

624-2

1976 OKT 22

FŐVÁROSI KÖZMŰ

A Szabadság-híd nyolcvan éve

A dunai hidak életkorának leírásakor egy kicsit zavarba jön az ember, mert a háború légytelensége két születésnapra kényszerítette a Budát és Pestet hosszú évtizedek óta összekötő hidunkat.

A 80. születésnapját pár nap múlva ünneplő Szabadság-híd jelentős része azonban valóban nyolcadik évtizede ível át a Duna felett. Ugyan 1944—45-ben, Budapest ostroma idején több tüzérségi lövedék találta el és a pesti pillért, légibomba is súlyosan megrongálta, de a többi híddal szemben mégis szerencsésebben „élte túl” a pusztítást. 1945. január 17-én a visszavonuló német csapatok „csupán” a híd középső nyílásának 140 méteres szakaszát robbantották fel! Így a pesti és a budai nyílás sértetlen maradt. Ezért a Duna-hidak közül először a Szabadság-híd születhetett újjá 1946. augusztus 20-án.

De egy pillanatra tekintsünk vissza az első születésnap történetére — a múlt századba.

Két év alatt elkészült

A szabadságharc után az 1850-es években a városias fejlődés rohamos ütemben indult meg, különösen Pesten, ezért a Lánchíd 1860-ra már nem volt képes kielégíteni a megnövekedett forgalmat. Az Országházban elhangzott sürgősségi ülések alapján 1870-ben a kormány egy második és szükség esetén egy harmadik közúti Duna-híd megépítését rendelte el.

Ennek a határozatnak megfelelően először (a nemrég 100. születésnapját ünneplő) Margit-híd készült el. Majd 1893-ban az Eskü téri (ma Március 15 tér) és a Fővám téri (ma Dimitrov tér) hidakra együttesen nemzetközi tervpályázatot írtak ki. Hamarosan 74 pályaterv érkezett be — köztük tizenöt magyar és tizenhat amerikai. Ötven tervet selejtezték ki, és a megmaradtak részletes vizsgálata alapján az első díjat Eisenlok és Weigle német építészek egynyílású drótkötél hídra készített terve kapta meg, (Erzsébet-híd). A második díjat egy magyar építész Feketeházy János nyerte el, háromnyílású — konzol tartós hídra készített tervével.

A tervbíró albizottság javaslatára a Feketeházy-féle terv alapján a Fővám téri híd építését kezdték meg először 1894-ben.

Az alapépítmények (a pillérek) építése 1895 végén fejeződtek be, a vasszerkezet szerelését 1896 őszén végezték el és még ez év október 4-én a király jelenlétében ünnepélyesen átadták Budapest harmadik hídját, akkori nevével a Ferenc József-hídat.

1913-ban a fakocka burkolatot és a villamosvágányokat átépítették, illetve felújították. 1919-ben az ellenforradalom idején lövedék rongálta meg a híd szerkezetét, amit egy év múlva helyreállítottak.

Új hid épül?

1937—38-ban a megnövekedett forgalom miatt a villamosvágányok középre kerültek és a dilatációkat fésűs

szerkezetre cserélték fel, valamint a gyalogjárókat vaslemezrel látták el.

Legutóbb a Szabadság-híd felülvizsgálatát, javítását és átfestését 1965 és 68 között végezték a forgalom fenntartása mellett, 11 és félmillió forint költséggel. Négy éve a MÉLYBER a gazdája — mint Budapest 287 kis és nagy hídjának — a Szabadság-hídnak is. Ez idő alatt a FUKÉV végzett kisebb javítási munkákat a híd útburkolatán.

A főváros távlati fejlesztési tervében szerepel a Szabadság-híd kiszélesítése, mivel a jelenlegi útpálya mindössze 10,7 méter, ami az egyre növekvő forgalmat mind kevésbé tudja dugó nélkül lebonyolítani. A híd rácsos szerkezete azonban lehetetlenné teszi az egyszerű kiszélesítést, ezért egy új hidat kell megépíteni a régi helyén.

Ugyan, ez még csak a távoli jövő, de lehet: a Szabadság-híd fennállásának 100. évfordulóján a Közmű újság cikkírója egy harmadik születésnapot is megemlíti?

B. P.