

024. 2
1915 MAJ 30
Csongrádmegyei Hirlap

244

Fővárosi séták

A Szabadságról nevezték el..

A PESTI hídfőnél áll még a két vámház. Mindkettőn tábla, aranybetűs felirat. Az egyikén ez áll: „Ferenc József híd. Épült az 1893. évi XIV. törvény cikk alapján az ország költségén, a közforgalomnak átadott O felsége, a király által, a magyar állam ezeréves fennállásának évében. 1896. évi október hó 4-én.” A másik vámházra ezt írták: „Szabadsághíd. A német fasiszták és hazaáruló magyar cinkosaik 1945. január 16-án robbantották fel ezt a hidat. Gerő Ernő közlekedésügyi miniszter vezetése alatt a demokratikus Magyarország mérnökeinek és munkásainak teremtő ereje egy esztendei megfeszített munkával újjáépítette. A Magyar Köztársaság a Szabadságról nevezte el a hidat, és Tildy Zoltán köztársasági elnök 1946. augusztus 20-án adta át ismét a forgalomnak.”

S ebből, nagyjából, mindenki is derül a híd történetéről, nagy napjairól.

A múlt század utolsó éveiben, amikor már a két állandó Pest-Budai Duna-híd gyalogos- és teherforgalma is megnőtt, az 1885. évi XXI. törvény cikk elrendelte, hogy amint a hidak vámvédelme meghaladja az évi 650 ezer forintot, a Lánca- és Margit-híd mellé egy, esetleg két új hidat kell építeni. Néhány év múlva megfelelő összeg állt a főváros rendelkezésére, s 1894-ben nemzetközi pályázatot írtak ki az Eskü téri — Erzsébet-híd — és a Fővám téri — Ferenc József — híd építésére. A pályanyertes Feketeházy János tervei alapján építették a Fővám téri hidat. Vonalában függőhíd alakját utánozza, s elismerten a világ egyik legszebb rácsos vasszerkezetű hídja. A karcsú elegáns ívelésű híd szépségét a pillérek feletti vaskapuzatok adják. Az áttört oszlopok levegősek, könnyedek, és mégis a híd e részének fontos erőtanú szerepét hangsúlyozzák. A székárt szárnyú turulmadarak is jelzik a kapuzat fontosságát.

Húszméteres szélességével már az első években is keskenynek bizonyult a híd, mert két villamosvágány is halad át a kocsisztenen. A pálya alatt négy, 65 centiméter átmérőjű vízvezetékcsövet, két kábelszekrényt és egy 30 centis gázvezetékét helyezték el. A hídfők és a mederpillérek legnagyobb megterhelése 114 ezer mázsát nyomhat. A jobb part hídfőalapozásakor 40 fokos meleg víz tört fel.

ÉPÍTÉSEKOR a szenzáció erejével hatott: ez az első nagyobb folytvass szerkezetű



Elismerten a világ egyik legszebb hídja a Szabadsághíd (Komjáti Ferenc felvétele — KS)

hidunk. A Siemens-Martin-eljárással öntött vasat tisztasága, egyenletessége, hossz- és keresztirányú egyenletes igénybevehetősége, s főleg nagyobb szivóssága és nyúlása kiválóan alkalmassá tették hidak építésére. A híd szerkezetét a MÁV Gépgyár gyártotta és szerelte fel. A vasszerkezet súlya 4884 tonna, a fölbillentés akadályozó ellensúlyoké pedig 1218 tonnányi.

Amikor az elkészült hidat Ferenc József a millenniumi ünnepségek egyik eseményeként felavatta, a bal parti mederpillér feletti kapuzat egyik toronygombjának aljába okiratot helyeztek el, az építés körülményeiről, a király és a miniszterek aláírásával.

Állt a híd, szürke acéltetével átszelve a Dunát, összekötve városokat, meghosszabbítva utakat. Katonák masíroztak és királyok hajtották át, hótól tisztították a munkanélküliek, s álmódóva nézte díszes korlátjára dőlve a vizet a költő. Sirályok repdesték körül, ragyogott fölötte a nap, és néha fekete felhők borították.

1945-ben, január 16-án, nem sokkal két óra után megremegett és aláhullott. A vízbe térdelt a híd.

A szovjet csapatok 1945 februárjában kitöltték fával; öt uszályhajóra fahidat építettek, s ezt beillesztették a hiányzó középső rész pótlására. A „megfoltozott” hídon Pest-Buda népe is közlekedhetett, mindaddig, amíg a megrongálódott budai rész el nem süllyedt.

A FŐVÁROS felszabadítása utáni első gondolat a két városrész közötti összeköttetés megteremtése volt. S mivel a Ferenc József-híd volt a legkevésbé megrongálódott fővárosi híd, erre esett a

választás. A híd eredeti tervét megalálták az egykori MÁV tervraktárában. De nem volt vas, se gyár, hogy a szerkezetet újraöntsék.

A Közlekedésügyi Minisztérium hídosztálya bizottságokat hozott létre az építési számszámok és építőanyagok felkutatására. Biztosítaniuk kellett a munkások ételmezését, ruhával, tüzelővel való ellátását az inflációs hónapokban. A roncskiemeléshez búvár- és tűzserézsapatokat képeztek ki, szereltek fel.

A második világháborúban lerombolt budapesti hídjaink felépítéséhez a „békeévek” hídepítő tevékenysége mellett 30 év kellett volna. A Szabadsághidat 7 hónapi helyszíni munkával állították helyre. Az építés alkalmával 1895—96-ban naponként átlag 12 tonna vasszerkezetet szereltek fel a helyszínen, 1946-ban napi 22 tonnát! Megfeszített munkával, csodával határos akarattal építették, javították a hidat. Pótolták a felrobbantott 138 méteres középső vasszerkezetet, felemelték a kilenc méter mélyre beszakadt budai pillért, a megrongált szerkezet sérült részét javították.

Dr. Széchy Károly, a híd-újraépítés egyik vezető mérnöke írja emlékezéseiben, hogy a terv mindig az éppen rendelkezésre álló anyag szerint módosult, s olyan anyagból építettek, amilyen éppen volt. A javításokat hol fából tervezték, hol a Boráros téri, s a Margit-híd roncsainak felhasználásával.

1946. augusztus 20-án megnyílhatott a híd, átöcöggett az első toldott-foldott sárga villamos, hömpölygött az emberáradat, s a híd szép szimbolizmussal — a Szabadságról nevezték el.