapcsolja össze.”

A hidat 1858. december 2-án adták át a forgalomnak. (5. ábra) A rendkívül bonyolult szerkezetű híd (6. ábra) tervezője úgy gondolta, hogy a hőmérséklet-változás hatása elenyészően csekély lesz, és az a vasban számottevő igénybevételt nem okoz. A tervező véleménye szerint a hó hatása csak annyiban nyilvánul majd meg, hogy az ívek középső pontja felemelkedik, vagy süllyed, és az ívet mozgásában a vonóvas követi. Ebben a fel-tételezésben azonban tévedett, mert a hőmérséklet-változás hatása más módon nyilvánult meg. Például már 1858-ban 32 °C hőmérséklet-csökkenés következtében a hídfő egy finom repedéssel elvált a viaduktól. Ez a repedés reggel megnyílt, délből a meleg idő beálltával bezárult. A repedést az okozta, hogy a szélső ív felső vízszintes övét a hídfőhöz horgonyozták és így a hídfő a vashíd összehúzóását kénytelen volt követni.



5. ÁBRA A VÁROS LÁTKÉPE AZ 1870-ES ÉVEKBEN A VASÚTI HÍDDAL

6. ÁBRA A HÍD A MAGA KORÁBAN IMPOZÁNS LÁTVÁNY VOLT (L. ROHBOCK METSZETE)



Ugyanebben az évben a hídfőn levő saruknál a vasékeket igen alacsony hőmérsékletnél utána verték, ezzel akartak a híd hőmérséklet növekedése okozta tágulásának mesterséges gátat emelni. Ezt a káros hatást más megoldásokkal később sem sikerült megszüntetni, és ez is oka volt annak, hogy a hidat egyvágányúra alakították át.

Mielőtt ez megtörtént, még egy fontos eseményről meg kell emlékezni. Az 1879. évi árvíz után hatalmas munka volt a várost védő körtöltés építése és az azon belüli terület nagy részének feltöltése, valamint a város újjáépítése. Ezt a hatalmas munkát Lechner Lajos Szeged újjáépítése című, 1891-ben kiadott könyvében örökítette meg, aminek hasonmás kiadása a Csongrád Megyei Urbanisztikai Egyesület megbízásából 2000-ben jelent meg. A könyvben részletes leírás olvasható arról is, hogy ekkor mintegy 700 ezer m<sup>3</sup> föld kitermelésére kellett alkalmas helyet keresni. A munka végrehajtására Gregersen Guilbrand budapesti vállalkozóval 1880.

augusztus hó 6-án kötöttek szerződést, és előírták, hogy a földet 180 nap alatt kell behordani. A föld kitermelése az algyői út melletti, a szilléri, a szentmihályteleki és a szőregi anyagbányákból történt. Szőregről 697 200 m<sup>3</sup> földet a vasúti híd igénybevételével szállították a városba. Az Osztrák–Magyar Államvasút-társaság a híd második vágányát a munka befejezéséig havi 500 forint használati díjért engedte át. A híd a körülötte levő területnél 8,5 méterrel volt magasabb, ezért a hídfőkben az ideiglenes vasúti pálya részére feljárókat kellett építeni. Erre a célra az újszegedi oldalon 17 ezer m<sup>3</sup> földet használtak fel, és 5,2 kilométer hosszú vágány vezetett a vasúti töltés mellett a szőregi anyagbányáig. A szegedi oldalon a pályaudvar és a város olyan közel volt a hídhöz, hogy a vágányt közvetlenül a hídfőnél kellett elágaztatni. Itt a vasúti töltéshez támaszkodó, szép szerkezetű fahidat építettek, ami a nagykörúti Bánom-kert sor felőli sarkánál végződött.

Ekkor a négy anyagbányából összesen 1088,956 m<sup>3</sup> földet szállítottak a városba. Meg kell még említeni azt is, hogy 1881 tavaszán árvízvédelmi céllal 22 ezer m<sup>3</sup> földet szállítottak a szőregi anyagbányából a Tisza partjára, ahol azt rögtön a töltés emelésére és erősítésére használták fel. Később a híddal kapcsolatban a dilatáción kívül más problémák is jelentkeztek. A vonatok menetsebességének nyelése miatt a vasúti hídra vezető íves pályarészekon állandó sebességkorláto-

zást, és ahogy hazánkban kezdtek elterjedni a hús tonna teherbírású teherkocsik, a hídon tengelynyomás-korlátozást vezettek be.

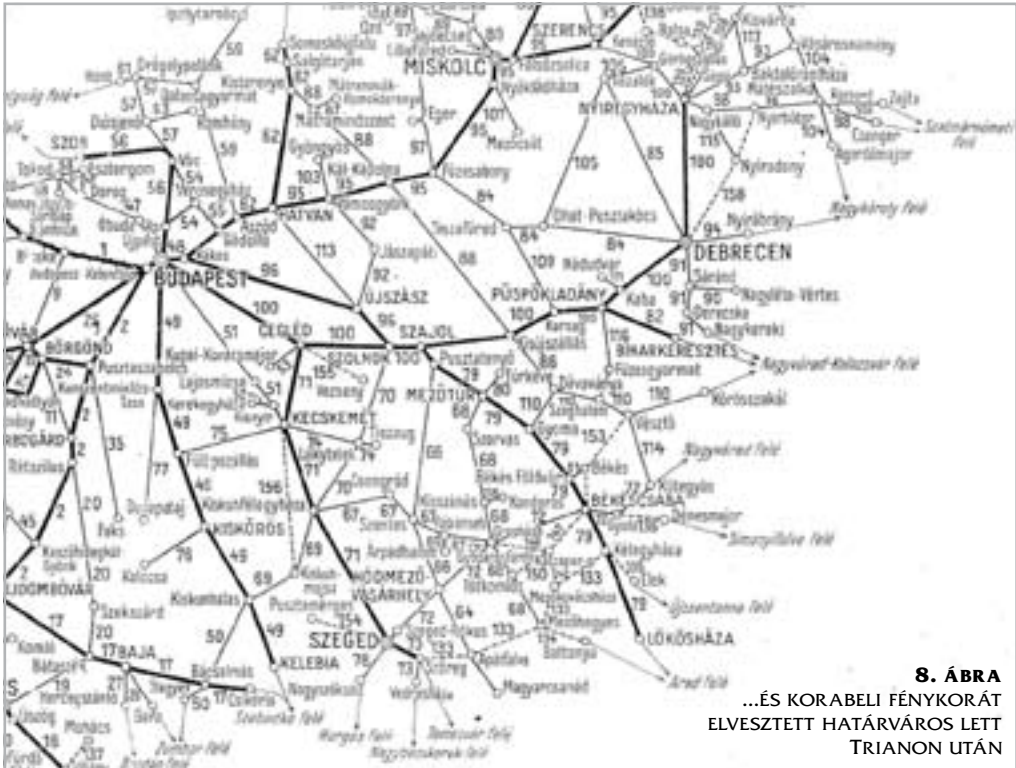
Az 1930-as évek elején már nagyon időszerűvé vált a híd szerkezetének a megerősítése, ami műszaki szempontból nem volt gazdaságos. Ha úgy döntenek, hogy a hidat eredeti helyen építik át, akkor is teljesen új, a szabad hajózás biztosítása érdekében magasabb hidat kellett volna új pillérekre építeni. Ez azért volt lehetetlen, mert emelni

kellett volna a pályaszintet, a hídfeljárókat, azok előtt a nyílt vonalat, és át kellett volna építeni a pályaudvarokat is. Ezek az okok egyértelművé tették, hogy máshova kell az új hidat tervezni. A legalkalmasabb hely a Kiskundorozsmától Szeged rendező pályaudvarig terjedő egyenes pályaszakasz Szőreg irányába történő meghosszabbításával lett volna kijelölhető, ahol a Tisza áthidalásának nem lett volna akadálya. A terv szerint a régi vasúti híd közúti hídként üzemelt volna tovább. A terv kivitelezését a második világháború akadályozta meg, (A pályaudvarok átépítése, illetve egy központi pályaudvar építése és az új vasúti híd terve már a XX. század elején is napirenden volt, amiről később részletesen beszámolunk. Ezeket a terveket az első világháború kitörése és következménye hiúsította meg.)

A hídon a trianoni államhatárok kitűzéséig a Szeged–Temesvár vonatokon kívül közös használattal a Szeged–Karlova és a Szeged–Battonya–Arad vonatok is közlekedtek. (7. ábra) A trianoni határ kitűzése



**7. ÁBRA** AZ 1910-BŐL SZÁRMAZÓ VASÚTI TÉRKÉPEN LÁTHATÓ, HOGY SZEGED EBBEN AZ IDŐBEN A KÖRNYÉK KÖZLEKEDÉSI CSOMÓPONTJA, ÉS ENNEK KÖVETKEZTÉBEN KULTURÁLIS, IPARI, ÉS KERESKEDELMI KÖZPONT VOLT...



**8. ÁBRA**  
...ÉS KORABELI FÉNYKORÁT  
ELVESZTETT HATÁRVÁROS LETT  
TRIANON UTÁN

után (8. ábra) a Szeged-Csanádi Vasút Rt. vonatai és Szeged–Szőreg–Vedresháza között a MÁV-vonatok közlekedtek a hídon. (8. ábra) A Budapest–Szeged–Temesvár–Báziás és –Orsova fővonalak végállomása Szeged lett.

A második világháború idején 1914. július 3-án érte a hidat az első bombatalálat, aminek a rongálását még kijavították, de az augusztus 24-i légitámadás után már megszűnt rajta a forgalom. A szeptember 2-iki bombázás után a híd teljesen használhatatlanná vált. (9–10. ábra)

Időközben a szovjet csapatok Temesvár és Kikinda felől nagy erővel törtek Újszeged irányába. Szeged közvetlen védelme érdekében a magyar robbantó alakulatok német ellenőrzés mellett 1944. október 9-én este 9 órakor felrobbantották a közúti hidat és a vasúti híd még megmaradt nagyobbik részét.

A szovjet csapatok október 11-én foglalták el Szegedet, és ezt követően békésebb életforma kezdődött a városban.

Hamarosan, alig három hét alatt ideiglenes fahidat építettek közvetlenül a romokban heverő vasúti híd mellé. A munkát Cserta László, a MÁV szegedi üzletvezetőség mérnökének terve alapján a szovjet hídépítők és a város lakossága végezte. A hídépítés munkáiról Cserta László a Munka című szakszervezeti hetilapban az alábbiak szerint számolt be 1945. február 4-én:

*„Szeged és Újszeged között 1858-ban létesült vasúti Tisza-hidat 1944. szeptember 2-án ért nagy légitámadás a Szeged felőli első két hídnylást szétrombolta, és a csatlakozó téglaboltozatú átereszek közül 3 darabot erősen megrongált.*

*A híd még megmaradt nyílásait és pilléreit a visszavonuló német katonaság robbantotta*



**9-10. ÁBRA** ILYEN VOLT A LEBOMBÁZOTT VASÚTI HÍD ELSZOMORÍTÓ LÁTVÁNYA



fel október hó 10-én”, – valószínű 9-én éjjel helyett írt Cserta László 10-ét (a szerző megjegyzése) –, „amely ténnyel a híd sorsa beteljesült, annak helyreállítása és kijavítása reménytelenné vált. A hadi helyzet alakulása azonban a Tisza-híd helyreállítását sürgőssé tette, hogy az orosz hadvezetésnek a szükséges hadianyag utánpótlás biztosítható legyen... Megindult tehát a lázas munka. Az irodában orosz és magyar mérnökök éjjel-nappal dolgoztak a híd terveinek elkészítésén, ugyanakkor a

teherautók és a munkások százai hordták az anyagot a helyszínre... A helyszíni munkák október 23-án kezdődtek meg, október 24-én már megindultak a motoros üzemű cölöpverő gépek és ettől kezdve éjjel-nappal lázas munka folyt úgy, hogy az új hidat november 11-én már át lehetett adni a forgalomnak, noha a Tisza váratlanul bekövetkezett rohamos áradása a vízben való cölöpözést rendkívül megnehezítette... Valóban felemelő látvány volt a lázas munka képe, amely a hídépítésnél megfigyelhető volt. Az egyik cso-





köttetés létesült, ami csak a fahíd lezárásakor, 1946. december 6-án szűnt meg.

A híd műszaki állapota egyre romlott (11. ábra), de a város annak reményében ragaszkodott hozzá, hogy előbb-utóbb új vasúti híd épül Szegeden. 1946. november 1-én a Délmagyarország azt írta, hogy „Szeged nem engedi elbontani a vasúti hidat. Dénes Leó elvtárs, polgármester hangsúlyozottan kijelentette, hogy Szeged ragaszkodik a híd fenntartásához. A híd elbontása azt jelentené, hogy Újszeged a hosszú téli hónapokra teljesen el lenne vágva a várostól. Olyan nagy kiterjedésű és sűrűn lakott városrészt mint Újszeged, nem szabad kitenni ennek a veszélynek.

Már csak azért sem szabad a vasúti hidat elbontani, mert ez az egyetlen járművel is járható híd a Tiszán, mely Szeged éllemezési »életterébe«, a csanádi és torontáli falvakba vezet.”

December 14-én jelent meg a lapban, hogy „a szegedi vasúti híd felépítése ügyében népes küldöttség járt Budapesten. Ott voltak a küldöttségben Torontál és Csanád vármegye, valamint Makó város küldöttei is. Előterjesztették Szegednek, valamint Csanád vármegyének azt a kérését, utaljon ki a minisztérium a szegedi vasúti híd provizórikus felépítésére 4 millió forintot. A miniszter és az államtitkárok megígérték, hogy megpróbálnak fedezetet keríteni a 4 millió hitelre, s egy hét múlva adnak választ.” A választól függetlenül 1946 őszén már veszélybe került a híd sorsa. Az előző évi magas vízállás, a jégzajlás, valamint egyes pillérek alámosása miatt a híd stabilitása már nem volt kifogástalan. A város vezetői még ekkor is abban bíztak, hogy a kormány újjáépíti a hidat, de nem így történt. A Délmagyarország 1946. november 29-én az alábbiakat közölte:

„Mégis le kell bontani a vasúti hidat a pillérek elhajlása miatt. A híd város felőli két pillére süllyed, és a hídépítmény lassan kimozdul egyensúlyi. Állapotából... A hídon



12. ÁBRA A VASÚTI FAHÍD BONTÁS, KÖZBEN

a sín már fél méterrel mozdult ki eredeti állapotából... Az összeomlás veszélye miatt a hidat le kell bontani. A tízes számú pillér alól a víz teljesen kimosta a talajt. A sűrűn lévő pillérek és a vasúti híd vízben levő részei között a víz nem tud szabadon lefolyni, ezért a fenéken keres utat, és állandóan mossa a talajt... A híd könnyen összeomolhat, a MÁV nem vállalja tovább a fenntartást sem, ezért a vasúti forgalmat beszüntetik... A közúti forgalmat a város saját felelősségére fenntarthatja, véglegesen ebben a kérdésben a miniszter dönt... Csongrád és Csanád megyék képviselői hangsúlyozták, hogy a hídra feltétlen szükség van... Télen feltehetően nem lesz híd, mert a jégzajlás idején a pontonhidat is el kell bontani.”

A hídon 1946. december 6-án bizonytalan időre megszüntették a vonatközlekedést. A gyalogos és a gépjárműforgalom ekkor még nem szűnt meg, december 20-án azonban megkezdték a veszélyessé vált vasúti híd lebontását, mert a bűvárok megállapították, hogy már három pillér alatt 1-1,5 méter mélyen mosta ki a víz a talajt, és az egyik pillér már szemmel láthatóan megdőlt. (12. ábra)

December 17-én jelent meg a Délmagyarországban, hogy „a szegedi, a torontáli, a Csongrád megyei gyárak és ipartelepek, amelyek eddig szegedi Nagyállomáson keresztül bonyolították le a nyersanyag- és készáruszállításokat a szegedi vasúti híd

