

624.2

A szürke, öreg híd 83 évének komolyságával nyújtózik át a Dunán, fáradhatatlanul összekötve Pestet és Budát, hordja hátán az emberek és járművek százazreit napról napra.

Valamikor 1894 őszén *Feketeházy János* tervei alapján kezdték meg az építést. Két év múlva, 1896-ban, Magyarország fennállásának ezredik évfordulóján ország-világra szülő ünnepségsorozat keretében avatták fel az új hidat, mely akkor *Ferenc József* nevével ahtta.

Rendíthetetlenül állt a híd viharban, orkánban, jégzajlásban egészen 1945. január 16-án 14 óra 32 percig, amikor a büszke híd közepét a *Gellért Szállóban lakó SS-alakulat felrobbantotta*. A hatalmas dördülés után a híd 175 méter hosszú középső részéből 140 méter a Dunába zuhant.

A pesti oldal pillérig tartó része sértetlenül állt, a budai rész azonban eléggé megrongálódott. A budapesti hidak közül ez a *Ferenc József-híd* volt a legkevésbé megrongálódva, ezért a szovjet seregek utászai 1945 végén 5 uszályra fahidat építettek a középső rész pótlására. Nem volt idő a statikai mérésekre, így történhetett, hogy a sérült budai hídrész lebilent. A parti részt áthidalással tették használhatóvá. Márciusban, két hónappal a híd felrobbantása után a civil lakosság részére is megnyitották a hidat. Amikor a debreceni kormány felköltöztött Budapestre és megalakult az új kormány, első intézkedései között szerepelt a *Ferenc József-híd* újjáépítése. Új nevet is kapott a híd, a *Szabadságról* nevezték el. A koalíció négy pártja közül a Magyar Kommunista Pártnak jutott osztályrészül az a feladat, hogy megindítsa az ország vérkeringését. 1946 őszére tervezték az újjáépített híd megnyitását. Hatalmas arányú, aprólékos szervezési munka kezdődött. Amikor hozzákezdtek a munkához, kevesen hittek abban, hogy 1946 őszén ismét villamossal lehet már Pestről Budára utazni.

A kereken 5000 tonna súlyú hídból 2150 tonna a Duna mélyén hevert 8-10 méter

mélységben. Mivel problémát jelentett ennyi vasanyag előteremtése, megpróbálkoztak a kiemelésével. A bűvárok azonban megállapították, hogy olyan mélyen fúródott az iszapba, hogy felszínre hozatalához semmi remény nincs a meglévő technikai felszereléssel. Ekkor merült fel egy új gondolat: az *Erzsébet-híd* és a *Boráros téri híd* megmaradt vasszerkezetéből kell pótolni az alkatrészeket.

A híd eredeti tervét megtalálták a MÁVAG tervtárában, de gondot okozott a hatalmas vasszerkezet legyártása. Ezer és ezer körülmény gátolta a terv végrehajtását. A munka azonban az előírt tervek szerint haladt. Sokszor úgy tűnt, hogy nem bírják a dolgozók ezt az emberfeletti követelményt, de a munkások erős akarata győzelmeskedett a nehézségekben.

A pesti és a budai hídfőnél kis gyártelep létesült, még a munkálatok megkezdése előtt. Itt tárolták, szerelték az alkatrészeket, készítették elő a munkát. Országos ügy lett a híd határidőre való felépítése. Akinek módjában állt, sietett segíteni. A Szakszervezeti Tanács és a Nők Demokratikus Szövetsége országos gyűjtést szervezett a dolgozók élelmezésének, ruházatának feljavitására. A hídepítők között, akik nemegyszer 36 órás turnusban, izmot, és ideget nem kímélő elszántsággal állták a harcot, 400 munkaruhát, 200 inget, 200 pár bakancsot osztottak szét. A bányászok 35 vagyon szent adtak terven felül a hídepítési résztvevőinek.

*Sávós Károly* műszaki tanácsos volt a helyszíni építéskész munkaszervezője. Ott dolgozott az építkezésen *Pátkai János* főmérnök, *Papp István* főmérnök, ők szervezték a munkabeosztást a pesti és a budai oldalon. *Lébényi László* főmérnök az emelés és a rúdkiáltások szakértője és irányítója, *Faltin Imre* mérnök a gyarak és hídepítők összekötője volt. Az építési részletterveket és számításokat *Sávoly Pál* készítette. A MÁVAG két kipróbált, kiváló szakembere *Faber Gusztáv* műszaki főtanácsos és *Zimányi István* műszaki tanácsos munkavezetőként dolgo-

## A SZABADSÁG-HÍD ÉLETRAJZA

zott a hídnál. A hídepítést három részletben kellett elvégezni.

Ma már nehéz érzékeltetni, hogy mit jelentett az akkori körülmények között az új szerkezet előállítása. A MÁVAG gyártelepe félig romokban, kirabolva, gépek nélkül állt. Békebeli kapacitásának csak kis töredékével tudott a hídepítők segítségére sietni. Ezért aztán a Ganz-gyárat, a Steiber vasszerkezeti gyárat, a Haas és Somogyi céget, a Fodor Béla és Fiai céget, a Márkus Lajos Rt-t, valamint *Basseliches Mózes Kőbányai Gép- és Vasszerkezeti Műhelyét* is ellátták munkával.

Még tartott az előkészítés, amikor 1946. január 10-én a jégzajlás leszakította az uszályokon nyugvó középső részt és a budai partra sodorta. Újból csonka lett a híd. Már novemberben megkezdtek a budai hídrész megemelését. Valóságos cölöperdőt vertek le a partmenti mederbe, erre építették az emeléshez szükséges állványokat.

1946. április 19-én kezdték meg a főlemelést látványos munkáját. Eredetileg 10-12 napra tervezték. A precízen összehangolt mérnöki és munkásgárda azonban összesen 5 nap alatt hibátlanul befejezte a műveletet! A lelkes hangulatban a munkások felajánlást tettek, hogy augusztus 20-án átadják a villamosközlekedésre is alkalmas Szabadság-hidat. Ekkor még sokan kételkedtek ugyan, hogy ezt a határidőt be is lehet tartani, de az építők napról napra ismétlődő hősi erőfeszítése nyomán lehetséges lett a vállalás teljesítése. Május 25-én az építés vezetői jelentették a pártnak, hogy a leszakadt budai rész újjáépítése készen áll. A hídepítés első szakasza lezárult.

A MÁVAG szakembereinek nagy szerepe volt a hídepítésben. A szükséges előkészítő munkálatokkal április végére készültek el. *Borbély Kálmán* vezérigazgató, valamint *Rimóczy György* gyárigazgató még a Szövetséges Ellenőrző Bizottság segítségét is igénybe vette, hogy a vasanyag gyártása zavartalanul

folyhasson. A vasszerkezet gyártásának irányítását *Medvedt László* igazgató és *Faber Gusztáv* műszaki főtanácsos végezte. *Flóri Andor* és *Weiszhaupt János* művezetők irányításával a MÁVAG hídműhelye 1945 júliusában megkezdte a gyártást.

Amikor a jégzajlás elsodorta a fahidat, félf volt, hogy az uszályokra épült hídrészt a Boráros téri hídroncra viszi a Duna és a torlasz könnyen árvízveszélyt okoz. A MÁVAG szerelői és munkásai önfeláldozó munkával a híd szétbontását, s a hajók biztonságát egy hét alatt készítették el. Így megszűnt az árvízveszély. A budai hídrész felemelését és a vasszerkezetek építését is a MÁVAG dolgozói végezték, *Zimányi István* műszaki tanácsos építésvezető irányításával. A művezető *Kozma Antal* volt. Őket segítették *Kiss Károly* és *Csurgó Ferenc* főszerelő, *Brandelik Ferenc*, *Véber János*, *Sabecz Ferenc*, *Szegedi János*, *Szabó Sándor*, *Lindenberges Gyula*, *Fa György*, *Szakáll Sándor*, *Nagy László*, *Sokhegyi István*, *Szolga Gábor*, *Pálinkás János* csoportvezetők.

Május végén mind a pesti, mind a budai parton ott voltak a hiányzó 140 méteres középső hídrész alkatrészei, összeszerelésre várva. Az új vasszerkezeteket a hídroncokból kiemelt alkatrészekből készítették. Ezeket egy magánvállalat kitűnően készített szakmunkásai hegesztő-felszereléssel vágták szét. Irányítójuk *Lengyel András* mérnök volt.

Az alkatrészek helyszínre szállításában, helyreállításában nagy szerep jutott az úszódaruknak. Amikor az építők számbavették a lehetőségeket, kitűnt, hogy az egyetlen, „Újpest” nevű 40 tonna terhet emelő úszódarunkat a németek elvitték. Ekkor kezdték építeni a három darab egyenként 100 tonna terhet felemelő úszódarut. Elsőként a Ganz-gyár rohammunkájával a *József Atilláról* elnevezett daru készült el és nyomban munkába is állott. A *Kossuth-híd* építésénél már

óriási szerep jutott ennek. A második az *Ady Endre* nevű 100 tonnás daru 1946. május 5-én állott munkába. Ez a két úszódaru végezte a szerkezetek helyreállítását. A daruk kapitánya *Jankovich András*, a legtöbb budapesti híd újjáépítésében részt vett. A két nagy úszódarun kívül a hídon is volt néhány kisebb.

Május 27-től július 6-ig tartottak ezek a részletmunkák, természetesen a budapesti lakosság legnagyobb érdeklődésétől kísérve. A legszeszenciósabb és technikai szempontból is legrendkívülőbb munkát 15-én és 16-án végezték. A különleges módon összeszerelt *Ady Endre* és *József Attila* úszódaru *Jankovich Antal* kapitány irányításával milliméternyi pontossággal illesztette helyére az egyhónapi munkával összeszerelt 110 tonna súlyú közel 50 méter hosszú még hiányzó hídrészt. A befüggesztett 350 tonna súlyú középső hídrész a Ganz-gyár dolgozóinak munkáját dicséri. Sok akadályt kellett leküzdeniük, hogy a megadott időre elkészüljön a befüggesztett rész.

Buda és Pest összekapcsolódott. *Bende Miklós* ács, *Cseh Sándor* hidász, *Fülöp János* villanyszerelő, *Nagy László* betanított munkás, *Kozma Antal* főszerelő, *Vinkó József* szerelő, az építkezésen dolgozó honvédek és vezetőjük *Balogh* őrmester, valamint rajtuk kívül még sok-sok munkás 43 órás szolgálat után végre pihenni térhettek volna, de most valahogy senki sem vágyott az ágyba, csak nézték az ámatlanságtól vörös szemmel, borostás, fáradt arccal műüket, a Szabadság-hidat, mely újra ott ivelt kecsesen a hőmpölygő Duna felett. Ott volt a munkások között *Tildy Zoltán* köztársasági elnök, *Gerő Ernő* miniszter, *Kossa István*, a Szakszervezeti Tanács főtitkára. Elsőként ők és az építők mentek át az összefüggő vasalkatrészekon Pestről Budára és vissza.

Július közepéig általában 5-600 ember dolgozott a hídon, de amikor az utolsó befüggesztésre szánt darab is a helyére került, mintegy ezer ember özönlött el a hidat. Dolgoztak a Vízművek, a Gázművek, az Elektromos Művek és a Posta dolgozói. Ott voltak a *BESZKÁRT* (ma *BKV*) sinépitői, az útburkolók, és ki tudná felsorolni, hány szakma képviselői. Korábban az egész híd fakockával volt burkolva. A hiányzó burkolóanyagot külföldről kellett volna behozni, így aztán csak a két sínpar közötti részt burkolták fakockával, az út többi része kiskockakő burkolatot kapott, a gyalogjárdákat pedig aszfaltozták. A fakockák lerakását 170 munkással *Halász Rezső* mérnök vállalta, végezte. Az általi és egyéb nagy vállalatok mellett számtalan kisebb-nagyobb magánvállalat vett részt az építés nagy munkájában.

Miután a Szabadság-híd volt az egyetlen híd, amelyen villamosforgalom bonyolódott le, szükségessé vált a *Gellért* ter megfélelő átrendezése. A tervezők számoltak Buda mindkét, déli és északi irányból jövő és odatörékvő villamosforgalmával. A *Krisztina* város és *Kelenföld* felől jövő közúti forgalommal. Így alakult ki egy olyan forgalmi megoldás, mely alkalmazkodik a tér alakjához. A tér középső részére került a *BESZKÁRT* vágányzóna, amelyből kiágazott a *Kelenhegyi út* — *Szabadság-híd* tengelyében a két hídra kanyarodó vágány. A szállódaival szemben a közepre helyezett vágány kétoldalán hatalmas járdaszíget épült. A vágánytól nyugatra új kocsit készült 9 méter szélességben, amely az északi irányból jövő közúti forgalmat vitte át a téren.

1946. augusztus 20-án ezrek és ezrek tolongtak a megnyitón. Boldogan ünnepezték mindeket. A magyar nép teremtető ereje, munkások és mérnökök szilárd akarata csodát művelt. Ez a híd azt jelentette: élni akarunk és élni fogunk!

Kósa Pál