HIDAK

ZALA MEGYÉBEN



Megjelent Zalaegerszegen a 45. Hídmérnöki Konferencia alkalmából 2004-ben


Boldog-
fa
Vittenyéd
Also
Felső Bagod
Nagy
Beke-háza
Sagod
Szent
György
Bonszodfalde
Apátfa
Andrashid
Giward
Tsép
Szent Marton
Teskand
Neszele
Szala
Teskand
Hotu
Votoro
Ebergény
Ila
Böde
Felső Szent Mihályfa
Majerhöfe
Csonteley
Szala Egerszeg
Alsó
Ebergény
Ebergény
Nemetfalu
Dobrojeta
Dobrote
Mulay
Rosag
Rahm

HIDAK

Zala megyében

2004

Felelős kiadó:
Juhász Tibor
a Zala Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság ügyvezető igazgatója

Írták:
Bárdosi László **Biri Gábor**
dr. Farkas János **dr. Gáll Imre**
Gecseg Miklós **Srágli Lajos**
Szabó László **dr. Tóth Ernő**
Vajda Lajos **Varga Gellért**
Wellner Péter

Szerkesztette:
dr. Tóth Ernő

Lektorálta:
dr. Träger Herbert

Hídrajzok:
Hargitai Jenő és **Hajós Bence**

Tördelés, nyomdai előkészítés:
Mészáros Róbert
Mészi Műhely, Zalaegerszeg

A borítón:
a nemesbüki boltozat (Mészáros T. László)
a balatonhídvégi Zala-híd (Biri Gábor)
a letenyei Mura-híd és a zalaapáti Zala-híd (Mészáros T. László)

A borító belső oldalain a Katonai felmérés térképszelvényei
a Hadtörténeti Intézet és Múzeum (dr. Jankó Annamária)
engedélyével és segítségével kerültek a könyvbe.

ISBN 963 216 068 1

Tartalom

Köszöntő (Juhász Tibor) 4
Bevezető (dr. Tóth Ernő) 5
A megye adottságai 7
Földrajzi adottságok (dr. Tóth Ernő) 7
Vízrendezések szerepe a Zala megyei hídépítéseknél (Gecseg Miklós) 11
A közúthálózat kialakulása (dr. Tóth Ernő) 17
A hídépítés fejezetei 27
Fahidak, korai hídtörténet (dr. Tóth Ernő) 27
Boltozatok (dr Gáll Imre) 33
Vas- és acélhidak (dr. Tóth Ernő) 43
Vasbeton hidak (dr. Tóth Ernő) 48
A hidak újjáépítése (dr. Tóth Ernő) 55
A megye hídállománya 61
Az országos közutak hídjai (Biri Gábor) 61
Autópálya hidak építése a megyében (Wellner Péter) 67
A Zala megyei önkormányzati hidak (dr. Farkas János) 69
Vasúti hidak (Vajda Lajos-Bárdosi László 74
A Zalaerdő Rt. erdei kisvasút hídjai (Varga Gellért) 81
A zalai utak, hidak és az olajipar (Srágli Lajos) 84
Hídnevek, emléktáblák (dr. Tóth Ernő) 89
Hidak a művészetben (dr. Tóth Ernő) 92
Egyedi hídleírások (dr. Tóth Ernő Hargitai Jenő hídleírásai felhasználásával) 95
Zalaegerszeg hídjai 95
Nagykanizsa hídjai 98
Letenyei Mura-híd 102
Zala-hidak (alibánfai, andráshidai, balatonmagyaród-sármelléki, fenékpusztai, kaszaházi, kustányi, pethőhenye-zalaszentiváni, zalaapáti, zalabéri, zalaistvánd-pókaszepetki, zalalövői, zalaszentgróti) .. 106
Kerka-hidak (kerkaszentkirályi, lenti, zalabaksai) 141
Különszintű és egyéb hidak (Türje közúti felüljáró, Zalakomár vasút feletti, galamboki Galamboki-patak híd, türjei Nádas-patak híd 147
Melléklet 154
A forrásokról: levéltári, könyvtári, múzeumi, tervtári kincsek (dr. Tóth Ernő) 154
A Zielinski-iroda vármegyei munkáinak dokumentumai a Közlekedési Múzeumban (Szabó László) 167
Térképek, nyilvántartások, törzskönyvek, hídlapok, tervek, iratok (dr. Tóth Ernő) 174
Hargitai Jenő hídleírásainak jegyzéke 192
Országos közutak nyilvántartása (Biri Gábor) 194
Függelék 199
1945. évi nyilvántartás szerinti Zala-hidak és mai útazonosítójuk (dr. Tóth Ernő) 199
A megye hídtörténetének főbb eseményei (dr. Tóth Ernő) 200
Tervezők, kivitelezők; a megye hídügyeinek intézésében részt vettek (dr. Tóth Ernő) 203
Kiegészítő irodalom (dr. Tóth Ernő) 206
Hídmérnöki konferenciák, eddig megjelent hídtörténetek (dr. Tóth Ernő-Hajós Bence) 208
Képes melléklet 209
Összefoglaló (dr. Tóth Ernő) 212
Zusammenfassung (német nyelvű összefoglaló) (dr. Träger Herbert) 214
Summary (angol nyelvű összefoglaló) (dr. Gáspár László) 217
Utószó (dr. Tóth Ernő) 220

Köszöntő

Tisztelt Olvasó!

Az évente megrendezésre kerülő Országos Hídmérnöki Konferenciának idén 45. alkalommal nagy örömünkre a Zala Megyei Állami Közútkezelő KHT. lehet a házigazdája, Zalaegerszegen.

Legutóbb kereken 40 évvel ezelőtt, 1964-ben fogadhattuk nagyrabecsült hídszakági kollégáinkat vendégszerető, gyönyörű megyénkben.

Ezen a dimbes-dombos tájon nincsenek nagy folyók, annál több a kis patakocska, melyeken – csak az országos közúthálózaton – közel 440 db híd épült.

Több tekintetben rendkívül érdekes a megye hídtörténete. Ki gondolná, hogy 1945-ben még közel 200 boltozatos hidunk volt, melyeknek mára csupán a 10 %-a maradt meg, részben a háborús pusztítás, részben a megye határainak többszöri változása miatt. Vagy azt, hogy korábban minden tizedik hidunk fából készült.

Nagy és szép feladatra vállalkoztak a könyv szerzői, a megye közel 1000 hídjáról találhatunk információkat. Az országos- és önkormányzati közutak hídjai mellett megtaláljuk a vasúti-, az erdei vasúti-, az olajipari és egyéb műtárgyakat is.

Szeretnék ezúton is köszönetet mondani dr. Tóth Ernő, Biri Gábor, dr. Farkas János, Srágli Lajos, Vajda Lajos, Bárdosi László és Gecseg Miklós uraknak, akik nagy szakmai hozzáértéssel és lelkesedéssel dolgoztak azért, hogy kezünkbe vehessük ezt az igényesen elkészített, értékes könyvet.

Külön köszönöm a levéltárak és múzeumok készséges közreműködését, továbbá mindazokét, akik fényképekkel, korabeli dokumentumokkal segítették munkánkat.

Kívánom, hogy az Európai Unióhoz történő csatlakozásunk hónapjában megrendezett konferencia adjon további bíztatást az előttünk álló sok szép mérnöki feladat megoldására.

Zalaegerszeg, 2004 májusában

Juhász Tibor
ügyvezető igazgató



A hévízi tófürdő fahídszerkezete (fotó: Mészáros T. László)

Bevezető

A megyei hídtörténeti sorozat tizenkettedik kötete ez a könyv – a többihez hasonlóan – minden érdeklődő számára áttekintést kíván adni, gazdag illusztrációval, megadva a forrásokat, ezzel megkönnyítve a további kutatást.

Nagy és nagy múltú a megye hídállománya: már az 1. században híd állt a Zalán a Borostyánúton Zalalövőnél, a 13. századtól pedig több település (Kehida, Andráshida, Barlahida, Mándhida, Zágorhida) hídjáról kapta nevét.

A mainál jóval nagyobb megye területén sok fahíd épült kisebb patakokon, valamint a Kerkán, a Zalán, a Murán és a Dráván is.

1784-ben a hadmérnökök 572 hidat tüntettek fel az I. katonai felmérésen. Tomasich János megyei mérnök gyönyörű térképe (1792) az úthálózatról, hidakról, a vízfolyásokról élvezetes képet ad, akárcsak az 1832-ben elkészült „úttabella", melyben már 196 boltozat is szerepel a 347 fahíd mellett. A boltozatok sorában a legjelentősebb volt az ötnyílású zalalövői, melynek méretei impozánsak voltak, figyelemreméltó ebből a korból a hegyesdi, diszeli, káptalanfai, nemesbüki, melyek közül csak a zalalövői nem található meg ma az utakon. Igaz, a megye területének 1946-50-ben bekövetkezett zsugorítása miatt az említett szép boltozatok közül ma három Veszprém megyét gazdagítja.

Vas- és acélhíd viszonylag kevés épült a megyében, ezek közül a megye mai területén, napjainkban csak két közúti híd (Balatonmagyaród/Hídvég és Letenye) áll. A vasúti acélhidak száma ennél nagyobb (egy Mura, öt Zala, összesen kilenc).

A vasbeton hídépítés Wünsch rendszerű hidak építésével 1892-ben kezdődött, a Zielinski Szilárd tervezte hidak közül csak egy áll Kehidakustánynál (1913-ban épült), s az 1920-as évek nagy hídépítési alkotásaiból is csak egyetlen nagyobb Zala-ártéri (ma Zala-) híd maradt Alibánfánál.

1945 márciusában mintegy 200 híd pusztult el, a jelentős hidak közül csak két Zala-, illetve Zala-ártéri híd maradt épen (Alibánfa, Zalaszentgrót). Az újjáépítés hatalmas feladat volt, ezt provizóriumok építésével kezdték, majd nagy ütemben épültek újjá az elpusztított hidak. Az újjáépítés keretében újszerű vasbeton hidak épültek (előregyártott és feszített is), 1955-től pedig a kis- és középméretű hidak korszerűsítése volt rendkívül sikeres (1955-60 között 101 híd épült).

A letenyei Mura-híd 1961-ben épült újjá, s feltétlenül említést érdemel, hogy 1977-ben már nem volt fahíd a megyében.

Hosszasan lehetne sorolni a fontos és érdekes eseményeket és adatokat, ezeket az olvasó megtalálja a könyvben.

Említést érdemel, hogy bőséges forrásanyag maradt a Zala Megyei Levéltárban (főleg 1800-1850 és 1890-1949 közötti időszakról), a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény, a Zala Megyei Állami Közútkezelő tervtárában és még sok helyen.

A feldolgozásban nehézséget jelentett, hogy a megyében mintegy 1000 híd van, s ezek közül igen sok több évszázada fennáll. Ezért, valamint azért, mert hiányoznak adatok, s a rendelkezésre álló idő korlátozott volt, nem törekedhettünk a teljességre, megadtuk azonban mindazt a forrást, mely segítséget nyújthat a további kutatásban.

A fotók, térképek, források rendelkezésre bocsátásáért köszönetemet fejezem ki a Balatoni Múzeum, a Deák Ferenc Megyei Könyvtár, a Göcseji Múzeum, a Hadtörténeti Intézet és Múzeum, a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény, a Közlekedési Múzeum, a Magyar Olajipari Múzeum, a MÁV Rt. központi tervtára, a Thury György Múzeum, valamint a Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. a Zala Megyei Közlekedési Felügyelet, a Zala Megyei Levéltár, a

MÁV Szombathelyi Beruházás Lebonyolító Igazgatósága vezetőinek és munkatársainak. Külön köszönöm Juhász Tibornak (a megyei állami közútkezelő ügyvezető igazgatójának) e könyv készítésében nyújtott sokirányú segítségét.

Tervező és kivitelező vállalatok: a Hídépítő Rt., a Mélyépítő Budapest Kft., a Magyar Scetauroute, az Uvaterv továbbá Letenye Polgármesteri Hivatala, Zalaszentgrót önkormányzata és sokan mások is segítették munkámat, elsősorban fotók rendelkezésre bocsátásával.

A könyv írásában Bárdosi László és Vajda Lajos vasútmérnökök, dr. Farkas János tervező, dr. Gáll Imre a hazai hídtörténetírás megalapozója, Gecseg Miklós ny. főmérnök, Szabó László muzeológus, Srágli Lajos múzeumigazgató, Varga Gellért erdőmérnök, Wellner Péter tervező működött közre. Biri Gábor megyei hídmérnök az anyaggyűjtésben, fotók, kimutatások készítésében, a könyvkészítés minden munkájában segítségemre volt. Tóth István térképek, Hajós Bence pedig hídrajzok készítésében működött közre. Dr. Horváth László, dr. Müller Róbert és dr. Vándor László múzeumigazgatók hasznos tanácsokkal álltak rendelkezésemre, kár, hogy régészeti kutatásaik nem kerültek e könyvbe.

Gazdagítják a könyv illusztrációit dr. Domanovszky Sándor, dr. Farkas János fényképfelvételei, Hargitai Jenő hídrajzai és dr. Imre Lajos ecsetrajzai.

A könyv szövegét most is Hegyi Kálmánné öntötte formába, a lektorálást pedig dr. Träger Herbert ny. minisztériumi főtanácsos végezte.

A nyomdai előkészítés, tördelés Mészáros Róbert munkája, a dokumentumok felkutatásában részt vett és remek fotókat készített Mészáros T. László.

Minden intézménynek, személynek köszönöm a segítségét, e nélkül ilyen formában nem készülhetett volna el ez a könyv. Kérem, hogy bár személy szerint sokakat nem említettem, ne tartsanak hálátlannak és továbbra is segítsék a hazai hídépítés történetének kutatását.

Dr. Tóth Ernő



A Hídmérnöki Konferencia logóján szereplő zalaapáti Zala-híd (Dr. Imre Lajos ecsetrajza)

Földrajzi adottságok

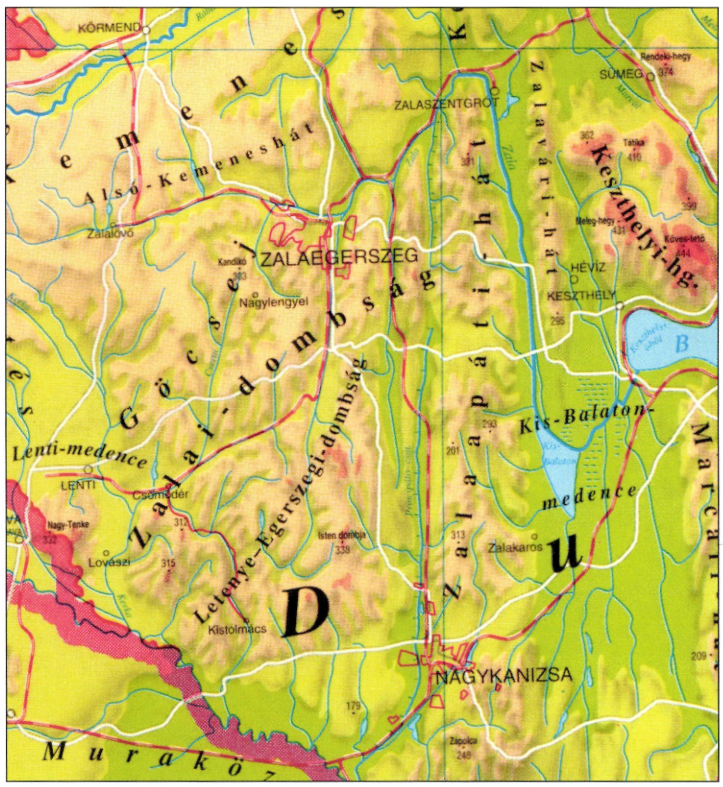
Zala megye az ország délnyugati sarkában helyezkedik el, két országgal (Horvátország, Szlovénia) határos.

Természetföldrajzi határai: északon a Zala, keleten a Keszthelyi-hegység és a Balaton, ettől délre a Belső-somogyi homokvidék és a Mura, nyugaton pedig dombvidék, a határon túl a Stájer dombok.

A **megye természeti tájai a Keszthelyi-hegység és környéke** és a **Zalai-dombság.** Az Észak-Zalai-dombság az Ős-Rába hordalékkúpjának maradványa, a Közép-Zalai-dombság a Válicka és a Cserta-patak völgye között fekszik, a Nyugat-Zalai-dombság a Kerka völgyétől nyugatra terül el, anyaga az Ős-Mura hordalékkúpja. A Lenti medence a dombság legnagyobb szerkezeti süllyedése. A Tenke-hegy a Lenti medence és a Dráva-Mura árok között terül el [1].

A megye ma a kis területű – 3784 km² – megyék közé tartozik, pedig évszázadokon keresztül kelet-nyugati és észak-déli irányban is jóval nagyobb kiterjedésű volt (kb. 6000 km²), ide tartozott a Balaton-felvidék Alsóőrsig, Sümegtől még északra is több település, a trianoni békediktátum előtt pedig a Mura-vidék is.

A megye mai területe 1979-ben alakult ki, a korábbi változások áttekinthetően térképen tanulmányozhatók. (A könyvben nem lehetett a teljességre törekedni, ezért a mai megye területén kívül lévő utakról, hidakról viszonylag kevés szó esik.)



A megye hegy- és vízrajzi képe

A megye vízfolyásokban igen gazdag, az országban itt a legsűrűbb ez a hálózat. Legjelentősebb vízfolyásai a Mura, Kerka-Cserta, Szentgyörgyvölgyi patak-, Kebele, Alsó-Válicka-Principális (Foglár) csatorna és a Zala: Szévíz, Felső-Válicka, Sárvíz-Gyöngyös.

A nem túlzottan tagolt dombvidék és a vízfolyások nem akadályozták jelentősen a közlekedési utak kialakítását, hidak építését, bár egyes időszakokban az elmocsarasodott területek nehezítették a közlekedést: híd-, illetve dorongutakat kellett építeni.

A földrajzi adottságok igen sűrű településhálózatot engedtek meg. A **településsűrűség a legnagyobb az országban:** 257 település, 15 km²-es átlagos területtel.



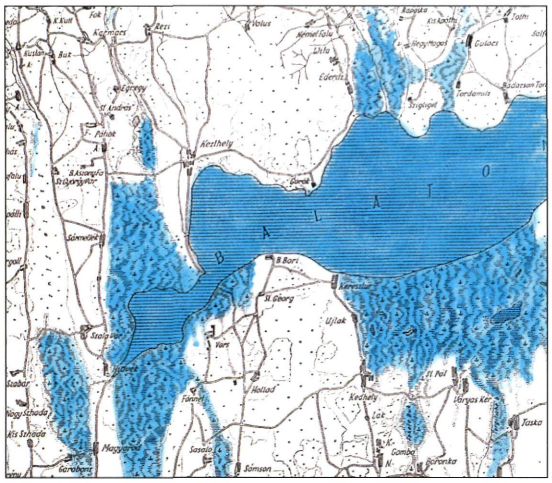
A megye területének változásai (Göcseji Múzeum kiállítási anyaga)

Hála a kutatóknak, jól ismert a megye közép- és reformkori vízrajza és úthálózata is [2, 3, 4]. lönösen érdekes a Kis-Balaton kialakulása, ennek közlekedési kihatása.

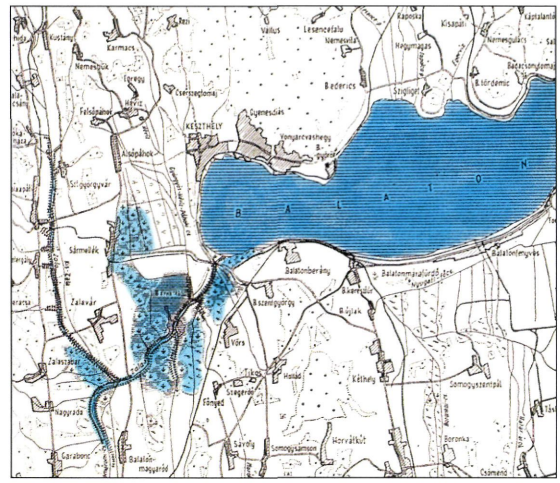
A **török megszállás idején jelentősen romlottak a vízrajzi, közlekedési adottságok,** nemcsak a háborúskodás, hanem a települések elnéptelenedése miatt is. Igen értékesek az I. és II. katonai felmérések térképszelvényei, melyek jól mutatják, hogy 1784-ben, illetve 1856 körül milyen volt a megye földrajzi képe a vízrendezések előtt, majd a rendezések kezdete után. Kü-



Zala megye középkori vízrajza Holub szerint [2]

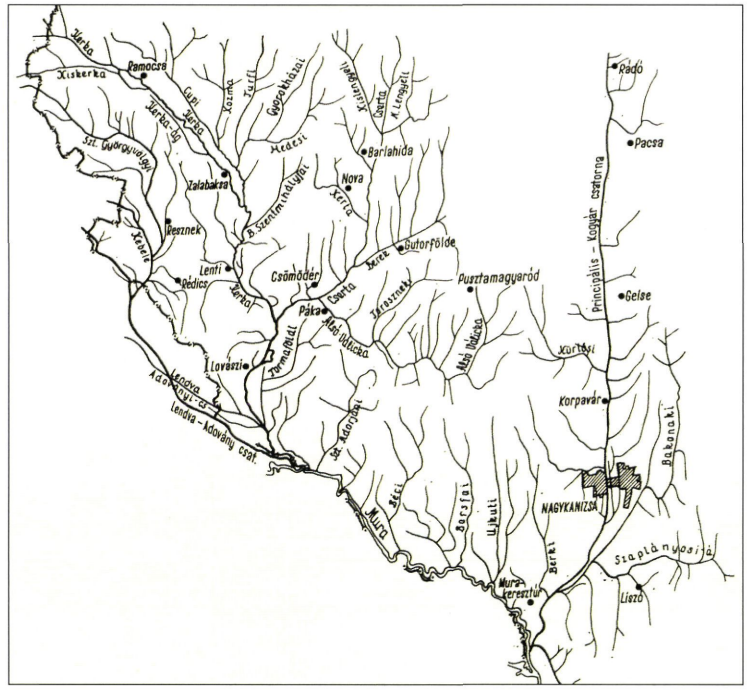


A Kis-Balaton környéke a vízrendezések előtt (1784)...



... és után [5]

A dombok észak-déli irányban tagoltak, ez évszázadokon keresztül lényegesen befolyásolta a legfontosabb utak helyét, kialakulását, **kevés volt a kelet-nyugati irányú út,** kivéve a Balaton térségét és a Zala-völgyet; ezekről és további kérdésekről külön fejezetben lesz szó.



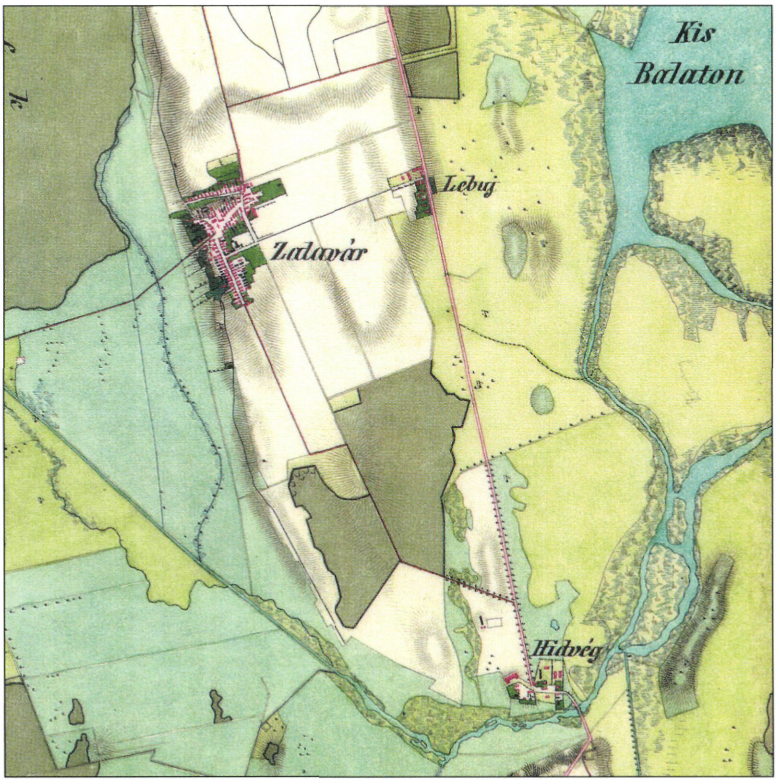
A Mura vízrendszere [5]

A vízrendezések a **Dráván,** amely korábban a megye területét határolta, már 1784-ben megkezdődtek és 1948-ig tartottak, ez alatt Légrádtól a Dunáig 454 km-ről 272 km-re csökkent a folyó hossza [5]. A megye fő földmérője, Póka Antal 1822-ben kezdte el az akkori rendezés tervezését. A Dráva bal partját a rendezés előtt fattyúágak hálózták be, a főmeder helyét változtatta, előfordult, hogy a „híd alól elment a folyó", kiöntések után pedig mocsarasodott a terület. A **Mura** mederfelmérése már 1753-ban megkezdődött, völgye nem volt mocsaras, de előfordult (pl. 1823-ban), hogy átmetszéssel kellett a folyót visszaterelni a híd alá Muraszerdahelynél. 1898-ban indult meg a vízrendezés az osztrák-magyar közös szakaszon, majd 1922-ben vett lendületet a munka.

A **Zala** szabályozása előtt a Balaton közelében szétterült, 1773-ban kezdtek foglalkozni rendezésével. Az érdemi terv 1836-ban készült a tervbe vett munkákra. Bajomy István (Póka Antal munkatársa) készítette 1836-65 között: 19 km hosszban rendezték a Zalát; a Balaton magas vízállása miatt azonban az ártér még ki volt téve az áradásoknak. A szabályozás utolsó, 35 km-es részét 1894-ben fejezték be és egy 13 km-es mellékcsatornát készítettek.



A Kis-Balaton 1860 körül Fenékpusztánál...



... és Hídvégnél (II. katonai felmérés, Hadtörténeti Intézet és Múzeum)

A Kis-Balaton szabályozása csak 1922-től kezdődött meg. A Zala mellékvizeinek rendezése: Kiskomáromi-csatorna (1836-1842), Szévíz csatorna (1842-1889), Válicka (1888-1892) is elkészült [5].

Természetesen a Kerka és mellékvizeinek rendezése is elkészült a Mura rendezésével összhangban.

E rendkívül vázlatos ismertetés csak jelezni kívánja, hogy a kötött talajú, sűrű vízhálózatú megyében – bár minden korban lehetett közlekedni – igen fontos volt a vízrendezési munka.

A Dráván és a Murán csak néhány híd volt, a Zalán és a kisebb vízfolyásokon azonban szinte minden településnél volt valamilyen átkelőhely (1784-ben 572 híd látható a térképszelvényeken).

A vízrendezések további kérdései – különös tekintettel az egyes hidak tervezésére – a következő fejezetben találhatóak.

Irodalom:

[1] Zala megye kézikönyve, CEBA Kiadó, 1998.

[2] Holub József: Zala megye középkori vízrajza, Zalaegerszeg, 1963.

[3] Bencze Géza: Zala megye hidrográfiai képe a reformkori vízrendezések küszöbén, Zalai Gyűjtemény.

[4] Pais László: A Zala vízgyűjtőjének régi vízrajza, Budapest 1942.

[5] A magyar vízrendezés története (Ihrig Dénes), Budapest 1973.

Vízrendezések szerepe a Zala megyei hídépítésekben

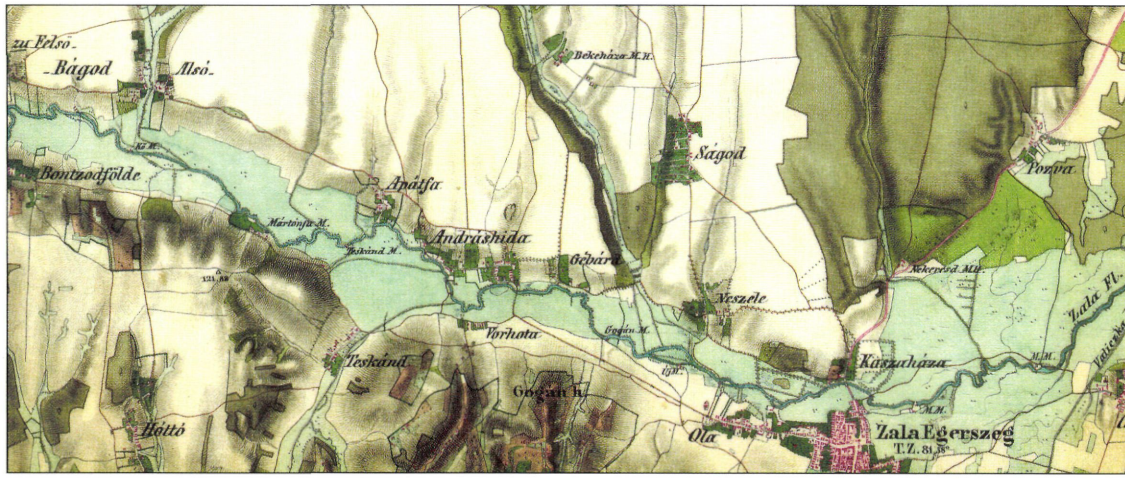
A Zala és a Kerka medre még a 19. század közepén is (1850 körül) teljesen rendezetlen (szabályozatlan) állapotban volt. A víz mindkét mederben nem a völgy középvonalában folyt le, hanem domblábtól domblábig vándorolt és kb. 2-3 éves gyakorisággal elöntötte a völgyfenéki területeket.

Ennek az árvízi veszélyeztetettségnek megfelelően mindkét meder mentén a „völgyfenéki" területeken zömmel gyepgazdálkodás (főleg legeltetés) vagy természetes erdőgazdálkodás folyt.

Itt megjegyzem, hogy a medrek akkori nyomvonalát a kiegyezést követően készült katonai



A Zala-völgy részlete 1784-ben



A Zala-völgy 75 évvel később (Hadtörténeti Intézet és Múzeum)

térképek (de még a 20. század első felében készült térképek is) nagyon szemléletesen ábrázolják. Ezeken a rendezetlen mederszakaszokon a 19. század közepétől rövid idő alatt **sorozatban épültek ki a vízimalmok,** mivel a mezőgazdaság egyre több terméket produkált és egyéb energiafajták akkor még csak nagyon szűkösen álltak rendelkezésre a termés feldolgozására. (Itt kell megjegyezni, hogy a Zalán Őriszentpéter és Bókaháza között, a Kerkán pedig Bajánsenye és Kerkaszentkirály között a 20. század első felében külön-külön legalább 20 vízimalom üzemelt!) A vízimalmok üzemeltetését mindkét meder esetében nagyon kedvezően befolyásolta a völgyek viszonylag nagy esése (I>1 %) és a nyári kisvízhozamok kedvező nagysága (Q>100 l/s).

A vízimalmok építésére **általában a domblábnál került sor,** mivel az ott megépített malmok még árvízi kiöntések esetén is jól megközelíthetők voltak a gabonát szállító járművekkel.

A 19. század második felében a mezőgazdaság dinamikus fejlődése (főleg az állattenyésztés jövedelmezősége) szükségesé tette, hogy az érintett völgyfenéki területtulajdonosok az elmocsarasodások csökkentése érdekében lecsapolási munkákat és az árvízi elöntések gyakoriságának csökkentése érdekében helyi jellegű (lokális) mederrendezési munkákat végezzenek. A meder kiépítésének mértéke, illetve célja akkor általában az 5 éves gyakoriságú (azaz a százévenként átlagosan 20-szor előforduló) nagyvizek, illetve árvizek kiöntés nélküli levezetése volt.

A két vízfolyás völgyében a 20. század közepéig a fentiekben vázolt problémák ellenére is jelentős változások történtek:

– a völgyfenéken az állattenyésztés igényei miatt egyre több lecsapoló csatornahálózat és alagcsőrendszer épült ki,

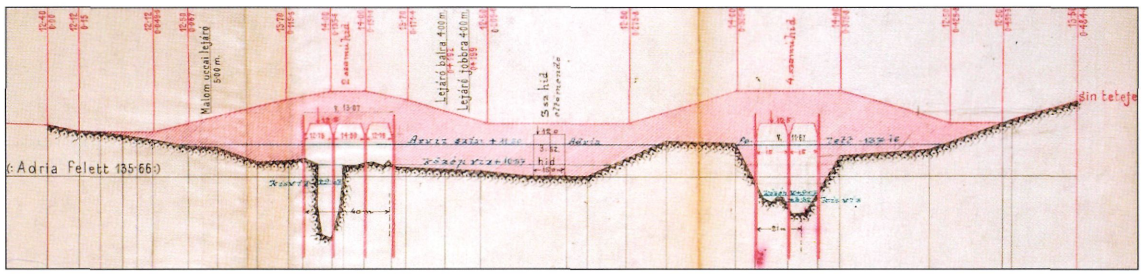
– a völgyfenék szélén egyre több gyepterületet törtek fel szántóművelés céljából (főleg csapadékszegény időszakban, vállalva az árvízi elöntés kockázatát is),

– egyes községekben (megfelelő szabályozás hiányában) a belterületek a völgy szélének árvízi elöntéssel fenyegetett részére is kibővültek,

– a völgyeket keresztező vasutak, utak üzemeltetésénél is egyre több probléma merült fel: ha a közlekedési létesítményeket nem emelték ki a terepszintből, akkor gyakorlatilag 2-3 éves gyakorisággal kerültek árvízi elöntésre (ilyen esetben a forgalom szünetelt, a pályatest pedig elmocsarasodott), ha pedig a pályatesteket (csak kismértékben is) kiemelték a terepszintből, a keresztirányú feltöltések az árvizek levonulása során duzzasztást okoztak, a közlekedési létesítményeken átbukó víz pedig a pályatesteket súlyosan megrongálta.

Az előzőekben vázolt feszítő problémák egyre sürgetőbbé tették mind a Zala, mind a Kerka esetében a medrek korszerű rendezését, illetve a medrek vízelvezető kapacitásának lényeges növelését. A történelem **fintora volt, hogy a probléma megoldására kiváló lehetőséget teremtett 1949-ben a vízimalmok államosítása.**

Az említett „diktatórikus" lépés után készültek el a mederrendezési tervek mind a Zala, mind a Kerka medrének korszerű rendezésére, illetve bővítésére az alábbi főbb irányelvek szerint:



Az alibánfai Zala-híd és környéke (1927.) (Közútkezelő tervtára)



Zalavárnál a fahídnál is védekezni kellett árvízkor



Az 1941. évi árvíz Keszthely térségében (Balaton Múzeum, Castelli album)

– a medrek új nyomvonalát a völgyfenék legmélyebb részén kell kialakítani, a vízimalmok esetleges reaktiválását figyelmen kívül kell hagyni,

– az új medret a 10 éves gyakoriságú (100 évenként átlagosan 10-szer előforduló) nagyvizek, illetve árvizek kiöntés nélküli levezetésére kell méretezni.

A fenti irányelvek szerint kidolgozott tervek alapján a **mederrendezési** munkák **mind a Zala völgyében, mind a Kerka völgyében 1958-ban kezdődtek** meg és a Zala völgyében Bókaháza és Csöde között, a Kerka völgyében pedig Kerkaszentkirály és Bajánsenye között (gyakorlatilag magyar területen teljes hosszban) kb. 1972-ben fejeződtek be.

A mederrendezés során nagyon sok új közlekedési műtárgyat (azaz új hidat) kellett építeni az új meder és a közlekedési vonalak keresztezésénél, gyakran még ott is, ahol a meder bővítése a régi nyomvonalon maradt, mert a meder bővítése miatt sem a hidak alapozása, sem azok átfolyási szelvénye nem volt megfelelő.

A mederrendezés és az új hidak építése általában összehangolva és egyidejűleg történt meg, mivel a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság és a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság között a koordinációs együttműködés évtizedeken keresztül zavartalan volt. Ezt nagyon jól szemlélteti pl. a Kerkán a szécsiszigeti mederszakasz rendezése és ugyanott az új közúti híd megépítése, a Zalán pedig a zalaszentgróti mederszakasz rendezése és az új közúti híd egyidejű megépítése.

A Zalán és a Kerkán az elmúlt 150 évben végzett mederrendezési beavatkozások vázlatos ismertetése után célszerű rövid ismertetést adni a **Principális-csatorna és Szévíz-csatorna** rendezésének szintén kb. 150 éves történetéről is. Mindkét vízilétesítmény közös jellemzője, hogy **nem vízfolyás, hanem mesterséges csatorna,** de mindkettőnek jelentős vízgyűjtőterülete is van, így nagyvizek levezetése szempontjából vízfolyásnak is tekinthetők.

Mindkét vízilétesítmény közös jellemzői még az alábbiak:

– a csatornák völgyében sorozatban sekély vizű mocsaras teknők, illetve tavak helyezkedtek el,

– az említett mocsaras teknőket keskeny dombok választották el egymástól, évszázadokon



A balatonhídvégi Zala-híd árvízi károsodása 1941-ben



Az árvíz egész úttöltés-részeket is elmosott 1940-41-ben (Balaton Múzeum, Castelli album)

karbantartásáról a 19. század közepétől ún. vízügyi lecsapoló társulatok gondoskodtak.

Néhány híd építésével, átépítésével kapcsolatos információk a következők.

A zalaapáti Zala-hídnál a Zala mellett az 1920-as években a meder mindkét oldalán árvízvédelmi töltések épültek, a meder mindkét oldalán 5-6 m széles padka szabadon hagyásával a Zalavár-Zalakomár közötti ök. út keresztezése és Bókaháza község között. Ekkor a régi Zala-híd változatlanul megmaradt. A következő három évtizedben azonban kiderült, hogy a beruházó és a tervező a mértékadó 100 éves gyakoriságú vízhozam mértékét megfelelő hidrológiai statisztikai adatok hiányában lényegesen alábecsülte. Az említett régi híd az árvizek levonulása során a megengedettnél sokkal nagyobb duzzasztást okozott és az árvíz (nemcsak a híd duzzasztása miatt) az árvízvédelmi töltéseket is több helyen meghágta. Ezért kellett a hidat átépíteni és a töltéseket (két alkalommal is) megfejelni.

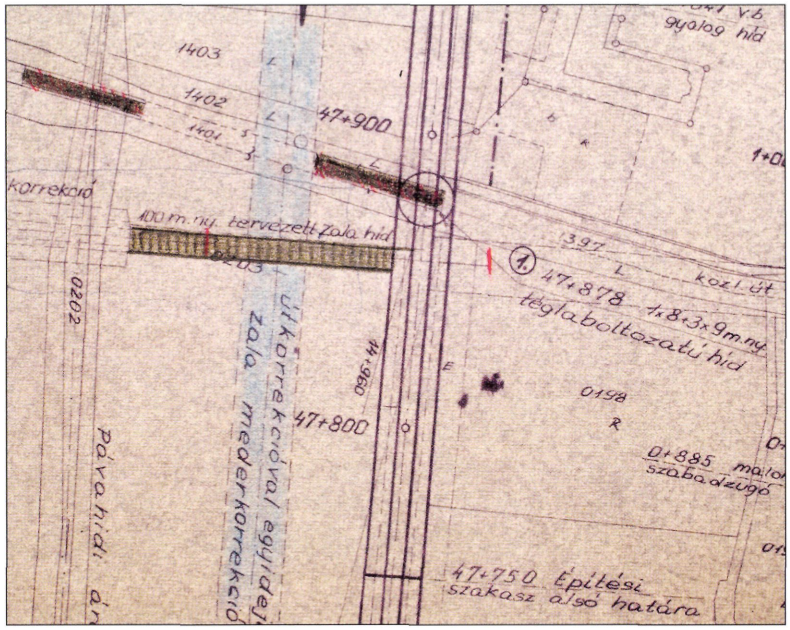
keresztül ezeken a dombokon vezettek át a völgyek két oldalát összekötő utak és a jelenlegi közutak is,

– a völgyek átlagos esése (a Mura, illetve a Zala irányában) mindkét vízilétesítmény esetében átlagosan csak 0,2 ‰ (20 cm/km!) volt.

Mindkét csatorna medrét – az említett homokdombok átvágásával – kb. 200 évvel ezelőtt építették meg, a jelenleginél jóval kisebb mederm élységgel. A csatornák



A régi Zalaapáti Zala-híd árvízkor (1941) (Balaton Múzeum, Castelli album)



Az új zalaszentgróti Zala-híd építésekor tervezett mederrendezés (Közútkezelő tervtára)

Zalaszentgrót nagyközség északnyugati oldalán olyan felhagyott, elégtelen nyílású duzzasztózsilip volt a Zalán, amely a településen korábban üzemelő, nagy teljesítményű vízimalom vízellátását szolgálta. A duzzasztózsilip több évtizedes üzemeltetése során a talajvízszint a település északnyugati részén károsan megemelkedett (a terepszint alatt 20-30 cm-re alakult ki), a Zala árvizei pedig Zalaszentgrót északnyugati részének mélyen fekvő területeit 4-5 éves gyakorisággal elöntötték. Ennek a tűrhetetlen állapotnak a felszámolására kellett végrehajtani a Zala-meder korszerű rendezését és egyidejűleg a meder bal partján (keleti oldalán) a település árvízvédelmére **községi árvízvédelmi töltés építését** a mederrendezésből kikerült földanyagból. Mivel a Zala-meder akkor közvetlenül a régi grófi kastély kerítése mellett folyt, a **Zala nyomvonalának megtartása mellett a bal parti védtöltés építését csak úgy lehetett volna végrehajtani, ha a beruházó a kastély kerítését elbontja és kb. 18-20 m széles sávban kiirtja a kastélypark növényzetét** (a területen lévő évszázados fákkal együtt). Mivel a régi közúti híd – helyi elnevezéssel Hatamov híd – átfolyási szelvénye is elégtelen volt (és közlekedési szempontból sem felelt meg a korszerű igényeknek, pályaszélesség és teherbírás miatt), nem volt kétséges a döntés: „a Zala medrét és a közutat is új nyomvonalon kell kialakítani és a kettő keresztezésénél új közúti hidat kell építeni.

A Pávahidi árok és a régi közút keresztezésénél lévő régi téglaboltozatos közúti híd elbontásával kapcsolatban azt kell tudni, hogy **ez a meder a tüskeszentpéteri és zalaszentgróti malom duzzasztó zsilipjének közös árapasztó csatornája volt,** ezért az említett malmok felszámolása után nem volt indokolt a csatorna fenntartása.

A Zalabérnél épített új Zala-hídnál a korszerűen kiépített közút a terepszintből lényegesen kiemelve keresztezi a Zala-völgyet, ezért volt indokolt – Zalabér község árvízvédelme érdekében is – a 83 m össznyílású új Zala-híd megépítése (a korábban ismertetett hidraulikai irányelvek szerint).

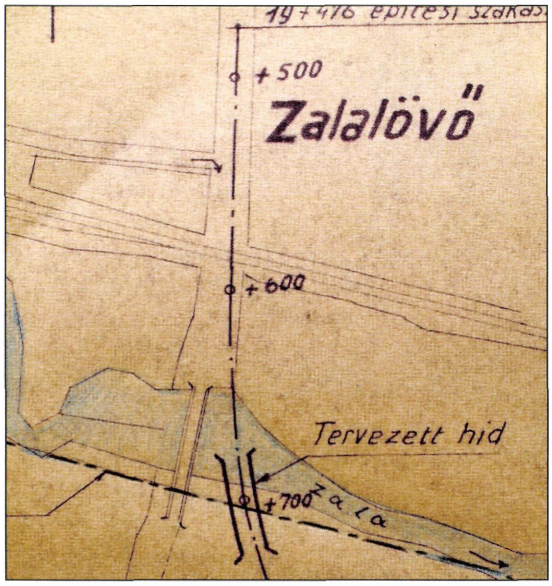
A Dötknél átépített Zala-hídnál a korszerűen kiépített közút ugyancsak a terepszintből kiemelve keresztezi a Zala-völgyet, a dötki bekötőút tehát akadályozta a Zala árvizeinek zavartalan lefolyását. Ezért volt indokolt – az előzőkben ismertetett hidraulikai irányelvek szerint – öt nyílással összesen 85 m össznyílású közúti híd építése.

A Zalaszentgyörgy-Kávás összekötő út keresztezésénél épített közúti Zala-hídnál a viszonylag korszerűen kiépített közút szintén a terepszintből kiemelve keresztezi a Zala-völgyet. Ezért volt indokolt itt is l az említett hidraulikai irányelvek szerint – 70 m össznyílású Zala-híd megépítése (a régi, elhasználódott híd helyett).

A zalalövői műemlék jellegű hídnál az alapvető probléma a híd környezetében az volt, hogy a Zala árvizei – a meder rendezetlensége miatt és a régi közúti híd átfolyási szelvényének elégtelen méretei miatt is – a zalalövői vasútállomást 4-5 éves gyakorisággal elöntötték és a vasútvonal északi oldalára átfolyva a község belterületét is veszélyeztették. Ezért vált szükségessé itt a Zala-meder korszerű rendezése, legalább a 10 éves gyakoriságú nagyvizek kiöntés nélküli levezetésére.

A tervezés során kitűnt, hogy a régi híd átfolyási szelvénye alig 50 %-ban elégíti ki a hidraulikai követelményeket és a híd alapozási mélysége nem felel meg a Zala-meder tervezett méreteinek. Vízkárelhárítási szempontból új Zala-híd építése volt célszerű új medernyomvonalon. Mivel a régi híd közlekedési szempontból sem volt megfelelő, szoros koordinációval az új Zala-hidat mederkorrekcióval és közúti nyomvonal-korrekcióval tervezték, illetve építették meg.

Megjegyzés: ha útkorrekció nem épült volna és a hídpálya közlekedési szempontból korszerűsítésre került volna (pályaszélesség, teherbírás stb.), a híd ártéri hídnyílás jelleggel megmaradhatott volna a tervezett új híd folytatásában.



Mederrendezés az új híd építésekor Zalalövőn (UVATERV, Közútkezelő tervtára)

Másik változatban a régi híd úgy is fennmaradhatott volna (a zalaszentgróti hídhoz hasonlóan), hogy nem maradt volna vízelvezetési funkciója és a régi útpálya zsákutca jelleggel csatlakozott volna az új közúthoz.

A Principális-csatornán és a Szévíz-csatornán azért kellett 1953-ban a korábbinál jóval nagyobb nyílású hidakat építeni, mert a hidak befolyási oldalán (a kis fenékesés miatt) nagyon kicsi volt az érkező nagyvizek sebessége (kb. 40-50 cm/sec). Ez a vízsebesség még a megengedett 12 cm-es duzzasztás hatására is legfeljebb 100 cm/sec értékre növekedett meg. (Ezért kellett pl. a Principális-csatornán legalább 50 %-kal nagyobb hídnyílásokat kialakítani, mint pl. a hasonló vízgyűjtőterületű Csertapatakon.)

A dobri közúti Kerka-hídnál is megtörtént a Kerka-patak korszerű rendezése 1958-72 között a tízéves gyakoriságú nagyvizek kiöntés nélküli levezetésére. Mivel a meder vízvezető szelvénye a rendezés során lényegesen megnőtt, a hidak átépítése is elkerülhetetlen volt. A Kerkán üzemelő vízimalmok felszámolása után, a mederrendezéssel majdnem egyidejűleg, a közúti hidak (Kerkaszentkirály, Dobri, Szécsisziget, Lenti, Zalabaksa, Csesztreg) átépítése is megtörtént. Érdekesség, hogy Kerkaszentkirály Margitmajorjának megközelítésére egy bontott Tisza-híd provizórium lett beépítve.

A letenyei Mura-híd újjáépítése során a jugoszláv fél szakértőivel együtt tervezték meg

– a Mura folyó helyi szabályozását kb. 3 km hosszban,

– a letenyei közúti híd kialakítását az ártéri nyílásokkal együtt,

– és a Mura két oldalán az árvízvédelmi töltések megépítését.

A tervek végleges elfogadását a két fél szakértői között többéves egyeztető munka előzte meg. A Mura-híd az 1960-as évek elején épült újjá.

A Mura folyó **kanyarulati viszonyai miatt** a Mura jobb partján (a jelenlegi horvát oldalon) új ártéri hídnyílásokat kellett kialakítani.

A közúthálózat kialakulása

Természetesen a rómaiak pannóniai uralma előtt is voltak utak, éppen napjainkban az M7 autópálya nyomvonalán végzett régészeti feltárások gazdagítják ismereteinket [1]. Természetföldrajzi okokból ősidők óta nagyjából a mai 7. sz. főút vonalán alakult ki egy közlekedési vonal.

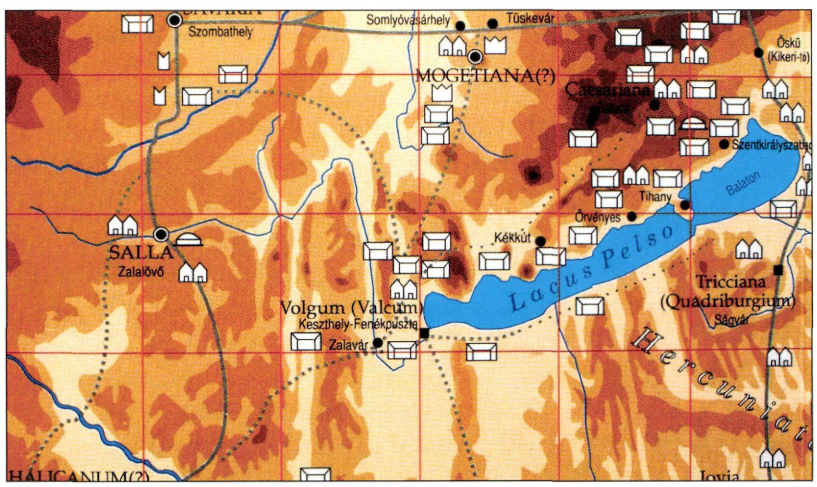
A rómaiaknak egyik legfontosabb főútja – a híres **Borostyánút** – vezetett Itáliából (Emona) Alsólendva (Halicanum) Zalalövőn (Salla) át északra [2]. Zalalövőn híd, Muraszerdahelynél rév vezetett át a folyón. A megyét átszelte egy nagyjából nyugat-keleti irányú út is, mely a Balatonfelvidéken át vezetett Alsólendva felé.

Fontos út vezetett Szombathely (Savaria) – Fenékpuszta (Valcum) – Pécs (Sopianae) irányában. Fenékpuszta révátkelőhely volt, melyet erődítmény védett [3].

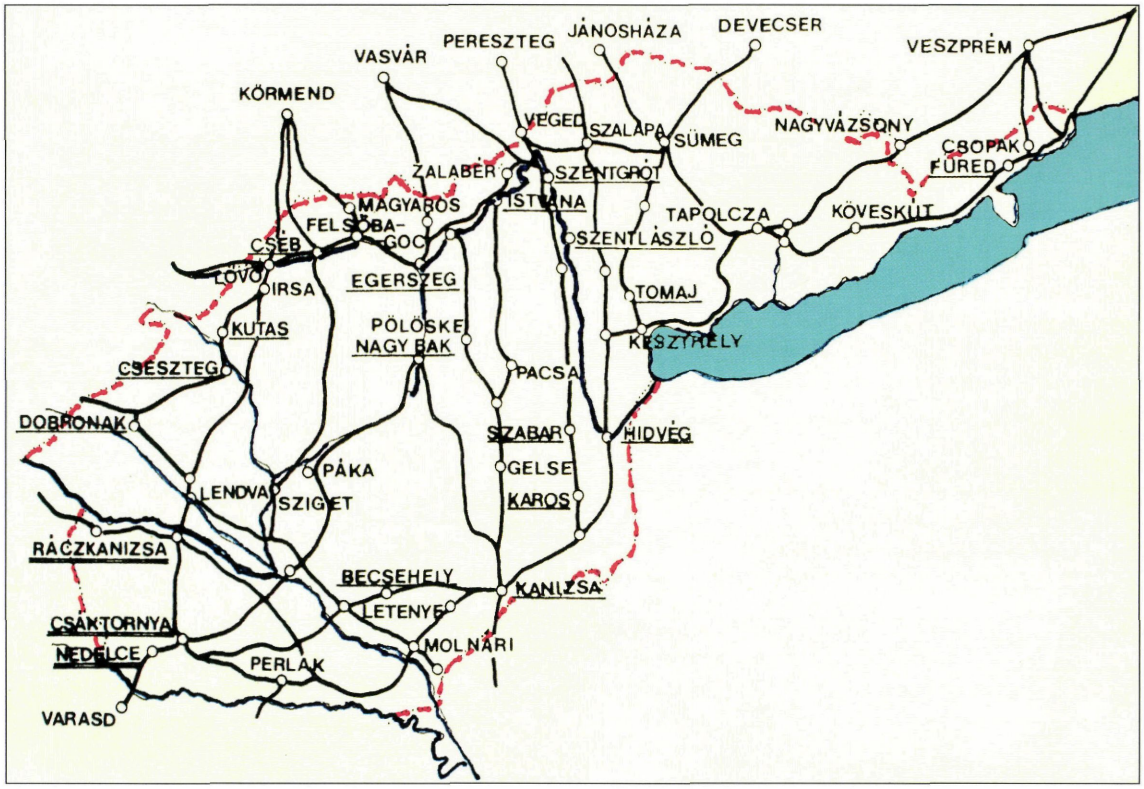
Az egyes római utak pontos vonalát a szerzők nem egyformán adják meg, az azonban kétségtelen, hogy **Zala megye fontos utak kereszteződésében feküdt** [4, 5, 6]. Részletesen ismert **Zalalövőnél és Fenékpusztánál** a fontos átkelőhelyek jelentőségének változása is. A Borostyánkő utat az 1. század elején építették ki, majd többször átépítették. A Zala menti utat valószínűleg a 2. század elején építették ki, de csak fele szélességgel, mint az észak-délit. Pannónia kettéosztása (Kr. u. 106-ban) átértékelte az egyes utak szerepét is, a Zala-híd fennállása azonban folyamatos volt [7].

Nagykanizsa környékének római kori úthálózata is rekonstruálható [26]. A megye középkori úthálózatát Holub József tárta fel oklevelek alapján [8]. A révek, út- és hídvámok helye jellegzetes úthálózatot rajzol ki a történelmi Zala megye területén. A megye északi és déli határvonala környezetében vezettek kelet-nyugat irányú utak, észak-déli irányban pedig jóval több főút halad a dombvidék völgyeiben. Jellemzője volt az úthálózatnak, hogy több jelentős útcsomópont alakult ki a folyók réveinél, hídjainál. Valószínűsíthető, hogy a középkor útjai több esetben a római utak vonalán haladtak. Hazánk úthálózatát más szerzők is kutatták, kiemelendő Glaser Lajos kutatása, aki a Dunántúl hadi és teljes úthálózatát is Holubhoz hasonló módszerrel rekonstruálta [9, 10]. Mindkét kutató **igen sűrű úthálózatot talált az oklevelek tanúsága szerint.** Holub szerint **hídvám volt:** Barlabáshidán (1246), Zalacsében (1328), Fancsikán (Zalaegerszegtől északkeletre, 1325) Balatonhídvégen (1430), Zalakaroson (1270), Kehidán (1441), Zalaszentgróton (1247), Zalaszentlászlón (1408).

Fontos rév volt Koroplyán (Mura), Letenyén (Mura), Perlakon (Dráva), Szemenyén



Római kori utak Zala megyében [6]



Zala vármegye úthálózata a középkorban Holub szerint [8]

(Mura), Szentmihályon (a török időben elpusztult, Mura), Muraszerdahelynél (Mura), Varasdnál (Dráva) és más helyen is [8]. Nagykanizsa és környékének középkori úthálózata is ismert a kutatásokból [27].

Említést érdemel, hogy a vízrajzi adottságok és a kötött talaj miatt a megyében **több helyen csak hídutakon vagy dorongutakon lehetett közlekedni.** Kiemelten sok ilyen út maradványa ismert Zalavár környékén, de várak bejáró útjainál (Nagykanizsa, Zalaegerszeg stb.) is a régészeti feltárás ilyen útszakaszokat talált [11, 12, 13].

A sűrű **úthálózat,** a sűrű településhálózat a **török megszállás idején nagymértékben károsodott.** Egyes települések elnéptelenedtek, a vizek rendezettsége több okból is romlott [17].

A török kiűzése után a **közlekedési feltételek** – gyakran megváltozott útszakaszok igénybevételével – javultak. Nagy érték, hogy a megyei mérnök, Tomasich János 1792-ben rendkívül részletes, szép térképet készített a megye útjairól [14]. Nagyjából ugyanebben az időben folyt az I. katonai felmérés (1783-85), melynek térképszelvényei részletes képet adnak nemcsak a főutakról, hanem a legkisebb gyalogösvényről, a vizes, mocsaras területekről, hidakról, révekről, malmokról stb. [15]. A két felmérés együttes értékelése az igazán jó, mert a megyei mérnök nyilván jobban tudta az egyes utak fontosságát, mint a helyismerettel nem rendelkező hadmérnök.

Összehasonlítva a középkori úthálózatot a II. József korában felmért utakkal, jellegében, sűrűségében alapvető hasonlóságot találunk. Változatlanul hiányzik a megye középső részén egy kelet-nyugati irányú út. A Balaton északi partján Akalitól Tapolca irányába vezet az út, Fenékpusztánál még nem vezet jelentős útvonal, megjelenik viszont Bak és Letenye között egy út. Ugyanakkor Letenye-Csáktornya között



Az úthálózat Keszthely-Tapolca térségében, Tomasich (Zala Megyei Levéltár)

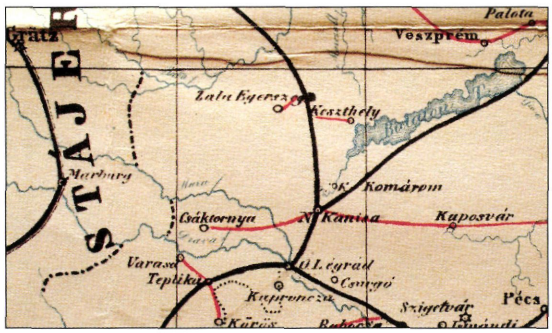


Tomasich térképe (1792) (Zala Megyei Levéltár)


COMITATUS
ZALADIENSIS
JUSSU INCLYTORUM STATUUM ET
ORDINUM ICHNOGRAPHICE DELINEATUS,
PER JOANNEM TOMASICH, EJUSDEM COM. JUR. GEOMETRAM.
ET ÆRI INC. PER CHRIS. JUNKER.
VINDOBONÆ. M.DCC.XCII.
COMITATUS VESZPRIMIENSIS
LACUS BALATON
SIMEGIENSIS
JÁNOSHÁZA
TÜSKEVÁR
SUMEGH
TAPOLTZA
NAGY VÁSONY
KESZTHELY
TIHONY
FOK
EXPLICATIO SIGNORUM.
OPPIDUM
Arx
OPPIDUM cum Arce et Claustro
Pagus cum Arce
Oratorium Reformatorum
Rudera Arcium
Curia Nobilitaris
Thermae
Trajectus
Via commercialis
Domus vinatoris
Claustrum
OPPIDUM cum Arce
Arx cum Parochia
Pagus
Synagoga Judaeorum
Rudera Capellarum
Praedium
Mola
Via Postalis
Via lateralis
Pepinus
Pagus cum Parochia
OPPIDUM cum Claustro
Pagus cum Ecclesia filiali
Augustiana Confessionis Oratorium
Capellae solitariae
Statio Postalis
Asidulae

nem jelölt Tomasich jelentős utat, továbbá Sümeg és Keszthely között sem.

A reformkorban (1832-ben) a megye elkészítette, ha nem is teljeskörűen, a vízfolyások és az utak leírását, s hála Bencze Gézának, ez az értékes leírás ma minden érdeklődőnek hozzáférhető [16]. Értékes tanulmányában elemezte is a Zala megyei közúti közlekedés feltételeit a 18. és 19. század fordulója körüli időben [17]. Figyelemreméltó, hogy a **legfontosabb**



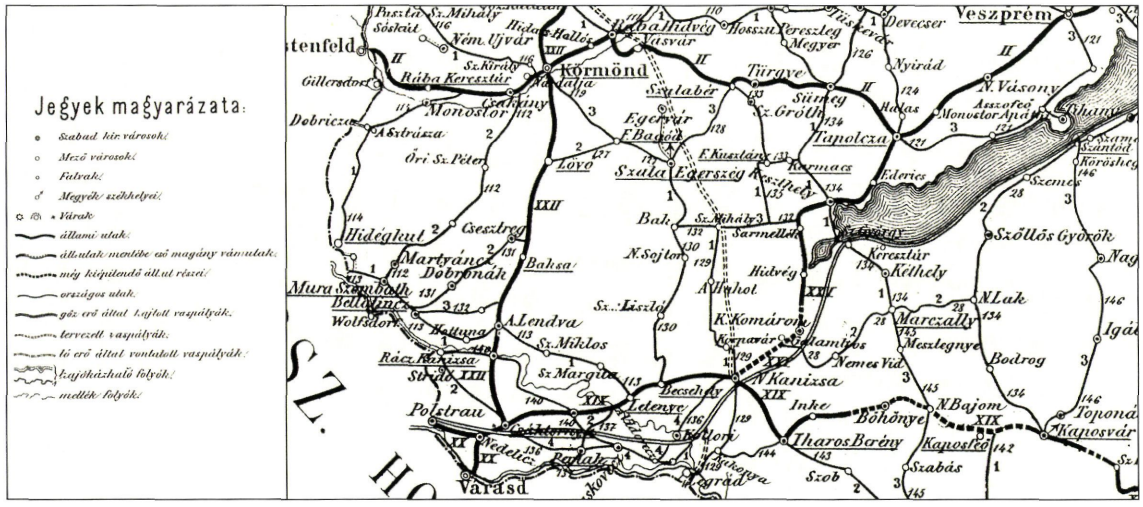
Széchenyi javaslata a vasút (fekete) és úthálózat (piros) fejlesztésére (1848)

utak, a postaúthálózat a megyében 140 km-nyi volt s ezen 238 híd állt, 600 m-ként volt tehát egy műtárgy. Összehasonlításul az 1784-ben készült útösszeírás ötszáz km-nyi utat rögzített, ez mintegy háromszorosa volt pl. Somogy megyéének, 1832-ben pedig 830 km volt a főutak hossza [17].

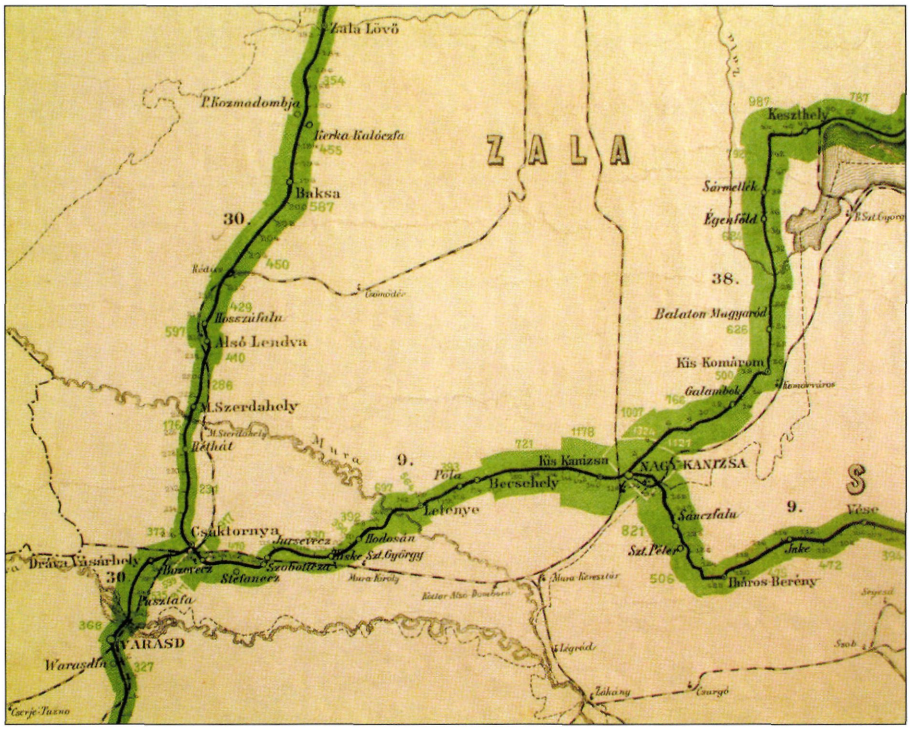
Rendkívül tanulságos az úthálózat további fejlődését is nyomon követni. Fest Vilmos monografikus műve Zala megye állami és országos útjait a következők szerint adta meg. A **buda-gráci,** mely Veszprém-Tapolca-Sümeg-Türje irányban haladt ekkor, a **mohács-pécs-letenye-varasdi,** a **tapolca-kanizsai** voltak a megye legfontosabb állami (álladalmi) útjai [18]. Országos út is jó néhány haladt a megyében, így a türje-zalaegerszeg-körmendi, a Bak-Sármellék közti út, melyek kelet-nyugati kapcsolatot biztosítottak.

A közlekedésben 1860-tól a vasútvonalak is megjelentek, ezzel lényegesen javítva a közlekedés és a szállítás feltételeit. A Dél-Dunántúl úthálózatának alakulását igen alaposan elemezte Erdősi Ferenc [19]. Adatai szerint **Zala megye** a négy dél-dunántúli megye között a **legsűrűbb és egyben a legjobban kiépített úthálózattal rendelkezett,** 1900-ban a 100 km²-re jutó kiépített úthossz 24,5 km, az összes út pedig 43,4 km volt. Az állami utak kiépítettsége Zalában 90 % feletti volt [19].

Az említett értékes, érdekes tanulmányok talán meglepő képet festenek a megyéről, ám ezek a tények.



Az állami és országos közutak 1865-ben [18]



Forgalomszámlálási térkép 1894.

(Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

A megye két pólusa: Nagykanizsa és Zalaegerszeg érdekes megyei sajátosság. A megye úthálózatán lévő hidakról tájékoztatásul néhány adat: 1795-ben 572, 1832-ben 543, 1945 pedig az államépítészeti hivatal kezelésében 542 híd volt [15, 20, 21]. Ezek az adatok minden további nélkül nem vethetők össze, mert az első katonai felmérésen lehet, hogy nem minden híd szerepel, 1832-ben nem minden úton mérték fel a hidakat, 1945-ben pedig az államépítészeti hivatal nem minden híd kezeléséért volt felelős. Az adatok mégis némi tájékoztatást adnak arról, hogy a sűrű úthálózaton nem kevés és nemcsak kis hidak voltak (a Zala-hidak 20-40 öl hosszúságúak voltak a 19. sz. elején). A hídépítés fejlettségét jelzi, hogy 1832-ben már 196 hidat írtak össze a megyében [20].

Az úthálózat és a hidak fejlesztésében az úttörvény megjelenése (1890), folyami hidak építése, a bekötőutak kiépítése fontos előrelépés volt. A trianoni békeszerződéssel a megye területe jelentősen csökkent. 1925-től nagyütemű út-, majd hídépítési program következett külföldi kölcsön felvételével [22, 23].

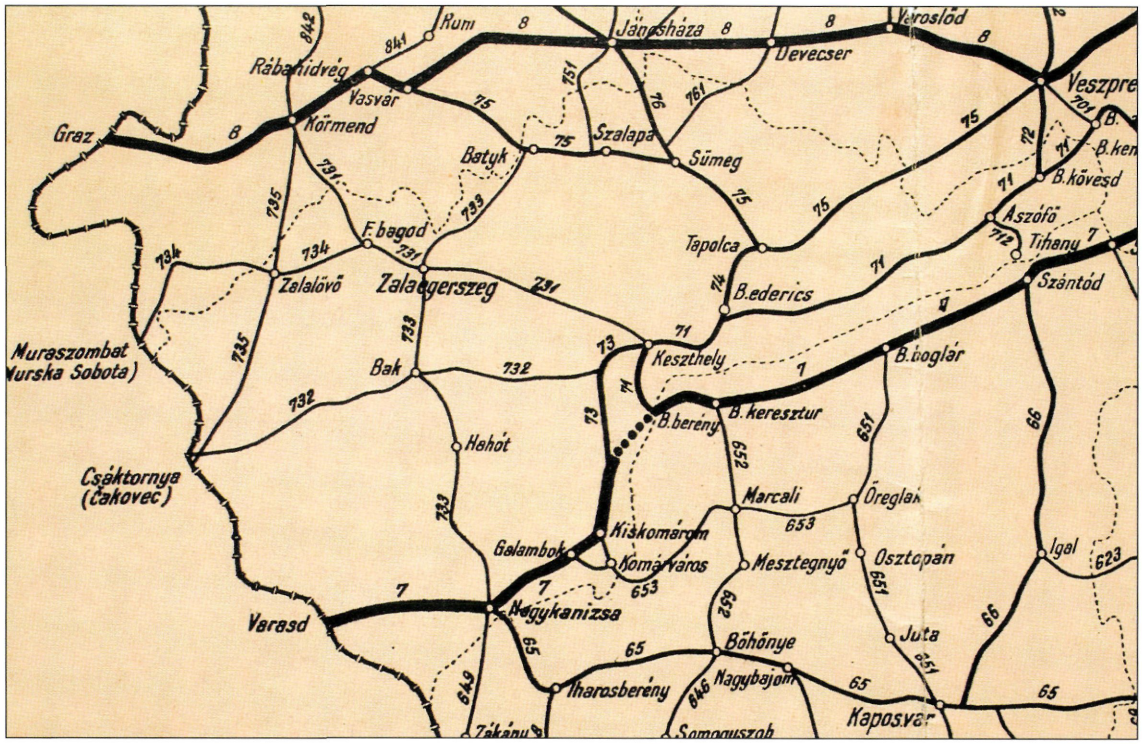
A motorizáció fejlődésével nőtt az igény az utakkal és a hidakkal szemben. A közúthálózat történetét ismertető szakirodalmon kívül a Zala megyei részletek levéltári anyagok segítségével is kutathatók.

1934-ben meghatározták az országos úthálózatot, melynek egyes részei törvényhatósági utak voltak. A fő (akkori szóhasználattal főközlekedési) úthálózat, bár azóta többször változott, máig alapvetően meghatározza úthálózatunk szerkezetét [22, 23].

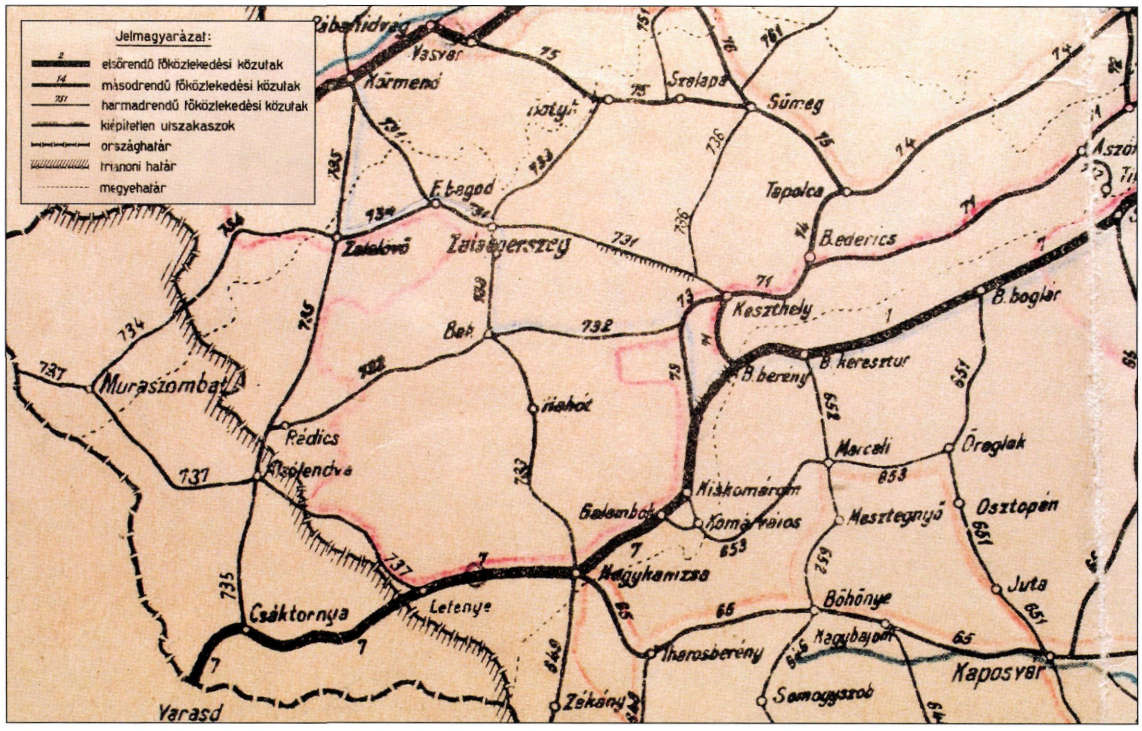
A **második világháborúban** (1941) a megye korábbi területe visszaállt, 1945 után azonban ismét a trianoni határ volt érvényben. A háborús károk elsősorban a hidakban igen nagyok voltak (192 híd).

A megye úthálózatában az első jelentős fejlesztés a 7. sz. főút jelenlegi nyomvonalú kiépítése volt (1953) [24]. Az út nemzetközi jelentősége a **letenyei Mura-híd** újjáépítésével (1961) megnőtt.

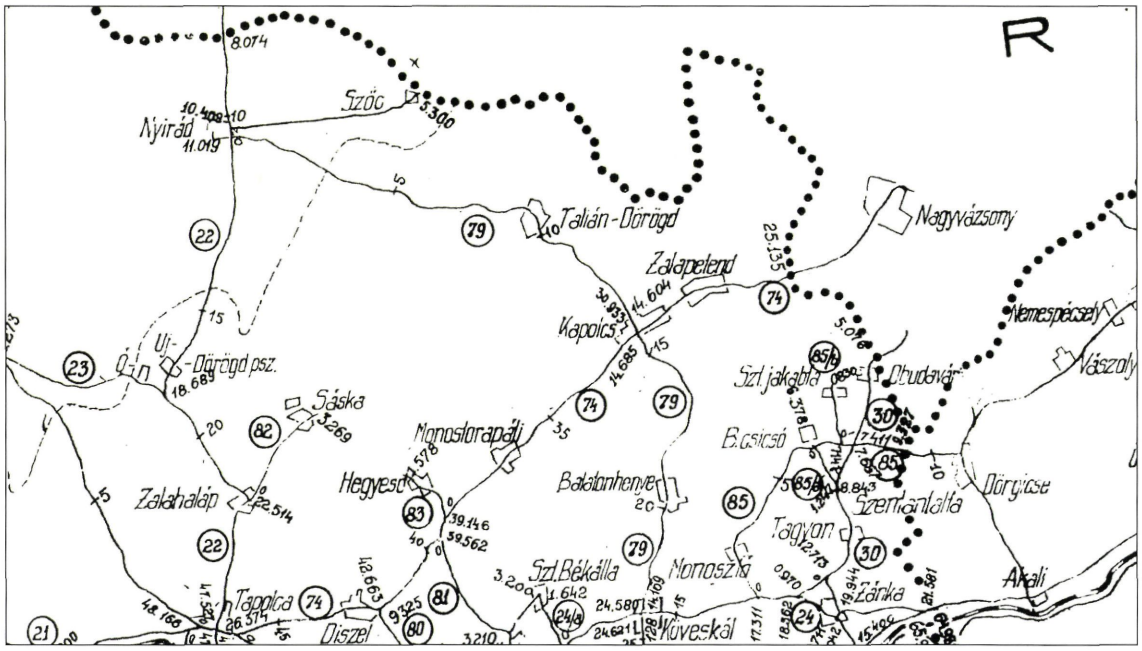
Az 1971-ben elfogadott településhálózat fejlesztési terv a **megye főúthálózatát 1973-ban** (7, 74, 75, 76) tudatosan úgy módosította, **hogy markáns kelet-nyugati és észak-déli**



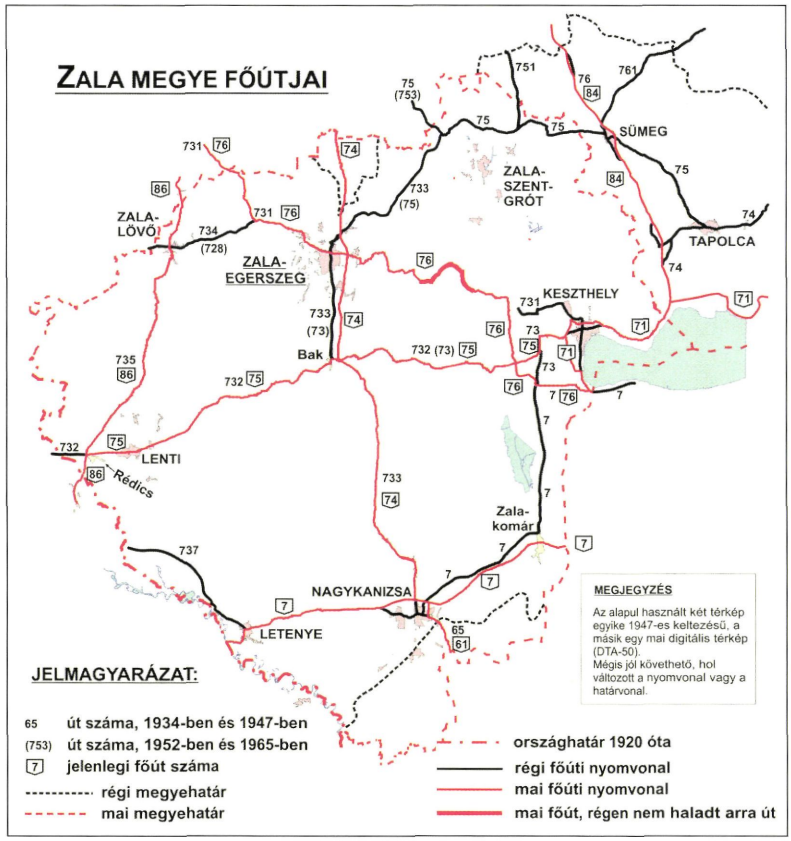
A főúthálózat 1934-ben (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



A megye főútjai (1941-45) (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



Részlet a megye úthálózati térképéből (1947) (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

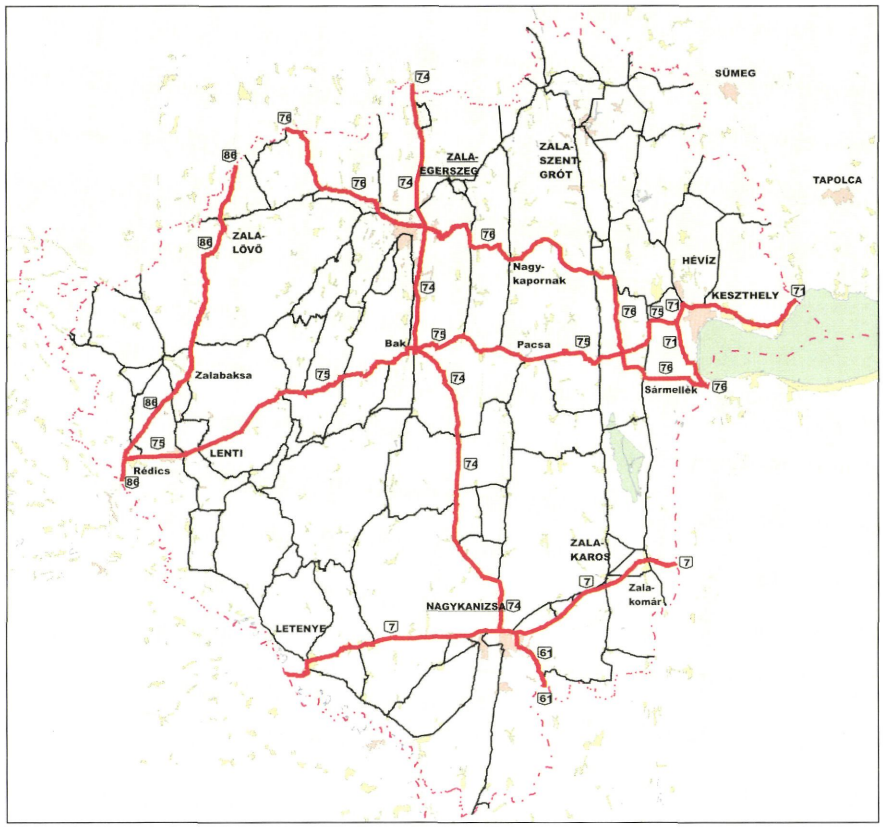


A főúthálózat változása 1934-től napjainkig (Közútkezelő, Tóth István)

útvonalak szolgálják a belföldi és külföldi igényeket [25]. A Borostyán-út 86-os számmal ma is a megye fontos főútja. **Zalaegerszegen folytatódik a főutak** elkerülő szakaszának építése.

Nagykanizsán az elkerülő út már 1985-ben elkészült. **Napjaink jelentős úthálózat-fejlesztési munkája az M7 és M70 gyorsforgalmi utak építése.**

Az úthálózat rendkívül vázlatos bemutatása csak nagyvonalú áttekintést adhat, megjegyezve, hogy a korabeli hídnyilvántartásokban szereplő hidak azonosítása gyakran igen nehéz, ebben segíthet a főhálózat-számozás változásának térképi bemutatása.



A megye főúthálózata és összekötő útjai 2004-ben (Közútkezelő, Tóth István)

Irodalom:

[1] dr. Horváth László – Kalicz Nándor: Újkőkori település feltárása Petriventén, Régészeti kutatások Magyarországon

[2] Békefi István: Zalai utak, KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatósága, 1978.

[3] Mocsy András – Fitz Jenő: Pannónia régészeti kézikönyve, Akadémiai Kiadó, 199

[4] dr. Finály Gábor: Római utak a Dunán túl, Archeológiai Értesítő 1903.

[5] Várnai Dezső: Római kori kereskedelmi és hadiutak Pannóniában, Műemlékvédelem, 1974. 4.

[6] Itinerarium Hungaricum I. Archeolingua Alapítvány, 1995.

[7] Zalalövő története (szerk. Molnár Antal) Zalalövő, 1998.

[8] dr. Holub József: Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban, Századok, 1917.

[9] dr. Glaser Lajos: Középkori hadiutak a Dunántúlon, Hadtörténeti Közlemények 1932. 3-4.

[10] Glaser Lajos: Dunántúl középkori úthálózat, Századok, 1-2. sz.

[11] Csalog József: Híd- és dorongutak Zalavár környékén, Zalaegerszeg, 1960. (Göcsej Múzeum jubileumi évkönyve).

[12] Müller Róbert: Régészeti terep bejárások, a zalai szegek 1972.

[13] Nagykanizsa, városi monográfia. Nagykanizsa, 1994. dr. Vándor László írása 205. o.

[14] Zala Megyei Levéltár térképgyűjtemény.

[15] Az I. katonai felmérés, Hadtörténeti Intézet és Múzeum térképtára.

[16] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23. Zalaegerszeg, 1986.

[17] Bencze Géza: Zala megye közúti közlekedése a 18.-19. század fordulója körüli időszakban Zalai Gyűjtemény 16, Zalaegerszeg 1981.

[18] Statisztikai és Nemzetgazdasági közlemények, MTA, Pest MDCCCLXV.

[19] dr. Erdősi Ferenc: A Dél-Dunántúl úthálózati tervezetének átalakulása a vasúti és gépkocsi közlekedés hatására. 1860-1930-as évek, KSz, 1981. 3.

[20] A 16. forrásmű alapján.

[21] Kimutatás Zala vármegye állami, törvényhatósági és vicinális közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, Zalaegerszeg, Államépítészeti Hivatal, Kiskőrös Közúti Szakgyűjtemény.

[22] Hanzély János: Magyarország közútjainak története, UKI 14. kiadvány, Budapest, 1960.

[23] Tóth László: Magyarország közútjainak története, Budapest, 1995.

[24] Bacsó Antal-Berg Artúr-Besenyői István: A 7. sz. állami közút új szakasza Balatonkeresztúr-Nagykanizsa között, MSz, 1958. 8-9. sz.

[25] dr. Lakos Imre: Zala megye állami úthálózat-fejlesztése, Városi Közlekedés 1945. 6. Zala megyei szám több más írása is.

[26] dr. Horváth László: Nagykanizsa, városi monográfia, első kötet 115-160. Nagykanizsa, 1994.

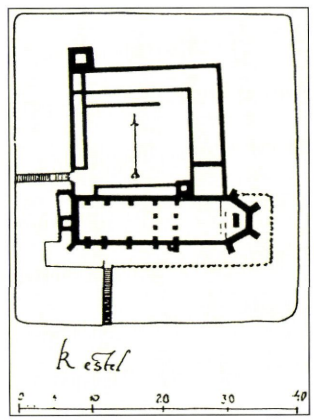
[27] dr. Vándor László: Kanizsa története a honfoglalástól a város török alóli felszabadulásáig, Nagykanizsa, városi monográfia 218-229. Nagykanizsa, 1994.

Fahidak, korai hídtörténet

Zala megyében már a **13. században több jelentős híd szolgálta a közlekedést** nemcsak Zalalövőn, ahol a római kortól, az 1. századtól kezdve híd volt a Zalán [1]. Csak példaként: **Kehida** neve 1232-től jelzi, hogy a Zala mocsárvidékén ez volt az utolsó jó átkelési lehetőség, ahol híd épült. Az okleveles források a híd fontosságát, folyamatosságát mutatják [2]. **Barlabáshida** (1246) neve, **Zalacséb** (1328), **Fancsika** (1235), **Hídvég** (1330), **Pakod** (1392), **Mánhida** (1417) és más települések hídvámja bizonyítja, hogy fontos hidak, nyilván fahidak álltak a megyében [3, 4, 5].

Az **átkelőhelyeket erősségek, várak védték,** pl. **Resznek** (1326), **Kanizsa** (1432) vára mocsaras területen, illetve vizesárokkal védett volt [6, 7]. A várba hidakon lehetett bejutni, ezek fahidak, a kapuknál általában emelhető kialakításúak voltak. A Hunyadiak korában tíz település volt a megyében, melynek névadója az ott álló híd volt pl. **Sárhida** (1382), **Zágorhida** (1402), **Andráshida** (1420) [8].

Az **ország török megszállása** után a révek és hidak, valamint az erősségek, elsősorban **Kanizsa és a többi vár jelentősége megnőtt.** Ahol korábban nem volt vár, ott templomok, kolostorok köré építettek falakat, alakítottak ki vizesárkokat, s ezzel együtt építettek hidakat, így például **Keszthelynél** 1543-50 között, melyet 15 m széles vizesárok védelmezett, s melyen két híd vezetett a várba [9].



A keszthelyi erődítés hidakkal [9]

Tihany, Zalacsány, Zalavár és sok más Zala megyei vár pontos **alaprajza,** a várba vezető hidakkal **G. Turco 1569-ben készített** felméréseiből ismert, a régészeti kutatások igazolták ezeket a felvetéseket.

A hidak védelme nehezen volt biztosítható, ezért néhány helyen, így Mándhidán, Hídvégen a hidakat elbontották, az átkelést révek biztosították [4, 5].

Kanizsa várát a török 1600-ban elfoglalta, ekkor a védvonal a **Zala vonalára tolódott el,** ezért az ott álló hidak jelentősége megnőtt, védelmüket erősíteni kellett. A **Zalalövői hidat is védeni kellett,** az itt épült erősség 1582-ben a végvárrendszer része volt [1].

A **Perneszyek 72 öl hosszú fahídján vezetett az út Körmend-Bécs felé** [1].

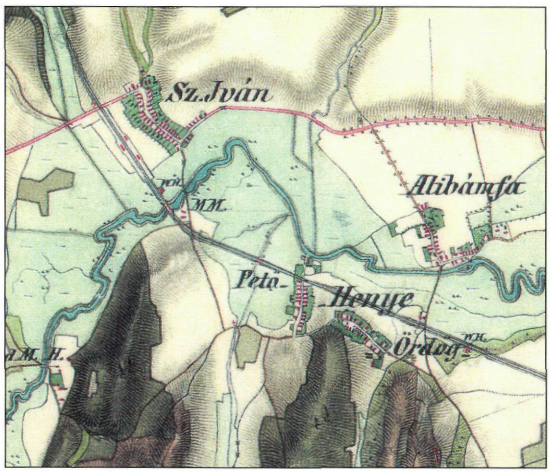
A fahidakat gyakran kellett javítani, a munkák nagyságát érzékelteti pl. a Kanizsai vár hídjának javítása: 50 jobbágy után 1 szekérrel 12 napon át kellett dolgozni 1853-ban [10]. A vármegye közgyűlése az andráshidai Zala-híd ügyében 1636 februárjában rendelkezett [10].

Szentgrót várába vezető hídról (a vár már 1299-ben állt) 1655-ből van adat, ez azért értékes, mert hadmérnöki feltárás erről a várról nem maradt fenn [11].

A lenti vár hídjairól 1667-ből van híradás: a kaputoronynál felvonóhíd állt, a belső várba felvonóhidakon lehetett bejutni [12]. Régészeti feltárás a kapuhoz vezető híd szélső cölöpjeit megtalálta [13]. Hosszasan lehetne sorolni a hidakra vonatkozó adatokat, ennyi is elég talán annak bizonyítására, hogy **fahidak már a legkorábbi időktől kezdve voltak, nem is kis számban a megyében.** A zalalövői híd története 1900 évre nyúlik vissza az idő-

ben, hét-nyolc évszázada a megyében több Zala- és nyilván más kisebb híd is a közlekedést szolgálta.

A török kiűzése után az elnéptelenedett lakott helyek újra települtek, pótolták az elmaradt vízrendezési, útfenntartási munkákat, s új utak: töltések, hidak is épültek. Ezt bizonyítják az **1784-ben** készült **katonai felmérés térképszelvényei,** melyeken **húsz** Zala- és ezen kívül 552 híd található [14]. Tomasich János 1792-ben gyönyörű térképet rajzolt a megyéről, ezen a kereskedelmi és postautak hídjait is feltüntette [15].

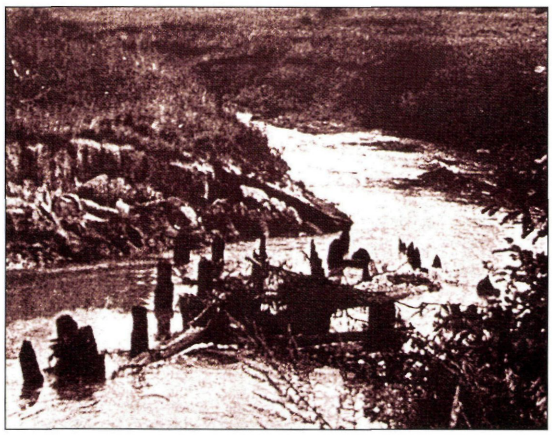


Zala-hidak 1852 körül
(Hadtörténeti Intézet és Múzeum)

A 19. század eleji hídépítések munka- és költségigényét jól érzékelteti a **zalalövői híd újjáépítésének költségvetése 1810-ből:** eszerint egy új fahidat (76 öl = 144 m) az ácsokon és cölöpverőkön **kívül 504 ember 36 napi munkájával lehetett volna elkészíteni,** mintegy 10400 forint költséggel. E vámos híd fenntartására 1780-83 között 141 nap igás és 185 gyalogrobotot fordítottak, a város tiszta jövedelme évi 9 Ft körüli volt [1].

A Zala Megyei Levéltárban a 19. század elejétől igen sok számvevőségi írás maradt fenn fahidak javításáról, újjáépítéséről [16]. A **muraszerdahelyi Mura-híd** javításáról 1810-től kb. ötévente készült vaskos elszámolás, a balatonhídvégi híd javításáról hasonlóan sok számadás van. Tudjuk, hogy az **andráshidai Zala-hídhoz 98 tölgyfát használtak fel** 1810-ben. A **Dráva-hidat 1827-ben újjáépítették,** a muraközi járás hídjaihoz felhasznált 185 szálfáról 1813-ban számoltak el [16]. A további kutatás megkönnyítésére az elszámolási iratok listáját a könyv számára összeállítottuk.

Említést érdemel, hogy a megyében **igen sok vízimalom működött** – 1729-ben 126 faluban 185 molnár volt –, a malmokhoz utak vezettek, a **malom gyakran átkelőhely is volt.** Az ügyes kezű ácsok mellett a faragómolnárok is építettek hidakat [17]. A vízrendezések érintették a malmokat is, Zala megyében **Árpád-korinak tartott cölöpsorokat találtak,** melyeket hídmaradványnak tartottak [18].



Árpád-kori fahídmaradvány Zalalövőnél [18]

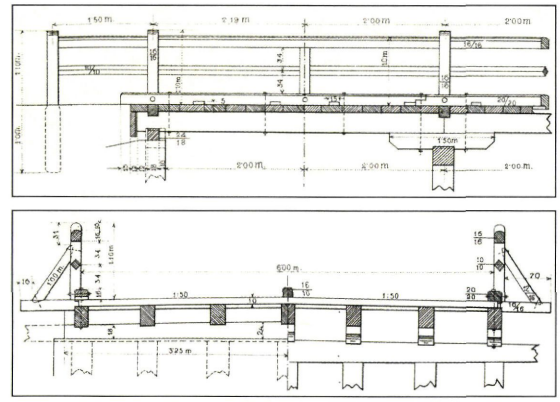
1832-ben elkészült a megye útjainak, hídjainak összeírása. A nem teljes körű adatfelmérés szerint **731 km úthosszon 347 fahíd állt,** például: Zalabaksán a Cupi-híd 18 öl, a Kerka-híd 20 öl, Andráshidán a Zala-híd 36 öl, Muraszerdahelynél a Mura-híd 60 öl hosszú volt. A felmérés több helyen megadja a hídnyílások számát is. A Mura-híd 10 nyílású volt, kb. 11,0 m-es nyílásokkal [19].

Állandó hidak építésének igénye már a 18. század végén felmerült, a fahidak azonban még 1832-ben is a hídállomány mintegy 2/3-át tették ki.

Igen **fontos volt a balatoni átkelés Fenékpusztánál.** Az I. katonai felmérésen még jól látszik, hogy széles vízfelület állt a közlekedés útjában [14]. Festetics György 1792-ben elhatározta, hogy hidat építtet. Fennmaradt ebből az időből egy hétnyílású, 63 m hosszú fahíd terve [18]. Ilyen hosszúságú híd építéséhez töltésekkel kellett szűkíteni az átkelés helyét. Ez a munka 1826 körül már kész volt, s a Balaton vízállásának süllyedése lehetővé tette, hogy 1837 májusában leverhették az első cölöpöket és 1839-ben – minden ünnepélyesség nélkül – átkelt egy kereskedő a Balatonon. Kövér János vörsi plébános örökítette meg a csodát: „híd van a Balaton kapuján" [20]. A kehidai (1232) és a hídvégi (1330) Zala-hidak után a Zala Balatonba való befolyásánál is fahídon lehetett átkelni. E hidat rajzolók és fényképészek is megörökítették [21].

sikerült találni, az állandó híd építése előtt álló kilenc nyílását azonban képeslap megörökítette [22].

A fahidak jelentősége még a 19. század végén is nagy volt, ezt bizonyítja, hogy 1888-1895-ben



Fahíd mintaterv, 1895
(Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

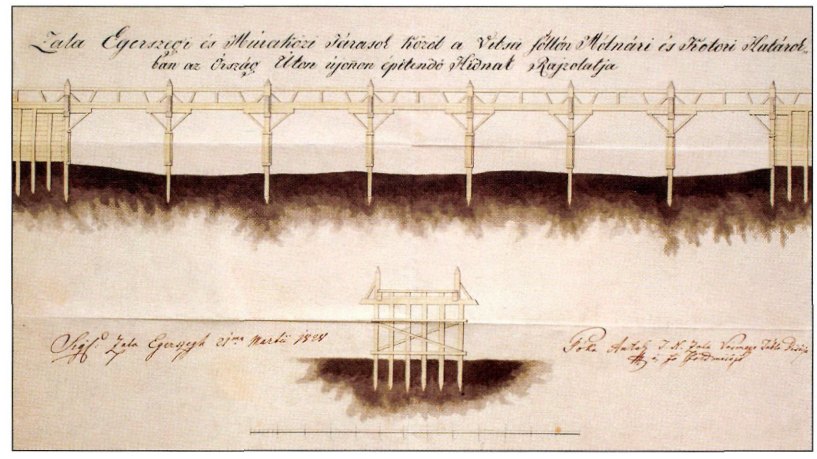


A zalavári Zala-híd (Balaton Múzeum, Castelli album)

a kereskedelmi miniszter egyszerű gerendatartós és ékelt gerendatartós fahidakra adott ki mintatervet részletes méretjegyzékkel [23]. Tekintettel a faanyag víz és egyéb ok miatti romlására, a mintatervekkel egyidejűleg kiadtak acélgerendás megoldásra is terveket, s az 1945-ből fennmaradt hídnyilvántartás szerint ilyen hidak is épültek [24].

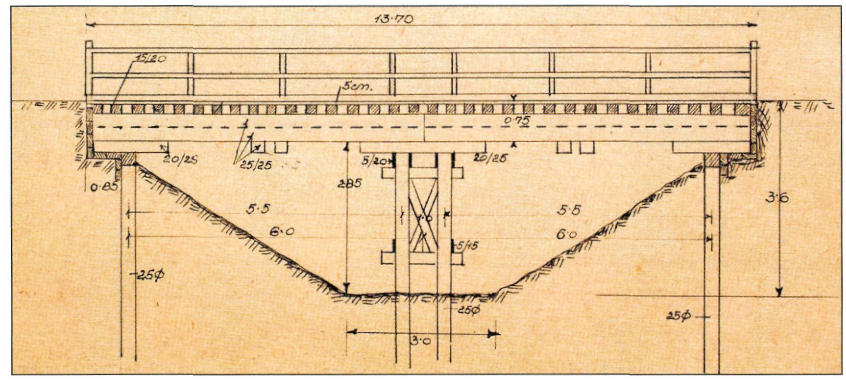
A Fenékpusztán megépült hídról nem maradt terv, Póka Antalnak a megye neves, fő földmérőjének egyes fahídtervei azonban megmaradtak, s mutatják a reformkor hídtervezési gyakorlatát [16].

Az 1848-49 évi forradalom és szabadságharc során Letenyén Murahíd épült. A Perczel Mór nevéhez fűződő hídról hiteles ábrázolást nem



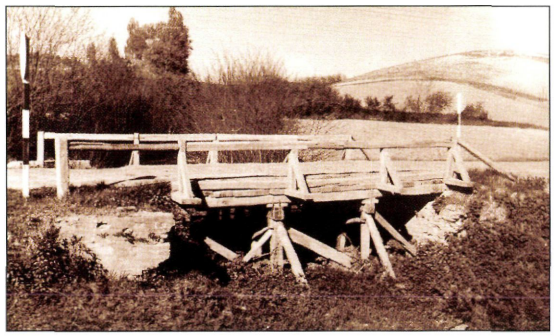
Póka Antal hídterve, 1828
(Zala Megyei Levéltár)

Az állandó (acél és főleg vasbeton) hidak építése 1924-től felgyorsult, emellett 1935 körül jelentős fahíd átépítési program indult [27]. Ennek ellenére a törvényhatósági és különösen a vicinális utakon igen sok: **86, illetve 94 fahíd volt 1945-ben** [24].



A 732. úti Válicka patak 60 tonnás provizóriuma, 1946 (Hídlap, 1948)

1945-ben még a főutakon (állami és törvényhatósági) 29 fahíd állt, összesen pedig 209 fahidat, köztük kilenc Zala-hidat kezelt az Államépítészeti Hivatal [24].



A letenye-muraszombati út 13,793 km hídja (Hídlap, 1938)



Pacsa-Hahót-Tófej közti út hídja (Hídlap, 1938)

A második világháborúban, 1945 márciusában két hét alatt **közel 200 híd pusztult el,** ezek pótlására átmenetileg természetesen elsősorban faszerkezetű provizóriumokat építettek. Erről a könyv külön fejezete szól. A fennmaradt hídlapok, tervek, törzskönyvek jól mutatják, hogy milyen **sokféle, egyszerű és ötletes megoldás született** a máglyarakástól a 10 m-es rácsos faszerkezetig.

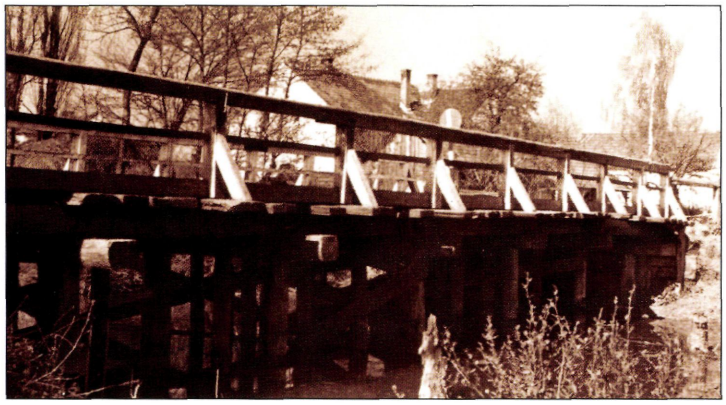
1947-től már állandó szerkezetű újjáépítés folyt, így a **provizóriumok száma csökkent,** 1955-től pedig a kis hidak hálózati szemléletű korszerűsítése kezdődött meg, ami a fahidak számát drasztikusan csökkentette. **1967-ben már csak 41 fahíd állt** a megyében az országos utakon [25].



A zalaszentmihály-pórszombati út 5,302 hídja, 1955 (Hídlap 1964)



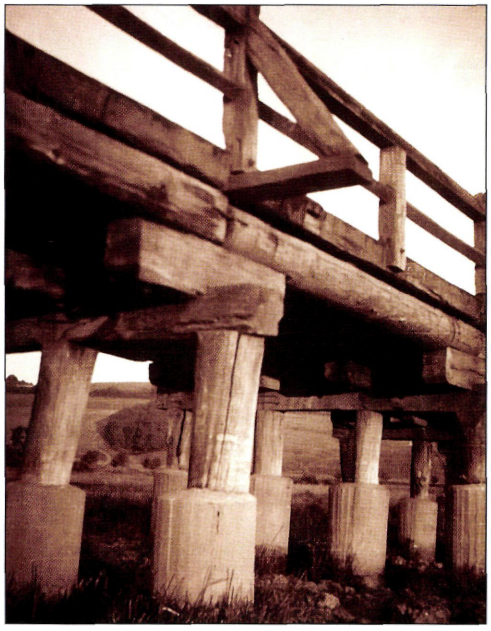
Csesztreg, Kerka-híd, 1960 (fotó: Zsámboki Gábor)



Páka, Válicka-híd (fotó: Zsámboki Gábor)



Szécsisziget Kerka-hídja (még öt fahíd volt itt 1960-ban) (Hídlap, 1964)



Zalaszentgyörgyi Zala-híd, 1963. (fotó: Dr. Gáll Imre)

A fahidak jelentősége azonban nem volt csekély, hisz pl. **Zalalövőnél** a legrégibb múltú, építésekor a leghosszabb boltozott hídnál **22 évig faanyagú provizóriumon haladt a forgalom.**

Említést érdemel a Zalaszentgyörgy-Kávás között 1965-ig a Zalát áthidaló 15 nyílású 64 m hosszú cölöpjármos fahíd, mely az állandó híd megépítése előtt hazánk leghosszabb cölöpözött hídja volt [26].

A **tanácsi közutakon sokkal nagyobb arányban voltak fahidak, 1965-ben a 357 híd 66 %-a** (236 híd) **fahíd volt** [25].

Az országos közutakon 1977-ben már nem volt egyetlen fahíd vagy provizórium sem [25].

Az **önkormányzati utakon** 1984-ben 109 fahíd szolgálta a forgalmat, többek korszerűsítése, átépítése időszerű [28].

A Zalaerdő Rt. **keskeny nyomtávú erdei vasút hálózatán** 17 fahíd van, ezek közül csak két híd nyílása viszonylag nagy (8, illetve 11 m) [29].

A **fahídépítés reneszánsza** tapasztalható a megyében, ötletes, érdekes **gyaloghidak** épültek, s a kerékpárutak építése során is épülnek faszerkezetű hidak.

A fahídépítés mintegy két évezredes Zala megyei története igen gazdag, bőséges okleveles, régészeti, levéltári és egyéb anyag maradt fenn. Jelen ismertetés csak néhány példát mutat, a rendelkezésre álló források és irodalom alapján a további kutatás rendkívül érdekes eredményt hozhat.



A zalaegerszegi Aquapark fahídja (fotó: Mészáros T. László)



Letenye, gyaloghíd (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

[1] Zalalövő története az ókortól napjainkig (szerk.: Molnár Antal) Zalaegerszeg, 1998.

[2] Kehida (szerk.: Molnár András) Száz magyar falu Könyvesháza, 2000.

[3] Holub József: Zala vármegye városhelyei és úthálózata a középkorban, Századok, 1917.

[4] Iványi Béla: Zalavár és a balatonhídvégi átkelő a török időkben. Göcsej Múzeum Jubileumi Évkönyv, 1960.

[5] Dr. Csánki Dezső: Magyarország történeti földrajza a Hunyadiak korában, 1897.

[6] Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

[7] dr. Vándor László: Kanizsa története a honfoglalástól a város török alóli felszabadulásáig, Nagykanizsa, városi monográfia 218-229. Nagykanizsa, 1994.

[8] Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

[9] Veress D. Csaba: Várak a Balaton körül, Zrínyi Kiadó, Budapest, 1996.

[10] Bilkei Irén – Turboly Éva: Zala vármegye közgyűlési jegyzőkönyvének ragasztói 1555-1711. II. kötet, Zalai Gyűjtemény.

[11] Dr. Vándor László: Szentgrót vára, Zalai Gyűjtemény 8., Zalaegerszeg, 1978.

[12] Tantalics Béla: Lenti története 1849-ig I., Lenti Honismereti Gyűjtemény 4., Lenti 1993.

[13] Vándor László: A lenti vár 1976-98. évi kutatások eredményei, Zalai Gyűjtemény 12., Zalaegerszeg 1979.

[14] Az I. katonai felmérés térképszelvényei, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

[15] Tomasich János megyetérképe 1792, Zala Megyei Levéltár.

[16] Zala Megyei Levéltár IV. 10. b. számvevőségi iratok.

[17] Tóth Sándor – Srágli Lajos: Lovászi, Száz magyar falu Könyvesháza, 2000.

[18] Dr. Bendeffy László – dr. V. Nagy Imre: A Balaton évszázados partvonal változása, Műszaki Lapkiadó, Budapest, 1969.

[19] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23. o. Zalaegerszeg, 1986.

[20] Dr. Darnay Béla: Az első fenéki fahíd építése (1837-39), Balatoni Szemle 1943. 11. sz.

[21] Dr. Kogutowicz Károly: Dunántúl és Kisalföld írásban és képben, első kötet, Athenaeum, 1930.

[22] Letenyei Mura-híd, képeslap (1901), Göcsej Múzeum fotótára.

[23] KKM mintaterv gyűjtemény (1888-től), Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[24] Kimutatás Zala vármegye közútjain levő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, 1945. Magyar Államépítészeti Hivatal Zalaegerszeg, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[25] Békefi István: Zalai utak, KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság, 1978.

[26] Dr. Gáll Imre feljegyzése a Régi magyar hidak című könyvhöz, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény és az állandó kávási Zala-híd dokumentációja.

[27] Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok 401. 95. doboz.

[28] Önkormányzati utak, hidak nyilvántartása 1984., Tanácsi hídnyilvántartások.

[29] Zalaerdő Rt. hídnyilvántartása 2003., kézirat.

Boltozott hidak

Boltozott hidak építése Zala megyében, a török világ elmúltával, csak a **18. század vége felé kezdődött.** Soká tartott, amíg a hadseregek vonulásai és csatározásai nyomán az elpusztított országrésznek sikerült talpra állnia s annyira fejlődnie, hogy utak és az utakon hidak épültek. Hidakra annak előtte is, mindenkor szükség volt. Ezek a régi átkelők azonban – különösen a katonai célúak – nem voltak állandó jellegűek, hanem fából épültek és egyszeri vagy néhányszori használat után többnyire megsemmisültek, amidőn rombolásukhoz vagy felégetésükhöz nagyobb érdekek fűződtek, mint fenntartásukhoz.

A 18. században a települések állandósulása, a népesség foglalkozásának helyhez kötöttsége, a **kereskedelem és az áruforgalom újbóli megindulása** és fejlődése **együtt járt az utak és a hidak fenntartásának igényével** és ennek köszönhető, hogy a hidak építésében és fenntartásában az állandósulás – véglegesítés – iránti igény és törekvés az állandó jellegű anyagok – kő, tégla – alkalmazása felé fordult. Ez a változás nem ment máról holnapra, más szerkezetet, más külalakot, más építési technológiát kellett meghonosítani.

Elsőként a hídfők és az ellenfalak épültek kőből vagy téglából. Ezzel sikerült kiváltani a fahidaknak azt a részét, melyet a korrózió leginkább támadott. Az ellenfalakkal együtt az egész szerkezetet kőből előállítani – kisméretű boltozattal – csak a legkisebb hídnyílásoknál kezdték, de a méreteket fokozatosan növelték.

Külön méltatást érdemel **Zala megye közgyűlésének 1794. évi** április 24-én kelt **határozata,** amellyel **elrendelte kilenc kőhíd építését** [1] az alábbi helyszíneken: Monostorapáti, Keszi (Gyulakeszi), Káptalanfa, Mihálfa, Pullin (Pula), Keszthely, Egerszegh (Olai határban), Andráshida, Bőrönd.

Ezek a hidak még ugyanabban az évben meg is épültek és közülük a Káptalanfán és Pulán épített hidak még ma is állnak és kellő karbantartásuknak köszönhetően immár 210 esztendeje szolgálják a közúti forgalmat.



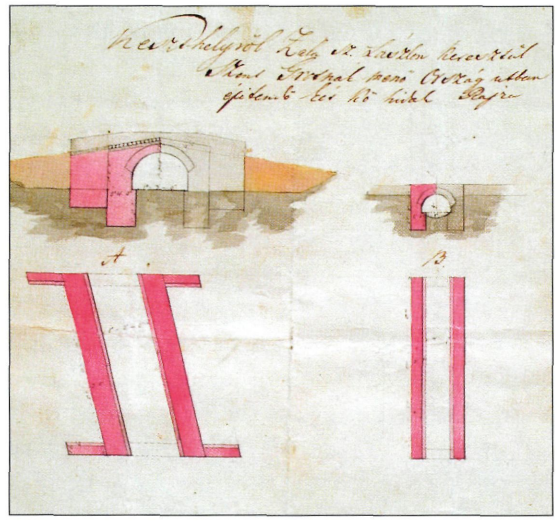
Az egyik legszebb hazai boltozat Káptalanfán (fotó: Demény Zoltán)

A **boltozott hidak építésének virágkora** azonban később, éspedig **a 19. század első felében következett be.** Ebben az időszakban valamennyi új útépítésnél és még a fahidak javítgatása helyett is lehetőleg boltozott kő- vagy téglahidakat építettek. A hídnyílások megállapításánál nemigen merészkedtek a méretek növelésére. A helybeli kezdeményezéseket azonban ekkor már a jóváhagyó hatóság, a helytartótanács és a műszaki szakszerv **(Építési Főigazgatóság)** véleménye alapján **megváltoztathatta** és **kevesebb, de nagyobb méretű hídnyílás építését írta elő** a helyi kőműves vállalkozó által beterjesztett több, de kisebb hídnyílás helyett. Ez történt, többek között, a zalalövői híd engedélyezése alkalmával is [2].

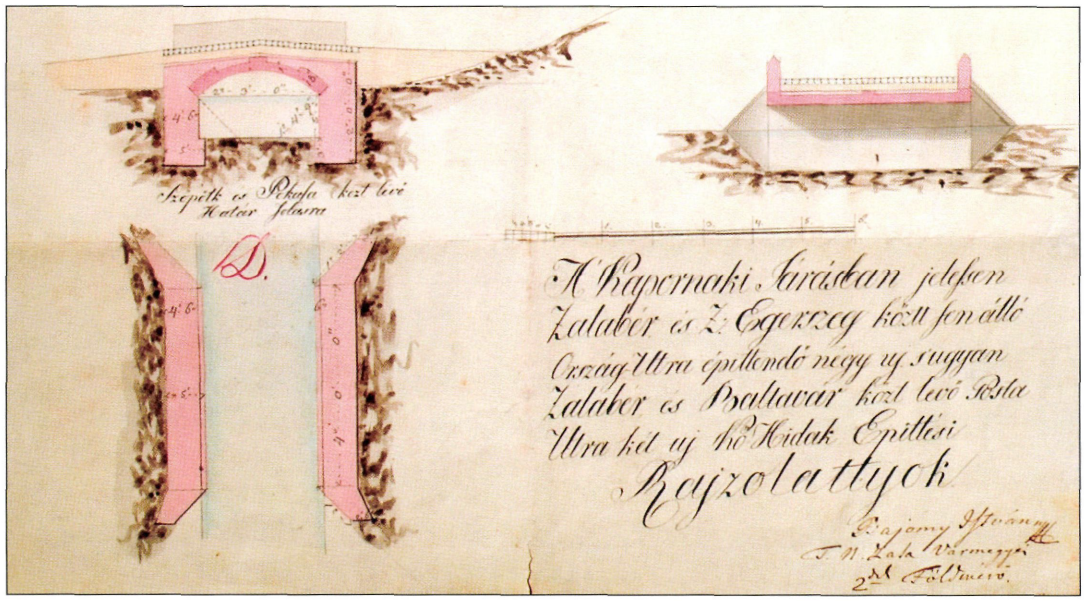
A **Balaton-felvidék** közigazgatási szempontból többször volt kitéve változásnak, amennyiben **időnként Veszprém, időnként Zala megyéhez tartozott,** ennél fogva közútjainak és hídjainak ügyei is felváltva tartoztak hol Veszprém, hol Zala megyéhez. Szerencsés esetnek kell tekinteni, hogy **mindkét megyében korán felismerték a fahidakkal szemben a boltozott kőhidak előnyeit** s így a kőhidak következetes építése akkor sem szenvedett csorbát, amikor az egyik megye intézkedését a másik megye hajtotta végre.

A kőhidak építésére vonatozó általános utasítást Veszprém megyében még Zala megyénél is korábban, 1791-ben kiadták.

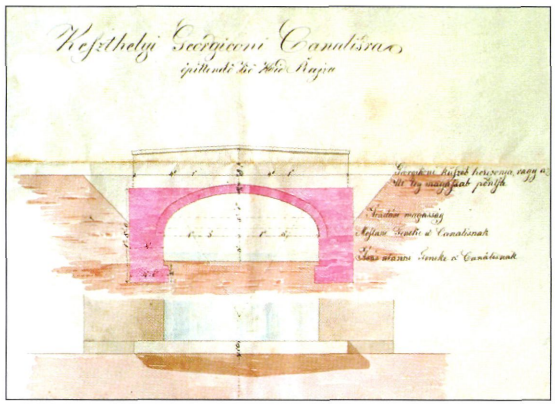
A kőhidak sem örök életűek. A 20. század fordulójától kezdődően új hídépítő anyag, a kőnél is előnyösebb vasbeton vette át a hídépítő anyagok között a vezető szerepet: a kő- és téglaboltozatok arányszáma már a 20. század első felében stagnált, majd csökkenésnek indult. A boltozott hidak abszolút száma pedig a század végén rohamosan fogyni kezdett.



Keszthely-zalaszentlászlói út (Póka Antal) (Zala Megyei Levéltár)



Zalabér-egerszegi út (Bajomy István) (Zala Megyei Levéltár)



Keszthely Georgikon-csatorna, a boltozatok tervei változást, fejlődést mutatnak (Zala Megyei Levéltár)

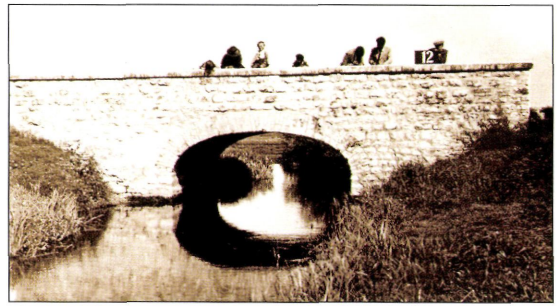
A boltozott hidakat, a 19. sz. jellegzetes építményeit, az anyag tönkremenetele miatt már nem újították fel, hanem elbontották, helyükre rendszerint vas- vagy vasbeton hidakat építettek. A 20. század második felében pedig a szabványosítás, az előregyártás és a gépesítés címén és révén a hídépítésbe is betört és helyet követelt magának a „konfekció-nagyipar", így az egyedi előállítású boltozatok létjogosultsága még jobban szűkült. A boltozott kő- és téglahidak aranykora lejárt, s a még meglévő kőhidakat nem a gazdasági előny, hanem a hagyománytisztelet tartja fenn még egy ideig.



7. sz. út 148,850 km (1881)
(Hídlapok 1938, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



74. sz. út 49,946 km (1884)
(Hídlapok 1938, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



76. sz. út 13,477 km (1890)
(Hídlapok 1938, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



75. sz. út 21,407 km
(Hídlapok 1938, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

Néhány példa a megye jelentős boltozatai közül.

Zalalövő

A Körmendről Zalalövőn és Zalabaksán át Horvátországba vezető fő közlekedési útnak az elmúlt századokban a mainál sokkal nagyobb jelentősége volt. Az útnak hadászati és kereskedelmi fontosságával már a rómaiak is tisztában voltak s a Borostyánutat kiépítették és fenntartották.

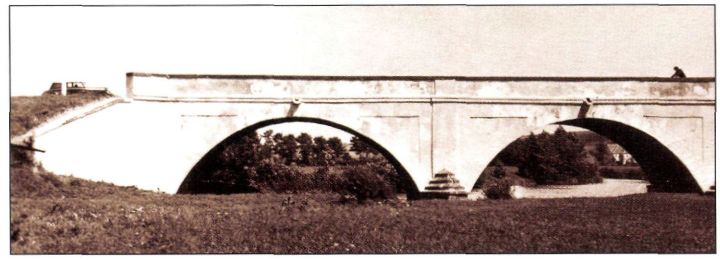
Ezen az útvonalon Zalalövőnél állt az **ötnyílású téglaboltozatú** Zala-híd, melynek egyik pillérét és két nyílásának felszerkezetét a második világháború végén felrobbantották, három nyílását, hídfőit, pilléreit 1968-ban elbontották.

Zalalövőnél a Zalán ősidők óta fahíd állt, amelyen vámot szedtek. A vámszedési jogot a Perneszy család gyakorolta [3]. A híd karbantartását bizonyára nem vették elég komolyan, mert 1818-ban, amidőn híre jött, hogy a királyi udvar átvonul az úton, arról intézkedtek, hogy a híd mellé ideiglenes vendéghidat kell építeni [4].

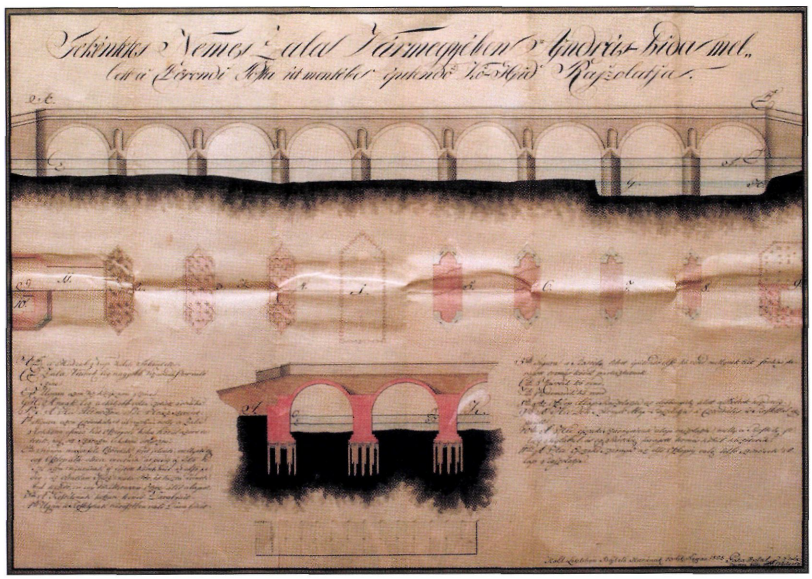
A vendéghíd elbontásával nem siettek, úgy látszik, a nagy híd állapota annyira rossz volt, hogy karbahelyezését nem tartották érdemesnek. Helyette 1820-ban **tizenegy nyílású kőhíd terve** került a közgyűlés elé [5].



A 6 öles nyílású zalalövői Zala-híd (Hídlap, 1938)



Az impozáns híd egy részlete (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



A zalalövői híd terve 1819-ből – ha megépül, ez lett volna a legtöbb nyílású boltozat (Zala Megyei Levéltár)

A közgyűlés azonban csak 1825-ben terjesztette fel jóváhagyásra a terveket, mire a Helytartótanács, az Építési Főigazgatóság véleménye alapján, 1826 tavaszán új terv készítésével válaszolt, mely szerint végül is a híd megépült [6].

Az építkezéshez börtönbüntetésüket töltő rabokat rendeltek ki. Őrzésükre vármegyei hajdúkat vettek igénybe [7]. A szakmunkát készpénzfizetés mellett ácsok és kőművesek végezték. Az építkezést 1829 őszén fejezték be és a hidat átadták a forgalomnak, bár az elszámolást csak 1831-ben terjesztette be – többszöri sürgetésre – Bertalan Ignác számadóbiztos [8]. A híd 6 öles = 11,4 m nyílásokkal épült, hossza 30 öl = 56 m.

Zalaszentgrót

A helység a Zala keleti partján helyezkedett el, közvetlenül az ártér szomszédságában. A Zala széles árterének mindkét oldalán út vonul végig közel száz kilométer hosszon, egymással párhuzamosan, észak-déli irányban. A két utat több helyen köti egymással össze hidat is tartalmazó, a **Zala árterét harántoló út, ezek egyike Zalaszentgrótnál létesült.**

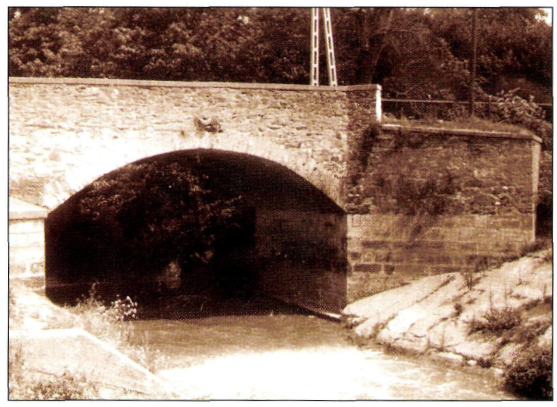
Zalaszentgrót lévén a környék helyi központja, itt futnak össze a környék falvaihoz vezető bekötőutakon kívül a távolabbi környékre vezető nagyobb jelentőségű utak is, mint például a Sümegen át Veszprém felé és Türjén át Pápa és Győr felé vezető utak is. Mindez az itt épült haránttöltés és híd jelentőségét jelentősen fokozza.

A 18. században Zalaszentgrótnál még csak fahíd volt a Zalán. Első ízben az 1795. évi vármegyei közgyűlésen vetődött fel kőhíd építésének lehetősége [10]. Öt évre rá el is készült egy kőhíd terve [11], azonban a kivitelezés elmaradt. Amikor azonban 1834-ben a fahíd „összeomlott" [12], sürgős intézkedésre volt szükség. A fahidat helyreállították, de ugyanakkor kőhíd építésére kértek engedélyt. Az engedélyt 1842-ben kapta meg a vármegye és nyomban megkezdte a szükséges anyagok beszerzését, ami az akkori infláció miatt nehézségekkel járt. Az építkezéshez – a zalalövői hídnál bevált gyakorlat folytatásaként – rabmunka igénybevételét irányozták elő [13]. A híd nyílásai **8,85 m-esek,** az ívek szegmens alakúak. A híd hossza **43 m.**

Az építkezés az 1844. évben indult meg és az 1845-46. években is folyamatban volt. Befejezését 1846 novemberében jelentette be Tolnay Károly főszolgabíró, aki beterjesztette a hídra megszavazott pénzről az elszámolást. A munkát Laskay Károly építési biztos felügyelete alatt hajtották végre [14].

A széles völgyet harántoló úton két híd épült, ezek egyike közvetlenül a **zalaszentgróti** műemlék **kastély mellett,** a Zala jelenlegi főmedrét íveli át, mely régebben a folyó mellékága volt. Ez a híd a négynyílású boltozott híd, az ún. **Hatamov híd** [9].

A hídnak mindhárom középpillére és mindkét hídfője faragott kőből épült. A faragott kő burkolat egészen a boltvállakig felhúzódik és különösen a pillérvégek kiképzése érdemel méltánylást. A vízfolyás felőli oldalon a pillérvégek ívelt háromszög, az alsó oldalon félkör alakúak, szépen faragott fedőkövekkel letakarva.



Igényes részletek a hídon



Az 1846-ban épült Zala-híd napjainkban (fotó: Biri Gábor)

A **mellvédek téglafalazatúak,** rajtuk a fedkövet betonutánzat helyettesíti. Nagyon **jellegzetesek a hídpálya vízkiereszti,** melyek a nyílások közepén, a záradékok fölött vannak befalazva, továbbá a kerékvető kövek, melyek páronként, valamennyi pillér és hídfő fölött érzékeltetik a szerkezetet. A híd méreteit a közölt kimutatás tartalmazza.

Batyk

A Devecserből Sümegen át Zalaegerszegre vezető úton, a helység területén három téglaboltozatú híd állt. Ezek egyike, a helység belterületén, egyetlen nyílással a Bodor-patakot hidalta át, a másik kettő a Zalabér felé vezető útszakaszon a Zala-völgy laposán hordozta a forgalmat. Az utóbbi két híd mindegyike kétnyílású volt. Mind a három híd vakolt téglafalazattal, nagyon széles mellvédfalakkal épült. Az egynyílású híd nyílásmérete másfél ölet, a kétnyílású hidaké egy öl két lábat, az úttest szélessége az egynyílású hídon három és fél ölet, a kétnyílású hidakon három ölet tett ki. A hídnyilvántartás adatai szerint a hidak a 19. század második felében épültek.



A batyk-zalabéri út boltozott hídja (elbontva) (fotó: Dr. Gáll Imre)

Az első feljegyzés, mely az egyik batyki hidat említi, 1822-ből származik [15]. Kovács Vendel számadását tartalmazza ez az írás az akkor még nyilvánvalóban fahíd árvízkárairól. Ezzel szemben boltozott hídra vonatkozik az a dokumentum, mely **1834-ben összesen hat kőhíd felépítését javasolja,** ám a hat közül csupán kettőnek a felépítését rendelték el s ezek egyike a batyki határban épült fel [16]. Nem kétséges, hogy ez a híd a három előbb említett közül csakis a Bodor-patak-híd lehetett.

A Bodor-híd elbontásáról és helyébe vasbeton híd építéséről, valamint az akkor még fennálló Pinkóczi-patak-híd gyenge állapotáról a Közlekedési Minisztériumhoz intézett jelentés tájékoztat [3]. Mindhárom híd méretadatait a csatolt kimutatás tartalmazza.

Nemesbük

Zala megye több száz közúti hídja között a nemesbüki híd a felsorolásban csupán egy sor, két közepes nagyságú hídnyílással, szűken elegendő útszélességgel, mellvéddel, megfelelő teherbírású, kőboltozatú szerkezettel. Ez a szokványosnak mondható sor a **megye legszebb fekvésű, látványos megjelenésű, régi patinás műtárgyát vetíti elénk.** Meredek hegyoldalak által határolt szűk völgyet hidal át, melynek fenekén patak csörgedez. Az út már nem férne el, ezért a keletre eső hegyoldalon kapaszkodik fel az autó és a turista Hévíz felől a községig, melynek határán már házak állják el az utat, ezért át kell lépni a mély árok nyugati hegyoldalára, hogy tovább lehessen haladni Zalaköveskút felé. Ezt a lépést segíti elő a kétnyílású boltozott kőhíd.



A nemesbüki híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

A híd kialakítását, különlegességénél fogva, érdemes körülírni: **középpillére igen magas,** szinte viaduktra emlékeztet, hídfői mind a négy oldalon más-más alakú szárnyfalakban folytatódnak. Legrövidebb a keleti hídfő északi szárnyfala, amely a hídtengellyel párhuzamos. Párja a déli oldalon csaknem merőleges rá, követi az út vonalvezetését, mely délről kanyarodik a hídra. A nyugati hídfő mindkét szárnyfala ferde elrendezésű, közülük a délinek kettős törése és több támpillére is van. **A híd homlokfalai és boltozatai vagdalt kőből,** alsó részei faragott kőből épültek.

Méret- és egyéb adatai a mellékelt kimutatásban olvashatók. Korára vonatkozóan a boltzáradékon lévő vésett évszám (1860) és a zalaegerszegi levéltárban megőrzött leszámolási iratok (1825) adnak tájékoztatást.

Bókaháza

A település az észak-dél irányban húzódó Zala-jobbparti összekötő út két oldalán szalagszerűen helyezkedik el. Északi szélén nagyon mély, szakadékszerű árok vonul, mely a magasabb fekvésű erdőkből összegyűlő csapadékvizet vezeti a völgy közepe felé. Innen a neve: Felső-patak. Ezt a mély szakadékot **egyetlen félkör alakú ívből álló,** vagdalt kő boltozatú híd íveli át, melynek magas mellvédfalai szemléletesen jellemzik ezt a szép műtárgyat.

A híd homlokzati falai magasak és hosszúak, északon támpillér is van. Az út a község felé erősen lejt, ezen a végen a mellvédfal mintegy 2 méterrel az út szintje fölé magasodik.

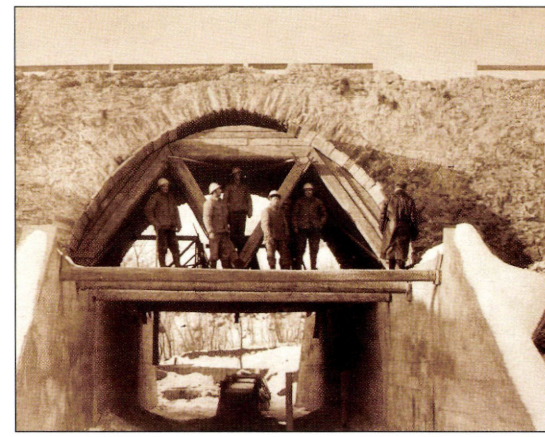
A híd nyílása három és fél öl, hossza a hídtengellyel párhuzamosan haladó szárnyfalakkal együtt harminc lépésnél is több. Mellvédfala a meder legmélyebb pontja fölött feltűnően magas, legalább négy és fél méter.

Az 1793-ban épült híd építésének történetéről csak annyit tudunk, hogy Zala vármegye közgyűlése 1792 őszén utasította „Vörös Sigmond Fő Bíró Urat", hogy a bókaházai és a pókafai hidakat „hova hamarább meg-tsináltatni igyekezzen" [18]. A következő év tavaszán terméskő fejtéséhez szükséges eszközök beszerzése ügyében intézkedtek [19], és ősszel már több híd között a bókaházai híd elkészültéről szóló jelentést és költségelszámolást kérték számon az illetékes főszolgabírótól [20].

A híd méretadatai a csatolt kimutatásban olvashatók. Tervezőjének és kivitelezőjének neve nem ismeretes.



A bókaházi híd 1963-ban...
(fotó: Dr. Gáll Imre)



... és bontás közben
(Mélyépítő archívuma)

Hídnyílás mérete (m)	Hidak száma		
	1831	1945	2004
I. Zala megye nyugati része			
2	n.a.	44	8
3	n.a.	51	11
4	n.a.	18	4
5	n.a.	33	3
Együtt	165	146	26
II. Balaton-felvidék			
2	n.a.	27	17
3	n.a.	15	11
4	n.a.	9	5
5	n.a.	4	3
Együtt	61	55	36
Összesen:	206	201	62

megjegyzés: n.a. = nincs adat

Az 1950 előtti megye területének Balaton-felvidéki része ma **Veszprém megyéhez tartozik,** több igen szép boltozat ma is áll (Diszel, Hegyesd, Kisdörgicse, Örvényes). Közülük a legtöbb nyílású az ötnyílású diszeli.

A **diszeli hidat** Zala vármegye megrendelésére Schraz Károly sümegi kőművesmester építette **1793** nyarán négy nyílással, középpillérén stációval. Egy 1831. évi összeírás még négynyílásúként említi. Az ötödik nyílás ferde elrendezésű és malomárok fáradt vizét vezeti vissza az Eger patakba, ez később épült. A híd az önkormányzat kezelésében helyi érdekeket szolgál [21].



Diszel (fotó: Mészáros T. László)



Hegyesd (fotó: Mészáros T. László)

Hegyesd kőszentes kétnyílású hídja (4,4-4,4 m) 22 m hosszú, valószínűleg 1793-ban épült.

Káptalanfa kétnyílású (4,1-4,1 m) hídja vagdalt kőből épült, teljes hossza 37,7 m, az úttal párhuzamos lejtős mellvédfalaival együtt. A rendkívül szép vonalú hidat 1794-ben Hartner Ignác sümegi kőműves építette. A hídon, mint eredetileg, ma is szobor áll [21].

Kisdörgicse csúcsíves boltozata a Dunántúlon egyedülálló, feltehető, hogy középkori eredetű, ma felhagyva áll.

Örvényes kétnyílású, szoborfülkés hídja hasonló a diszelihez, építésének ideje is a 18. század végére tehető.

A megye sok boltozatát teljeskörűen ismertetni lehetetlen, hisz már 1832-ben 206 boltozat szerepelt az útnyilvántartásban és 1945-ben – a háborús károk előtt – 201 boltozat állt Zala megyében. Néhány 1938-ban készült hídlap és fotó érzékeltetheti, hogy milyen változatosak voltak a boltozatok, a Zala Megyei Levéltár számadási iratai pedig a korai hídterveket őrizték meg számunkra.



Örvényes
(fotó: Mészáros T. László)

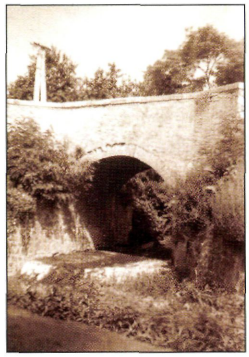
Néhány boltozott híd helyszíne és méretei

Helység	Helyszín	Építés éve	Hídnyílás		Szélesség	Anyag	Megjegyzés
			szám	méret			
Batyk 1.	Bodor p.	1878	1	2,70	6,70	tégla	Elbontva.
Batyk 2.	Pinkóci patak	1882	2	2,50	5,80	tégla	Elbontva.
Batyk 3.	Ártéri		2	3,80	n.a.	tégla	Elbontva.
Bókaháza	Felső patak	1793	1	6,50	7,80	kő	Elbontva.
Csáford		n.a.	1	3,80	n.a.	tégla	Parabolaív. Elbontva.
Cserszegtomaj	Hidegkuti patak	19. sz.	1	5,30	6,50	kő	Üzemben.
Gyepükaján	Kajánföld Melegvíz-patak	1795	2	3,10	5,80	kő	Stációval. Elbontva.
Gyulakeszi	Eger-patak	1794	3	3,00	6,50	kő	Elbontva a 20. sz. végén
Hegyesd	Eger-patak	18. sz.	2	4,50	5,20	kő	Stációval. Üzemben.
Kapolcs	Eger-patak	1794	3	3,50	7,80	kő	Üzemben.
Káptalanfa	Kigyósi v. Sáros patak	1794	2	4,10	6,50	kő	Stációval. Üzemben.
Lesencetomaj	Lesence-patak	1872	1	5,60	8,70	tégla	Elbontva.
Mihályfa	Marcal p.	1794	2	2,45	6,00	kő	Elbontva.
Nemesbük	Köszvényes-p.	1825	2	5,80	5,30	kő	Üzemben.
Örvényes	Malompatak	18. sz.	2	1,96	n.a.	kő	Stációval.
Pula	Vázsonyi Séd	1794	3	n.a.	n.a.	kő	Üzemben.
Szentantalfa	Tagyon felé	n.a.	1	2,50	5,90	kő	Üzemben.
Tapolca	Diszel belterület	1791	4	3,80	6,90	kő	Ötödik nyílás későbbi, üzemben.
Zalaapáti		1888	1	5,00	6,40	kő	Elbontva.
Zalabér	Zalahídsor	19. sz.	1	3,60	6,60	tégla	Elbontva.
		19. sz.	2	4,80	5,10	tégla	Elbontva.
Zalalövő	Zala-híd	1829	5	11,20	6,50	tégla	Elbontva 1968.
Zalaszentgrót	Zala-híd	1846	4	8,80	6,70	tégla	Üzemen kívül.

Megjegyzés: n.a. = nincs adat



Kisdörgicse csúcsíves hídja az egyik legrégibb ma is álló hidunk



Csáfordon 1962-ben még állt a boltozat (fotó: Dr. Gáll Imre)



Pakod boltozata bontás közben (1960) (fotó: Zsámboki Gábor)

Érthető, de egyben sajnálatos, hogy mára Zala megyében csak 26 boltozott híd maradt [22, 23, 24].



Döbröcén még áll az öreg boltozat (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

[1] Zala M. Levéltár, közgy. jkv-ek: 1794. ápr. 24. 194. old. 135-155. sz.

[2] Uo. 1825. jún. 6. 1687-1688. sz. és április 26., 880. sz.

[3] Zala Megyei Levéltár közgy. jkv-ek, 1822. okt. 22. 2595. sz.

[4] Uo. 1858. jún. 8. 1091. sz.

[5] Uo. 1820. máj. 29. 1013. A tervet a Zala Megyei Levéltár őrzi.

[6] Uo. 1825. jún. 6. 1687-1688. sz. és ápr. 26. 880. sz.

[7] Uo. 1827. 1176. sz. 1828. ápr. 26. 959. sz. és 1829. ápr. 27. 969. sz.

[8] Uo. Számadási iratok. 24. köt. 411. sz.

[9] Hatamov szovjet őrmester 1944-ben élete feláldozásával megmentette a hidat a felrobbantástól.

[10] Zalaegerszegi Levéltár, Közgyűlési jegyzőkönyvek, 1795. márc. 7. 81. old. 31/3616.

[11] Uo. 1796. ápr. 25., 210. old. 28/1.sz.

[12] Uo. 1834. jan. 7. 100. old. 119. sz.

[13] Uo. 1844. jún. 10. 111. old. 2032. sz.

[14] Uo. 1846. nov. kgy. 3756. sz.

[15] Zala Megyei Levéltár, Megvizsgált biztosi egyéb számadások 1822.: 9/68.

[16] Uo. Közgyűlési jegyzőkönyvek, 1834. év, 1193. sz.

[17] Zsiborás József igazgató jelentése a Közlekedési Minisztérium felhívására, kelt 1963. október 3-án.

[18] Zala Megyei Levéltár, Közgyűlési jegyzőkönyvek, 1792. nov. 5. 829. old. 144/59.

[19] Uo. 1793. máj. 6. 181. old. 7/3. sz.

[20] Uo. 1793. szept. 10. 519. old. 144/6. sz.

[21] dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1970.

[22] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., 1986.

[23] Kimutatás Zala vármegye közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, 1945. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[24] Közúthálózati nyilvántartás, 2003, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht.

Vas- és acélhidak

Az **állandó hidak iránti igény** már a reformkor kezdetén, sőt korábban is nagy volt, ezt jelzi, hogy Zalalövőnél 1830-ban már állt a boltozott Zala-híd, pedig a kőhíd építési költsége kétszerese volt a fahíd építésének [1]. A fahidak fenntartási igénye azonban rendkívül nagy volt, ezt bizonyítják a levéltári elszámolások, melyek szerint különösen a Murán és a Zalán lévő hidaknál hatalmas mennyiségű faanyagot kellett szinte minden évben beépíteni [2]. A megyében a **Zalán,** sőt a **Murán** is 30-40 m-es hídnyílások elegendőek voltak a vízrendezések elkészülte után, s a hidak helyét kellően megválasztva 100 m-nél nagyobb hídhosszra általában nem volt szükség.

Boltozatokat 4-5 ölnél, kb. 8-10 m-nél nagyobb nyílással nem építettek, így a Zala-hidak építésénél is nagyszámú nyílásra volt szükség: Zalalövőnél 11 nyílású hidat tervezett Póka Antal 1819-ben. Tudjuk, hogy az Építési Igazgatóság öt, egyenként hat öles nyílást írt elő. Még ilyen merész nyílásokkal is nagyszámú pillért kellett építeni, ezért a vas, mint építőanyag már korán számításba jött, sőt **1860-ban Murakeresztúrnál ötnyílású** (27,7+3×32,8+27,7 m) **többszörös rácsozású,** ún. **Etzel-féle párhuzamos övű vasúti hidat építettek hegeszvas anyagból** [3].

A vasút korai példáját csak 45 év után követte a közúti hídépítés, amikor is 1904-05-ben megépült – az akkori Zala megyei **Muraszerdahelyen** – a **háromnyílású, kéttámaszú csonka szegmens alakú** (33,9+35,0+33,9 m) **rácsos tartók sorozatából** álló híd. E híd történetéről az 1941-ben felrobbantott híd roncskiemelési munkáiról készített felülvizsgálati jegyzőkönyvből rendelkezünk adatokkal [4]. Említésre méltó, hogy a murakeresztúri vasúti híd hegeszvas szerkezetét is 1905-ben cserélték ki folytvas anyagú, a muraszerdahelyi hídnál is alkalmazott szerkezettel [3].

Érdekességként érdemes megemlíteni, hogy már 1897-99-ben **két acéltartós kisebb híd épült,** a pécs-varasdi út 138,8 km szelvényében a Principális-csatornán (10,0 m szegecselt I tartós) és a tapolca-vasvári út 26,544 km szelvényében (3,0 m). Az 1945-ből rendelkezésre álló hídnyilvántartás szerint 8 ilyen I tartós híd állt a megyében, jellemzően 3,0-4,0 m-es nyílással, hullámlemez pályatartóval [5].

1913-ban Letenyén is elkészült a **háromnyílású Mura-híd,** ennél a hídnál a **nyílások már 45,00 m-esek voltak,** s rendelkezésünkre állnak az eredeti tervek is, melyeket



A murakeresztúri vasúti híd felszerkezetének cseréje 1905-ben (Ganz archívum)

a rendkívül tehetséges dr. Lipták Pál vállalkozása készített [6]. E híd történetét az egyedi hídleírásokban mutatjuk be, építésekor tipikus jól bevált szerkezet volt, alépítményét Zsigmondy Béla vállalkozása építette [7]. A Mura-híd mellett vasbeton ártéri hidak is épültek. Ezt a hidat a terület-visszacsatoláskor (1941), majd 1945-ben felrobbantották, s végleges újjáépítésére 20 évet kellett várni.



A zalabaksai Zala-híd csak 18 évet élt meg (Hídlap 1938)

Acélszerkezetű hidak építésének tevékeny korszaka 1925-30 volt, ekkor négy 20-40 m nyílású rácsos szerkezet épült:

1925-26-ban Balatonhídvégnél 39,9 m-es csonka szegmens alakú hidat épített a versenytárgyaláson győztes Gép- és Vasútfelszerelés Gyár. Érdekessége volt hogy a hídfőkhöz csatlakozóan két faszerkezetű ártéri nyílás épült, nyilván a Kis-Balaton rendezésével összefüggésben. A korabeli iratok megjegyzik, hogy a vasszerkezet anyagát eredetileg más (Tisza-, illetve Küküllő-) hidakhoz tervezték felhasználni [8]. A korábbi gyakorlatnak megfelelően zórésvasas, makadámburkolatú volt a pályalemez, melyet 1937-ben láttak el ismét korrózióvédelemmel.

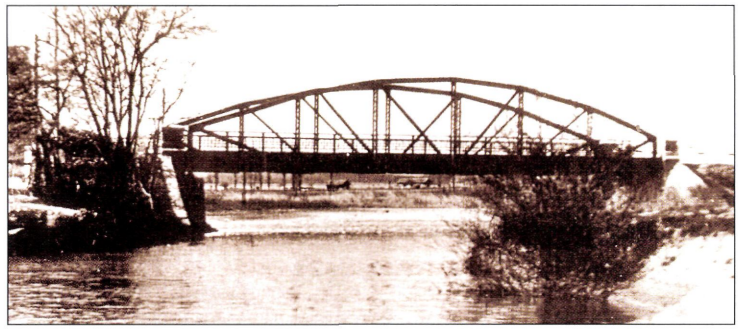
1926-27-ben a körmend-alsólendvai út 37,737 km szelvényében **Zalabaksán** a megyében egyedülálló **20 m nyílású, párhuzamos övű acélszerkezetű Kerka-híd épült,** adaptált terek szerint (a terv eredetileg a kassa-joblonicai út egyik hídjához készült [9]. Érdekes kivétel ez a híd a megye gyakorlatában, mert már az 1910-es évektől több vasbeton híd épült a Zalán és a Kerkán 20 m-es vagy annál nagyobb nyílásokkal.

1929-30-ban Fenékpusztánál (budapest-siófok-keszthelyi út 182,250 szelvényében épült a hídvégihez hasonló – 40,0 m nyílású –, ugyancsak csonka szegmens alakú, felső keresztkötéses, rácsos acélhíd 4,8 m kiemelt szegélyek közti szélességgel. Az acélszerkezet terveit a **Farkas és Tsa vasszerkezeti gyár készítette,** s a gyártást, szerelést is végezte. A korabeli törzskönyv a próbaterhelés részletes eredményét is tartalmazza (20 tonnás gőzhenger alatt 4,5 mm volt a max. lehajlás) [10].



A Balaton hídja első „állandó" szerkezete (Hídlap 1938)

1930-ban még egy rácsos acél híd készült a Zalán, **Zalabérnél.** A híd 30,46 m szabadnyílással épült, **felső keresztkötés nélküli,** szegecselt rácsos szerkezet volt.

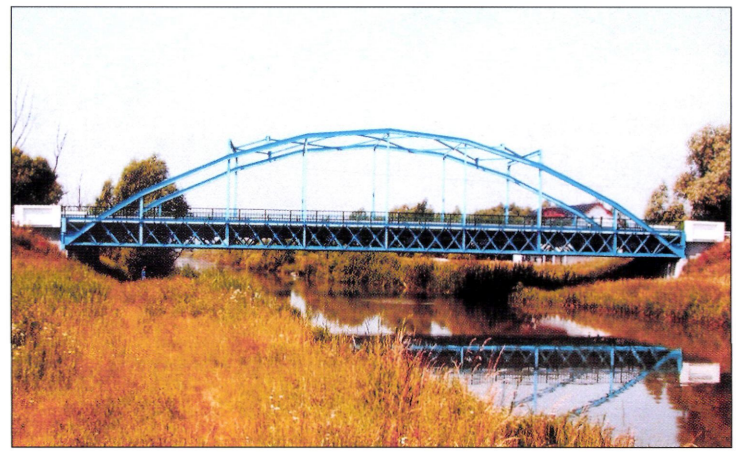


Zalabérnél 1930-45 között állt ez a rácsos acélhíd (Közlekedési Múzeum archívuma)

Érdekes, hogy milyen sok kisebb cég vállalkozott ebben az időben acélhidak építésére, ennek a Zala-hídnak a felszerkezetét a **Magyar Vegyipari Gépgyár Rt. tervezte és építette** [11]. A hídállapotra vonatkozóan részletes hídvizsgálati jegyzőkönyv maradt fenn 1942-ből [12].

Acélszerkezettel csak két híd épült újjá, **elsőként 1948-49-ben** Balatonmagyaród-Sármellék között a **hídvégi Zala-híd.** A felszerkezet **Hilvert Elek és Tantó Pál** neves mérnökök tervei szerint alsópályás, igen karcsú **Langer merevítőtartójú ívhíd.** A korábbi megoldástól eltérően a **felső öv hegesztett** és zórésvasas pályaszerkezet helyett a **hossztartókkal együttdolgozó, 18 cm vastag vasbeton lemez készült.** A mintegy 60 tonna össztömegű acélszerkezet jól viseli ma is a forgalmat, gondot csak a felső keresztkötéseknek történő ütközések jelentettek. A védelem (jelzések, fotocellás figyelmeztető rendszer) ellenére több ízben súlyos károsodás érte a hidat, ezért a felső keresztkötést (1997-ben) megemelték. Esztétikailag nem kedvező ez a megoldás, a híd állagmegóvása szempontjából azonban megnyugtató [13, 14].

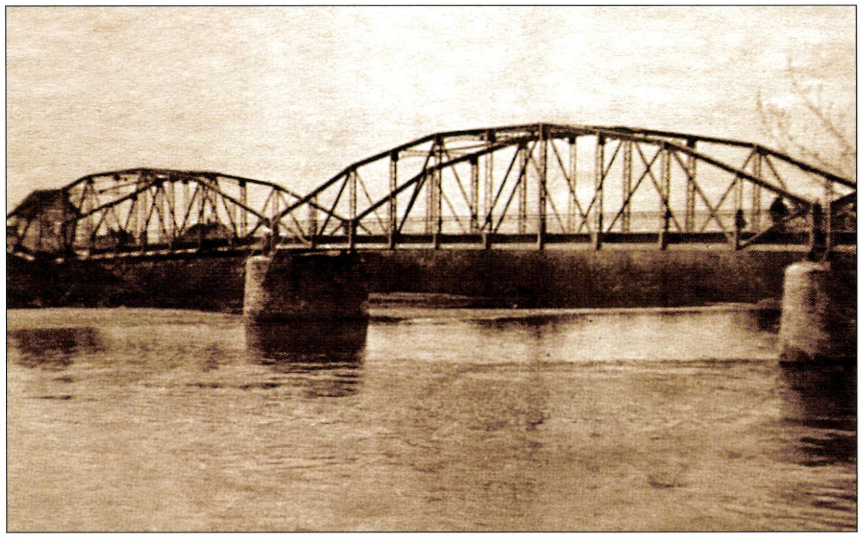
Összefoglalóan: **Zala megyében hat rácsos acélhídról állnak rendelkezésre adatok.** Öt csonka szegmens alakú, „típusszerkezet" volt, egy párhuzamos övű kisebb (20,0 m) nyílású. A hidak 4,80 m széles kocsipályával készültek, a második világháborúban mindegyik elpusztult, eredeti formájában egy sem épült újjá.



Az újjáépített ötletes hídvégi Zala-híd napjainkban (fotó: Biri Gábor)

1945. március utolsó két hetében értelmetlen pusztítás érte a megye hídállományát: 192 híd pusztulásáról tudósítanak a korabeli felmérések. A forgalom megindításához legalább ideiglenesen helyre kellett állítani a hidakat. Ebben a hatalmas munkában elsősorban faszerkezetű provizóriumokat építettek, néhány hídnál acéltartós ideiglenes híd vagy hídrész készült. Erről a különleges feladatról külön fejezet szól.

A letenyei Mura-híd újjáépítése csak jóval később készült el. Ezt a hidat már 1941. április 6-án a jobb part felőli nyílásban felrobbantották, ez azonban nem volt „sikeres", a szerkezet állva maradt, a megerősítésre tett intézkedések alatt azonban a megsérült nyílása leszakadt. A részleges roncseltakarítás 1942-ben



Az 1913-ban elkészült és 1941-ben megsérült Mura-híd (Thury Múzeum)



A letenyei Mura-híd 1961-ben készült el (fotó: Uvaterv)

megtörtént, majd a helyreállítás is elkészült, 1945 áprilisában azonban ismét elpusztult a híd és csak 1955-ben kezdett a két érintett ország az újjáépítéssel foglalkozni. A roncseltávolítás és tervezés 1959-ben jutott olyan stádiumba, hogy érdemi döntést lehetett hozni.

A híd az eredeti nyílásbeosztással, **felsőpályás, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó I szelvényű hegesztett acélfőtartókkal épült meg.** A híd négy főtartója 1800 mm magas, a nyakvarratok hegesztése ferdeívű automatával, a függőleges merevítők hegesztése kézi ívhegesztéssel készült. Említésre méltó, hogy a jugoszláv oldalon később ártéri hídrészt is kellett építeni. Annál a szerkezetnél ortotróp pályalemezt építettek.

A híd tervezése és építése munkamegosztással történt: az Uvaterv készítette a terveket, az acélszerkezetet a Ganz-Mávag gyártotta, a helyszíni alépítményi és szerelési munkákat a Duro Djakovic és a Viadukt jugoszláv vállalatok készítették [15]. A gyártás és szerelés részleteiről, a felmerült problémákról részletes információ található a híd törzskönyvében és a szakirodalomban [16]. A híd 1961 decemberére készült el.

A megyében acélszerkezetet közúti hidaknál csak elvétve alkalmaztak öszvér szerkezetekhez, a **vasúti hidak állományában** azonban régebben és a legutóbbi időben is **több érdekes híd épült,** ezekről külön fejezetben van szó.



Zalabaksai Tubosider-híd (fotó: Mészáros T. László)



Zalaszombatfa hadihídból épített műtárgya (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

[1] dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.

[2] Zala Megyei Levéltár IV. A. 10. b. Számvevőségi iratok (a könyvben lista található a híd tárgyú elszámolások iratairól).

[3] Forgó Sándor-dr. Nemeskéri-Kiss Géza: A murakeresztúri Mura-híd újjáépítése, MSz., 1975. 6.

[4] Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok VI. 401. 172. doboz, 6803, 1942.

[5] Kimutatás Zala vármegye hídjairól, Magyar Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, 1945. (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény).

[6] A letenyei Mura-híd tervdokumentációja, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[7] A letenyei Mura-híd építési iratai, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. hídtervtára.

[8] Hargitai Jenő hídleírása, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[9] Zalabaksai Kerka-híd tervei, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. hídtervtára.

[10] A fenékpusztai (budapest-siófok-keszthelyi út 182,250 km híd törzskönyve, 1934. Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[11] Hargitai Jenő hídleírása: Zalabéri Zala-híd (ma 7352 j. út 31,094 km) (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény).

[12] A zalabér-keszthelyi törvényhatósági út 0,250 km-ben levő zalabéri Zala-híd törzskönyve, 1933., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[13] A zalakomár-sármelléki út 12,825 km-ben levő Zala-híd törzskönyve, 1965., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[14] Szakértői jelentés és javítási tervek a 6831. j. út 12,820 km szelvényében lévő Zala-hídhoz, BME Acélszerkezetek Tanszék, 1997.

[15] 7. sz. budapest-nagykanizsa-varasdi főúton levő letenyei Mura-híd törzskönyve, UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[16] Zsámboki Gábor: Acélszerkezetű közúti hidak építése hazánkban, 1945-1969. szakdolgozat (kézirat), 1969. Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.



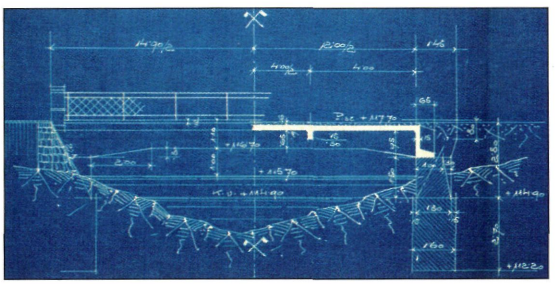
Zalaegerszeg új vasúti hídja (fotó: Mészáros T. László)

Vasbeton hidak

A vasbeton hídépítésben való alkalmazása hazánkban 1889-ben kezdődött Solton egy kétnyílású, Monier rendszerű boltozat építésével [1].

Merev betétes hidakat már 1888-ban épített **Wünsch Róbert, s 1892-ben Zala megyében is három ilyen rendszerű híd épült** [2]. Sajnos nincs egyértelmű adat arra vonatkozóan, hogy ezek a hidak hol voltak, az 1945-ből fennmaradt hídnyilvántartásban két vasbeton boltozat található, melyek nyílásméretüket illetően beleillenek Wünsch katalógusába. Építési évük ismeretlennek van feltüntetve, ez korai építést jelöl, mert 1907-től jó néhány vasbeton híd szerepel a kimutatásban [3]. A nyilvántartás szerinti legidősebb (1907-ben épült híd) az akkor 7.a számot viselő nagykanizsa-tapolcai úton a galamboki vízfolyás felett volt, nyílása 9,2 m. Ma már ez a híd nem lelhető fel.

1907-1916 között 21 vasbeton híd épült a megye mai területén. Ezek között volt két Zala-híd is: 1913-ban lett kész a **dr. Zielinski Szilárd tervezte kustányi négynyílású** (15,1+2×19,9+15,1 m), **három főtartós gerendahíd** [4]. Ez az igényes kivitelű híd – megszélesítve és megerősítve – ma is szolgálja a közúti közlekedést. Az **andráshidai Zala-híd** egy évvel később épült meg: háromnyílású gerendahíd volt 22,0+26,5+22,0 m-es nyílásbeosztással. Ezt a hidat 1945 márciusában felrobbantották, így a korai jelentős műtárgy megváltozott nyílásszámmal, 1954-ben készített új felszerkezettel áll [5].



A kustányi Zala-híd mellett épült 12 m nyílású ártéri híd (1912) (Közútkezelő tervtára)



Zalaszentgrót Malom-csatorna hídja (épült: 1911) (Göcseji Múzeum)

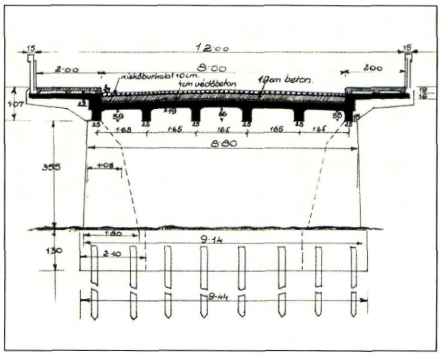
Említésre méltó a **Letenyén 1913-ban épült két ártéri Mura-híd,** 7,5+7,5, illetve 10,0+10,0 m nyílásúak voltak. Eredeti formájukban ma már nem állnak. A 7. sz. főút 231,243 szelvényében lévő hidat 1993-ban műszaki emléknek minősítette a híd kezelője. A balkáni háború során jelentkező forgalom miatt a híd „szűk keresztmetszetet" jelentett, 1996-ban elbontották [6].

Különleges nyílásbeosztású híd volt az ismeretlen időpontban épült híd a 737 sz. út 41,344 km szelvényében (4,7+7,6+5,6+6,3 m). E híd története feltáratlan [3].

A vasbeton hidak építésében fellendülés 1923-tól kezdődött. Különleges hat főtartós volt a 7. sz. főút 228,950 szelvényében 1927-ben megépült híd [7]. Ebben az évben már haladt a forgalom a **kaszaházi Zala-hídon,** mely 22+25+25+22 m nyílású, négy főtartós gerendahíd volt, tervezője dr. Sabathiel Richárd egyetemi tanár. A háborúban felszerkezete elpusztult [8].



A kaszaházi Zala-híd 1945-ben megmaradt 2 nyílása (fotó: Középterv, Közútkezelő tervtára)



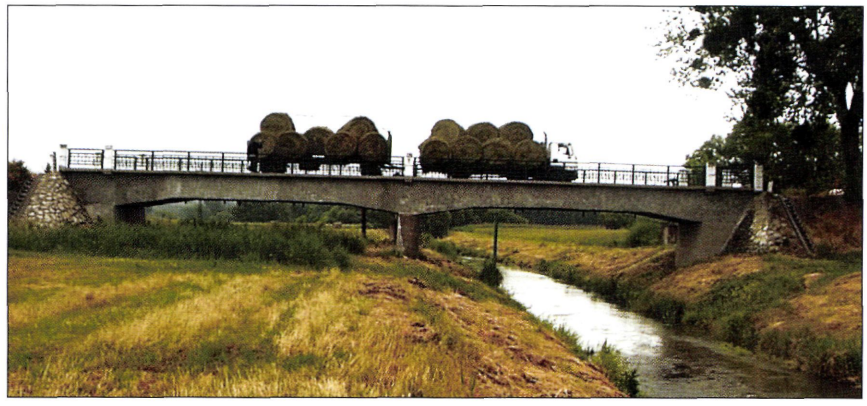
7. sz. főút 222,950 hatbordás hídja (épült: 1927) (Hídlap 1948, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

1928-ban lett kész a zalaistvánd-pókaszepetki úton a négy főtartós, háromnyílású (22+29+22 m) Zala-híd, mely a legnagyobb nyílású vasbeton híd volt a megyében [9]. Ez a híd is elpusztult.

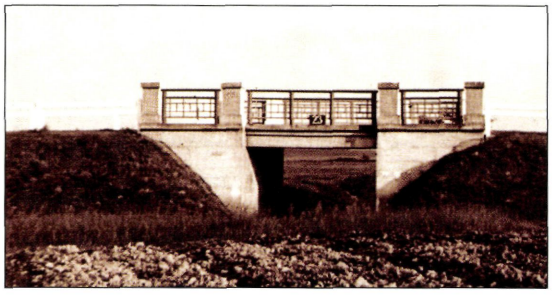
Rendkívüli volt ez az év: a megyében 14 vasbeton híd épült [3].

1930-ban már állt a **háromnyílású alibánfai Zala-híd** és a kétnyílású ártéri híd. E hidak legnagyobb nyílása 14,8 m volt. Érdekesség, hogy a második világháború pusztítását az ártéri híd átvészelte, s a Zala rendezése következtében ma ez a Zala-híd. A megye országos közútjain ez a második legidősebb értékes híd, Pischinger Gyula neves tervezőmérnök munkája [10].

Említést érdemel az 1931-ben épült **ötvösi, vasút feletti háromnyílású (3×5,6 m) híd is,** melyet a MÁV épített és tartott fenn [3]. **Nagykanizsán állt** a megye másik, vasútvonal feletti hídja, ennek építéséről azonban biztos adatot nem sikerült találni [11]. A második világháborúban elpusztult, végleges formában csak 1995-ben épült újjá [12].



Az alibánfai Zala- (korábban Zala-ártéri-) hídja ma (fotó: Speciál Terv)



735. sz. főút 43,025 km híd (ép.: 1926) (Hídlap, 1938, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

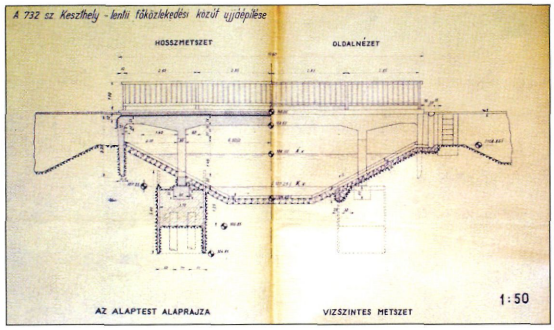


Nagykanizsán 1945-ig állt a vasút felett ez a híd (Közútkezelő archívum)

Számos vasbeton lemez- és gerendahíd épült még, ezekről jó tájékoztatást adnak Hargitai Jenő hídleírásai, a fennmaradt hídlapok, fotók.

1945 előtt 101 vasbeton híd épült a megyében, ezek két fő típusba sorolhatók: **2-10 m közötti lemezhidak** és 3-4 főtartós gerendahidak. A **többtámaszú, folytatólagos műtárgyak** legnagyobb nyílásmérete megközelítette a 20,0 m-t.

Néhány kéttámaszú konzolos gerendahíd is épült, így 1911-ben Zalaszentgróton (3,7+11,0+3,7), mely képeslapon is szerepelt [3] és a **zalaapáti kis-Zala-híd**, mely Menyhárd István tervei szerint 1941-ben épült [13].



Zalaapáti kis-Zala-híd (Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok)



Lenti Kerka-híd (fotó: Mészáros T. László)

Az állványozási munkát megkönnyítő acélgerendás megoldás Zala megyében nem volt gyakori. Érdekes a **Galamboki-patak-híd** története. Ez a 10,0 m nyílású híd az újjáépítésekor (1949) – akkor a 7. sz. főúton volt – az akkori közúti hídszabályzat szerinti terhelésre épült. Az időközben megváltozott előírást nem elégítette ki, ezért 1951-ben vonóvasakat építettek a hídba, melyeket dr. Gállik István ötlete alapján hővel feszítettek meg. Ez hazánkban az egyetlen ilyen módon utófeszített híd [16].

1945 márciusában közel 200 híd sérült, illetve pusztult el robbantások következtében, köztük 46 vasbeton híd [14]. A pusztításról és az újjáépítésről külön fejezet szól, ezért itt csak röviden, főleg technikai kérdésekről szólunk.

Az újjáépítés kezdetben általában az eredeti formában történt (lemez, bordás gerendahíd). A **lenti Kerka-híd 1947-ben épült újjá.** Ez a 20,0 m nyílású híd ma az egyetlen súlykorlátozásos főúti híd a megyében (32 t) [15].

1946-tól **55 vasbeton lemezhíd** épült, ezek típusszerkezetek. Említést érdemel a lenti Kerka-ártéri híd, mely együttdolgozó **öszvérszerkezetként** épült újjá [24].



Öszvérszerkezetként épült újjá a Kerka-ártéri híd Lentiben (fotó: Mészáros T. László)

1950-től már **hídkorszerűsítések, új hídépítések** is voltak a megyében. 1951-52-ben Fenékpusztánál merevbetétes, alsópályás vasbeton ívhíd készült, történetét külön ismertetjük. A híd ma nem visel forgalmat [17]. Új technológia is megjelent: 1952-ben Zalaszentivánban két (6,8, ill. 7,0 m nyílású), 1953-ban Mihályfán és Zalaapátiban egy-egy 3,0 m

nyílású **feszített pallós híd** épült. A pallók feleslegessé tették a zsaluzatot és a rábetonozással együtt felvették a húzófeszültséget. Ilyen rendszerrel az országban 17 híd épült, de ma már csak hat viseli a forgalmat, közülük egy Zala megyében [18].

1953-ban épült Zalakomáron a vasútvonal felett a kéttámaszú, konzolos, két főtartós keretszerkezetű műtárgy, mely újdonságot jelentett a megyei hidak között [19]. E híd történetéről külön is beszámolunk.

Egyedi szerkezet a 75. sz. út 29,343 km szelvényében épült **Szévíz-híd,** mely az eredeti 4,0 m nyílású híd alapjait felhasználva, háromnyílású, kéttámaszú konzolos kerethíd [20].

szerkezet, mely feleslegessé tette az állványzatot és nemcsak kéttámaszú, hanem háromnyílású szerkezetként is gazdaságos megoldás volt. Az ilyen, általában **cölöpalapozású** hidak az 1955-ben indult kishíd-korszerűsítés keretében gyakoriak voltak.



A zalaapáti Zala-híd (1959) (fotó: UVATERV)



Szévíz-híd a 75. sz. főúton

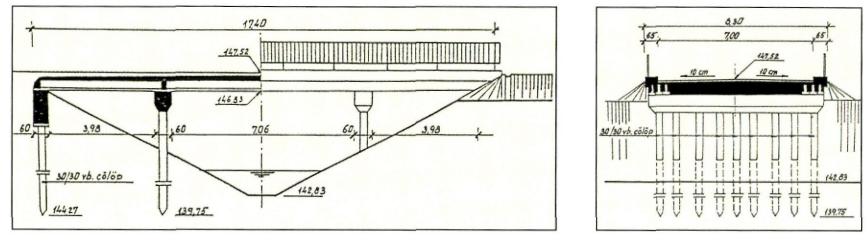
A megye második **alsópályás vasbeton ívhídja** Zalaapátinál épült **1959-ben.** A feszített pályás, fekvő téglalap ívkeresztmetszetű híd **sikeres kísérleti mérnöki alkotás** [21].

A **kis hidak korszerűsítése Zala megyében igen sikeres volt. 1955-1960** között **101 híd épült át,** ezzel megszűntek nemcsak a provizóriumok, hanem a kis teherbírású Zala-hidak is, s mindez hálózati szemlélettel, azaz egy-egy úton minden korszerűtlen híd átépült. A korszerűsített hidak zöme kis nyílású lemezszerkezetű volt, 1958-tól előregyártott gerendákkal épült [22, 23].

A T illetve FT tartókkal max. 10,0 m nyílású felszerkezetet lehetett építeni, ezért az ennél

1953-54-ben újjáépült két fontos Zala-híd (kaszaházi és andráshidai), ezek történetét külön ismertetjük. Említést érdemel, hogy az újjáépítés az új hídszabályzat szerinti terhelésre és a korábbi 4,8 m helyett nagyobb szélességgel történt [5, 8].

1958-ban új típusszerkezet is megjelent: a fordított T alakú előregyártott gerendák alkalmazásával készülő fel-



Háromnyílású Principális-csatorna-híd Pölöske-Gelse közt (ép.: 1963) (Hargitai Jenő hídleírása)

nagyobb nyílású hidak még 1960-ban is bordás gerendahídként épültek, pl. Gáborjánházán a Kebele-patak hídja (20,4 m nyílás). A **zalabéri Zala-híd** volt az első műtárgy a megyében, mely **takarékü reges** szerkezetű. Az ötnyílású (21,1 m-es legnagyobb nyílású) hídról külön is beszámolunk.

1964-ben **a barlahidai Cserta-hidat** adták át a forgalomnak, mely az utófeszített (Freyssinet rendszerű) hidak egyik korai példája.



A tüskeszentpéteri Zala-híd (Hídépítő Vállalat)



Barlahidai Cserta-híd (17,0 m) (fotó: Biri Gábor)

1963-tól igen eredményes Zala-híd építési program indult: 1967-ig nyolc Zala-híd épült a következő táblázat szerint.

a híd helye	nyílások száma	max. nyílás m	szerkezet	építés éve
Pókaszepetki (7361. út)	3	28,0	szekrény	1963
Pakod-dötki (73205. út)	5	25,0	szekrény	1964
Kemendollári (73221. út)	3	28,0	szekrény	1964
Kávási (7409. út)	3	28,0	szekrény	1965
Zalacsébi (74141. út)	3	25,2	szekrény	1966
Tüskeszentpéteri (73203. út)	3	20,1	bordás lemez	1967
Keménfai (74139. út)	2	21,7	szekrény	1967
Zalalövői (86. sz. főút)	3	23,2	takarék-üreges	1967

Nagy teljesítmény volt négy év alatt az összesen 570 m-nyi Zala-híd megépítése, az Uvaterv és a Hídépítő Vállalat munkáját dicsérik. E hidak közül a legrövidebb a keménfai (51,0 m), a tüskeszentpéteri is kb. ilyen hosszúságú, de ugyanolyan méretű ártéri híd is épült, a leghosszabb a Pakod-Dötk közötti (95 m). A monolit vasbeton szerkezetek többsége szekrény keresztmetszetű folytatólagos gerendahíd [24].

Az előregyártás és a feszítés, mint arról már volt szó, a megyében is megjelent (feszített pallós, utófeszített, fordított T tartós hidak). Az előregyártásnak egy, a későbbiekben nem alkalmazott típusa a Türjén a Nádas-patakon 1968-ban **épült feszített, takarékü reges, lemezsávos híd volt** (Még egy ilyen híd épült az országban) [18].

Az előregyártott felszerkezetek – 10,0 m nyílás felett – az ún. tinédzser tartókkal, előregyártott hídgerendával (EHG) épültek az országban 1971-től.

Zala megyében 1975-ben készült el az **ötnyílású zalaszentgróti Zala-híd 22,6 m-es EHG tartókkal, keresztfeszítéssel** [25]. Hasonló méretű és szerkezetű az ugyanebben az évben épült **zalacsányi Zala-híd** is. A keresztfeszítés helyett **1973-tól a 10**

m-nél nagyobb nyílású előregyártott gerendás hidak együttdolgoztató vasbeton lemezzel készültek. (Ezek jelölése EHGE.)

A nyíláshatár növelését 1975-től (14-30 m) az EHGT tartós gerendák gyártása tette lehetővé. Zala megyében elsőként épült Zalaegerszegen 1976-ban a négynyílású, vasút feletti híd (17,9 m-es nyílásokkal) [26].



Zalaegerszeg előregyártott gerendás felüljárója (fotó: Biri Gábor)

Más típusú előregyártott gerendákkal is épültek hidak: **KCs tartóval** 1982-ben a 7. sz. főút 204,914 szelvényében és **UB tartóval** 2001-ben a 74. sz. főút Zalaegerszeget elkerülő szakaszán épült Zala-ártéri híd [23].

Áttekintésül a vasbeton hídépítés 1945 utáni technológiai fejlődésének megyei áttekintését táblázatban is bemutatjuk, összehasonlításul az országos bevezetés időpontját is feltüntetve.

A táblázat nem tartalmazza az országosan alkalmazott összes technológiát, csak azokat, melyekből Zala megyében is épült híd.

A hidak teherbírásának növelésében jó megoldás a **külsőkábeles erősítés.** E megoldás alkalmazásában Zala megye élenjárt. **1993-ban Zalabaksán** a Kerka-hidat „B", a Cupi-patak hídját pedig „A" teherbírásúra erősítették a Pannon-Freyssinet technológiájával [27].



Zalaegerszeg elkerülő Zala-ártéri-híd (fotó: Biri Gábor)



Zalabaksa megerősített Kerka-hídja (fotó: Mészáros T. László)

1985-ben a 7. sz. főút Nagykanizsát elkerülő szakaszán a szombathely-nagykanizsai vasútvonal felett háromnyílású, ugyancsak EHGT gerendás híd épült, s Fenékpusztánál a „Balaton hídja", a felső keresztkötéses vasbeton ívhíd mellett, annak gyakori ütközési kára miatt egynyílású (29,0 m) ilyen felszerkezetű híd áll 1988 óta [23].

technológia	jellemző nyílás	bevezetés éve		a híd helye
		országos	megyei	
előfeszített palló	3-7 m	1950	1952	Zalaszentiván
„külső kábeles" utófeszített	10-15 m	1949	1949	Galambok
T és FT tartó	2-10 m	1957	1958	Bezeréd
utófeszített ív	36-70 m	1957	1959	Zalaapáti
Szekrény keresztmetszetű	22-	1963	1963	Zalaistvánd
EHG (feszített)	15-22 m	1971	1975	Zalaszentgrót
EHGE (feszített)	9-23 m	1973	1978	Zalaegerszeg, vasút felett
EHGT (feszített)	14-30 m	1975	1985	Nagykanizsa
KCS tartó	2-12 m	1981	1982	Nagyrécse
UB (feszített)	8-25 m	1988	2001	Zalaegerszeg, Zala-ártéri híd

A teherbírás-növekedést a próbaterhelések igazolták, a kedvező tapasztalatok alapján 1994-96-ban a zágorhidai Cserta- és az andráshidai Zala-hidat, végül, de nem utolsósorban a megye legrégibb négynyílású Zala-hídját is ezzel a módszerrel sikerült alkalmassá tenni a mai forgalomra [27].



A megye legidősebb vasbeton hídja bírja a mai terhelést (fotó: Pannon Freyssinet)

Irodalom:

[1] Zoltán Győző: A Monier-rendszer és a hazánkban e rendszer szerint létesített első műtárgy, MHÉEK, 1890.

[2] Wünsch Róbert cement-technikus ismertetője, Ezredévi kiadás (BME Könyvtár).

[3] Kimutatás Zala vármegye közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, 1945. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[4] Hargitai Jenő egyedi hídleírásai, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény és Zala Megyei Közútkezelő hídtervtára, Zalaegerszeg.

[5] A 731. sz. főút 26,284 km szelvényű andráshidai Zala-híd törzskönyve, UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[6] 7. sz. főút 231,365 km letenyei Mura-ártéri híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[7] 7. sz. főút 228,950 km szelvényű híd hídlapja, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[8] 74. sz. főút 50,479 km szelvényű kaszaházi Zala-híd törzskönyve 1964, UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[9] 7362. j. út 21,474 km zalaistvándi Zala-híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[10] 7354 j. út 5,610 km alibánfai Zala-ártéri és Zala-híd hídleírása, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény és eredeti dokumentáció Zala Megyei Közútkezelő hídtervtára, Zalaegerszeg.

[11] dr. Cseke Ferenc és munkatársai: Nagykanizsa, Panoráma, 1984.

[12] Albert László-dr. Farkas János: A nagykanizsai Kossuth téri közúti felüljáró átépítése. Közúti Közlekedési és Mélyépítéstudományi Szemle 1996. 9.

[13] Zalaapáti kis Zala-híd építési iratai Zala Megyei Levéltár, VI. 401. ÁÉH 165 doboz, 1941.

[14] Kimutatás a közúti hidak 1945-1949 május 1-jéig teljesített roncskiemelési munkák eredményéről. Kézirat, UKIG hídosztály.

[15] 75. sz. főút 61,974 km szelvényű Kerka-ártéri híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[16] Galamboki híd (eredetileg 7. sz. főút 214,698 km) hídleírása Hargitai Jenő és UKIG iratai.

[17] Fenékpusztai Zala-híd (76. sz. főút 7,566 km) törzskönyve, 1964. UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[18] Apáthy Árpád: Feszített hidak az országos közutakon, KMSz 1993. 5. sz.

[19] 7. sz. főút 189,377 km szelvényű híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő és UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[20] 75. sz. főút 29,343 km szelvényű Szévíz-híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[21] 75. sz. főút 10,131 km zalaapáti Zala-híd törzskönyve 1961., UKIG központi hídtervtár.

[22] Apáthy Árpád: Kis hidak korszerűsítésének időszerű kérdései, MTI, Budapest, 1960.

[23] Országos közutak hídjainak kimutatása 2003, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht., Zalaegerszeg.

[24] Egyedi hídleírások, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[25] 7336 j. út 14,961 km szelvényű zalaszentgróti Zala-híd egyedi hídleírása és Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. tervtára.

[26] Veres Béla: A 74. sz. főút Zalaegerszeget elkerülő szakasza, Uvaterv Műszaki Közlemények 1978. 2. sz. és a 76. sz. főút 54,614 km szelvényű híd egyedi hídleírása, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[27] Pannon-Freyssinet tervdokumentáció, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht., Zalaegerszeg és UKIG központi hídtervtár, Budapest.

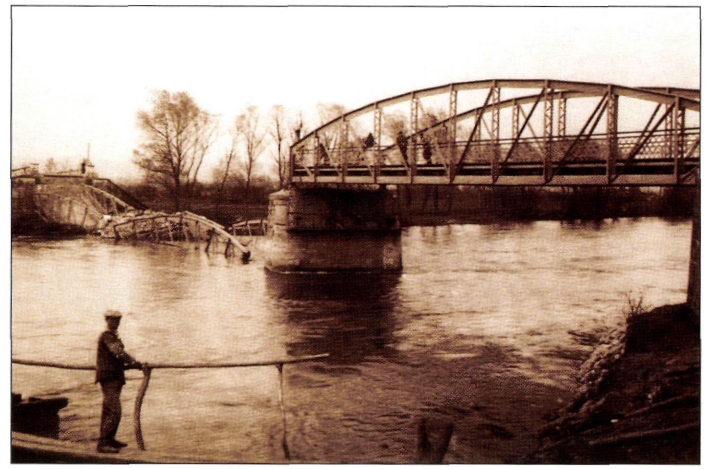
A hidak újjáépítése

A **háborúknak** mindenkor **célpontjai és vesztesei voltak a hidak.** Zala megyében a 16-17. században rengeteg példát találni hidak lerombolására, újjáépítésére. Elsősorban a **Zala átkelőhelyei** – elsősorban a hidak – voltak fontos **stratégiai pontok, melyek védelmére erősségek szolgáltak.**

Abban az esetben, ha az átkelést nem tudta a magyar védelem megakadályozni, úgy a **hidat elbontották, helyette kompot állítottak be,** így volt ez pl. a legfontosabbnak tekinthető hídvégi hídnál [1] vagy Mándhidánál, ahol a zalavári apát, mivel nem tudta kellően védeni, leromboltatta a hidat [2]. Gondoskodtak arról is, hogy a gázlókat ne tudja használni a török, ezeket rendszeresen „bevágták", elrontották [3]. Messzire vezetne a hidak történetétől az említett gyakorlat részletes bemutatása és értékelése.

A **török kiűzése után** az utak, **hidak helyreállítása megtörtént,** erről tanúskodik az 1784-ben készített katonai felmérés, melyen 572 híd számolható össze, majd a megyében készített felmérések is [4].

Hidak újjáépítése árvízkárok miatt is szükséges volt több esetben, a megye akkori Zala-, Mura- és Dráva-hídjai közül többről szólnak levéltári adatok [5]. A **reformkorban** kezdődő, illetve akkor kiteljesedő **vízrendezések** sokat segítettek a hidak állagmegóvásában is. A későbbi időből az 1938 körüli **széles körű hídvizsgálat árulkodik** arról, hogy a háború felértékelte a hidak fontosságát. Ebből az időből szerencsére sok Zala megyei hídlap fennmaradt, melyek gondos teherbírás-számításai, jó fényképfelvételei a hídtörténettel foglalkozónak nagy értékek [6].





Muraszerdahely két Mura-hídjából ennyi maradt (Üdvözlet Alsólendváról, Lendva, 1997)

A **második világháborúban** – 1941-ben – a megye visszakapta a trianoni békeszerződéssel elvett déli területeit (Muraköz stb.); első reakcióként hidakat robbantottak fel pl.

Letenye, Muraszerdahely. A roncskiemelések 1942-43-ra elkészültek, s az ideiglenes jellegű helyreállítás is [7]. A **háború végnapjaiban érthetetlen, hatalmas pusztítás érte Zala megye hídjait.** A front csak két hétig érintette a megyét 1945 márciusában, a háború végnapjaiban, a kár mégis rendkívül nagy volt, közel 200 hidat robbantottak fel.

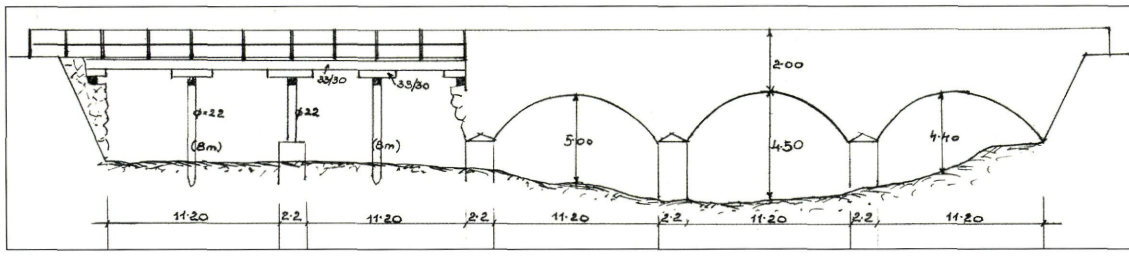
A **letenyei Mura-híd** a megye mai területén lévő hidak közül egyedülállóan szerencsétlen sorsú volt: 1945. április 5-én az utolsó seregtest, miután elhagyta a trianoni területet, felrobbantotta a hidat [15]. Biztosan több esetben megkísérelték megakadályozni egy-egy híd felrobbantását, ismert, elhíresült a **zalaszentgróti szép négynyílású boltozat megmentése** Hatamov törzsőrmester önfeláldozásával [8].



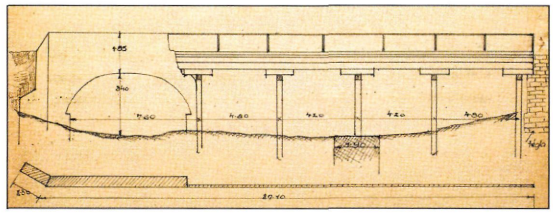
A megrokkant Mura-híd (Thury György Múzeum)

A tételes kárlista nem maradt fenn, s a különböző források kissé eltérő adatokat tartalmaznak: 169-199 közöttieket [9, 12]. Kevés kivétellel minden jelentős híd elpusztult, a Zala-hidak közül csak a zalaszentgróti és a kehidakustányi kerülte el a pusztulást, a fontosabb utakon még az egész kis nyílásúakat (2,5-4 m) is sorozatban robbantották. A kárt jelzi, hogy az állami és törvényhatósági utak 372 hídja, mely 2184 m összhosszúságú volt, ebből egy 1949-es országos felmérés szerint elpusztult 1529 m, 48 % [11]. A megye összes hídjára kiterjedő (tehát a vicinális utakat is tartalmazó) kárkutatás szerint 1957 m-nyi híd pusztult el, ez a megyéket tekintve is a legtöbb és közel annyi, mint a budapesti Duna-hidak összes háborús kára [9]. **Zala megyében pusztult el a legtöbb híd,** a második legtöbb kárt szenvedett megye Pest-Pilis-Solt-Kiskun volt 117 felrobbantott híddal [9]. A kár értékét 7,8 millió P-re becsülték, ám felbecsülhetetlen a veszteség, hisz robbantás áldozata lett a zalalövői híd is, mely országosan egyedülálló alkotás volt [12].

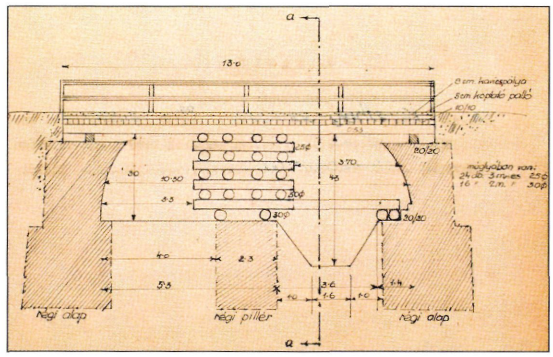
A **helyreállítás ügyében a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium 1945. július 21-én adta ki körrendeletét,** mely szerint Zala vármegyében Ullrich Zoltán miniszteri osztálytanácsos irányította a híd-helyreállításokat [13]. Országosan hét neves szakember irányította a munkákat, Zala megyében központi építésvezetőként (műszaki ellenőr) Újtelki István főmérnök segítette Ullrich Zoltánt. Természetesen központi intézkedés



A zalalövői Zala-híd provizóriuma (Hídlap 1948, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



Zalabaksa boltozott hídjának provizóriuma



Keszthely-sármelléki úton hídroncsra épült provizórium (Hídlap 1948, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

nélkül is megindult a hidak helyreállítása, mint arról Zalaszentgróton emléktábla tanúskodik, megerősítve, hogy 1945. március 29-én, egy nappal a front átvonulása után, lakossági segítséggel folyt egy híd helyreállítása, amikor is német aknatűzben 11 polgári személy halt meg [8].

Az államépítészeti hivatal fennmaradt irataiból jó képet lehet nyerni az akkori állapotokról, a helyreállítások nehézségeiről [14].

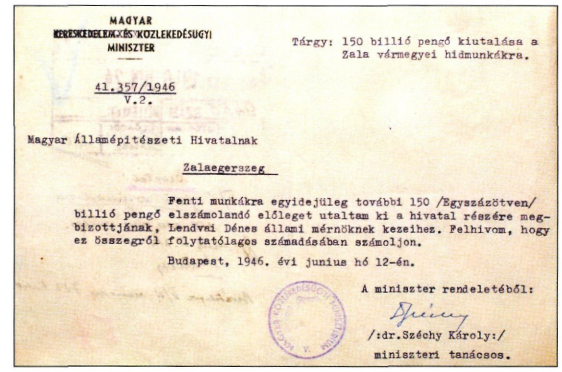
Természetes, hogy **kezdetben csak provizóriumok épültek,** előfordult, hogy kisebb hidakat **betömtek** vagy **máglyával hidalták át** a híd helyét. A provizóriumok sok, ötletes megoldását örökítették meg – a szerencsére fennmaradt – hídlapok [16].

A megyében 1945-ben még 210 fahíd volt, így nagy gyakorlata volt a hidakkal foglalkozó műszakiaknak és mesteremberekneknek is [17]. A kisebb provizóriumok valószínűleg különösebb tervek nélkül készültek, jól kihasználva a megmaradt hídfőket, sőt a felrobbantott vasbeton felszerkezeti elemeket is.

Fennmaradtak tervek is, hisz **Kerka-, Zala-hidak pótlására** tekintélyes méretű hídszerkezeteket kellett építeni.

Ideiglenes hidak, hídrészek haladék nélkül épültek. A jelentősebb költségű munkákról fennmaradtak a pénzügyi elszámolások is, pl. 1946-ból 16 hídra vonatkozóan [18]. Az államépítészeti hivatal iratanyagában havonkénti jelentések találhatók a munkák előrehaladásáról, s megállapítható, hogy a hivatal saját erőből is készített terveket, végzett építési munkákat [19].

1947-ben ünnepélyes keretek között **adták át, elsőként Nagykanizsán, a Principális-csatorna teljesen újjáépített hídját.** Ebből az alkalomból a helyi sajtó megemlékezett 169 híd helyreállításáról [20].



MAGYAR
KERESKEDELEMÜGYI ÉS KÖZLEKEDÉSÜGYI
MINISZTER

Tárgy: 150 billió pengő kiutalása a Zala vármegyei hídmunkákra.

41.357/1946
V.2.

Magyar Államépítészeti Hivatalnak

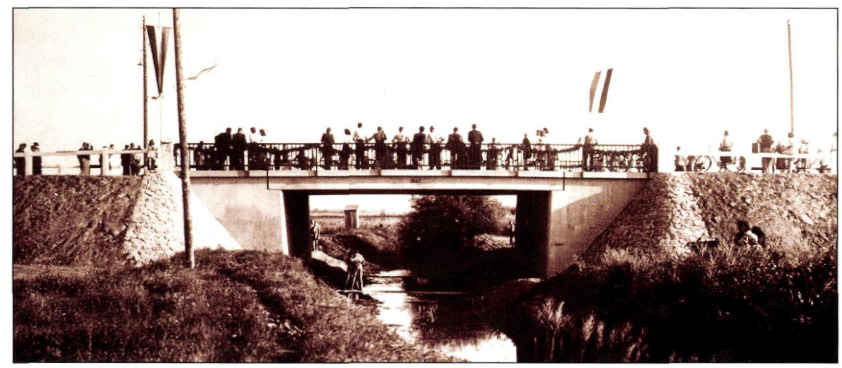
Zalaegerszeg

Fenti munkákra egyidejüleg további 150 /Egyszázötven/ billió pengő elszámolandó előleget utaltam ki a hivatal részére megbizottjának, Lendvai Dénes állami mérnöknek kezéhez. Felhivom, hogy ez összegről folytatólagos számadásában számoljon.

Budapest, 1946. évi junius hó 12-én.

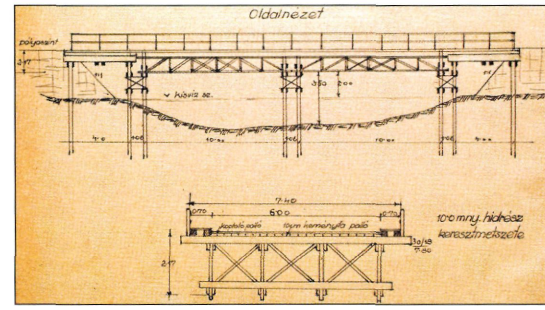
A miniszter rendeletéből:
/:dr.Széchy Károly:/
miniszteri tanácsos.

1946 júniusában 150 billió pengőt utalt ki Dr. Széchy Károly hídújjáépítésre (Zala Megyei Levéltár)



Nagykanizsán a Principális-csatorna új hídját 1947 augusztusában avatták (UKIG hídarchívum)

Ugyanabban az évben újjáépítették Lentiben a kétnyílású (2×10 m) Kerka-ártéri hidat, de az eredeti vasbeton szerkezet helyett acéltartóval együttdolgozó (ún. öszvér) szerkezettel [21]. Érdekes, hogy más megyékkel ellentétben nem volt jellemző (elsősorban az állványozás megkönnyítésére) I tartós együttdolgozó vasbeton lemez szerkezetet építeni. A végleges újjáépítési munkák elsőként a főutakon történtek meg, előrelátóan, az igényeknek megfelelő szélességgel.



A fenékpusztai Zala-híd rácsos faprovizóriuma (Hídlap 1948, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

A **Zala-hidak** közül elsőként a **balatonhidvégi hidat** építették újjá 1948-ban, az eredeti nyílásbeosztással, de az eredetinél szélesebb kocsipályával (6,0 m), részben hegesztett, alsópályás ívhídként [22]. Az újjáépítés idején a felrobbantott híd melletti provizóriumon haladt a forgalom.

1949-ben 23 híd végleges újjáépítéséről és a roncskiemelések teljes munkaidőráfordításáról: (288 ezer óra) tudósít a minisztériumi felmérés [12].

1951-ben megkezdődött a **fenékpusztai Zala-híd újjáépítése.** Említésre méltó az itt alkalmazott 2×10 m-es típus, **rácsos faprovizórium,** mely 1946-ban lett kész [16]. Ez a Zala-híd anyagtakarékossági okból az akkor rendelkezésre álló csőanyaggal **merev betétes, vasbeton ívhídnak épült** [23]. A csőanyagot a Margit-híd építésénél tervezték felhasználni, ám az acélszerkezettel épült, így mód volt az országban néhány 40-50 m nyílású ívhidat építeni [24].

1953-ban adták át a forgalomnak a **kaszaházi Zala-hidat.** A Zalaegerszeg közlekedésében fontos híd két nyílását robbantották fel 1945 márciusában. A megmaradt hídrészhez csatlakozóan nyolcnyílású provizóriumot építettek. Az újjáépítéskor több alternatíva elemzése után, az eredeti nyílásbeosztással, de nagyobb szélességgel (4,8 m helyett 7,0 m) és három



A kaszaházi Zala-híd provizóriuma... (Közútkezelő tervtára)



... és újjáépítése 1953-ban a terelő híddal (fotó: Uvaterv, 1954)

főtartóval, folytatólagos vasbeton gerendahíd épült [25].

1953-ban kezdődött az újjáépítése és **1954-ben készült** el a megnövelt nyílásszámú **andráshidai Zala-híd,** a kaszaházihoz hasonló kialakítással. Vízügyi igények miatt kellett az eredetileg háromnyílású hidat egy nyílással bővíteni. Az út vonalvezetési hibáit a híd újjáépítése során korrigálták. Az építés idején ideiglenes faszerkezeten haladt a forgalom [26].

1955-ben nagyon jelentős és sikeres **kishídépítési program indult** az országban [27]. Zala megyében **1945-től 1955-ig 90, 1955-64 között pedig 165 híd. Zala megyében** tehát a **hidak újjáépítése töretlenül, sőt a korábbinál is nagyobb ütemben folytatódott, korszerűsödött.**

Figyelemre méltó, hogy **ebben az időszakban épült újjá a letenyei Mura-,** a **zalabéri,** a **zalaistvándi,** a pakod-dötki és a **kemendollári** Zala-híd is, tehát nemcsak kis hidak [28].

A **letenyei Mura-híd** roncskiemelése maradéktalanul csak 1959-ben készült el, az érdemi tervezés és építés pedig 1955-től folyt. Az Uvaterv tervei szerint az eredeti nyílásbeosztást megtartva (a jugoszláv oldalon később egy ártéri hídrészt kellett csatlakoztatni) új, felsőpályás, hegesztett acél főtartójú, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó felszerkezet épült [30]. A határhíd újjáépítése áttörés volt a magyar-jugoszláv határon lévő hidak sorsában.

A **felrobbantott zalaapáti Zala-hídnál** rácsos faszerkezetű provizórium szolgálta a közlekedést, egyre nehezebben, súlykorlátozással. 1956-ban érdemi döntés született – a régi háromnyílású híd helyett – egynyílású vasbeton ívhíd építése ügyében. A 44,0 m nyílású ívhíd építés szakmai viták közepette végül sikeres volt, a feszített pályalemez, az acél függesztőoszlopok a hídszerkezet típus legjobb elemei [29].

Hosszan lehetne sorolni a viszonylag későn újjáépült, ezért általában egyre korszerűbb vasbeton szerkezeteket, ám a hidak nagy száma miatt rendkívül terjedelmessé tenné az ismertetést, szerencsére jól dokumentáltan hozzáférhető a Zala megyei hidak dokumentációja (tervek, törzskönyvek, iratok stb.)



Az új, korszerű Zalaapáti Zala-híd (fotó: Uvaterv, 1959)

A **zalabéri Zala-hídról** mégis érdemes szólni, mert a korábbi 30 m nyílású acél mederhíd, egy négynyílású (4×8,0 m) és egy 10 m nyílású vasbeton híd helyett, a vízrendezés szempontját is figyelembe véve egy ötnyílású Zala-híd épült. Ez volt **az első szekrény keresztmetszetű, vasbeton** Zala-híd [31]. A háborús pusztítás a 10 m-es vasbeton és a boltozott hidat nem érintette, ezek átépítését az említett vízügyi szempont indokolta.

A megye leghíresebb hídjának, a **zalalövőinek az újjáépítése 1967-ig** húzódott, nyilván éppen a híd műemléki védettsége és a megváltozott közlekedési és vízügyi igények miatt. Az **ötnyílású boltozat két nyílását újra kellett volna építeni,** s a Zala-meder rendezésével „emlékhíd" maradhatott volna, de nem így történt. Erről az egyedi hídleírások között még lesz szó.

Nemcsak a legnagyobb – 11,4 m – nyílású boltozat tűnt el a Zala megyei utakról, hanem a boltozott hidak kb. 90 %-a: 1945-ben 210 boltozat volt, ezek száma 1967-ben már csak 37 volt, 2003-ban pedig 21 [10, 17, 28]. Kár értük, nem kár viszont, hogy a megyére oly jellemző **fahidak száma** ennél is jobban csökkent: 1945-ben 209, 1967-ben 41, és **1977-ben már nem volt egyetlen fahíd sem az országos közutakon** [10, 17, 28].

Irodalom:

[1] Iványi Béla: Zalavár és a balatonhídvégi átkelő a török időkben, Göcsej Múzeum jubileumi évkönyve, 1960.

[2] Szentgyörgyvár története (Müller Róbert és munkatársa), Zalaegerszeg, 2002.

[3] Zalalövő története (szerk: Molnár Antal) Zalalövő, 1998.

[4] Hadtörténeti Intézet és Levéltár térképtára alapján.

[5] Zala Megyei Levéltár A. IV. 10. b. iratok.

[6] Zala megyei hidak hídlapjai, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[7] Zala Megyei Levéltár AÉH VI. 401. , 172 doboz.

[8] Ferenc György: Zalaszentgrót, Zalaszentgrót.

[9] Tóth László: Magyarország útügyi vesztesége a második világháborúban. Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve, 1981.

[10] Békefi István: Zalai utak, KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság, 1978.

[11] Az állami főközlekedési és törvényhatósági utakon készített műtárgy kimutatások összesítése (kézirat, KPM) 1949. augusztus.

[12] Helyzetjelentés a közúti hidak 1945-től 1949 május 1-jéig teljesített helyreállítási, építési és roncskiemelési munkáiról (Kézirat, KPM).

[13] Magyar Kereskedelem és Közlekedésügyi Miniszter 16846/1945/III. 2. sz. körrendelete a hídhelyreállítási munkák végrehajtásáról (Zala Megyei Levéltár AÉH iratok).

[14] Körrendeletek, Zala Megyei Levéltár ÁÉH VI. 401. 218 doboz 6285/1946 hidakban okozott kár rögtönítélő bírósági védelme.

[15] Zala megye ezer éve (Főszerkesztő: Vándor László), Zalaegerszeg 2000.

[16] Zala megyei hídlapok, 1948, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[17] Kimutatás Zala vármegye közútján lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hídjairól, 1945., Állampítészeti Hivatal Zalaegerszeg, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[18] Hídépítési alapkönyv III. és VIII. (1946, 1949) Közlekedésügyi Minisztérium, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[19] Kézírásos hídnyilvántartás állami és törvényhatósági utakról (Zala megyei Levéltár ÁÉH VI. 401. 190 doboz).

[20] Zalai Világosság, 1947. augusztus 10. szám.

[21] 75. sz. út 61,974 km szelvény lenti Kerka-ártéri híd, Hargitai Jenő hídleírása, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[22] 6831 j. út 12,825 km Zala-híd törzskönyve 1965., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[23] 76. sz. főút 7,548 km Zala-híd törzskönyve 1964., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[24] Dr. Balázs György: Beton és vasbeton II. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1995.

[25] 74. sz. főút 50,479 km Zala-híd törzskönyve, 1964., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[26] 731 sz. főút 26,284 km Zala-híd törzskönyve 1963., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[27] Apáthy Árpád: Kis hidak korszerűsítésének időszerű kérdései, MTI 3808, Budapest, 1960.

[28] Zala megye hídnyilvántartása 2003.

[29] 75. sz. főút 10,131 km Zala-híd törzskönyve, 1961., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

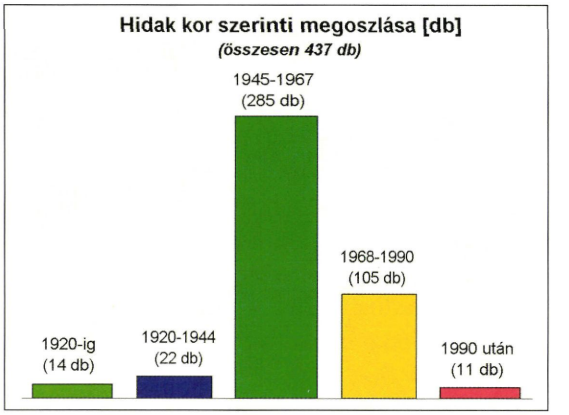
[30] 7. sz. főút 233,428 km Mura-határhíd törzskönyve, 1964., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[31] Zalaapáti-zalabéri összekötő út 30,878 km híd törzslapja, 1961., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

Országos közutak hídjai

A megyében 437 közúti híd van a Zala Megyei Állami Közútkezelő Közhasznú Társaság kezelésében 5608 m szerkezeti hosszal és 49 589 m² pályafelülettel. Összehasonlításul az országos közutakon 6059 darab híd van (Zala megye ebből 7,2 %) összesen 1 101 991 m² pályafelülettel (Zala megye ebből 4,5 %).

A megye hídállománya 1945 óta alapvetően megváltozott. A háborús pusztítás előtt 209 boltozat, 210 fahíd, 101 vasbeton műtárgy és 22 acél (rácsos acélszerkezeten kívül viszonylag kisnyílású acéltartós hidak voltak). A háborús pusztítás közel 200 hidat érintett, ezeket újjá kellett építeni, gyakran az előzőtől eltérő szerkezettel. A vízrendezések, a kishidak korszerűsítése és az útkorszerűsítések eredményeként a boltozatok száma 21-re csökkent, fahíd pedig nincs, így az 1945-ben 77 %-ot kitevő állomány mára 5% alá csökkent.



A **hidak átlagéletkora** az országos 47 év körülihez képest kedvezőbb, a megyei átlagéletkor 45 év. A II. világháború után épült a hídállomány 92 %-a. 14 híd épült 1920 előtt.

A legöregebb híd az 1825-ben épült nemesbüki boltozat.

A hídállomány megoszlása, paraméterei a megye dombvidéki viszonyainak megfelelőek.

Igen sok a kis- és közepes nyílású híd. A többségénél a legnagyobb szabad nyílás nem éri el a 10 métert (79%). A 10-30 méter szabad nyílás tartományába 91 híd tartozik, a 30 m-nél nagyobb nyílású hidak száma pedig három. Többnyílású híd 53 van, ebből a leggyakoribb a háromnyílású, 33 darab. A **legtöbb nyílású** a kerkaszentkirályi Kerka-híd (9 nyílású) és a pethőhenyei Zala-híd (8 nyílású).

A **legnagyobb nyílású és szerkezeti hosszú** híd a letenyei Mura-híd 44,5 m hosszú középső nyílásával és 141 m szerkezeti hosszával. A megye jelentékenyebb műtárgyai



A letenyei Mura-híd
(fotó: Mészáros T. László)

a Zala folyót keresztezik. A Zala-hidak száma 21, a Zala árterén 6 híd található, továbbá a Kerkán 9, a Kerka árterén 7, a Kiskerkán 2 híd, a Válicka főágán 12, árterén 2, a Csertán 8, a Principális-csatornán 8 híd van az országos közúthálózaton.

A **leghosszabb Zala-híd** a pethőhenyei 124,4 m szerkezeti hosszával, a **legnagyobb szabad nyílású** pedig a zalaapáti 44,2 m nyílással.

A vasút fölötti hidak közül a zalaegerszegi **vasút feletti híd** a **leghosszabb** a 76,3 m szerkezeti hosszával, **a legnagyobb nyílású** pedig a türjei **vasút feletti híd** a 24,9 m nyílásával, mindkettő híd a Budapest-Zalaegerszeg vasútvonal fölött helyezkedik el.



Vasút feletti híd Türjén
(fotó: Mészáros T. László)

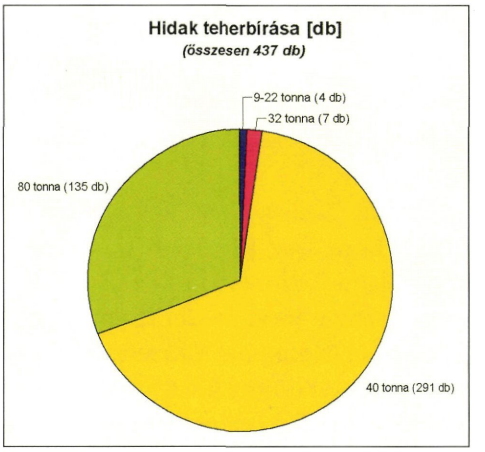
A Mura- és Zala-hidak adják a megyei állomány hídfelületének 30 %-át.

Főutakon 103 híd van ez a teljes állomány 24%-a, de felületük a teljes megyei állomány 89 %-a. Összekötő úton 245, bekötőúton pedig 89 híd található.

Összesen **19 hídon van korlátozás** (két magasságkorlátozás, tizenegy súlykorlátozás – hét db 32 tonnás és négy db 22 tonnás –, hat útszűkület).

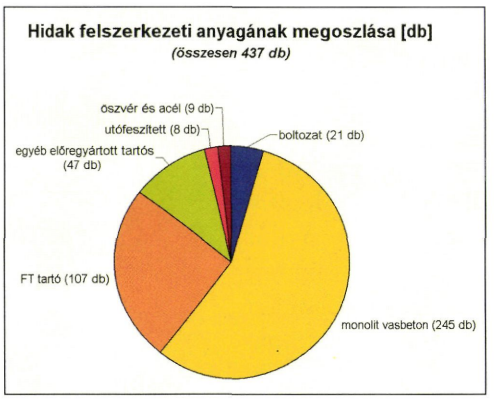
Főúton egy hídon van csak korlátozás: a lenti Kerka-hídon 32 tonnás súlykorlátozás.

A hidak **szélesség** szerinti megoszlása viszonylag kedvező, 5 híd szélessége nem éri el a 4,8 métert (1,1%), 6 méter alatt pedig 11 híd van (2,5%).



A megyében **34 híd** tartozik a **kiemelt** híd kategóriába (8 %), de a hídfelület (41 %) tekintetében ezek a hidak adják a megyei értékek jelentős hányadát. (Ide tartozik a Mura-, 20 Zala-, 6 Kerka-híd, 5 vasút fölötti híd, valamint 2 egyéb patakhíd). A hidakkal részletesebben az Egyedi hídleírások c. fejezet foglalkozik. A kiemelt hidak méretük, koruk, építési technológiájuk miatt különleges kezelést és figyelmet élveznek 5 vagy 10 évente fővizsgálatokat készítünk róluk.

A hidak **felszerkezete** meglehetősen színes képet mutat. Darabszám szerint a monolit vasbeton (245 db) és az FT tartós szerkezet (107 db) adja az állomány több, mint 80 %-át. A többi híd közül 47 előregyártott feszített vasbeton, 8 utófeszített vasbeton, 9 öszvér és acél felszerkezetű, valamint 21 boltozat. Klasszikus acélszerkezet a Zalát áthidaló balatonmagyaródi merevítőgerendás ívhíd.







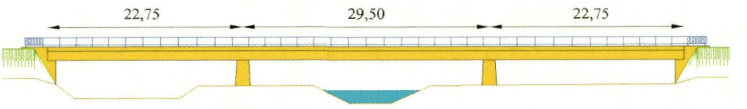
Alibánfai Zala-híd (ép.: 1930)
(fotó: Mészáros T. László)

Keszthely Csókakői-patak hídja
(fotó: Mészáros T. László)

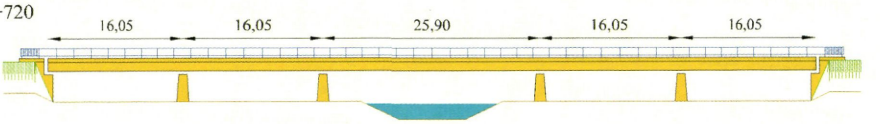
Balatonmagyaródi
Zala-híd mosás közben
(fotó: Höffer József)



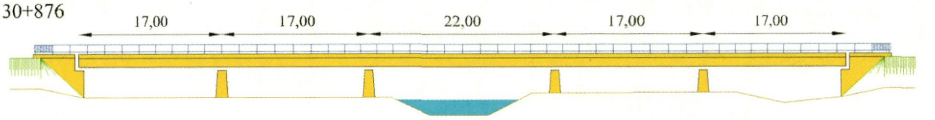
Zalaistvándi Zala-híd
7362. j. út 21+462



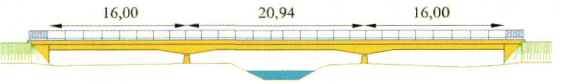
Pakodi-Dötki Zala-híd
73205. j. út 0+720



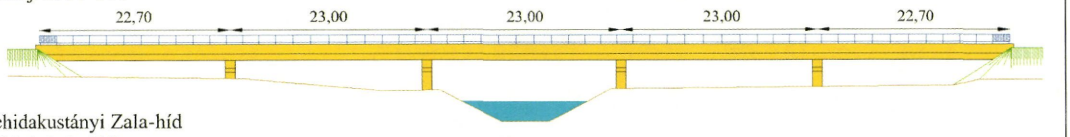
Zalabéri Zala-híd
7352. j. út 30+876



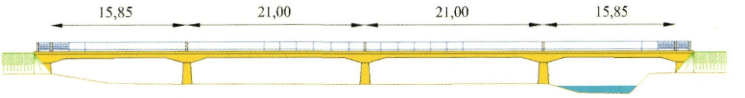
Tüskeszentpéteri Zala-híd
73203. j. út 0+617



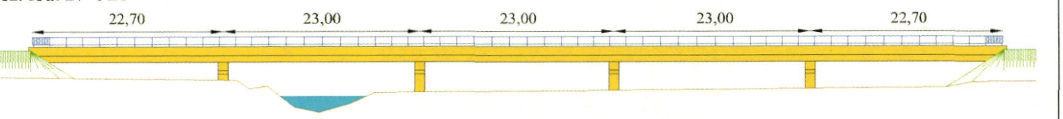
Zalaszentgróti Zala-híd
7336. j. út 14+961



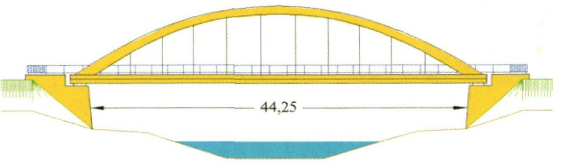
Kehidakustányi Zala-híd
7356. j. út 0+535



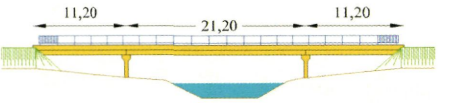
Zalacsányi Zala-híd
76. sz. főút 27+921



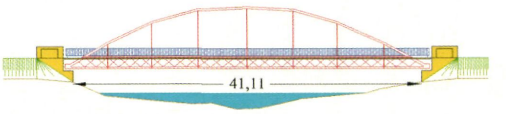
Zalaapáti Zala-híd
75. sz. főút 10+131



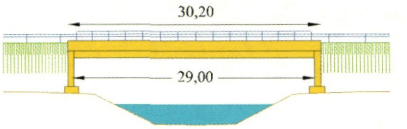
Zalavári Zala-híd
7512. j. út 3+625



Balatonhídvégi Zala-híd
6831. j. út 12+825

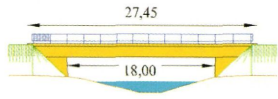


Fenékpusztai Zala-híd
76. sz. főút 7+559

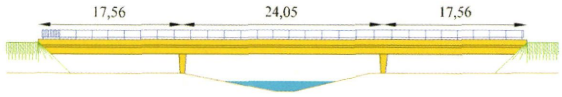


A megye Zala-hídjai folyásirány szerinti sorrendben
(Hajós Bence rajzai)

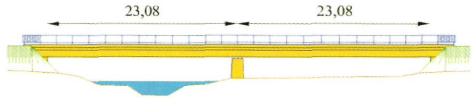
Felsőjánosfai Zala-híd
74174. j. út 0+487



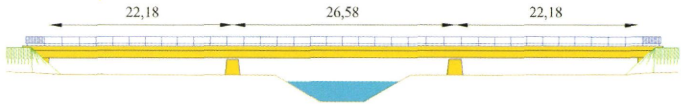
Zalalövői Zala-híd
86. sz. főút 31+716



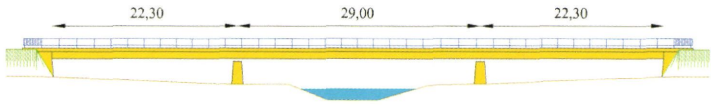
Keménfai Zala-híd
74139. j. út 0+355



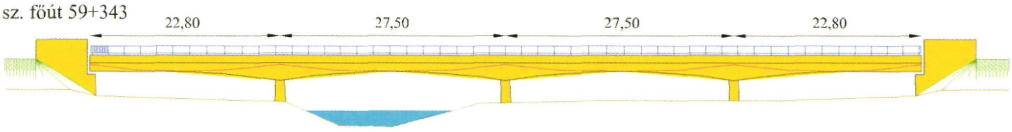
Zalacsébi Zala-híd
74141. j. út 0+372



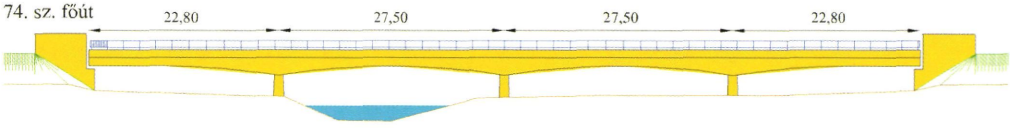
Kávási Zala-híd
7409. j. út 6+269



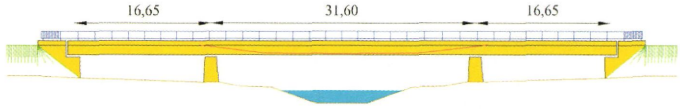
Andráshidai Zala-híd
76. sz. főút 59+343



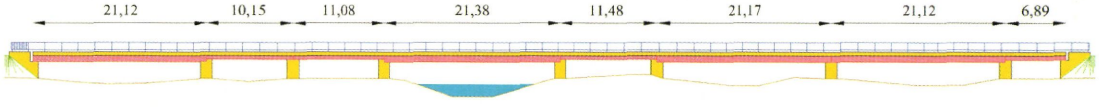
Kaszaházi Zala-híd
régi 74. sz. főút



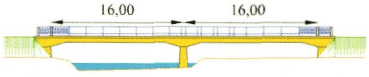
Zalaegerszegi elkerülő Zala-híd
74. sz. főút 49+258



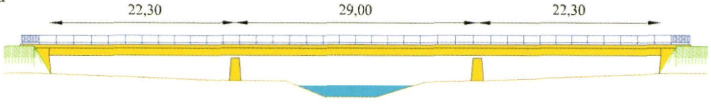
Petőhenyei Zala-híd
7364. j. út 2+321

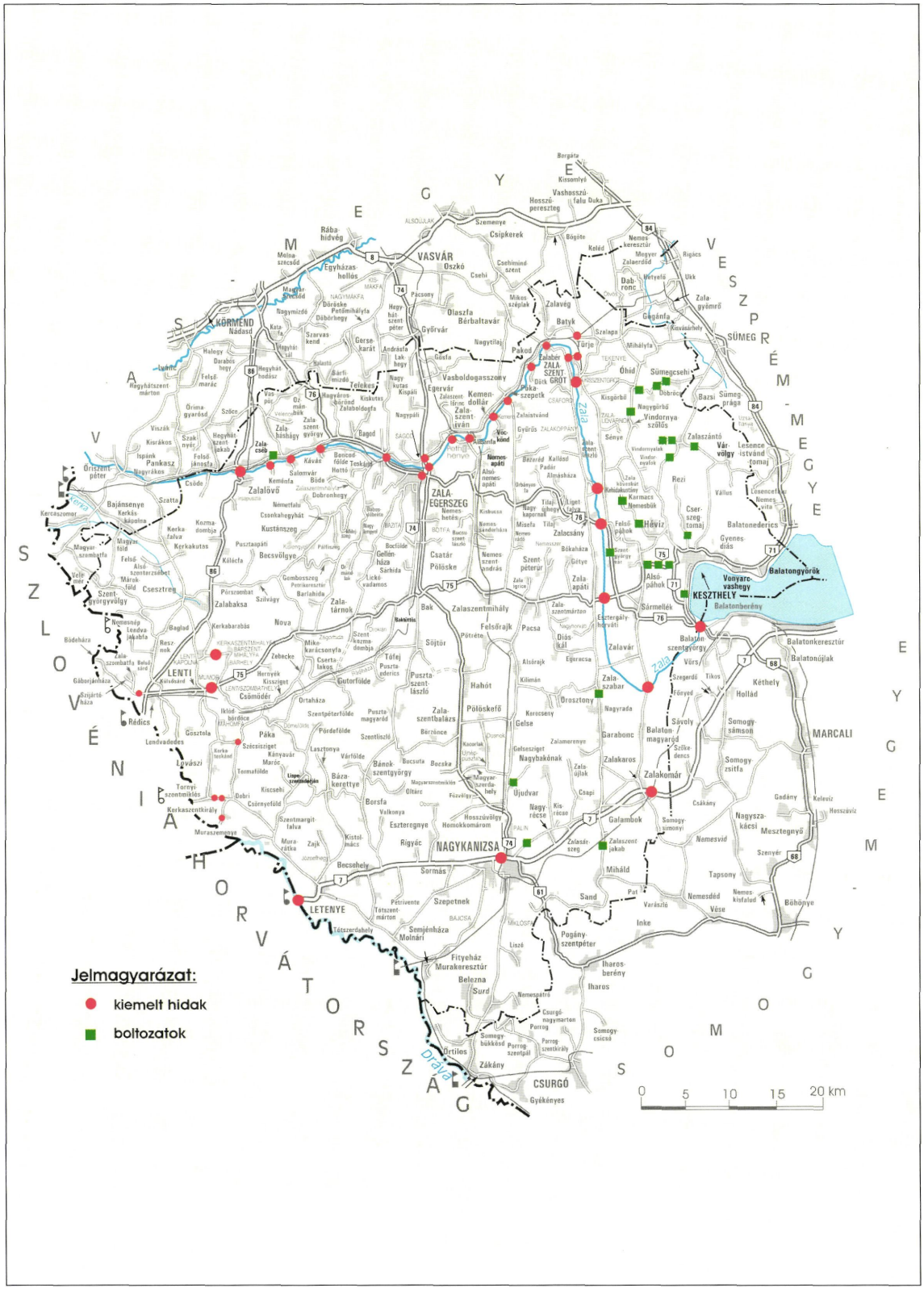


Alibánfai Zala-híd
7354. j. út 5+501



Kemendollári Zala-híd
73221. j. út 0+940





Zala megyei kiemelt hidak és boltozatok (Közútkezelő, Biri Gábor)

Autópálya hidak építése a megyében

Autópálya hidak Becsehely-Letenye térségében (M7, M70)

híd sz.	a híd helye	áthidalt akadály	fesztávok (m)	felület (m²)	felszerkezet típus
1	M7 222,833 km	patakhíd	12,2+23,4+12,2	1571	előregyártott (FCI)
2	M7 224,475 km	6836. j. út hídja	16,1+16,4+16,4+16,1	802	előregyártott (FCI)
3	M7 226,817 km	vadátjáró a.p. felett	12,0+15,0+15,0+12,0	1286	monolit alulbordás
4	M7 227,510 km	6835. j. út hídja	10,0+17,0+17,0+10,0	800	előregyártott (FCI)
5	M7 228,470 km	mellékút hídja	10,0+17,0+17,0+10,0	676	monolit alulbordás
6	M7 229,687 km	M7-M70 csomópont „B"	10,0+15,0+18,5+10,0	575	monolit alulbordás
7	M7 230,254 km	M7-M70 csomópont „A"	56,6+62,0	1396	extradosed
8	M7 230,996 km	Béci-patak hídja	26,0	857	előregyártott (FCI)
9	M7 231,059 km	mellékút hídja	11,1+17,2+17,2+11,1	579	előregyártott (FCI)
12	M70 1,391 km	Béci-patak hídja	25,95	994	előregyártott (FCI)
13	Becsehely csomópont	Borsfai-patak hídja	14,0	249	előregyártott (UH)
14	Vizig út 0,079 km	Béci-patak hídja	14,0	119	előregyártott (UH)

Az M7 autópálya **Becsehely és országhatár közötti** szakaszán **12 híd építésére van szükség.** Ezek közül öt az autópályát vezeti át akadályok felett, öt az autópálya felett épül, kettő pedig az M7-M70 elválási csomópont része.

Az öt autópályahíd közül négy egynyílású és egy háromnyílású, előregyártott tartós felszerkezettel épül. Az pálya felettiek közül három előregyártott gerendás felszerkezet és két monolit vasbeton felszerkezetű híd, egyikük vadátjáróként épül.

Néhány jellemző munkamennyiség: cölöpözés 3600 fm, szerkezeti beton 8350 m³, alkalmazott előregyártott tartó 292 db, szigetelendő felület 9708 m² [1].



A 2. sz. híd építés közben (fotó: Hídépítő Rt.)



Az 5. sz. monolit alulbordás műtárgy betonozása (fotó: Hídépítő Rt.)

Valamennyi híd alapozását helyszínen készülő vert, úgynevezett Franki-cölöpökkel alapozták.

Ezen a szakaszon épül az első magyarországi, idegen nevén extradosed típusú hídfelszerkezet. Ennek lényege, hogy pilon felett átvezetett kábelekkel, mintegy kiemelt magasságú feszítő kábelekkel biztosítják a híd megfelelő teherbírását. Az M7 autópálya 230,254 km szelvényében épülő hidat eredetileg négynyílásúra tervezték (20,9+23,5+33,6+27,3 m), ehelyett **azonos szerkezeti magassággal, kétnyílású** (56,6+62,0 m), 39,56° ferdeségű újszerű **hidat tervezett a Hídépítő Rt.** A feladat újszerűségén kívül azért volt bonyolult, mert a szerkezeti magasságot nem lehetett növelni [2].





A kivitelezési munka jó ütemben halad, az előregyártott gerendás hidak készültsége jó, szerkezetkész állapotuk (egy híd kivételével) április, illetve május hónapban várható, a monolit szerkezetűek természetesen kissé lassabban készültek, de május végén ezek szerkezete is készen lesz [3].





A 7. sz. extradosed híd látványterve...



Az M7 építés közben

(fotók: Mészáros T. László)



... és építés közben (terv és fotó: Hídépítő Rt.)

Irodalom:

[1] Rapkay Kálmán: Autópályák és hídjaik, Hídépítők 2003. 4. sz.

[2] Wellner Péter: Amit terveztünk, építjük, Hídépítők 2004. 1. sz.

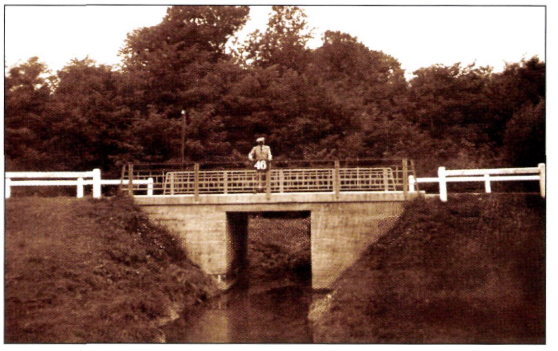
[3] Lukács Zsolt: Becsehely-Letenye szakasz (Beszámoló az építési munkákról), Hídépítők 2004. 1. sz.

A Zala megyei önkormányzati hidak

A Zala megyei önkormányzati hidak száma a megye közigazgatási határaival, valamint hídleadásokkal és -felvételekkel (országos, illetve saját használatú) együtt folyamatosan változott. 1945 előtt a törvényhatósági és vicinális utak általában önkormányzati kezelésben voltak.

1936 decemberében 1800 km önkormányzati kezelésű út volt **470 híddal és 2409** áteresszel [1].

A II. világháború után többször és jelentősen változott a közutak tulajdonjoga és kezelése. Többszöri módosítás után stabilizálódott a közutak országos és tanácsi kezelésbe történő tartozása. **1965-ben a tanácsi utakon 357 híd volt: 236 fahíd, 44 boltozott és 77 vasbeton híd** [2].



732. sz. főút 11,360 km felhagyott szakasza ma önkormányzati kezelésben (Közlekedési Felügyelet archívuma)

Az ország egészére kiterjedő felmérés szerint Zala megyében 1980-ban 249 tanácsi híd volt. Lényegesen kisebb és más összetételű volt ekkor az állomány: 79 fahíd, 12 boltozat, 12 acéltartós és 127 vasbeton híd volt [3]. Fennmaradt az 1981-84 között készített csoportos nyilvántartás járásonkénti bontásban. Ezt a kézi nyilvántartást számítógépre vittük. Ebben a nyilvántartásban nem szerepeltek a tsz-ek hídjai [4].

A hidak kb. 40 %-áról van hídlap, fotó, terv vagy egyéb adat. A nyilvántartások és tervek a megyei Közlekedési Felügyeletnél találhatók.

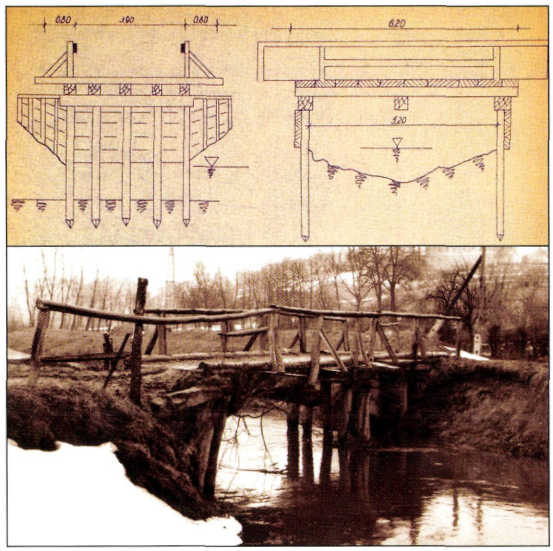
Folyósz.	Község		A híd törzsszáma	Áthidalt akadály neve	A híd mely községek között van	Felszerkezet anyaga	Hídnaplót bevezették-e
	száma	neve					
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	161	Zalatárnok	4-161-1	Görbőföldi patak 6+546	Zalatárnok Baki határ út	dorong X	
2.	161	— " —	4-161-2	— " — 6+066	Zalatárnok Baki határ út	fa	
3.	161	— " —	4-161-3	— " — 5+368	Zalatárnok Vakola-Zalatárnoki út 0+200	tégla bolt.	
4.	161	— " —	4-161-4	— " —	Zalatárnok 75.sz. KM. út	vb.	
5.	161	— " —	4-161-5	— " — 4+809	Zalatárnok Felhagyott 75.sz. KM. út	vb.	
6.	161	— " —	4-161-6	— " — 4+398	Zalatárnok Kis orokláni út 0+400	fa	
7.	161	— " —	4-161-7	— " — 3+304	Zalatárnok Salamon erdői út 0+080	fa	
8.	161	— " —	4-161-8	Béci patak 8+120	Zalatárnok Béci délidi út	X	
9.	161	— " —	4-161-9	— " — 7+340	Zalatárnok Béci délidi út	fa	
10.	161	— " —	4-161-10	— " — 6+248	Zalatárnok Szentgyörgyhegyi út 0+100	tégla bolt.	
11.	161	— " —	4-161-11	— " —	Zalatárnok Petőfi utca gyaloghíd	fa	
12.	161	— " —	4-161-12	— " —	Zalatárnok 75.sz. KM. út	vb.	

Zalatárnok hídnyilvántartása (Közlekedési Felügyelet archívuma)

Az 1981-84-es nyilvántartásból kiolvasható fontosabb következtetések.

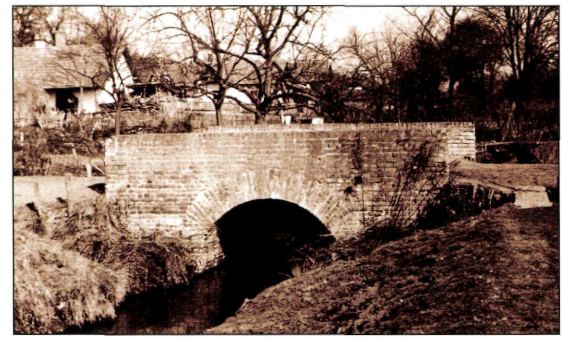
Ebben az időben 440 tanácsi kezelésű híd volt, közülük 148 db (34 %) gyaloghíd.

Az **összes hídfelület 12 586 m²**, az összes hídhossz 4488 m volt, tehát a megye önkormányzati hídállományát a nagyszámú és viszonylag kis hidak jellemezték. 10 m vagy ennél nagyobb nyílású híd csak 52 volt. Az átlagos hídfelület 28,6 m², az átlagos hídhossz 10,2 m volt.



Egy hídlap rajzzal és fotóval (Közlekedési Felügyelet archívuma)

A felszerkezetek anyagát tekintve: 109 fahíd (25 %), 54 acéltartós híd (12 %), 36 téglaboltozatos híd (8 %), 12 beton- vagy kőboltozatos híd (3 %), 219 vasbeton híd (50 %) és 10 hullámlemezes acélcső (2 %) volt a megyében.

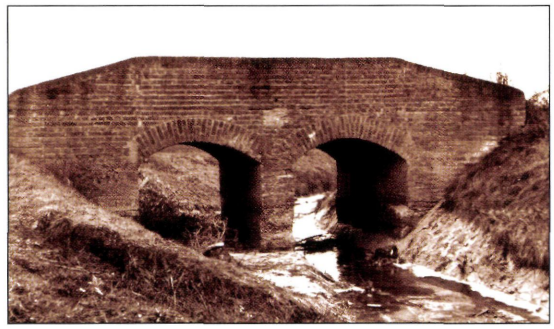


Szentkozmadombja boltozata (Közlekedési Felügyelet archívuma)

A **hidak korára** vonatkozó adatok nem teljes körűek, a rendelkezésre álló információ szerint 34 híd épült 1945 előtt.

A hidak teherbírását tekintve megállapítható, hogy a teherbírások jelölése nem egyértelmű (üzemi, tervezett), a nyilvántartott teherbírások viszonylag csekélyek: legfeljebb 15 t 59 %, 20 t vagy „C" 23 %, és legalább 40 t 18 %.

A megye jelentősebb vízfolyásait, a Zalát öt, a Kerkát és holtágait nyolc önkormányzati híd ívelte át.



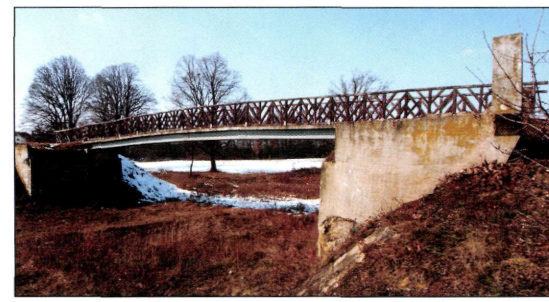
Szép vonalú téglaboltozat Pórszombaton (Közlekedési Felügyelet archívuma)



Zalabaksa Kerka-hídja a régi országos híd alépítményén (Közlekedési Felügyelet archívuma)



Galambok gerbencei híd (Közlekedési Felügyelet archívuma)

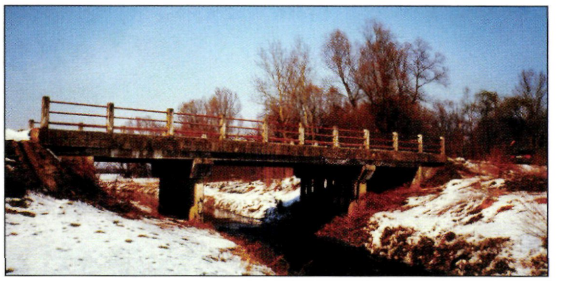


Öszvérszerkezetű gyalogos és kerékpáros híd (ép.: 1995) napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

A városokban volt a hidak 17,7 %-a (78 db), a községekben a hidak 82,3 %-a (362 db). A városi hidak eloszlása az alábbiak szerint alakult: Keszthelyen 37, Nagykanizsán 15, Lentiben 14, Zalaegerszegen 12 híd volt.

Az önkormányzati hídvagyon fejlődése az utóbbi 10 évben.

Jelenleg a hidak számbavételét nehezíti, hogy a kezelők száma megsokasodott. A városi önkormányzatok saját nyilvántartást vezetnek. A községi önkormányzatok 1993-ban létrehozták a Zala Megyei Települési Önkormányzatok Útkezelői Társulatát, amely 191 taggal a megyei településeknek 76 %-át fedi le, a többi település önálló nyilvántartást vezet. A fenti társulat egyik célja, hogy 2005-ig nyilvántartásba vegye az összes önkormányzati kezelésű hidat.



Murakeresztúr külterületi hídja
(Közlekedési Felügyelet archívuma)

2000. december 31-i kimutatás szerint ma 410 önkormányzati kezelésű híd van a megyében, ezek összhossza 3056 m, területe 13 237 m^2. Sok figyelemre méltó adat található ebben a kimutatásban, pl. gyaloghíd csak 47, kerékpárhíd 18 van. A részletes elemzéstől eltekintünk, mert szúrópróbaszerű vizsgálattal hiányosságok fedezhetők fel ebben a felmérésben.



Kerkabarabás hídja
(Közlekedési Felügyelet archívuma)



Érdekes gyaloghíd Csesztregen
(fotó: Mészáros T. László)



Iklódbördöcei többnyílású híd
(Közlekedési Felügyelet archívuma)



Kerékpáros híd Lentiben
(fotó: Mészáros T. László)

Egyfelől a fenntartásra kevés pénz és energia jut, így az önkormányzati hidak állapota tovább romlik, és a megyei hídállomány értéke csökken. Másfelől az utóbbi évek pályázati lehetőségeit kihasználva jelentős közúti hídépítések történtek főleg 1998-ig, azután pedig főleg a kerékpárút-építések hídjai épültek ugyancsak pályázati pénzből. Új szerkezetek jelentek meg, 10 ilyen híd épült a megyében [6]: KHVM Céltartalék Bizottság német hadihídjai, Tubosider hidak, előregyártott feszített főtartós hidak, a közműszolgáltatók különböző, a Zalát keresztező csőhídjai.



Sármellék hadihídból készült műtárgya (fotó: Mészáros T. László)

A megye jelentősebb önkormányzati hídjai, jellemző hídcsoportok.

A legidősebb a **zalaszentgróti téglaboltozatos híd,** 1846-ban épült, műemléki védettséget élvez. Jelenleg nincs funkciója, tervek szerint a városi kerékpárúti rendszer kiemelt hídja lesz.

Említésre méltó a **nagykanizsai vasút feletti rácsos** felszerkezetű híd volt (36,3 m), amelyet aztán a főtartó korróziója miatt a vasút fölül 1995-ben el kellett bontani. Helyére monolit felsőpályás vasbeton ívhíd épült.

Az egyik legérdekesebb szerkezetű híd a **Kányavári szigetre vezető** ragasztott fatartós ívhíd, melyet utóbb szélnyomásra merevíteni kellett.



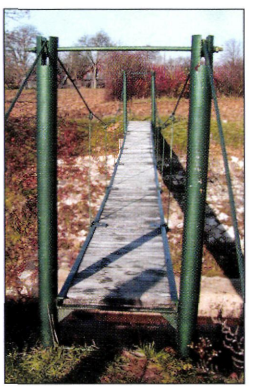
A kányavári szigetre vezető híd (fotó: Biri Gábor)

Önkormányzati kezelésbe került a volt közúti, vasbeton ívszerkezetű **fenékpusztai Zala-híd,** amely jelenleg közművezetékeket tartó hídként működik.

A gyaloghidak külön kategóriáját képezik a **sodronyköteles függő gyaloghidak.** Ezeket a szerkezeteket a MOL nagykanizsai Fúrási Vállalata terjesztette el a kőolajfúrási területe-



Zalaszentgrót újjáépített műemlék hídja (fotó: Mészáros T. László)



Gyalogos függőhíd Pórszombaton (fotó: Biri Gábor)

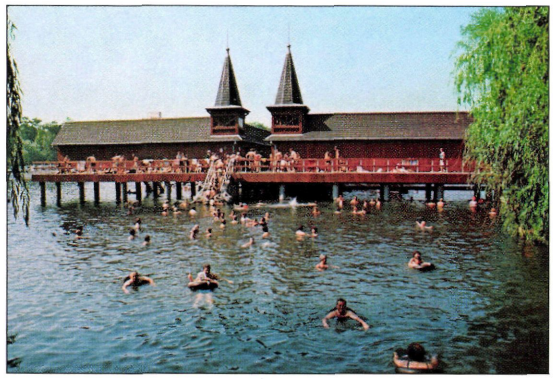
ken, ezekből még található egy-egy szépen kivitelezett példány.

A zalai agyagra épülő fejlett téglakészítési technológiát felhasználva gyönyörű és az idővel máig dacoló **téglaboltozatos hidak találhatók a megyében több helyen.** Máig jó állapotban fennmaradt 3 egymás közelében lévő, a **Liszói-patakot átszelő,** a liszói hegyet a faluval összekötő téglaboltozatos-mellvédes híd, melyek az ismeretlen építő magas szakmai tudásáról tanúskodnak.



Liszó egyik boltozott hídja (fotó: Biri Gábor)

A zalai erdők kiváló faanyagára és a fejlett ácsipari szaktudásra támaszkodóan sok **fahíd épült főleg a múltban,** a fa járópallóként, korlátként mind a mai napig használatos, kedvelt építőanyag. Több érdekes gyaloghíd, illetve kerékpárhíd is épült az utóbbi években. Említést kell tenni még a **saját használatú utak hídjairól.** Ipari és mezőgazdasági üzemek kezelésében is jelentős számú híd volt egyes években, pl. 1988-ban 113, zömében ter-



Nagymúltú hídszerkezet Hévizen (Göcseji Múzeum, képeslap)



A zalaegerszegi Skanzen hangulatos hídja (fotó: Mészáros T. László)

melőszövetkezetek és állami gazdaság kezelésében. E hidak összhossza 752 m, területe 4523 m^2 volt [7].

Ezek között a két legnagyobb – a Kőolaj és Földgáz Vállalat kezelésében volt – Kerka-híd (40-40 m összhosszal).

A saját használatú utak kezelése változott, részben ez lehet a magyarázat arra, hogy különböző évekből származó önkormányzati hídadatok nagy szórást mutatnak.



Bókaházi Alsó-patak híd, korábban országos közúton (fotó: Biri Gábor)

Irodalom:

[1] Úthálózati kimutatás Zala vármegye törvényhatósága kezelésében álló közutakról, 1936., Zala Megyei Levéltár.

[2] Békefi István: Zalai utak, KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság, 1978.

[3] Tanácsi utak hídjainak kimutatása, 1980., UTORG.

[4] Csoportos hídnyilvántartás az 1980-84-es évekből, Zala Megyei Közlekedési Felügyelet archívuma.

[5] Önkormányzati hidak adatai, 2000. december 31., ÁKMI Kht. adatbank.

[6] Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Tartalékgazdálkodási Kht. kiadványa, 2003.

[7] Saját használatú hidak nyilvántartása, 1988., Zala Megyei Tanács Közlekedési Osztálya jelentése, UKIG archívum.

Vasúti hidak

Zala megyét viszonylag hamar, már 1860-ban elérte az első vasútvonal. A megyét átszelő két vonal után (Budapest-Murakeresztúr 1860-61 és Sopron-Nagykanizsa 1865) további helyi érdekű vasutak épültek (Balatonszentgyörgy-Keszthely 1888, Ukk-Rédics 1890, Türje-Balatonszentgyörgy 1892-95, Keszthely-Tapolca 1903, majd legvégül a Dunántúli HÉV vonalai a Zala felső szakaszán 1913). Későbbi jelentős változást a hálózatban az 1968. évi koncepcióval induló vonalbezárások okoztak. Ekkor két vonalszakaszt számoltak fel (Zalaszentgrót-Sármellék és Zalalövő-Őriszentpéter).

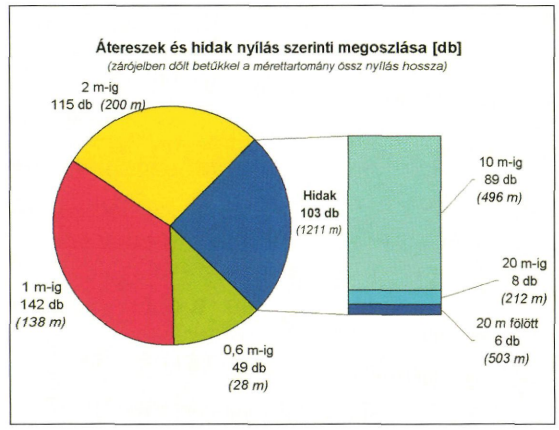


Kehidakustány elbontott hídmaradványa

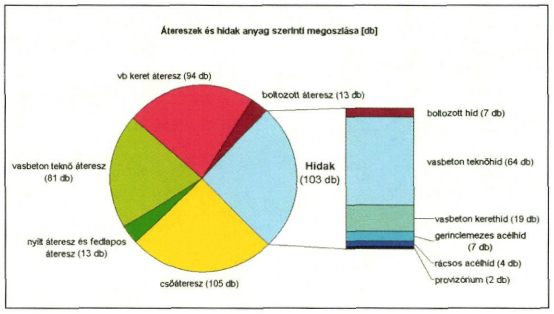
Az elmúlt években a Zalalövő-Őriszentpéter vonalat új nyomvonalon újjáépítették és a vonal ma már a nemzetközi forgalmat szolgálja.

A **megye** közforgalmú, **normál nyomtávú vasúti műtárgyállománya jelenleg 409 műtárgy,** 427 db nyílással, összesen 1577 vágányfolyóméter hosszal. A műtárgyaknak 25 %-a híd (2 méternél nagyobb nyílású), azonban az áthidalt hossz alapján a hidak adják a nyílások 77 %-át. A terület valamennyi vonala egyvágányú, így az állomási, illetve állomáshoz csatlakozó szakaszok kivételével nincsenek többvágányú hidak.

A hídnyílások mérete szerint készített összesítés szerint a **hidak darabszáma 103** (25 %). A műtárgyak közel fele egy méternél kisebb nyílású. A 10 méter szabad nyílásméret fölött van 19 híd. A 10 méter nyílás fölötti hidak tételes kimutatását táblázatba foglaltuk. Az állományban összesen 14 db 20 méternél nagyobb nyílás van, 715 méter összes nyílással, ami a teljes nyíláshossznak 45 %-a.



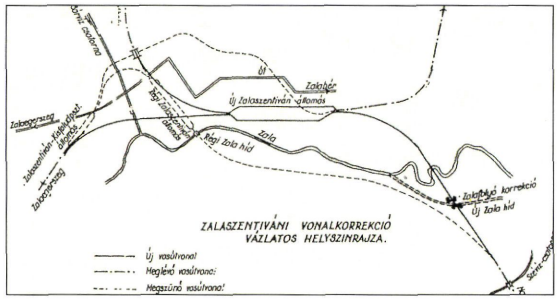
A műtárgyállomány szerkezeti rendszerét tekintve, darabszám szerint a csőáteresz dominál (26 %). Kedvezőnek mondható, hogy **átépült már valamennyi faszerkezet.** Ma már csak négy nyílt áteresz van üzemben. Több öreg boltozat található a vonalakon (20 db), ebből hét műtárgy nyílása 2 méter fölötti. A terület jelentős nagy hídjait a Mura és a Zala fölötti acélszerkezetek adják. Szerkezeti rendszer tekintetében a nagy hidak rácsos vagy gerinclemezes rendszerűek. A régióban két provizórium van forgalomban, összesen 27,46 m szabad nyílással.



A hidak kor szerinti megoszlása kedvező képet mutat. A II. világháború előtti hidak száma 15 (14 %). A legidősebb műtárgyak a vonalépítésekkel egyidősek. **Ma is áll 13 boltozat, melyeket még 1860-61-ben építettek.** Szabad nyílását tekintve jelentős közülük a Bakónaki-patakot áthidaló három szerkezet 3,80, 4,76 és 5,50 m szabad nyílással. 1900 előtt épült 7 híd és 26 áteresz. Az acélszerkezetű hídnyílások átlagos életkora 51 év. A műtárgyak korát tekintve azonban megállapítható, hogy aránytalanul kevés a fiatal építésű szerkezet. **1991 óta csupán öt híd és tíz áteresz épült** [1].



Az alibánfai Zala-híd...
(fotó: Hídkezelő)



... és híd környezetének helyszínrajza [6]

A megye folyó feletti hídjait természetesen többször átépítették. Külön **kiemelésre méltó az 1860-ban épített ötnyílású murakeresztúri Mura-híd,** melynek teljes hossza 154 m volt. A legfiatalabb és egyben legérdekesebb híd a 2003-ban átadott **zalaegerszegi deltavágány Zala-hídja.** A fontosabb vasúti hidakat a következőkben röviden ismertetjük.

Alibánfai Zala-híd

A híd a Szombathely-Nagykanizsa vv. 1474+96 hm. szelvényében épült 5×15,00+22,50+15,00 m nyílással, hat nyílásban vasbeton teknőhíd, a VI. nyílásban felsőpályás gerinclemezes vashíd beépítésével.

Az új zalaszentiváni állomás építése és a térség rendezése kapcsán a vasútvonal is új nyomvonalra került, így a régi hídtól kb. 3 km-re építették a jelenlegi műtárgyat.

A hídfők és pillérek szádfalazott munkagödrökben, síkalapozással készültek. A VI. nyílásban lévő híd alapanyagai több gyártási helyről származnak (Lőrinci Hengermű, Ózdi Kohászati Üzem, Lenin Kohászati Művek, Öntödei Vállalat). A műtárgy szerkezeteinek próbaterhelését négy időpontban, a kivitelezés ütemével párhuzamosan tartották. A műtárgy végleges, teljes forgalomba helyezése 1967. november 23-án volt.

A híd az 1951. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti „A" jelű, 7×25 t ideális terhelésre épült.

Zalaegerszegi Zala-híd

Az Ukk-Rédics vv. 392+12 hm. szelvényében lévő műtárgy a Zala folyó felett biztosítja a vonatforgalom lebonyolítását.

15,00+30,00+15,00 m nyílású – a két szélső nyílásban felsőpályás, gerinclemezes, középső nyílásában süllyesztett pályás, gerinclemezes, hegesztett acélszerkezet.

Az eredeti híd 7×8,30 m támaszközű fahíd volt, melyet 1926-ban – a jelenlegi nyílásméretekkel – acélhíddá építettek át. 1945-ben a hidat felrobbantották.



Zalaegerszegi Zala-híd medernyílása (fotó: Hídkezelő)

A mintegy 3,00 m vastag megmaradt betonalapokra épültek a felmenő falazatok. 1945-ben ékelt fagerendás provizórium épült, majd 1947-ben a szélső nyílásokba a Budapest-Hegyeshalom vasútvonalból kikerült két acélszerkezetet építettek be azok megerősítése után. A szerkezetek folytacél anyagúak, az 1951. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti „C" jelű, 5×18 t ideális terhelésre megfelelőek. A középső nyílásban lévő szerkezet az eredeti acélhídból származott. Mindhárom szerkezet megerősítése után a műtárgyat 1948. március 19-én adták át a forgalomnak [2]. 1999-ben a pillérek lőttbetonos megerősítést kaptak.

2002 szeptemberében a középső szerkezet bal oldali főtartóját úrszelvényen túlnyúló rakomány súlyosan megrongálta, emiatt annak





Az új medernyílás (2003) (fotók: MSC)

átépítése szükségessé vált. Az új műtárgy az 1976. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti „U"-jelű 4×25 t ideális terhelésre épült, a forgalomnak 2003. március 27-én adták át.

Ortaházai Cserta-híd

A híd az Ukk-Rédics vv. 726+53 hm. szelvényében a Cserta-patak felett épült. **18,00 m nyílású hegesztett szekrény keresztmetszetű** szerkezet, melyet **1982-ben adtak át a forgalomnak.**



Ortaházi Cserta-híd (fotó: Hídkezelő)

Az eredeti 2×10,00 m nyílású vashidat 1945-ben felrobbantották. Háromnyílású fatartós provizórium építése után – a fajármok tönkremenetele miatt – **1954-ben 2×10,00 m nyílású hegeszvas provizóriummá építették át** a műtárgyat. A Zalaegerszeg-Lenti vonal korszerűsítésének keretében került sor a jelenlegi híd kivitelezésére.

Az alátámasztások vasbetonnal bélelt vascső cölöpalapozással készültek. A híd az 1976. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti „U"-jelű, 4×25 t ideális terhelésre épült. Utolsó mázolása: 1994.

Zalaegerszegi delta Zala-hídja

A műtárgy a zalaegerszegi deltavágány részét képezi, annak 17+84 hm. szelvényében. **Alsópályás, folytatólagos, rácsos, ortotróp pályalemezes szerkezet,** 28,37+37,98+23,99 m merőleges nyílásméretekkel. A hídfők és pillérek fúrt vasbeton cölöpalapozásokkal készültek.

A 131,00 m hosszú felszerkezet a csatlakozó vasúti pályának megfelelően **tört alaprajzú.** A műtárgy R=600 m sugarú jobbos ívben fekszik. A felszerkezet a pillérek felett zárt (2-2 mezőben a főtartók felső övei keresztkötésekkel és szélráccsal merevítettek). A jobb oldali

A 10 méter nyílás fölötti vasúti hidak tételes kimutatása

vonalnév	szelvény	hídnév	nyílásméret (m)	hídtípus	építés éve
Bp.-Déli-Murakeresztúr	2271+10	Principális-csatorna-híd	6,5	vasbeton lemez	1986
			10,0		
			6,5		
	2356+07	Mura-ártéri híd	2×27,0	gerinclemezes	1967
	2359+60	Murakeresztúri Mura-híd	48,8	rácsos híd	1975
			65,7		
			48,8		
Murakeresztúr-Barcs	45+71	Principális-csatorna-híd	10,0	vasbeton lemez	1957
Sopron (GySEV)-Nagykanizsa	1474+96	Alibánfai Zala-híd	6×15,0	vasbeton lemez	1967
			22,5	gerinclemezes	
Ukk-Rédics	148+48	Szajki-patak-híd	10,0	vasbeton lemez	1970
	149+13	Szajki-patak-ártéri-híd	2×7,1	vasbeton lemez	1969
	387+84	Zala-ártéri-híd I-III.	3×10,0	vasbeton lemez	1957
	392+12	Zalaegerszegi Zala-híd	15,0	gerinclemezes	1949
			30,0	gerinclemezes	2003
			15,0	gerinclemezes	1949
	726+51	Cserta-patak-híd	19,0	gerinclemezes	1982
	831+68	Kerka-ártéri híd	3×12,0	vasbeton lemez	1980
	833+45	Kerka-patak-híd	3×14,8	vasbeton lemez	1981
Zalaegerszegi deltavágány	17+84	Zalaegerszegi delta, Zala-híd	39,0	rácsos híd	2003
			52,0		
			39,0		
Zalalövő-Zalaegerszeg	158+50	Andráshidai Zala-híd	3×15,0	gerinclemezes	1955
	160+14	Zala-ártéri híd	12,0	vasbeton lemez	1988
	173+51	Teskánd-patak-híd	15,0	gerinclemezes	1948
Tapolca-Balatonszentgyörgy	315+15	Zalahídvégi Zala-híd	40,0	rácsos híd	1950
Sármellék-Balatonszentgyörgy	376+03	provizórium	13,0	provizórium	1996
	401+69	provizórium	14,5	provizórium	1976



A zalaegerszegi delta Zala-hídja építés közben... (fotó: Mészáros T. László)



... és forgalom alatt (fotó: MSC)

főtartó magassága a nyitott szakaszokon 4,50 m, míg a közbenső alátámasztásoknál 7,00 m. A hídon lévő felépítmény EDILON rendszerű. A híd az 1976. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti „U"-jelű 4×25 t ideális terhelésre épült. A műtárgy ideiglenes forgalomba helyezése 2003. május 14-én, míg a teljes deltavágány használatba vételi bejárása 2003. december 4-én történt meg [3, 4].

Andráshidai Zala-híd

A híd a Zalalövő-Zalaegerszeg vv. 158+68 hm. szelvényében eredetileg **1913-ban épült 4×15,00 m nyílással,** de azt a háborús események során felrobbantották.



Az andráshidai Zala-híd (fotó: Hídkezelő)

1946-ban ideiglenes műtárgy épült, melyet **1954-55-ben építettek át a jelenlegi 3×15,00 m nyílásúra.** Az eredetileg a Zala folyó ártéri hídjaként épült műtárgyat az 1965. évi árvízkárosodások után a mederpilléreknél cementhabarcsba rakott kőfalazatokkal és kőszórásokkal védték meg a további károktól. 1966-ban vízrendezés keretében a Zala folyót a középső nyílásba terelték. A **felszerkezet folytvas anyagú, felsőpályás, gerinclemezes kialakítású.** A műtárgyat 1955. június 22-én adták át a forgalomnak. A híd az 1951. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti „C"-jelű, 5×18 t ideális terhelésre épült, mely jövőbeni sebesség- és teherbírás-növelésre már nem alkalmas [5]. Utolsó felújításos mázolása 1993-ban történt.

Andráshidai Teskánd-híd

A híd a Zalalövő-Zalaegerszeg vv. 173+51 hm. szelvényében épült 15,00 m nyílással. Keresztezési szöge: 50°22°. **Az 1913-ban épült eredeti hidat a háborús cselekmények során felrobbantották,** ezt követően a régi téglaalapokra építették a jelenlegi hídfőket és a vasszerkezetet. A felszerkezet folytvas anyagú, felsőpályás, gerinclemezes kialakítású.

A **műtárgyat,** mely a Teskánd-patak feletti közlekedést biztosítja, **1948. július 16-án adták át a forgalomnak.**



Az andráshidai Teskánd-híd (fotó: Hídkezelő)

A híd az 1925. évi Vasúti Hídszabályzat szerinti 5×18 t ideális mozdonyteherre épült, mely jövőbeni sebesség- és teherbírás-növelésre már nem alkalmas. Utolsó felújításos mázolása 1987-ben volt.

Fenékpusztai Zala-híd

A híd a Tapolca-Balatonszentgyörgy vv. 315+15 hm. szelvényében van. **Eredetileg fahíd épült a Zalán, az 5×10 m nyílású híd** mellett a **zalavölgyi vasút is** ugyanilyen nyílásbeosztású **fahidat épített 1895-ben.** A keszthely-balatonszentgyörgyi vonal hídja 1921 végére annyira tönkrement, hogy a forgalmat le kellett állítani. A hidat ekkor még üzemben tartották, de döntöttek arról, hogy a keszthelyi ágat bekötik a zalavölgyibe és állandó hidat építenek [9]. **1925-ben készült el az alsópályás-csonkaszegmens alakú rácsos acélszerkezet.**

Ezt a hidat is felrobbantották 1945-ben, 1946-ban háromnyílású provizórium épült. **A 40,00 m nyílású alsópályás rácsos acélszerkezetet 1950. június 2-án adták át a forgalomnak.** A hídfők felmenőfalait a régi, 1925-ben megépített cölöpalapokra helyezték. A szerkezet az 1951. évi Vasúti Hídszabályzat szerint „A" jelű, 7×25 t teherbírású [6, 7].



Fenékpusztai Zala-híd (fotó: Hídkezelő)

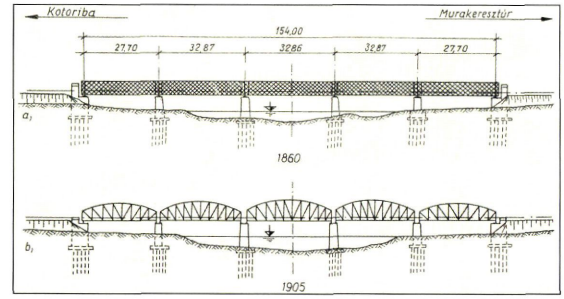
A szerkezet teljes felújítására, hídgerenda cseréjére, 2200 m² felület mázolására 1995-ben került sor.

Murakeresztúri Mura-híd

A murakeresztúri Mura-híd 1860-ban épült: ötnyílású, cölöpalapozású, folytatólagos, párhuzamos övű, többszörös rácsozású (Etzel-féle) hegeszvas anyagú szerkezet volt. **Ezt a hidat 1894-ben 4×14 tonnás mozdonyterhelésre erősítették meg,** 1905-ben pedig a kiszélesített alépítményre folytacél anyagú, csonkaszegmens alakú, kéttámaszú rácsos tartókat építettek be (26,8+3×31,9+26,8 m).



Az 1945-ben elpusztult Zala-híd (háttérben a közúti híd) (Balaton Múzeum, Castelli album)



A murakeresztúri Mura-híd 1860-ban és az 1905-ben épült szerkezeti terve [8]

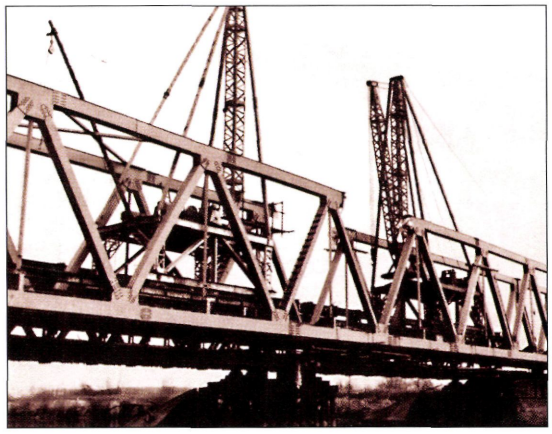
1941-ben a híd két nyílását felrobbantották, a helyreállított és 1943-ban 5×17 tonnás terhelésre erősített hidat **1945 áprilisában totálisan lerombolták.** Az elpusztított híd mellett 1945-ben ideiglenes jellegű 11 nyílású provizóriumot építettek, a meder felett Roth-Waagner csavarozott, rácsos hídszerkezetekkel. A vasúti forgalmat 1951-ben leállították, a fenntartás elmaradása miatt a faszerkezetű cölöpjármok olyan rossz állapotba kerültek, hogy a provizórium felújítására volt szükség, ez 1955-ben megtörtént.



Az ideiglenes híd (1945-75) [9]

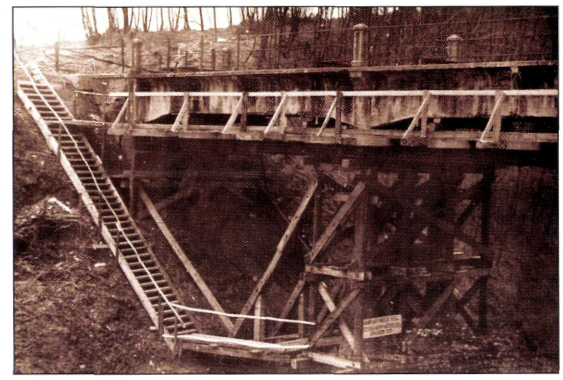
Állandó szerkezet 1972-75-ben épült. A háromnyílású híd cölöpalapozású, párhuzamos övű, hegesztett rácsos felszerkezetű [8].

A mai országhatáron kívül **Varasdon 1886-ban** készült el a háromnyílású vasúti **Dráva-híd, Muraszerdahelynél** pedig **1905-ben** épült meg az ugyancsak háromnyílású (31,9+36,8+31,9 m) **Mura-híd** [9].

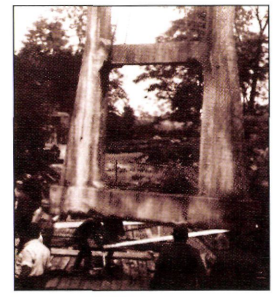


A végleges szerkezet építés közben [10]

Különszintű keresztezéseket is épített a MÁV **Nagykanizsánál, Nagyrécsénél** és **Ötvösnél,** a nagyrécseit elbontották, a másik két műtárgy átépítve az önkormányzat, illetve a Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. kezelésében van.



Felüljáró Nagyrécsénél bontás előtt (1981) (Mélyépítő archívum)



A pillér elbontása (Zalaegerszegi KÉV albuma)

Irodalom:

[1] MÁV Rt. hídnyilvántartása, 2003.

[2] A zalaegerszegi vasúti Zala-híd felülvizsgálati jegyzőkönyv 1995., MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság.

[3] Gál András: A zalaegerszegi deltavágány Zala-hídja, Sínek világa, 2003. különszám.

[4] Markó Péter: Új vasúti híd Zalaegerszegen, VIII. Acélfeldolgozási és acélépítési Konferencia, 2003. május 8-9., Balatonvilágos kiadványa.

[5] Az andráshidai Zala-híd próbaterhelése 1973., MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság.

[6] Pammer László: Fejezetek az Északnyugat-magyarországi vasúti hídépítés történetéből, a MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság területén, 1846-1946, Vasúti Hidak Alapítvány.

[7] A fenékpusztai Zala-híd hatósági felülvizsgálata, MÁV Rt. Szombathelyi Üzletigazgatóság irattára.

[8] Forgó Sándor - dr. Nemeskéri-Kiss Géza: A murakeresztúri Mura-híd újjáépítése, MSz. 1975. 6. sz.

[9] Holnapy László: Szétszedhető rácsos vasúti hidak története, Vasúthistóriai Évkönyv 1994.

[10] A 125 éves MÁV (szerk: Mezei István), MÁV Rt., 1993.

A Zalaerdő Rt. erdei kisvasút hídjai

A Zalaerdő Rt. 10. sz. vasútüzem Csömödér székhellyel üzemelteti az alapvetően erdészeti célokat szolgáló keskeny nyomtávú iparvasutat. Az utóbbi időben a vasutat a turisztika is felfedezte a maga számára.

A 760 mm nyomtávú kisvasutat a mai formájában gyakorlatilag még az Eszterházyak építették ki 1918-tól folyamatosan, 1945-ben azonban államosították és a MÁLERD kezelésébe került. A **csömödéri erdei vasút** az erdei szállítás, a Törösznekeh 1923-ban épített fűrészüzem kiszolgálására épült ki, illetve bővült. Az Eszterházy hitbizomány 1922-ben vette saját kezelésbe az addig megépült erdei vasutat.

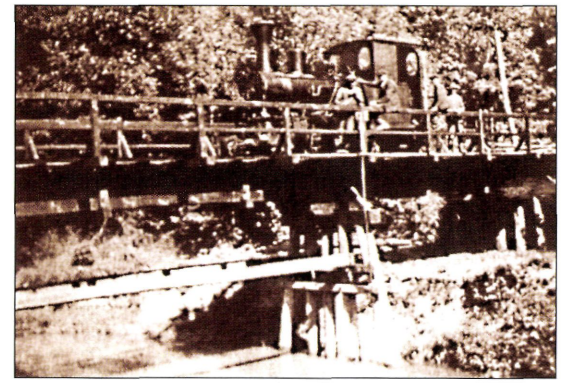
Az 1938-ban megindult olajfúrások miatt megdrágult a közúti szállítás, ezért építették meg a Kerettye-Tolmács szakaszt, majd 1944-ig további szakaszokat: Kövecsesi szárnyvonal, Bucsuta-Bánkürtös, Feketeberki vonal. Az államosításkor 60 km volt a leltárban szereplő hossz [1].

A **Lenti-Szilvágy erdei vasút** kiépítését a Lentiben és Csömödéren 1922-23-ban felépült két fűrészüzem tette fontossá. 1927-28-ban a Szilvágyi erdőbe továbbépítették a vasutat és elkészült a sárdipusztai szárnyvonal is [1, 2].



A Lenti-Szilvágy erdei vasút Lentinél (fotó: Biri Gábor)

A 60-as évek elejétől az Észak- és Dél-Zalai Állami Erdőgazdaság (1970-től Zalai Erdő- és Fafeldolgozó Gazdaság, 1993-tól a Zala Erdészeti és Faipari Rt.) a gazdája a kisvasútnak.

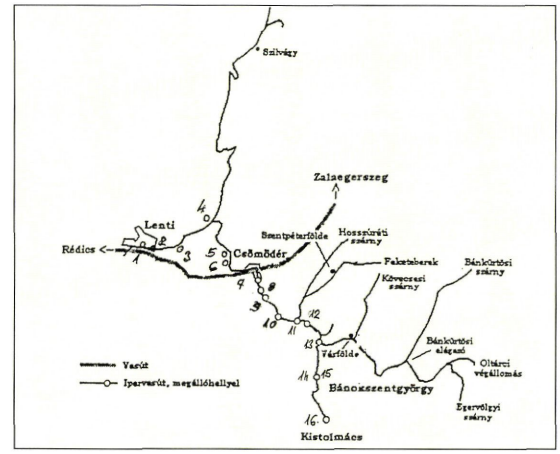


A Kerka-híd Lentinél [2]

Zalában a vasút a szilvágy-lenti-kistolmács-oltárc-csömödéri területet fedi le. A vasút 10 szárnyvonalból áll, ebből 7 szárnyvonalon összesen 25 híd van.

A szárnyvonalak összhossza 108,8 km, ebből a turizmus számára 32 km áll rendelkezésre. A két vasútvonalat 1996-2000-ben kötötték össze egy 6600 m-es új vonallal és delta vágánnyal.

Az erdei vasutaknak Lentinél van kapcsolata a MÁV zalaegerszegi-rédicsi vonalával [1, 3].



Az erdei kisvasút hálózata (Zalaerdő Rt.)

Hidak (nyílás >2 m) 2004. január

sor-szám	szelvénye	a híd mely szárnyvonalon van	össz-nyílás	ferdesége	áthidalt akadály	felszerkezet anyaga
1	7+79,10	Csömödér-Oltárc fővonal	9,60	merőleges		vasbeton
2	8+66,60		3,00			vasbeton
3	9+50,40		3,0			vasbeton
4	62+18,60		18,35			acél
5	81+27,00		8,10			fa
6	101+01,00		2,50			fa
7	127+77,00		12,00			acél
8	128+10,00		5,30			fa
9	218+10,00		4,00			fa
10	19+49 ,00	Törösznek-feketeberki	3,64			fa
11	1+47,00	Kövecsei	5,45			fa
12	3+17,00		2,72			fa
13	0+82,00	Bucsuta-bánkürtösi	5,00			fa
14	42+83,00		11,65			fa
15	1+47,00	Lenti-szilvágyi	5,45			fa
16	3+17,00		2,72			fa
17	24+32,20-24+89,20		57,00		Kerka	acél
18	25+67,30-25+97,00		21,00		Kerka-ártér	acél
19	26+73,00-26+80		7,00		Kerka-ártér	acél
20			3,00	ferde		fa
21			4,00	merőleges		fa
22			2,75			fa
23			3,80			fa
24			3,30			fa
25			3,40			fa

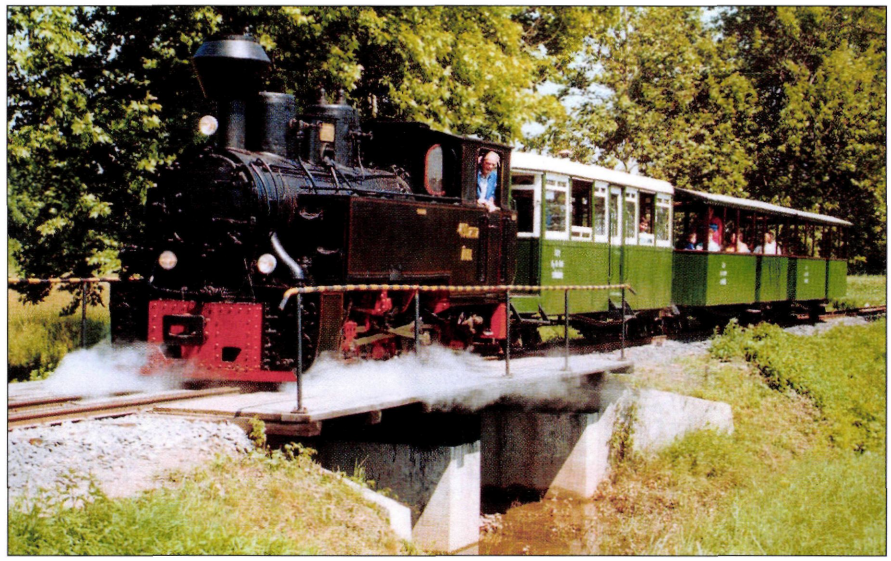
Összhossz (m): 207,73

Megjegyzés: Teherbírás: 24 t összsúly, 6 t, tengelyterhelésű mozdony.

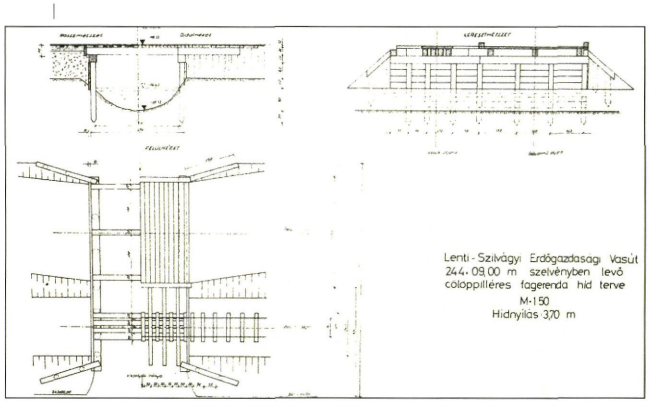


A Lenti Kerka-híd (képeslap fotó: Tusnádi Csaba Károly)

A 2 m-nél nagyobb nyílású hidak összhossza a mellékelt 2004-es kimutatás szerint: 207,7 m. (A kisvasútnál az 1 m nyílású műtárgyakat is hídnak tekintik.) A 25 hídból három vasbeton, 17 fa és négy acél felszerkezetű. A lenti Kerka-híd össznyílása 57 m (1954-ben épült). A legidősebb hidak fahidak, koruk 60-70 év, természetesen nem eredeti, hanem átépített állapotukban. Ezen fahidak folyamatos fenntartása sohasem okozott problémát, mert gyakorlatilag korlátlanul rendelkezésre



Csömödér száraz híd (képeslap fotó: Tusnádi Csaba Károly)



Fahíd terve (Zalaerdő Rt.)

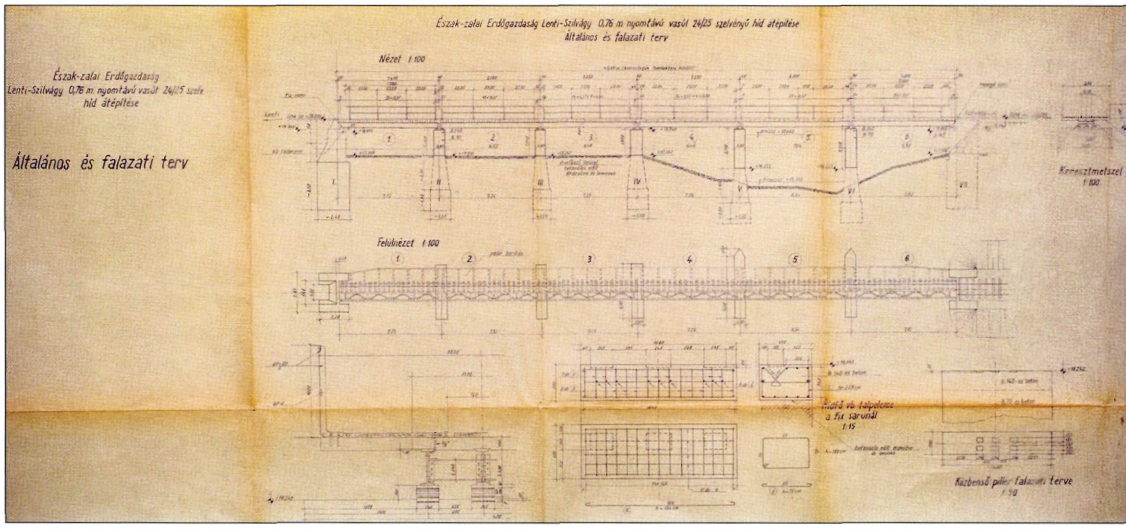
álltak a kiváló minőségű faanyagok és a kiváló zalai mesteremberek. A hídnyilvántartást folyamatosan vezetik és az éves szemrevételezéses hídvizsgálatokat dokumentálják.

Irodalom:

[1] Varga Gellért: Zalaerdő Rt. Csömödéri és Lenti kisvasút, 1996.

[2] Tantalics Béla: Lenti története II. 1848-1945, Lenti Honismereti Füzetek 5., 1996.

[3] Vonattal Magyarországon, Well-PRess kiadó, Miskolc, 2002.



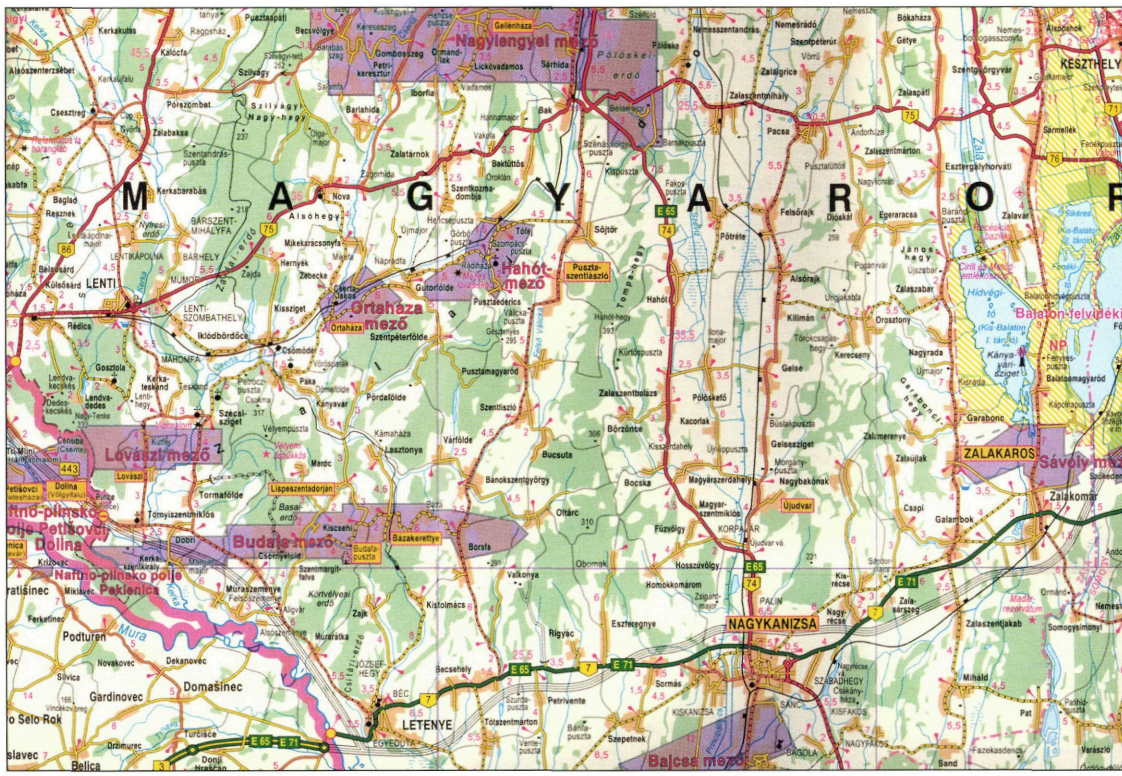
A Kerka-híd átépítési terve (Zalaerdő Rt.)

A zalai utak, hidak és az olajipar

Az olajbányászat által érintett térségek közlekedési feltételeinek, utaknak, hidaknak az 1930-as évekbeli állapotáról számos korabeli írás ad képet. Ezekből is tudható, hogy a megye belsőbb részei jó utaknak híján voltak. Az évtized második felében azonban megjelenik egy, a térség életét döntő mértékben befolyásoló tényező: az olajbányászat.

Az 1920-as évek eredménytelen kőolajkutatásai után szinte reménytelennek kikiáltott Dunántúl területére 1933-ban az European Gas and Electric Company (Eurogasco) kért és kapott kutatási és bányászati jogot. Már 1933-ban elkezdődtek a geológiai, majd a következő évben a geofizikai kutatások. A Zala megyei Budafapuszta mellett az első fúrás lemélyítése 1936. július 13-án kezdődött és 1937. március 13-án fejeződött be. Ez a kút 1937. február 9. után már termelt, gázt szolgáltatott a 2. és 3. számú fúrás gőzkazánjainak fűtéséhez. 1937. április 14-én kezdték mélyíteni és szeptember 29-én fejezték be a budafapusztai 2. sz. fúrást, mely feltárta a budafapusztai szénhidrogénmezőt.

Az Eurogasco által feltárt budafapusztai olajmező termeltetésére és a kutatások folytatására alakult meg 1938. július 15-én a Magyar Amerikai Olajipari Részvénytársaság (MAORT). 1937-1944 között két nagyobb és két kisebb olajmezőt tárt fel. Szép sikereinek sorozatát előbb a háború, majd a háború után kialakult belpolitikai helyzet törte meg. A MAORT-ot, miután vezetői ellen koholt vádakkal pert indítottak, 1949-ben államosították.



Zala megyei olajmezők (Magyar Olajipari Múzeum)

Az 1949 után erőteljesen fokozódó kutatási tevékenység 1951-ben hozott kiemelkedő eredményt a Dunántúlon: felfedezték a nagylengyeli olajmezőt, melynek termelése 1955-ben már 1,2 millió tonna volt. 1952-54. között a Dunántúlon is a Magyar-Szovjet Olaj Rt., majd 1957-től az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt (OKGT), 1991-től a Magyar Olaj- és Gázipari Rt. (MOL Rt.) szervezeti keretei közt folyt a kutatás és termelés [1].

Az iparág saját közlekedési, szállítási szükségletei a megye úthálózatában jelentős változást hoztak. Új utak és hidak épültek, meglévők állapotát javították, korszerűsítették. 1937-38-ban a munkálatok Budafapuszta (Bázakerettye) környékére korlátozódtak. Az első útépítések, hídmegerősítések 1939-ben történtek ebben a térségben, de csak a legszükségesebb mértékig [2]. Az olajkutatás bizonytalansága miatt a MAORT a kutatófurások megindításakor nagy kockázattal és befektetéssel járó építkezéseket még nem kezdhetett.

Amint a furások eredménnyel jártak és az olajtermelés hosszabb időre biztosítottnak látszott, a MAORT azonnal megkezdte a legfontosabb üzemi épületeken kívül korszerű lakások, sőt lakótelepek építését is Bázakerettyén, Lovásziban, majd Pusztaszentlászlón és Nagykanizsán.

A kisebb építkezésekkel, átalakításokkal, továbbá az üzem által végzett műhely- és raktár-építkezésekkel együtt az 1941. év folyamán építkezésekre összesen 1.281.738,00 pengőt költöttek [3].

Az üzemi építkezéseket házilag végezték, üzemi munkásokkal, így tudták csak biztosítani az építkezések zavartalan menetét.

A szállításokat elsősorban az üzemi gépjárművek bonyolították le, így nem volt hatással az építkezésekre a lófogatú fuvarozási költségek jelentős emelkedése.

A budafapusztai kőolaj- és földgázmező termelésbe állítása, majd a MAORT megalakulása (1938) után kezdődtek el az útépítések, melyek az üzemi létesítmények megközelíthetőségét és az országos úthálózathoz kapcsolását hivatottak megoldani. Az utak építésekor a kisebb-nagyobb vízfolyásokkal sűrűn behálózott területen **számos új híd építése vagy meglévők megerősítése** vált szükségessé.



Üzemi makadámút építése 1938 körül (MOIM archívum)

Az üzemi építkezések, lakóházak, lakótelepek tervezése és építése, utak, hidak létesítése érdekében a **MAORT saját építési és tervezési csoportot, majd osztályt hozott létre a Gyulay Zoltán** bányamérnök vezette műszaki osztály keretében. A csoport, majd osztály vezetője a kezdetektől Bősze Kálmán erdőmérnök volt. Helyettese **Póra Ferenc** mérnök lett, aki az 1940-es években folyó nagyszabású út- és hídépítési munkákat is irányította, felügyelte [4].

A csoport már elkülöníthető a MAORT 1939. évi szervezetén belül [5], szervezete 1941-42-ben vált teljessé.

Az útépítési munkások száma 55 fő körül mozgott [6].

A tervezési és építési osztályon dolgozók többsége magasépítések tervezésével és kivitelezésének szervezésével foglalkozott, **az út- és hídépítések, megerősítések terveit 1942-ben két mérnök és négy műszaki tisztviselő végezte** [7].

A MAORT számára első feladatként jelentkezett, hogy az olajtermelés első központját, Bázakerettyét az országos közúthálózatba bekapcsolja. A Borsfa-Kerettye közti út terveit a zalaegerszegi Államépítészeti Hivatalnál rendelték meg, de a tervek gyorsabb elkészítése érdekében MAORT-mérnökök is közreműködtek elkészítésében. A kivitelezés lehetőségét versenytárgyalás útján Kalmár Zoltán, nagykanizsai mérnök-vállalkozó nyerte el. A **makadámút 1939-ben készült el.**

Ezt követően, **egészen az államosításig, az út- és hídépítési munkákat a MAORT saját tervezésben és kivitelezésben végezte.** Ennek érdekében a vállalat 1940-től alkalmazott mélyépítésben jártas szakembereket. Az **elsők közt** volt **Hegyi István,** aki 1940-ben került a MAORT-hoz a zalaegerszegi Államépítészeti Hivataltól [8].

Út- és hídépítések az 1941. évben [9]

A budafapusztai mezőn 2,735 km alapozott makadámút, 8,362 km kavicsolt út és 13,790 km földút épült.

A lovászi makadámutak építésénél a vízfolyások és árterek áthidalására **1 db 2,00 m, 1 db 10,00 m, 2 db 16,00 m és 1 db 40,00 m**



A lovászi telep helyszínrajza (MOIM archívum)



MAORT telep helyszínrajza (MOIM archívum)

hosszú, 30 tonna teherbírású, gerendatartós híd építése vált szükségessé.

1941-42-ben alakult ki Bázakerettye és ezt követően Lovászi községek települési úthálózata is.

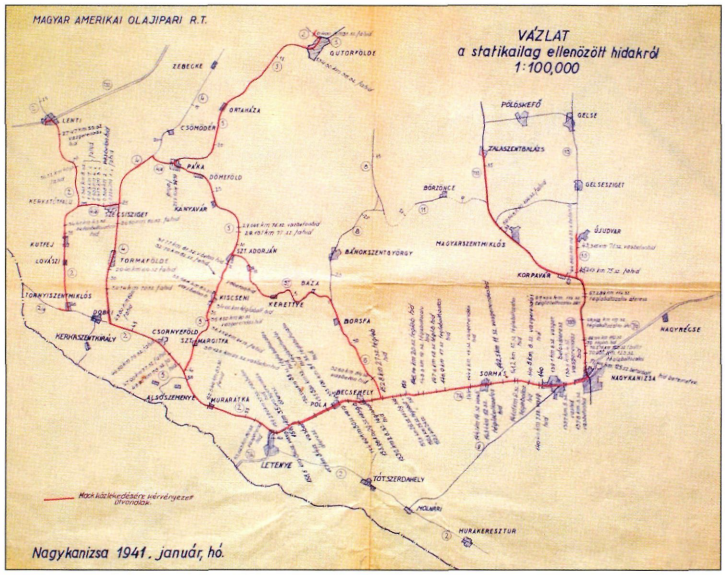
Az építési osztály 1941. évi jelentéséből ismerjük az építési költségeket:

1 km makadámút építési költsége átlag 50.000 P, 1 km kavicsolt út építési költsége átlag 20.000 P, 1 fm híd építési költsége átlag 800 P, 2,00 m nyílású fahíd építési költsége 1.200 P/fm, 10,00 m hosszú fahíd építési költsége 650 P/fm, 16,00 m hosszú fahíd építési költsége 600 P/fm, 40,00 m hosszú fahíd építési költsége 500 P/fm.

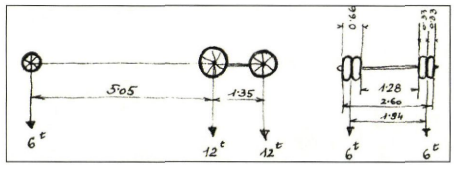
Közúti hidak megerősítése

Új fúrások létesítésekor a fúróberendezés nagy súlyú gépegységeinek gyors átszállítását a MAORT egy különleges tehergépkocsival, az amerikai gyártmányú, 30 tonna összterhelésű Mack teherautóval bonyolította le. Mivel az elsőrendű műutakon is a műtárgyak csak 20 t

terhelésre voltak méretezve, a Mack teherautó által használni kívánt útvonalak műtárgyait statikai számítással ellenőrizték és egyes hidakat a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter által jóváhagyott módon meg kellett erősíteni. Ezért a MAORT mérnökei **72 Zala vármegyei híd statikai számítását végezték** el és adták be 1941. január 16-án a Mack gépjármű közúti forgalomba helyezésének engedélyezése érdekében. A m. kir. kereskedelem- és közlekedésügyi miniszter erre vonatkozó előzetes hozzájárulását 1941. május hó 8-án közölte a vállalattal [10].



Térkép a felülvizsgált hidakról (MOIM archívum)



A MACK tehergépkocsi (UKIG archívum)

Ilyen előzmények után az **1941. év folyamán hét közúti hidat megerősítettek, három hidat pedig teljesen újraépítettek,** összesen 19.000 P költséggel. Ezzel a Mack teherautó által teljes terheléssel használható közutak hossza 58 km lett [11]. A hídépítési és -erősítési munka szervezése Baumerth Gyula kohómérnök feladata volt.

Az építési és tervezési osztály **1942. évi költségvetésében** szereplő ötmillió pengő összegből **kétmillió pengő esett út-, illetve hídépítésre.** A tervek közt **három 8 m nyílású vasbeton híd, húsz 4-16 m nyílású,** 30 t teherbírású – részben vasbeton cölöppel készült – fahíd, több meglévő híd 30 t teherbírásúvá megerősítése, valamint 26 km makadámút, 22 km kavicsolt út építése szerepelt [12]. E program megfelelő színvonalú végrehajtásához szükséges létszámnöveléshez Bősze Kálmán, az osztály vezetője kérte az MAORT-igazgatóság hozzájárulását.

A részletes összefoglalás szerint a kétmilliós építkezéshez négy mérnök kellett az egész építési szezonra [13].

Újabb utak építését, hidak megerősítését igényelte a Pusztaszentlászló és Hahót környéki kutatás, majd a pusztaszentlászlói olajmező felfedezése, termelésbe állítása.

A lovászi olajmező felfedezése, majd termelésbe állítása után, 1941-ben napirendre került a két olajmezőt összekötő út létesítése. A munkálatokról a MAORT heti jelentései részletesen beszámolnak, melyekből az útépítések fázisai, egyes műszaki részletek is kiolvashatók [14].

1942 után egyetlen jelentősebb – később fontos közúttá vált – út építése történt. Az **1943-1944. évek folyamán készült el a Kiscsehi-Tormafölde közti 11,5 km-es makadámút** [15].



A tormaföldi fahíd (MOIM archívum)

A háború végén az utakban és hidakban keletkezett károk helyreállítása volt a fő feladat. A bombázások főként a bázakerettyei utakban okoztak károkat. **Leégett a tormaföldi fahíd is. Újjáépítése 1945 júliusában történt meg** [16].

1946-tól a MAORT gazdasági nehézségei akadályozták az újabb építkezéseket. Az építéssel, tervezéssel foglalkozók létszáma 20 főre csökkent. Az építési és tervezési osztály a MAORT államosítása után elvesztette önálló osztály jellegét, majd 1951. október 1-jével megszűnt [17].

A MAORT államosítása után az út- és hídépítések egy időre leálltak, **az 1950-es évek elejéről a Lovászi és Tormafölde közti összekötő úton lévő két híd – a Kerka-patak főága és ártéri hídja – újraépítéséről tudunk** a régi kőolajmezők területén. Ekkor az út vonalvezetésének megváltoztatásával a MAORT által épített két híd helyett a korban szokásos technológiával és kivitelben vasbeton hidak épültek. Ekkor első ízben a hidakat a KPM építtette [18].



Kerka-híd (12+16+12 m) (fotó: Mészáros T. László)



Válicka-híd Kányavár-Lispeszentadorján között (fotó: Srágli Lajos)

A nagylengyeli kőolajmező felfedezése (1951) után **Gellénháza és Nagylengyel térségében újabb utak építése vált szükségessé,** de ekkor már az üzemi létesítményekhez vezető bekötőutak kivételével az útépítés legfeljebb vállalati támogatással, de nem vállalati keretek közt folyt [19].

Az 1950-es évek első felében (a későbbi fúrópontokhoz ezt követően) megépültek a gellénházi üzemi és lakótelepi utak, majd a Gellénházát Sárhidával összekötő út.

Az út- és hídépítések – bár lehet, hogy ipari célokat szolgáltak – már nem az iparon belüli építési szervezet kivitelezésében valósultak meg.

Az 1940-es évek olajipari út- és hídépítései hozzájárultak a megye közlekedésének javításához.

Irodalom:

[1] Részleteket lásd: Srágli Lajos: A MAORT. Útmutató Kiadó, Bp. 1998. Ötvenéves a magyar kőolaj- és földgázbányászat 1937-1987. Szerk.: Buda Ernő, dr. Kovács József, Nagykanizsa, 1987.

[2] Berkes József, Hegyi István: A MAORT építési osztályának története. Kézirat. Magyar Olajipari Múzeum (MOIM) Adattára 254-77.

[3] Az 1940. és 1941. évi adatok: MAORT Tervezési és Építési Osztály 1941. évi jelentése. MOIM Archívuma, Gyulay-iratok XXXV. 2.

[4] Berkes József, Hegyi István: A MAORT építési osztályának története. Kézirat. Magyar Olajipari Múzeum (MOIM) Adattára 254-77.

[5] Dr. Kovács József: Olajbányászat. Nagykanizsa, 1991.

[6] MAORT Tervezési és Építési Osztály 1941. évi jelentése. MOIM Archívuma, Gyulay-iratok XXXV. 2.

[7] MOIM Archívuma, Papp Simon iratai 46/4.

[8] Berkes József, Hegyi István: A MAORT építési osztályának története. Kézirat. Magyar Olajipari Múzeum (MOIM) Adattára 254-77.

[9] MAORT Tervezési és Építési Osztály 1941. évi jelentése. MOIM Archívuma, Gyulay-iratok XXXV. 2.

[10] Uo.

[11] Uo.

[12] MOIM Archívuma, Papp Simon iratai 46/4.

[13] MOIM Archívuma, Papp Simon iratai 46/4.

[14] MAORT heti jelentései 1942, 1943, 1944. MOIM Archívuma, Papp Simon iratai.

[15] MAORT heti jelentései 1943, 1944. MOIM Archívuma, Papp Simon iratai.

[16] MAORT heti jelentések 1945. MOIM Archívuma Papp Simon iratai.

[17] Berkes József, Hegyi István: A MAORT építési osztályának története. Kézirat. Magyar Olajipari Múzeum (MOIM) Adattára 254-77.

[18] A Kerka-hidak hídtörzskönyvei.

[19] Ötvenéves a magyar kőolaj- és földgázbányászat 1937-1987. Szerk.: Buda Ernő, Dr. Kovács József. Nagykanizsa, 1987.

Hídnevek, emléktáblák

Meglepően sok hídnév maradt fenn a 13. századtól a megyében: **Kehida** (1232), **Mánhida** (1358), **Hídvég** (1374), **Sárhida** (1382), **Barlahida** (1394), **Zágorhida** (1402), **Ormánhida** (1412), **Andráshida** (1426), **Óhid** (1483) [1, 2]. A híd ezekben az esetekben a település névadója lett. Említésre méltó, hogy általában nem kis hidak, hanem a Zalát, Csertát átívelő korai alkotások voltak ezek. A Hunyadiak korában Zala megyében volt a legtöbb hídnevet őrző település, szám szerint tíz [2]. A későbbi évszázadokban már ilyen településnevek nem képződtek, sőt néhány esetben a híd szó elmaradt pl. Mándhida és Ormándhida esetében (Mándpuszta, Ormándpuszta).

A megye legnagyobb, legjelentősebb állandó hídja **Zalalövőn** állt már 1830-ban, az ősi római úton lévő hídra emlékezve: **Római,** illetve **Rabok hídja** néven szerepelt képeslapokon és a népnyelvben is. Az ötnyílású monumentális kőboltozat a római nevet nem, a rabok hídja megjelölést méltán viselte, mert építésénél jelentős létszámú rabot foglalkoztattak [3].

A népnyelv az 1964-ben, illetve 1986-ban megjelent felmérések szerint **186 településen összesen 381 hídnevet őrzött meg** [4, 5].



Zalalövő „Római hídja" képeslapon (Göcseji Múzeum)

Nyolc vagy annál több hídnevet rögzítettek a kérdezőbiztosok Galambokon, Szentlászlón, Mihályfán, Szécsiszigeten, Kiscsében és Nagykanizsán.

Leggyakrabban az **áthidalt akadály:** Zala, Kerka, árok, Tóha (Szentgyörgyvár, Salomvár) és a **híd helye** adja a hídnevet: **Iskola, Templomi, Posta, Csapási, Határ, Alsó, Felső, Vaskereszti, Postaúti** (Tornyiszentmiklós), illetve a közelben lakó személy **Kemén Mari** (Salomvár), **Dékán, Harangozó** (Dióskál).

A **híd mérete és kora** is gyakori névadó: **Kis, Nagy, Öreg, Új, Púpos** stb.

A hidak használói: Csorda híd (Korpavár), **Tehén** (Rédics), **Birka** (Pusztaapáti), Mosó (ahol mostak, Dobri) gyakran hídnevek adói.

A híd anyaga: Kő/Kű, Cement (így), **Vas, Ág** (Kerkakutas), **Tüskés** (Kemendollár), **Bürü** (kis híd vagy deszka), **Fahíd** (ritka), **Dobogó** (Kisvásárhely, Mihályfa), **Födhíd** (Bagolasánc, Miklósfa, Zalakaros) is sok hídnévben megjelenik.

Egyedi hídnév legtöbbször történelmi eseményhez fűződik: **Király** (Zalaigrice), **Császár** (Sormás), **Tatár** (Vindornyaszőlős), **Gráb** (Rezi).

Különleges hídnevek, emléktáblák csak néhány hídnál voltak, vannak.

Zalaszentgróton a négynyílású boltozott Zala-hidat 1945. március 28-án, élete feláldozásával **Hatamov Havdam** törzsőrmester mentette meg, tettét 1965-ben a Zalaszentgróti Járási és Községi Tanács emléktáblával őriztette meg [3, 6].

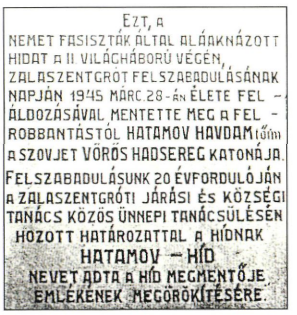


A zalaszentgróti Zala-híd (1963) (fotó: Dr. Gall Imre)

Egyedülálló a hazai hídnevek között a híd megmentőjéről való elnevezés (Hidasnémetinél emléktábla készült, a megmentő nevének kérdése azonban bizonytalan volt) [7]. A máig Hatamov-hídként ismert Zala-hidat a megmentő emléke óvta meg az elbontástól. Erről az egyedi hídleírások között még lesz szó.

csoda: híd épült a Balatonon, a beszűkített fenékpusztai részen. Az akkor épült fahíd máig álló késői utódán, az alsópályás vasbeton ívhídon állt a márványtábla, a képen látható felirattal. Ez a híd funkcióját vesztette, amikor megépült helyette a 76. sz. út új hídja, ezért az emléktábla ma „múzeumi tárgy" [8].

Kevés emléktábla van a megye hídjain, pedig érdemes lenne az idős, egyes esetekben eredeti formában álló hidakon az építés évét, a tervező, kivitelező nevét is feltüntetni, pl. alibánfai, kustányi Zala-hidak.



A híd megmentőjének emléktáblája... [6]

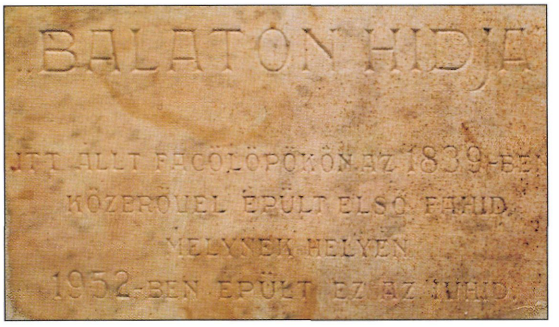


... és az újjáépített híd emléktáblája (fotó: Biri Gábor)



A kaszaházi Zala-híd építésének emléktáblája (fotó: Biri Gábor)

A Balaton hídja név nem közismert, pedig a név találó, elég régi- és emléktábla is hirdette azt a tényt, hogy 1839-ben megtörtént a



... és emléktáblája (Közútkezelő tervtára)



Balatonmagyaród, Zala-híd építési éve (fotó: Biri Gábor)

Az építést nem, a **pusztítást** azonban **Zalaszentgróton** még egy emléktábla megörökítette, nevezetesen azt a tényt, hogy a Batthyány-kastély hátsó bejáratához vezető Malomárok-híd elpusztítása után – 1945. március 29-én – 11 polgári személy és 6 szovjet katona szükséghidat épített és a német tüzérség ágyújának aknatalálata következtében életét vesztette [1, 6].

Irodalom:

[1] Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

[2] Dr. Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában, Budapest, 1897. MTA.

[3] Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.

[4] Zala megye földrajzi nevei 1964.

[5] Zala megye földrajzi nevei, II. Keszthelyi járás, Zalai Gyűjtemény 24, Zalaegerszeg, 1986.

[6] Ferencz Győző: Zalaszentgrót, 1986.

[7] Hidak Borsod-Abaúj-Zemplén megyében (Szerk.: dr. Tóth Ernő) Miskolc, 1994.

[8] Dr. Tóth Ernő: A Balaton hídjai, KÖZÚT, 1995. 7-8. sz.



Hadihídból épített Zrínyi Miklós híd Beleznán (fotó: Mészáros T. László)



Az elpusztított murakeresztúri vasúti híd emlékműve és az új híd (fotó: Mészáros T. László)

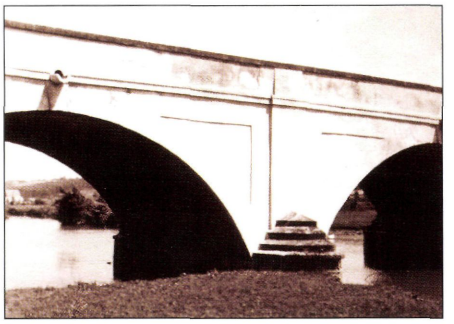
Hidak a művészetben

A hidak különleges mérnöki alkotások, melyeknek tájkép/városképformáló hatásuk is van.

A jól, igényesen megtervezett **hidak önmagukban is lehetnek művészi alkotások,** ezt bizonyítják Zala megye hídjai is. A legnagyobb múltú és építésekor a legnagyobb boltozott híd volt az ötnyílású **zalalövői** Zala-híd, melynek impozáns méretei mellett a pillérkialakítása is egyedülálló volt. Kár, hogy ma már csak archív fotón látható ez az alkotás.



Zalaszentgrót a Zala-hidakkal (részlet, ismeretlen festő műve) (Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága)



A zalalövői híd különleges architektúrája (ép.: 1830) (Hídlap 1938-ból)



A zalaszentgróti Zala-híd (részlet, Harkai festménye) (Zalaszentgrót Polgármesteri Hivatal)

A **zalaszentgróti** Zala-híd későbbi, kisebb nyílású és kisebb összhosszúságú is. A kastély adta háttérrel – még mai csonka és átépített állapotában is – őrzi a régi mesterek művészetét. A híd mai rajzát hidász mérnök készítette, jelezve, hogy a jó mérnök nemcsak a számok embere.

Nem véletlen, hogy erről a hídról több festmény is készült, jelezve, hogy többeket megihletett már. Feltétlenül **szólni kell értékes hídjaink műemléki védelméről.** Nagyon kevés



A zalaszentgróti Zala-híd (Dr. Imre Lajos ecsetrajza)

a híd műemlék (országosan 35), s önmagában ez sem elég mindig ahhoz, hogy régi, érdekes, értékes hídjaink ne tűnjenek el valamilyen okból. Szomorú példa erre a zalalövői híd, mely a védettség ellenére – igaz, a második világháborúban két nyílása elpusztult – korszerűsítéskor lebontásra került. A zalaszentgróti boltozott híd pedig csak név szerint ismert megmentőjének köszönhetően maradt meg emlékül.

Több szép boltozott híd volt Zala megyében, egészen az 1950-ben történt drasztikus területmódosításig, mely ma is műemlékileg védett: pl. a **kétnyílású,** szoborfülkés **hegyesdi** és az **ötnyílású,** valamikor ugyancsak szoborral díszített **diszeli** boltozat. Ezekre és a jogi védelem alatt nem állókra is ügyelni kell; Zala megyében a **nemesbüki,** kétnyílású, igen magas öreg kőhíd (1825-ben épült) érdemel kiemelt figyelmet. E könyv boltozott hidakról szóló fejezete igyekszik emléket állítani a boltozott hidakban még 1945-ben igen gazdag megye (210 híd) szép műtárgyainak, felhíva a figyelmet, hogy e téren van ma is teendő.

Hozzátartozott az öreg hidakhoz a **Nepomuki Szent János-szobor** is, hisz ő a hidak védőszentje. Valamikor a hídon vagy a híd közvetlen közelében állt szobra, ma már nem mindig ez a helyzet, pl. Zalaegerszegen ház falában áll a védőszent, vagy biztonságos helyre került a szobor.

Az 1990. évi műemlékjegyzék szerint **Andráshidán, Csatáron, Dióskálon, Mihályfán, Vöcköndön** és **Zalalövőn** található Nepomuki-szobor.

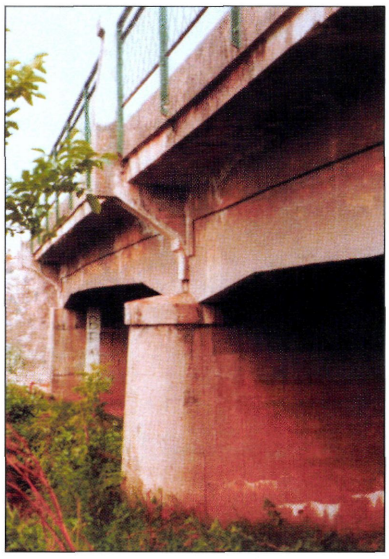


Nepomuki Szent János szobra (fotó: Mészáros T. László)

A vasbeton hidak „egyszerűbbek", leggyakrabban gerenda szerkezetek, általában kevésbé látványosak, ám az igényes részletkialakítások a **Zielinski Szilárd tervezte** – a háború pusztítását elkerült – **kustányi Zala-hídon** figyelmet érdemelnek.

Említést érdemel a szépvonalú **zalaapáti** vasbeton ívhíd is.

Fahidak ma már az országos közutakon Zala megyében sincsenek, a fahidaknak azonban szép és érdekes példái találhatók csónakázótavakon, kerékpárutakon. Az ötletes, egyes esetekben meghökkentő formák jól mutatják, hogy milyen nagy lehetőség van a fának a hídépítésben való alkalmazására.

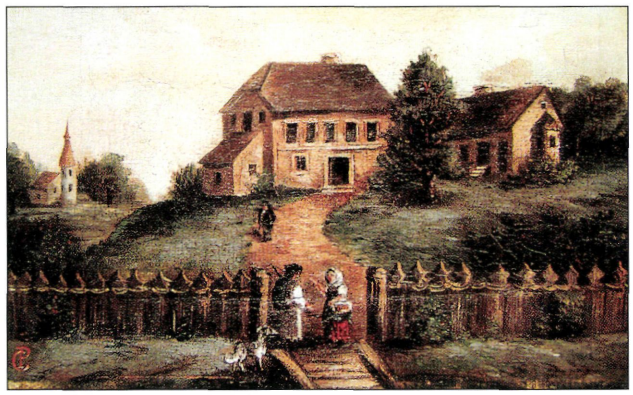


A kustányi Zala-híd eredeti... (Közútkezelő felvétele)



... és mai képe (Fotó: Mészáros T. László)

A hidak a művészetekben sokféleképpen jelennek meg. A már említett festmények, rajzok mellett a 16-17. században több **metszet** (veduta) **jelent meg a megye számos váráról.** Ezek a művészi ábrázolások sok



Deák Ferenc szülőháza a bejáróhíddal (19. századi ismeretlen festő műve) (Magyar Nemzeti Múzeum Történelmi Képcsarnok)

esetben ábrázolnak hidakat is, hisz a várak védelmét a legtöbb esetben vizesárok, mocsár segítette, ezen pedig valahogy a várban élőknek is át kellett kelni. **Bélyegek, érmek** és **más művészeti alkotások** is megörökítik hídjainkat. Általában a folyami (Duna-, Tisza-) hidak ihletik meg a művészeket, szorgos kutatással biztosan lehet Zala megyei példákat is találni.

Több településnek a **címerében** is megjelenik a híd: **Kustány, Muraszemenye, Sárhida, Zalalövő.** Érdekes, hogy mind olyan boltozott hidat ábrázol, mely ma már nincs is, a hagyomány azonban őrzi ezek emlékét. (Zalalövő pecsétjébe is bekerült a Zala-híd.)

Jó fotók, képeslapok is őrzik hídjaink történetét, ezek között van művészi színvonalú is. Meglepően sok jó fotó jelent meg a Zalai Hírlapban az utolsó 40 évben (250), ezek gyűjtése, katalogizálása is fontos.

Az **irodalomban** is – főleg versekben – gyakori a híd; általában mint **jelkép,** mely összeköt. Nagy múltú, történelmileg nevezetes hidak egyediként is megjelennek: a 1848-as forradalom (Perczel Mór) emlékét őrzi a megyében például a **letenyei Mura-híd.**

Háborúban a hidak pusztulása értelmetlen, de megszokott. Zala megyében pusztult el szám szerint a legtöbb (192) híd 1945 márciusában, s már korábban a Mura-hidak. Rájuk emlékeztet a fennmaradt sok-sok fotón, rajzon kívül Illyés Gyula pár sora: „A legszomorúbb látvány ez volt: a betörött gerincű néma hidak."

Köszönet a művészeknek, hogy figyelmeztetnek a rosszra és gyönyörködtetnek az alkotások megörökítésével.



Kehidakustány címere



Sárhida címere



A kányavári híd a fotóművész szemével (fotó: Mészáros T. László)

EGYEDI HÍDLEÍRÁSOK
Zalaegerszeg hídjai

Egerszeg neve 1247-ből maradt fenn, a közlekedésföldrajzi szempontból előnyös helyen fekvő település azonban jóval korábbi. A Zalán Andráshidánál és Kaszaházánál ősi átkelőhelyek voltak, Andráshidánál 1426-ban híd állt [1, 2].

A település jelentőségét mutatja, hogy 1526 előtt két alkalommal itt tartották a megyegyűlést. 1541-ben már állt Egerszeg vára, fő feladata a Zala folyó átkelőhelyének védelme volt. A vár védelmét a Zala, a Válicka és a Vizsla-patak biztosította, dél felől árok és védmű óvta. A várba vezető híd helye ismert [3].

A török kiűzése utáni időből az I. katonai felmérés (1784) és Tomasich János – a megye földmérője – készítette szép térképek adnak részletes tájékoztatást a városról és az utakról, hidakról.

Az 1832-ben készült „úttabella" a város környékén álló Zala-hidak fő méreteit is tartalmazta: Andráshidánál 36 öl, Kaszaházánál pedig egy 40 és egy 22 öl hosszú Zala-híd állt [4]. Andráshidánál 1914-ben, Kaszaházánál 1927-ben készült el a három-, illetve négynyílású vasbeton gerenda híd. E hidak történetét egyedi hídleírásokban is feldolgoztuk.

Jelentős fejlődés a város úthálózatában 1976-ban kezdődött. Megépült a 74. sz. főút várost elkerülő első szakasza, rajta hidakkal, így a városba bevezető útszakaszon a vasútvonal feletti négynyílású, előregyártott felszerkezetű műtárgy [5, 6]. A 17,9 m nyílású híd Franki cölöpalapozással, EHGE tartós felszerkezettel épült.



Zalaegerszeg első felüljárója (fotó: Biri Gábor)

A várost elkerülő út továbbépítése 2000-2001-ben valósult meg. A 3,5 km hosszú útszakaszon a háromnyílású (15+30+15 m) Zala-, a kétnyílású (15+15 m) ártéri híd, az Ukk-Rédics vasútvonal feletti háromnyílású (17,8 m) műtárgy és egy gyalogos és kerékpáros aluljáró épült.



Az andráshidai Zala-híd (fotó: Mészáros T. László)



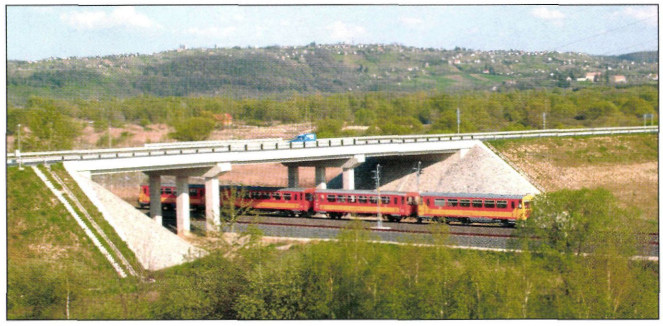
Gyalogos átvezetés az elkerülő út alatt (fotó: Biri Gábor)



A 74. sz. főút vasút feletti hídja építés közben... [7]



A 74. sz. főút Zala-hídja... (fotó: Biri Gábor)

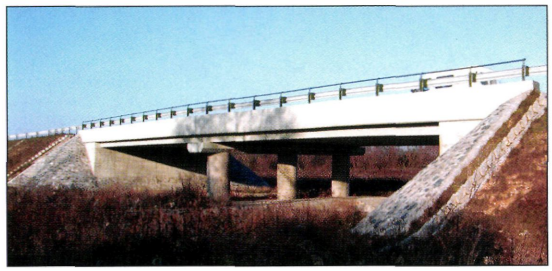


... és készen
(fotó: Mészáros T. László)



... és külső kábeles feszítése
(fotó: Biri Gábor)

A Zala-híd Franki cölöpalapozású, monolit vasbeton gerenda híd, a Zala-ártéri és a vasút feletti műtárgy szintén Franki cölöpalapozású, mindkettő UB tartós felszerkezetű.



A Zala-ártéri híd... (fotó: Biri Gábor)



... vasbeton gerendákból épült
(fotó: Biri Gábor)

A gyalogos és kerékpáros aluljáró monolit vasbeton szerkezet. E hidak közül külön említést érdemel a Zala-híd, mely külső feszítőkábelekkel épült [7].

A Zalaegerszeg országos közútjain lévő hidak száma ma 15, összes felületük 5299 m² [5].

A város önkormányzati hídjainak száma 1984-ben 12 volt, a legújabb nyilvántartásban 6 híd szerepel [11], közülük a legnagyobb a ságodi strandhoz vezető 68,4 m hosszú fa gyaloghíd [8].



Az andráshidai boltozat
(fotó: Mészáros T. László)



A ságodi fahíd (fotó: Mészáros T. László)

A hídállományban jelentős változás, hogy a 74. sz. főút elkerülő szakaszának továbbépítése kapcsán a kaszaházi Zala-híd önkormányzati kezelésbe került.

Feltétlenül említést kell tenni a város területén lévő vasúti hidakról is, bár ezekről a vasúti hidak fejezetben szó van.

A város területén három vasúti híd van a Zala folyón: az andráshidai háromnyílású (15 m-es nyílások) gerinclemezes híd mai formájában 1955-ben épült, a zalaegerszegi háromnyílású 1949-ben épült újjá, középső alsópályás rácsos nyílása rakományütközés miatt 2003-ban átépült.

A legérdekesebb, legújabb Zala-híd a deltavágányban 2003-ban épült. A háromnyílású (28+38+24 m) folytatólagos, változó magasságú, szimmetrikus rácsozású hegesztett ortotróp pályalemezes szerkezet alaprajzi ívben van [9, 10].



A legújabb Zala-híd (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

[1] Zala megye kézikönyve, CEBA Kiadó, 1998.

[2] Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára, Akadémiai Kiadó, Bp. 1978.

[3] Zalaegerszeg évszázadai (Várostörténeti tanulmányok), Zalaegerszeg, 1997.

[4] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., Zalaegerszeg, 1986.

[5] Országos közutak nyilvántartása, 2003., Zala Megyei Állami Közútkezelő

[6] Veres Béla: A 74. sz. főút Zalaegerszeget elkerülő szakasza, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1978. 2.

[7] Zalaegerszeg 74. sz. főút elkerülő szakasz, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. kiadványa.

[8] Tanácsi közutak csoportos nyilvántartása, Zala Megyei Közlekedési Felügyelet Archívuma, dr. Farkas János feldolgozása.

[9] Gál András: A zalaegerszegi deltavágány Zala-hídja, Sínek Világa 2003. évi különszám.

[10] Markó Péter: Új vasúti híd Zalaegerszegen, VII. Acélfeldolgozási és acélépítészeti konferencia, 2003. május 8-9., Balatonszéplak kiadványa.

[11] Önkormányzati hidak adatai, 2000., ÁKMI Kht. Adatbank.

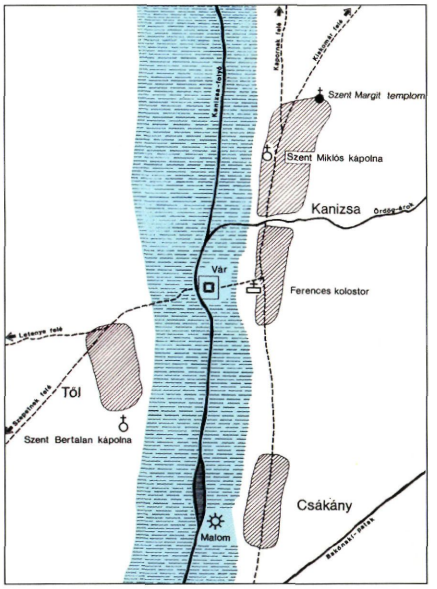


Zalaegerszeg elkerülő út vasút feletti műtárgya és környéke (fotó: Mészáros T. László)

Nagykanizsa hídjai

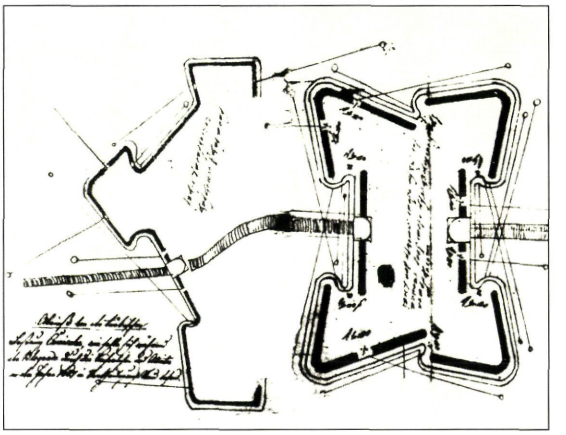
Közlekedésföldrajzi adottságai Kanizsát kiemelt szerephez juttatták, valószínűleg a római korban is a maihoz közelálló helyen haladt út. A középkorban a királyi út itt a Kanizsa-patak mellett haladt, keresztezve az Ördög-árkot és a Bakónaki-patakot [1].

A vár kiépítése (valószínűleg 1393-ban már állt) Kanizsa átkelőhely védelmét szolgálta. A vár mocsárban feküdt, kapuja előtt hidak voltak. 1493-ból ismerjük, hogy a Kanizsa-patakon híd vezetett át.

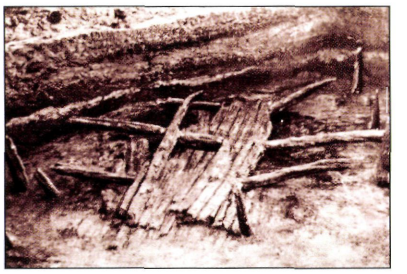


Kanizsa középkori topografiájának vázlata [1]

A várról hadmérnöki felmérések készültek, ezek a várba be-, illetve kivezető hidakat is ábrázolják. Evlija Cselebi 250 lépés hosszú fahídról és felvonóhidakról ír [2]. A várat a török 1600-ban elfoglalta és csak 90 év múlva sikerült visszafoglalni, 1702-ben pedig Lipót császár elrendelte a vár felrobbantását. A régészeti feltárások igazolták az itt álló hidak (hídút) létét [1].



Hídút Kanizsa váránál (1687)... [1]



... és régészeti feltárás nyomain [1]

Részletes térképet a katonai felmérés és 1792-ben a megye földmérője készített, mely a török megszállás után átrendeződött állapotot mutatja. Egyértelmű, hogy Kanizsa megőrizte útcsomópont jellegét.

A patakok kereszteződésében a 18. század végén általában fahidak álltak, ám megkezdődött az állandó, boltozott hidak építése. A Dombóvár felől jövő úton, Nagykanizsa határában a Szent János-híd (3,15 m nyílású) 1840-ben épült, sajnos 1945-ben felrobbantották.

A mai 7. sz. főút elődjén, a Principális-csatornán 1897-ben és 1902-ben 10-10 m-es acéltartós hidak épültek, ezeket is 1945 márciusában robbantották fel, újjáépítésük 1947-ben történt [3, 4].



Acéltartós Principális híd a 7. főúton (Hídlap, 1938., Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



Vasbeton keretszerkezet (Közútkezelő tervtára)



A vasbeton lemezes felszerkezetű újjáépült híd (Hídlap, 1971., Közútkezelő tervtára)



A vasbeton ív állványa (fotó: Dr. Farkas János)

Boltozatok már korábban épültek, az Ördög-árkon 1882-ben már állt egy 3,8 m nyílású téglahíd [3].

A város hídjai közül a Dencsár-árok feletti 1929-ben lett kész, ezt is felrobbantották a II. világháborúban [5].

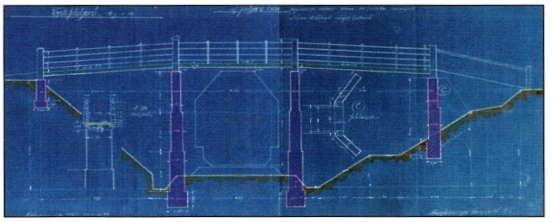
A vasút igen korán elérte Nagykanizsát, a mély bevágás felett karcsú, háromnyílású vasbeton híd épült, építésének pontos idejét nem sikerült felderíteni, azt azonban tudjuk, hogy 1945 márciusában ezt is felrobbantották, 1960-ig egy 3×12 m nyílású faszerkezetű gyalogos provizórium, majd egy 30 m nyílású alsópályás rácsos acélhíd épült [9], mely 1983-ban vasbeton pályalemezt kapott, 1995-ben azonban a korróziós károk miatt a híd átépítését határozták el.

Az új híd sík alapozású, 7,4 m sugarú kétcsuklós vasbeton ívhéj. Az építés rekordgyorsasággal, kevesebb, mint négy hónap alatt készült el [6].



A kész műtárgy (fotó: Mészáros T. László)

A budapest-nagykanizsai vasútvonal felett 1924-ben háromnyílású (7,0+6,0+7,0 m), 1,2 m széles vasbeton híd épült a Viktória téglagyárnál. 1945-ben felrobbantották ezt. 1960-ban háromnyílású, alsópályás, rácsos gyaloghíd épült [9], ezt rossz állapota miatt 1995-ben elbontották.



Az 1924-ben épült téglagyári gyalogos felüljáró (MÁV Rt. hídtervtára)



Az 1960-ban épített és 1995-ben elbontott gyalogfelüljáró (fotó: Farkas János)

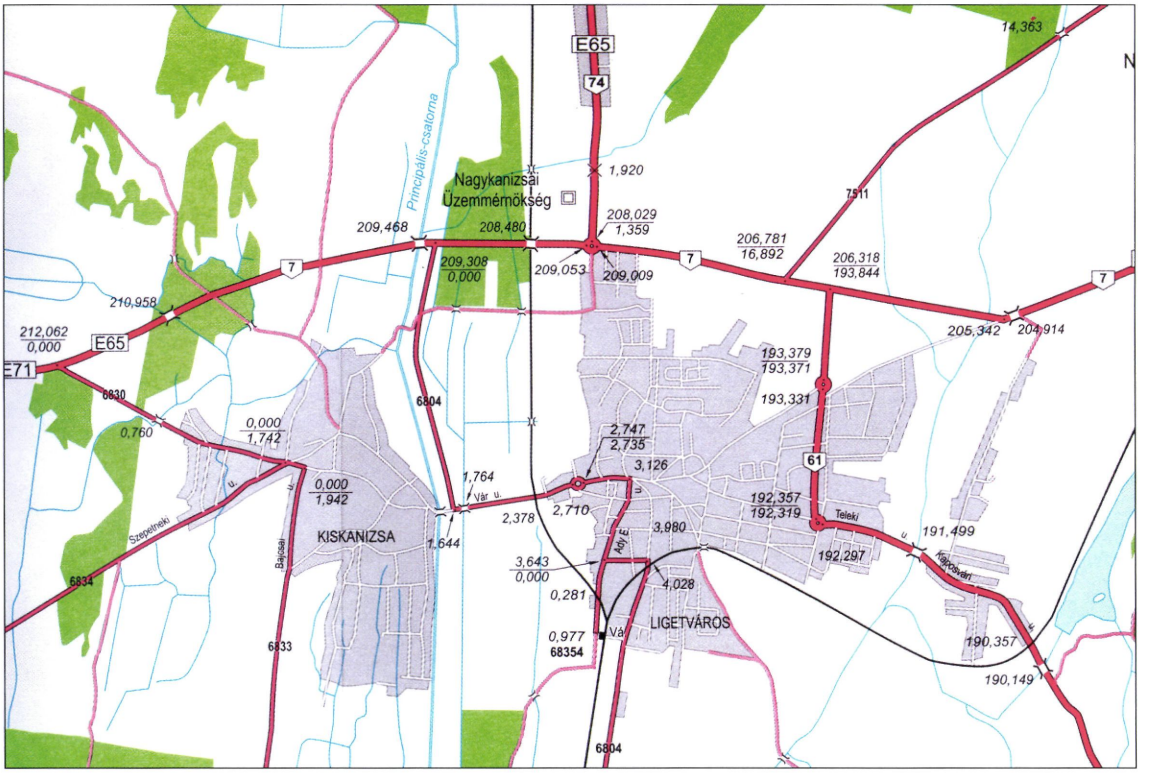
Nagykanizsa közlekedésében fontos volt a 7. sz. főút új Balatonkeresztúr-Nagykanizsa szakaszának megépítése és a felrobbantott hidak újjáépítése, illetve átépítése [7].

A 74. sz. főút korszerűsítésének keretében Korpavárnál 1974-ben háromnyílású FT tartós híd épült a Szombathely-Pécs vasútvonal felett.



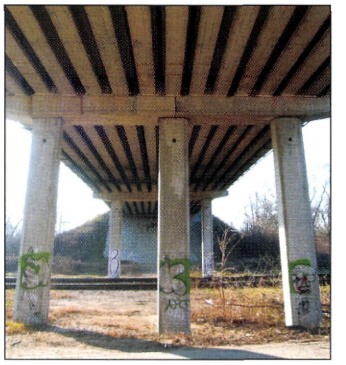
A korpavári felüljáró (fotó: Mészáros T. László)

A város életében jelentős volt a 7. sz. főút elkerülő szakaszának megépítése, s ezen különszintű keresztezés kialakítása a szombathely-nagykanizsai vasútvonallal. A háromnyílású (23,0+23,2+23,0 m) híd cölöpalapozással, EHGT tartós felszerkezettel, a Kanizsai-patak felett pedig 18,0 m nyílású EHGE tartós híd épült 1985-ben [8].



A város országos közútjai a 7. sz. út új elkerülő szakaszával (Közútkezelő térkép, 2004)





Előregyártott elemekből épült híd a 7. sz. főúton (fotó: Mészáros T. László)

Az önkormányzat kezelésében a már említett, vasútvonal feletti hidakon kívül 4-10 m nyílású vasbeton hidak vannak. A 7. sz. főút Nagykanizsát elkerülő szakaszának megépítése után a 7. sz. főút régi szakasza részben önkormányzati kezelésbe került, így a korábban említett egyik Principális-csatorna-híd is. Említésre méltó a város csónakázótaván épített két nagyobb, érdekes kialakítású fahíd (22, illetve 32 m hosszúak).

Nagykanizsán az országos közutakon ma 14 híd van (2506 m^2 felülettel), az önkormányzat pedig 18 hidat kezel.





A csónakázó tavon épült hidak (fotók: Biri Gábor)

Irodalom:

[1] Nagykanizsa, Városi monográfia (Első kötet), Nagykanizsa, 1994.

[2] Molnár László: Kanizsa vára, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987.

[3] Kimutatás Zala vármegye állami kezelésben álló közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, 1945., Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[4] Zalai Világosság, 1947. augusztus 10.

[5] Barbarits Lajos: Nagykanizsa, Magyar Városok Monográfiája, Kiadóhivatal, Bp. 1929.

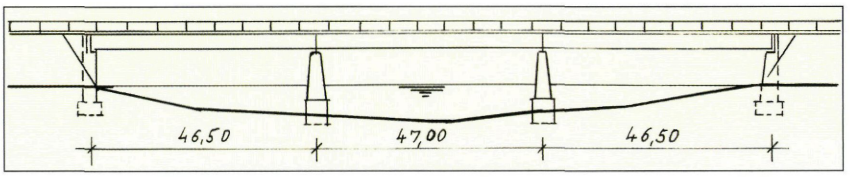
[6] Abért László-dr. Farkas János: A nagykanizsai Kossuth téri közúti felüljáró átépítéséről, Közlekedés- és Mélyépítés-tudományi Szemle 1996. 9. sz.

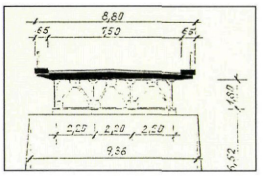
[7] Bacsó Antal-Berg Artúr-Bessnyői István: A 7. sz. állami közút új szakasz Balatonkeresztúr-Nagykanizsa között, MSz. 1958. 8. sz.

[8] Megyeri Ferencné-Reményi Péter: A 7. sz. főút Nagykanizsát elkerülő szakasz, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1982. 2. sz.

[9] Tervek és iratok a nagykanizsai közúti és gyalogos felüljáróról, MÁV Rt. hídtervtára, Bp.

Letenye-országhatár között közúti Mura-híd építése a 7. sz. főút 233+428 km szelvényében



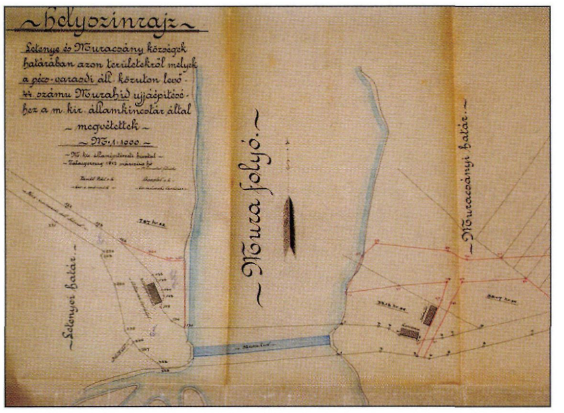


Építés éve: 1960-1962.
Támaszköze: 46,50+47,00+46,50 m
Nyílások: 45,06+45,08+45,06 m
A szerkezet hossza: 140,80 m
Pályaszélesség: 0,5+7,5+0,5 m
Tervező: Uvaterv, Perneczky Béla
Kivitelező: - acélszerkezet gyártása: Ganz-MÁVAG,
- acélszerkezet szerelése: Mostogradnja (Jugoszlávia)
Forgalomba helyezés: 1962. február 26.

A mai 7. sz. főút nyomvonalán ősidők óta fontos út volt, ami földrajzi adottságaiból következett. Jelentősége a középkorban is megmaradt, oklevél rögzíti, hogy pl. 1366-ban révvámot szedtek itt [1].

Az I. katonai felmérés (1784) is révátkelőt jelez ezen a helyen [2, 3]. Letenyén a Murán való gyors átkelés 1848-ban vált igazán jelentőssé. Jellasics Letenyénél hidat veretett, melyet aztán Perczel Mór 1848. október 17-én elfoglalt. Novemberben a Mura áradása elvitte ezt a hadihidat, újat kellett építeni. Egy 1870-ben készült vagyonfelmérés a hídvámszedésre vonatkozóan is tartalmaz adatot. A hidat 1872-ben újjáépíttette a kormány, s az avatáskor (május 26.) visszaemlékeztek a szabadságharc itteni eseményeire [3].

Hamarosan felmerült állandó híd építése is, ezt bizonyítja az 1880-ban elkészült talajmechanikai fúrás [4].



Az állandó híd építésének helyszínrajza (Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok)

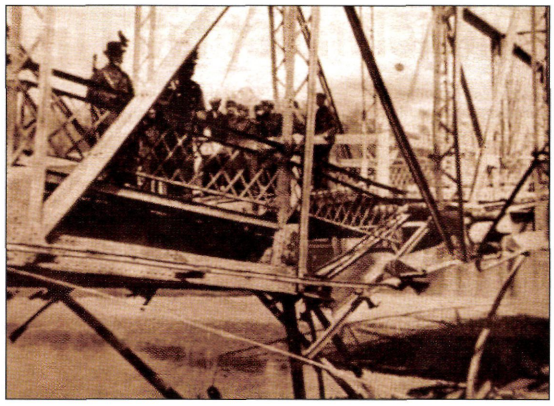
A háromnyílású, csonkaszegmens alakú rácsos hidat 1912-13-ban építették. Az alépítményi munkát Zsigmondy Béla, a felszerkezetet dr. Lipták Pál vállalkozása végezte [4].

Sajnos a híd eredeti törzskönyve nem került elő, ezért részletes és megbízható adat csak kevés áll rendelkezésre. Az biztos, hogy 1935-ben megvizsgálták az akkor már határhídként funkcionáló hidat [4].

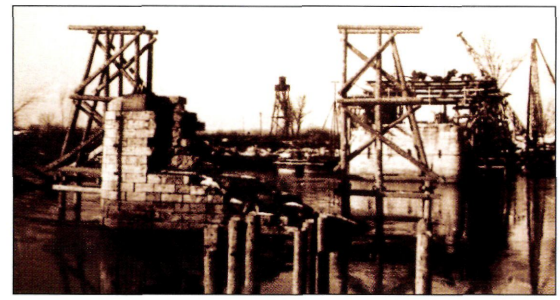


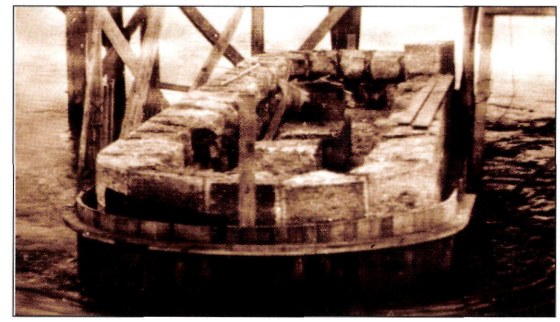
A kilenc nyílású fahíd (1901) (Göcseji Múzeum)

A második világháború idején, a Délvidék visszacsatolásakor (1941. április 6-án) a híd két nyílását felrobbantották, ám ez nem volt teljesen „sikeres". A hídnyílások rongáltan, de állva maradtak, a helyreállítási munkák során azonban leszakadtak [5].



Az 1941-ben felrobbantott, de még le nem szakadt hídrész (Thury Múzeum)





Roncskiemelés; pillérek bontása (Magyarország-Jugoszlávia közötti Mura-híd album)

1942-ben a Magyar Waggon és Gépgyár megbízást kapott a roncsok eltávolítására, ez megtörtént és a tönkrement hídnyílásokat helyreállították [6].

A szerencsétlen sorsú hídon a világháború végnapjaiban – különböző források szerint április 2-án, illetve április 5-én – a visszavonuló német és magyar alakulatok átmentek és azután felrobbantották [3, 7].

Érdemi tárgyalások – úgy tűnik – csak 1955-ben kezdődtek, elsősorban árvízveszély miatt [8]. A Jugoszláv Szövetségi Köztársaság szakembereivel folytatott tárgyaláson megállapodtak a tervezési és roncskiemelési munkák elveiben. 1955 novemberében a roncskiemelést versenytárgyaláson a Djuro Djakovic Vállalat nyerte, mint kiderült, olyan árral, melyért nem tudta ezt a munkát maradéktalanul elvégezni. A roncseltávolítás végül is 1958 októberére készült el jelentős (14700 dollár) többletköltséggel [8].

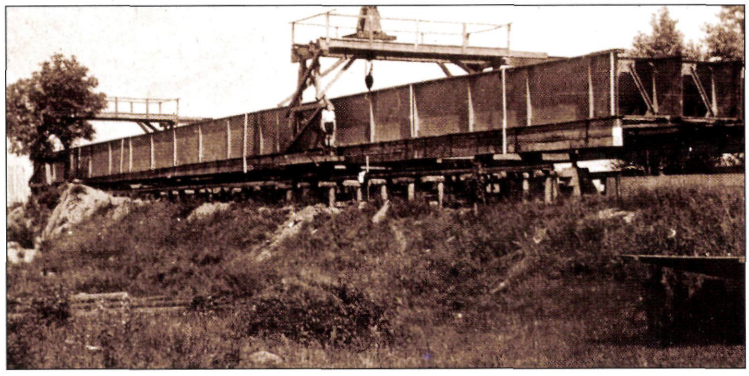
1959-ben a magyar fél (az Uvaterv készítette a terveket) négy alternatívát mutatott be (rácsos acélszerkezet és vasbeton híd is volt az alternatívák között). További egyeztetés után (november 23.) elfogadták az Uvaterv egyik alternatív tervét és megállapodtak abban, hogy a 7 millió Ft-ra becsült újjáépítést munkamegosztással végzik. A jugoszláv fél az alépítményi és acélszerkezet-szerelési munkát vállalta [8]. 1960 augusztusában a magyar fél megkötötte a szerződést az acélszerkezet gyártására a Ganz-MÁVAG-gal [8].

Az új híd a régi híd tengelyében épült.

A régi híd szekrény alapjai megmaradtak, csak a hídfők és pillérek sérültek meg. Ezeket visszabontották és – mivel szélesebb híd épült – kiszélesítették. A hídfőket egybeépített párhuzamos szárnyfalakkal látták el és a töltéslezáró kőkúpokat is meghosszabbították.

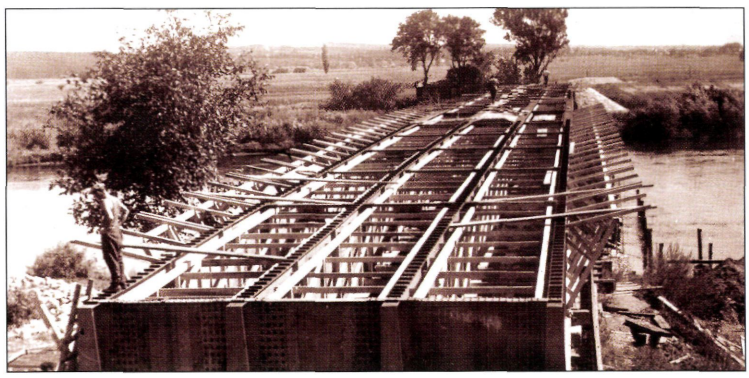
A hídfők és a pillérek külső felületét mészkőburkolattal látták el.

A felszerkezet 1800 mm magas főtartói 25 m-es darabokból, hegesztett kivitelben készültek. A négy gerinclemezes főtartó egymás közötti távolsága 2200 mm. A főtartók anyaga 36.24 S. A nyakvarratok fedett ívű hegesztéssel automatával, a 2,00 méterenként elhelyezett függőleges merevítők varratai kézi ívhegesztéssel









A felszerkezet építésének fázisai
(Magyarország-Jugoszlávia közötti Mura-híd album)

készültek. A helyszíni illesztések szegecseltek. A gyártás nehézségeit, hibáit a híd törzskönyve tartalmazza.

Az acélszerkezetre 21-22 cm vastag, a főtartók felett kiékelt, együttdolgozó monolit vasbeton lemez készült.

A pályalemezen szigetelés nincs, közvetlenül a lemezre 5 cm vastag érdesített aszfaltburkolat került. A burkolatot két rétegben hordták fel.

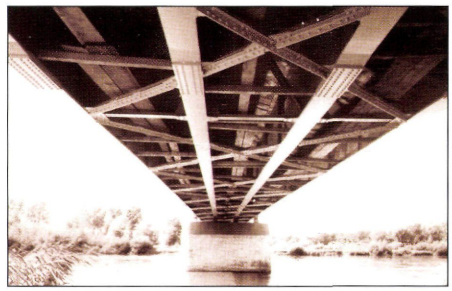
A 65 cm széles kiemelt szegélysávon idomacél hídkorlát készült. A szegélysávban helyezték el a közvilágítást szolgáló kábelek részére az eternitcsöveket. A Mura-híd építésével egyidejűleg (1913) két ártéri híd épült: a 232,243 km szelvényben 2×7,4, illetve a 231,423 km szelvényben 2×10,0 m-es nyílásokkal.

Az országhatárhoz közelebbi ártéri hidat a Mura-híd újjáépítésekor a Letenye felőli hídfő felhasználásával 1961-ben 4,0 m-es nyílásúra alakították át, 1963-ban a híd nyílását növelni kellett, az új felszerkezet T8 jelű hídgerendákból épült, 11,0 m-es szélességgel [10].

A 231,423 km szelvényben levő három főtartós gerendahíd 1913-ban épült. A háborús sérülések javítása után 1953-ig a híd eredeti formájában viselte a forgalmat, ekkor megszélesítették. A klasszikus kialakítású hidat, melyet Zielinski Szilárd tervezett, 1993-ban műszaki emlékké minősítették, 1996-ban, mivel a IFOR járművek áthaladásában gondot okozott, elbontották, kár érte [11].



A kész híd (1962. 08. 24.) (fotó: Uvaterv)



Az elkészült híd alulról (fotó: Uvaterv)



Az 1913-ban épült ártéri hidat 1996-ban elbontották (Hídlap 1964, Közútkezelő tervtára)

Irodalom:

[1] dr. Holub József: Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban, Századok, 1917. 1. sz.

[2] Az I. katonai felmérés térképszelvénye, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

[3] Kerecsényi Edit-Tóth Oszkár: Letenye története, Letenye, 1992.

[4] A letenyei Mura-híd tervdokumentációja (1912-13), Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[5] A letenyei Mura-híd törzskönyve, Közútkezelő tervtára

[6] Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok 1942.

[7] Zala megye ezer éve (szerk.: dr Vándor László), Zalaegerszeg 2000.

[8] A 7. sz. főút 233,428 km szelvényű határhíd törzskönyve, 1964., UKIG Központi hídtervtár, Budapest.

[9] Zsámboki Gábor: Acélszerkezetű közúti hidak építése hazánkban 1945-1969 között, 1969. Kézirat.

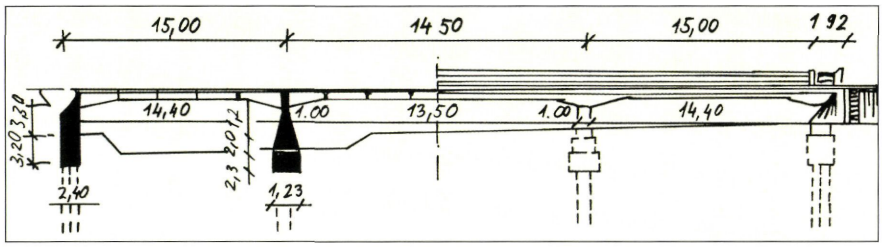
[10] A 7. sz. főút 232,185 km szelvényű hídjának dokumentációja, Közútkezelő hídtervtára.

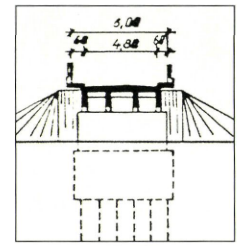
[11] A 7. sz. főút 231,365 km szelvényű hídjának dokumentációja, Közútkezelő hídtervtára.



Az 1962-ben épült híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

ZALA-HIDAK
Alibánfa 7354. j. út 5+770 km szelvényben



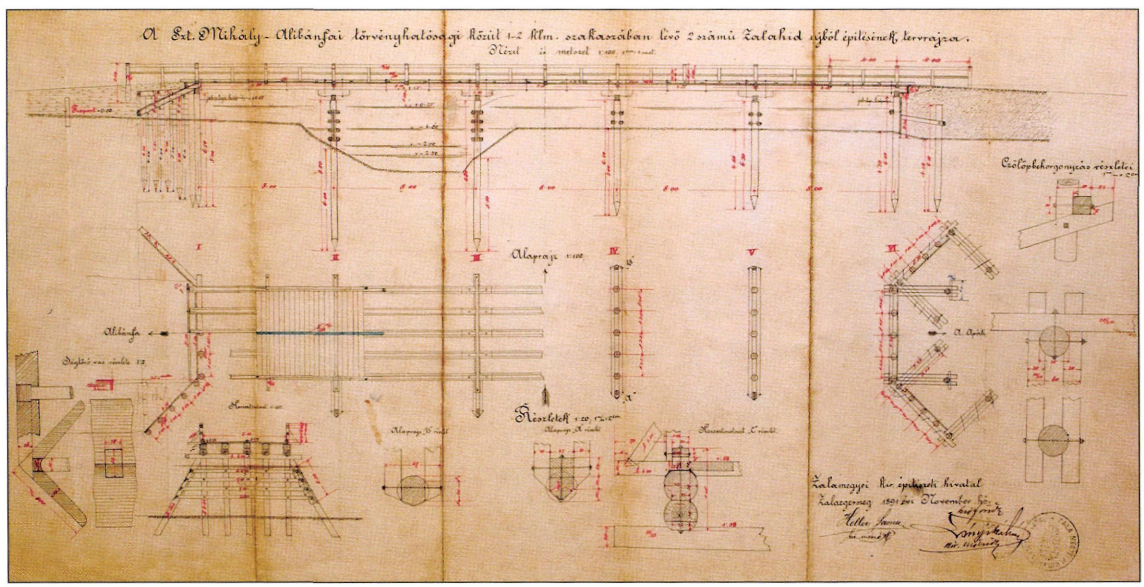


Építés éve: 1929-1930.
Nyílásközei: 14,40+13,50+14,40 m
Pályaszélesség: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Szabó Jenő kir. főmérnök, műszaki ellenőr
Tervező: Pischinger Gyula nyugdíjas h. államtitkár
Kivitelező: Kenedi Imre okleveles mérnök, Horváth és Vas építőmesterek, Nagykanizsa
Forgalomba helyezés: 1930. augusztus 23.
Építési költség: 50.934,21 pengő

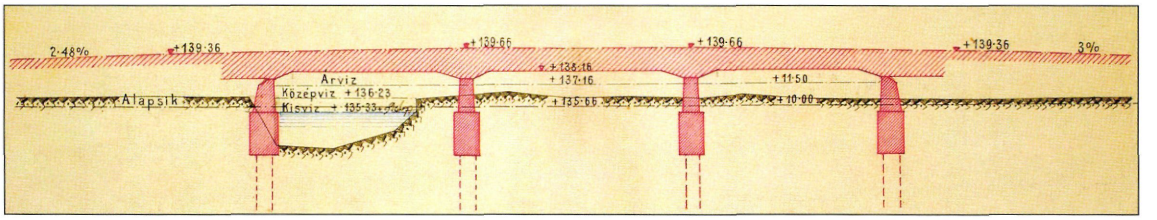
Alibánfánál évszázadok óta áll híd a Zalán, ezt bizonyítja az I. katonai felmérés térképszelvénye (1784) és az 1832-ben készített útfelmérés, mely megjegyzi, hogy a gróf Festetics László által építtetett hídon vámot szednek [1].

A faszerkezetű hídról szép terv maradt fenn 1891-ből. Az 5×8,0 m-es cölöpjármos, könyökfás híd terveit az Államépítészeti Hivatal mérnöke, Heller Samu készítette. Figyelemre méltó, hogy a tervet 1892-ben a Kereskedelemügyi Minisztérium illetékes szakosztályvezetője jóváhagyta [2].

Az igények növekedésével 1928-ban állandó híd építési tervét dolgozták ki, a tervet a neves Duna-híd építő, Pischinger Gyula készítette. A híd teljes tervdokumentációja fennmaradt:



Az alibánfai faszerkezetű Zala-híd terve 1891-ből (Közútkezelő tervtára)



Az 1927-ben tervezett Zala- és Zala-ártéri hidak jellegrajza (Közútkezelő tervtára)

a helyszínrajz, hosszszelvény, fúrásszelvények figyelemre, kutatásra méltóak [2]. (Ennél a hídnál is – egyidejűleg – jelentős méretű: 14,85+14,85 nyílású vasbeton ártéri híd épült. Ez a híd napjainkig változatlan formában áll, ártéri hídból előrelépve, ma a Zalát hidalja át.)

A hídfők és pillérek cölöpalapozásúak. A hídfőknél 17-17, a pilléreknél 16-16 cölöpöt használtak fel. A hídfők és pillérek felmenő fala tömör beton, a hídfőkhöz kétoldalt párhuzamos függőszárnyfal csatlakozik.

A felszerkezet négy főtartós vasbeton gerenda, vasbeton pályalemezzel. A gerendák magassága nyílásközépen 1,30 m, a támaszok felett 1,80 m, vastagsága pedig 30 cm.

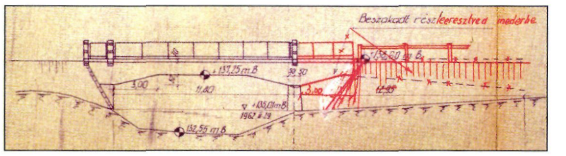
A pályalemezen 1 cm lemezszigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag itatott makadámburkolat készült.

A kiemelt gyalogjárón függőleges és vízszintes irányú idomacél hídkorlátot helyeztek el.

A hidat 1945 márciusában a német alakulatok felrobbantották.

A híd helyreállítása egészen sajátos módon, a felrobbantott hídrészre fektetett, 27 m hosszú máglyára épített pallóterítéses provizóriummal történt [3].

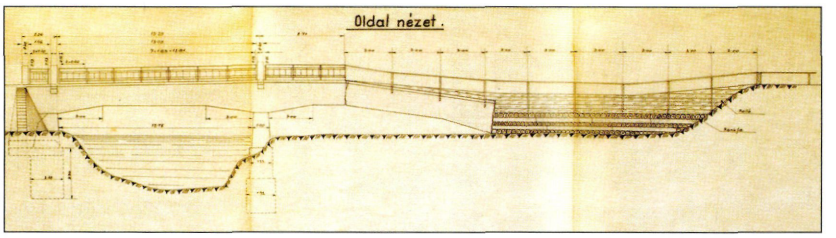
A Zala rendezése során, 1964-ben, a meder az eredetileg ártérinek épített híd alá került, az 1945-ben lerobbantott hídrészt eltávolították az ép részt konzolként meghagyták. A funkcióját elvesztett híd helyett 1988-ban 2,8 m nyílású cső épült [4].



A roncsot 1965-ben levágva, egyoldalú konzolos híd alakult ki (Hídlap 1965, Közútkezelő tervtára)

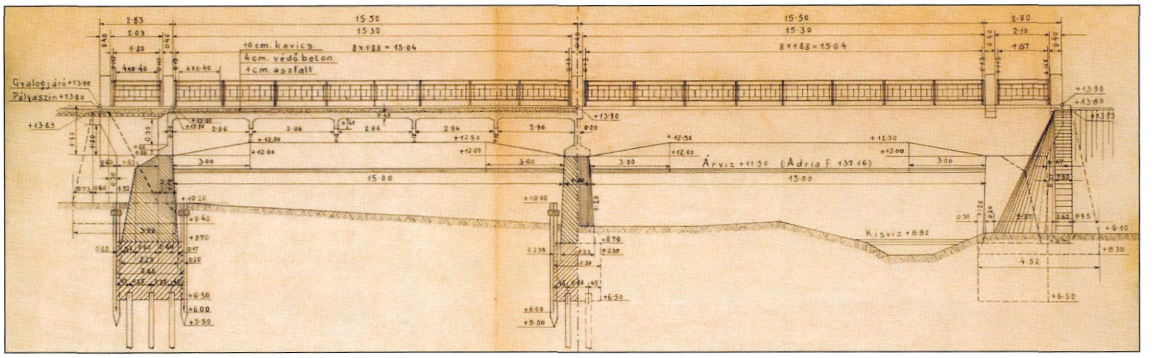
Alibánfa-Alsónemesapáti között 7354. j. összekötő út 5+501 km szelvényben Zala-ártéri híd építése

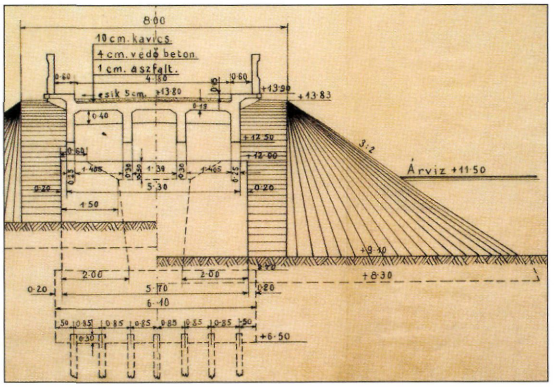
Építés éve: 1929-1930.
Nyílásközei: 14,85+14,85 m
Pályaszélesség: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Szerkezeti hossza: 31,80 m
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Szabó Jenő kir. mérnök, műszaki ellenőr
Tervező: Pischinger Gyula ny. h. államtitkár
Kivitelező: Kenedi Imre okleveles mérnök, Horváth és Vas építőmesterek, Nagykanizsa
Forgalomba helyezés: 1930. augusztus 27.
Építési költség: 40.589,75 pengő



A híd roncsára épített provizórium 20 évig hordta a forgalmat (Közútkezelő tervtára)

A híd Alibánfa és Pethőhenye községek között a Zala árterét hidalja át [2]. A hídfők sík alapozásúak, felmenő falazatuk tömör beton, melyhez kétoldalt függőszárnyfal csatlakozik.





Az ártéri híd terve (1927) (Közútkezelő tervtára)



A töltés lezárását mindkét oldalon természkővel burkolt földkúp biztosítja. A mederpillér cölöpalapozású.

A felszerkezet négy főtartós vasbeton gerenda, a nyílások közepén 1,30 m, a támaszok felett 1,60 m magas, a támaszok felé 3,00 m hosszon kiékelve.

A pályalemezen 1 réteg lemezszigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag itatott makadámburkolat készült. A hídon legutóbb 1999-ben történt felújítás. A szélső főtartók beton fedésének pótlása lőttbetonnal készült [5].



A híd napjainkban
(fotók: Közútkezelő)



Irodalom:

[1] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23. sz., Zalaegerszeg, 1986.

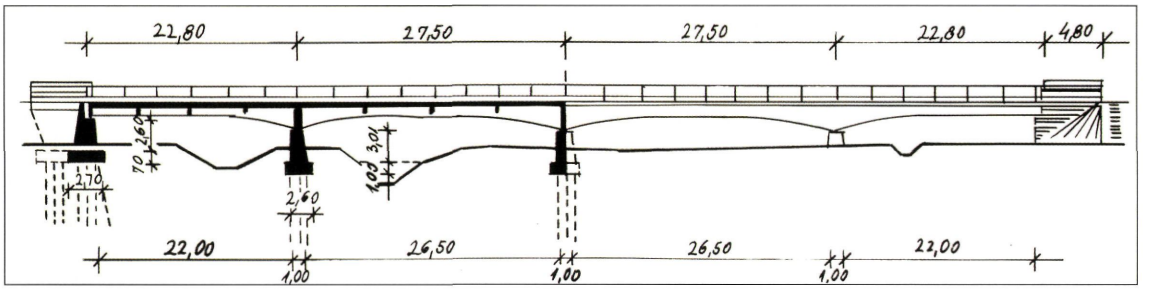
[2] A 7354. j. út 5,400 km szelvényű híd tervdokumentációja, Közútkezelő tervtára, Zalaegerszeg.

[3] Hídlap, 1948., Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

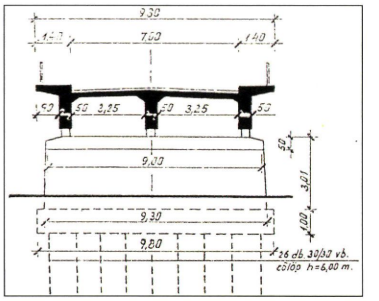
[4] Közútkezelő hídtervtára, Zalaegerszeg.

[5] Alibánfai Zala-híd időszakos vizsgálata, Special Terv, 2001., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

Andráshidai közúti Zala-híd a 76. sz. főút 59+273 km szelvényben



Építés éve: 1953-1954.
Nyílása: 22,0+26,5+26,5+22,0 m
Pályaszélesség: 1,25+7,00+1,25 = 9,80 m
Szerkezeti hossz: 101,50 m
Megbízó: KPM IX. 2. Hídosztály Zsámboki Gábor
Tervező: Uvaterv, Szánthó Pál
Kivitelező: ÉM. 4. sz. Mélyépítő Vállalat, Gombossy Aladár építésvezető
Forgalomba helyezés: 1954. december 12.
Építési költség: 2.892.164,54 Ft



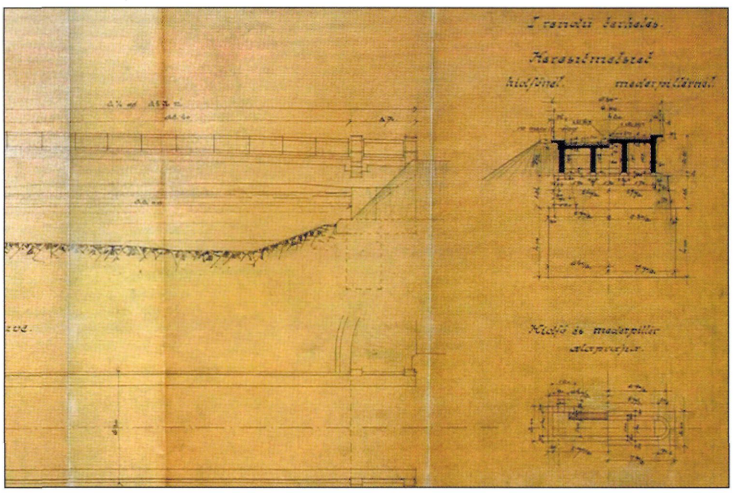
Andráshida 1426-ban oklevélben szerepelt településnévként. A község Zala-hídjáról kapta nevét [1].

1636 februárjában Zala megye közgyűlése elrendelte a Zala-híd javítását azon faluk lakosságának, akik régebben is végezték a javítási munkákat [2].

Az I. katonai felmérésen a hadmérnök jelölte ezt a hidat, az 1832-ben készített felmérés pedig rögzítette a híd hosszát is: 36 öl [3]. A közel 500 éves múltú fahíd „állandóvá" való építése ügyében 1912-ben tették meg az érdemi lépéseket, 1912 októberében volt a versenytárgyalás. A terveket dr. Zielinski Szilárd irodája készítette, s több vállalkozónak is rendelkezésre bocsátotta. A fennmaradt levelezés szerint a Wassermann cég nyerte el a kivitelezés jogát [4].

1914-ben a Zala folyón a 731. számú úton már állt a háromnyílású, 72 m hosszú, négy főbordás vasbeton híd. A híd pályaszélessége 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m volt.

A híd a második világháború alatt elpusztult oly módon, hogy a Zalaegerszeg felőli nyí-



Az andráshidai Zala-híd Zielinski tervén (1913) (Közlekedési Múzeum)

lás szerkezete megmaradt, a másik két nyílás tönkrement.

Az elpusztult szerkezet helyébe a háború után, 8,0×6,0 m nyílású ideiglenes fahidat építettek. A gyakori árvizek miatt, a víztömegek gyors levezetése céljából, az új hidat négynyílásúra tervezték. A híd tervezésénél kiküszöbölték a régi út vonalvezetési hibáit is.

A hídfők és közbenső pillérek cölöpalapozásúak. A hídfőknél 32-32 db, a pilléreknél 26-26 db 30/30 cm keresztmetszetű, 6,00 m hosszú vasbeton cölöpöt vertek le. A cölöpcsoportokat a hídfőknél és a pilléreknél talpgerenda fogja össze.

A felmenő falazat tömör beton, melyet vasbeton szerkezeti gerenda zár le. A hídfők látható felületét rusztikus kivitelű mészkő burkolattal látták el.

A felszerkezet három főtartós, folytatólagos gerenda, melynek alsó éle a közbenső támaszoknál parabolikus. A főtartók magassága nyílásközépen 1,15 m, a közbenső támaszok felett 1,85 m, vastagságuk 0,50 m. Nyílásonként 3-3 db keresztirányú borda merevíti a szerkezetet. A pályalemez 17 cm vastag monolit vasbeton, melyhez a bordák kiékeléssel kapcsolódnak.

A kocsipályán szigetelés nem, csak 5 cm vastag aszfalt készült.

A híd eredeti teherbírása I/A. A főúton lévő híd teherbírásának növelésére egyre nagyobb



A külső kábeles feszítés munka közben (fotó: Pannon Fryssinet)



Készül a felszerkezet (1954) (fotó: Uvaterv)

igény volt. A megyében más helyen már alkalmazott külső kábeles feszítést alkalmazták itt is. Iránytöréssel hídmezőnként 4 db hétszálas 0,6" feszítőpászmát építettek be.

Az erősítési és felújítási munkát a Strabag Hungaria, az alternatív terv készítését és a feszítést a Pannon Freyssinet Kft. végezte [6].

Irodalom:

[1] Földrajzi nevek etimológiai szótára, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978.

[2] Turbuly Éva: Zala vármegye közgyűlési jegyzőkönyvek regesztái II. (1611-1653).

[3] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., Zalaegerszeg, 1986.

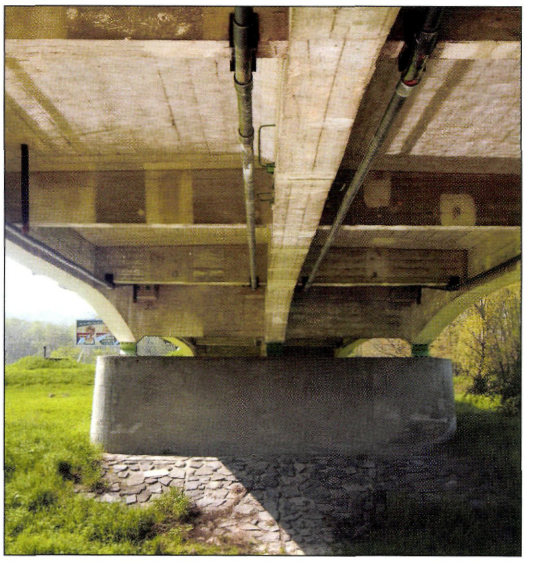
[4] dr. Zielinski Szilárd hagyatéka, Közlekedési Múzeum archívuma.

[5] 76. sz. főút andráshidai Zala-híd törzskönyve, 1963. UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[6] Pannon Freyssinet erősítési terve, Zala Megyei Állami Közútkezelő tervtára.

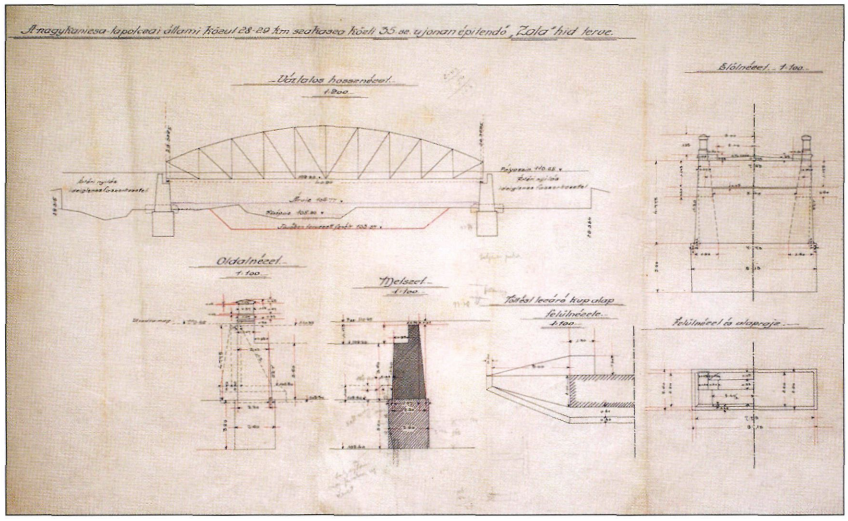






A híd napjainkban (fotók: Mészáros T. László)

Balatonhídvégi (Balatonmagyaród-Sármellék között) közúti Zala-híd a 6831. j. út 12+825 km szelvényben



A híd építésére kiírt pályázat terve (Zala Megyei Levéltár)

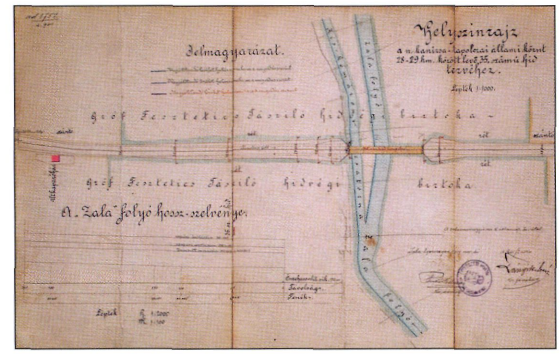
Építés éve: 1925-1926.
Nyílása: 12,50+39,92+12,50 m
Pályaszélessége: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Szerkezeti hossza: 68,64 m
Acélszerkezet súlya: 77,9 tonna
Teherbírás: „I" osztály
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg. Bittenbinder Gyula műszaki ellenőr
Alépítmény-tervező: M. kir. KKM. III. oszt. Barsy Károly min. o. tan.
Acélszerkezet-tervező: Gép- és vasútfelszerelési gyár Rt. Kistarcsa
Alépítmény-kivitelező: Marek János építési vállalkozó, Szombathely
Vasszerkezet-kivitelező: Gép- és vasútfelszerelési gyár Rt.
Forgalomba helyezés: 1926. október 2.
Építési költség: 212.700 pengő

Hídvég falut és hídvámját már 1330-ban említették oklevelek [1]. Hídvámjáról későbbi évszázadból (1430) is van írásos említés [2]. Átkelőhely már a késő bronzkorban, majd a rómaiak alatt is volt ezen a helyen.

A török hódoltság alatt (1561) a híd őrzésének nehézsége miatt híd helyett komp szolgálta az átkelést. 1647-ben elsüllyesztették a kompot és a gyaloghajókat is. A török többször megtámadta a révet, ezért egyre fontosabbá vált a zalavári vár erősítése. 1649-ben új várkapitányt neveztek ki és Győrben nagy kompot rendeltek (25 lovast elbírt). A hídvégi átkelőhely és Zalavár jelentősége csökkent, amikor 1690-ben Kanizsát visszavették a töröktől [1].

A török kiűzése után a hidat újjáépítették, ezt mutatja az I. katonai felmérés is [3]. Az 1832-ben elkészült útfelmérés rögzítette, hogy Hídvégnél cölöpjármos, 40 öl hosszú híd áll [4].

Állandó híd építésére – az átkelő fontosságát figyelembe véve – meglehetősen későn, a Zala rendezése után került sor [5]. A két szélső nyílás cölöpökön nyugvó faszerkezetű, a medernyílás felszerkezete kéttámaszú, alsópályás, szegecselt, oszlopos rácsozású ívhíd. A Zala folyót merőlegesen hidalja át.



Az építendő híd helyszínrajza (Zala Megyei Levéltár)

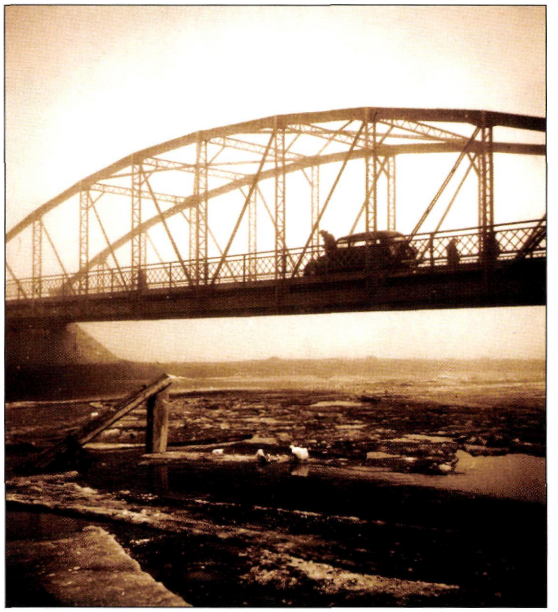
Mindkét oldali hídfő sík alapozással készült. A felmenő falazat tömör beton, felül térdfallal.

A hídhoz kétoldalt 2×12,50 m nyílásközű ideiglenes fahíd csatlakozott.

Az alsópályás, szegecselt, csonka szegmens alakú két főtartós híd 10 mezőből állt.

Az acél anyagot az ózdi vasműben hengerelték és a gép- és vasútfelszerelési gyárban dolgozták fel a szerkezeti elemeket. A két rácsozott íves főtartót alul kereszttartók és szélrácsok merevítették. A kereszttartókon 5 db végig vezetett I-szelvényű acél hossztartó és rajta egymás mellé helyezett zórésvasak alkották a felszerkezetet. A zórésvasakon makadámburkolatot készítettek. A gyalogjárdán tölgyfa pallókat helyeztek el.

A hídszerkezet tágulását a hídfőknél beépített fix és mozgó saruk tették lehetővé.



A híd árvízkor (1941)
(Balaton Múzeum, Castelli album)

1937. július hóban a makadám útpályát felbontották, a zórésvasakat rozsdátlanították, mázolták, majd a burkolatot helyreállították. A híd vasszerkezetét is újramázolták.

1939-ben a két szélső nyílásban az ideiglenes fahidat elbontották, a nyílás helyén egy-egy 0,80 m körátmérőjű betoncső átereszt építettek be. A hídfők mellé bazaltkővel burkolt földkúpot építettek. A mozgó saruk hengereit a normál állásnak megfelelően beállították.

1945 márciusában a hidat felrobbantották. A híd helyén ideiglenes jelleggel előbb egy fa provizórium készült, majd 1946-ban a régi híd tengelyétől a folyásirányban felfelé 60 t teherbírású fahíd épült [5].

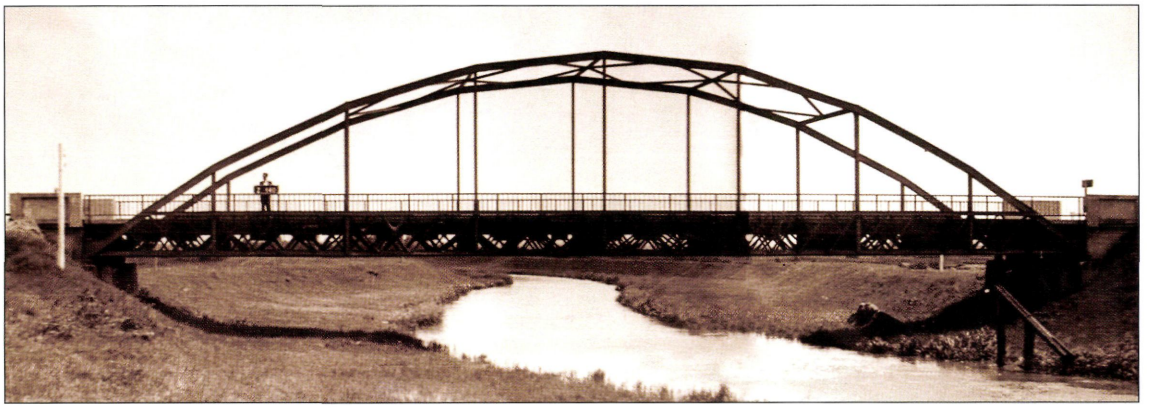
Újjáépítés

Újjáépítés éve: 1948-1949.
Támaszköze: 42,08 m
Nyílásköze: 40,7 m
Pályaszélesség: 0,75+6,50+0,75 = 8,00 m
Szerkezeti hossza: 43 m
Acélszerkezet súlya: 59,8 tonna
Teherbírás: 35 tonna
Alépítmény-tervező:
Barsy Károly min. oszt. tanácsos
Felszerkezet-tervező:
Hilvert Elek, Tantó Pál okl. mérnök
Alépítmény-kivitelező:
Márk János vállalkozó, Szombathely
Felszerkezet-kivitelező: Márkus Lajos Rt.
Vasszerkezet és Láncgyár, Budapest,
Vigh Sándor építésvezető
Pályalemez-kivitelező: Csengery-Nagypál-Olasz-Török Államosított Vállalat, Budapest,
Nogula Károly építésvezető
Forgalomba helyezés: 1949. február 14.
Építési költség: 744.653,13 Ft

Az újjáépített híd felszerkezete Langer-tartó, tömör ívvel, a merevítő tartó szimmetrikus rácsozású. A tervek 1947 decemberére készültek el [6].

A híd a régi híd helyén és a megmaradt hídfőkön épült, melyeket a terveknek megfelelően átépítettek. A hídfőket a Zalaegerszegi Állami Építészeti Hivatal építette újjá.

A hídszerkezet vasanyagát részben a Hídfenntartási Telep Budapest, részben a Márkus Lajos Rt. bocsátotta rendelkezésre. A főtartók egymás közötti távolsága 8,00 m, ívmagassága 7,85 m. Alul a rácsos tartó és a kapcsolatok szegecseltek, felül az ív hegesztett kivitelű. A főtartókat alul kereszttartók, felül négy mezőben szélrács merevíti. Az oszlopok I-160-as szelvényűek.



A híd a 60-as években (Hídlap fotó, 1964, hídtervtár)



A híd a 60-as években
(Hídlap fotó, 1964, hídtervtár)



A híd pályaszerkezete (bontott anyagból)
(fotó: Biri Gábor)

A kereszttartókon a két szélső vasbeton gerenda és a négy közbenső I-hossztartón a vasbeton lemez együttdolgozó. A pályaszerkezet 18 cm vasbeton lemez, 3,5 cm vastag aszfaltburkolattal.

A híd 1949. február 23-i próbaterhelésekor a terheléshez zúzott bazaltkövet alkalmaztak. A mérések alapján a híd teherbírása megfelelőnek bizonyult. Az új Közúti Hídszabályzat szerint a hidat 1951-52-ben megerősítették [5]. A rendkívül karcsú híd felső keresztkötésének több alkalommal neki ütközött egy-egy túlméretes jármű. A legutóbbi, csaknem végzetes kimenetelű ütközés – a felállított fotocellás magasságellenőrző berendezés ellenére – 1996 novemberében volt. Az elvégzett szakértői vizsgálat a szélső keresztkötések megemelését javasolta (1 m-rel) [6].

A keresztkötések megemelésével egyidejűleg (1997-ben) kisebb erősítési munkát is végeztek a hídon.



A híd a keresztkötés megemelése előtt fotocellás ellenőrző rendszer üzemelt
(fotó: Dr. Koller Ida)



Járműütközés nyoma 1996-ban (fotó: Közútkezelő)

Irodalom:

[1] Iványi Béla: Zalavár és a balatonhídvégi átkelő a török időben, Göcsej Múzeum Jubileumi Évkönyve 1950-60, 1960.

[2] Békefi István: Zalai utak, KPM Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság, 1978.

[3] Az I. katonai felmérés térkép szelvényei, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

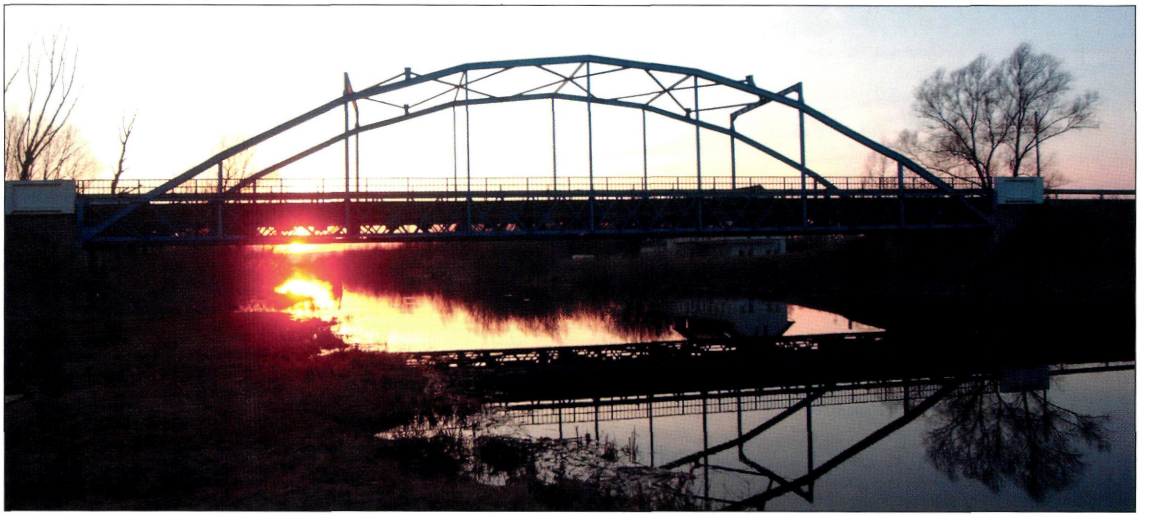
[4] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., 1986.

[5] Sármellék-nagykanizsai út 12,825 km-ben lévő Zala folyó hídjának törzskönyve, 1965. UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[6] Szakértői jelentés és javítási tervek a 6831. j. út 12,825 km szelvényében lévő Zala-hídhoz, BME Acélszerkezetek Tanszék, 1997.

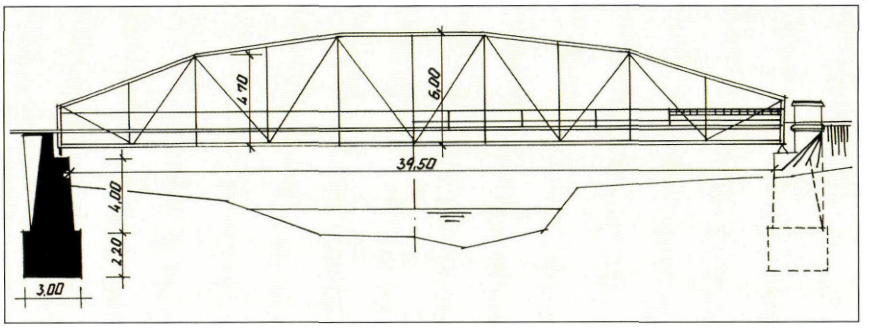


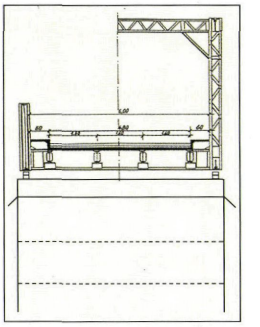
A megemelt keresztkötésű híd (Dr. Imre Lajos ecsetrajza)



A híd a fotóművész képén (fotó: Mészáros T. László)

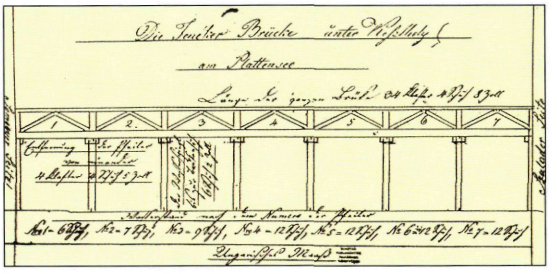
Fenékpusztai Zala-híd a 76. sz. főút 7+559 km-ben





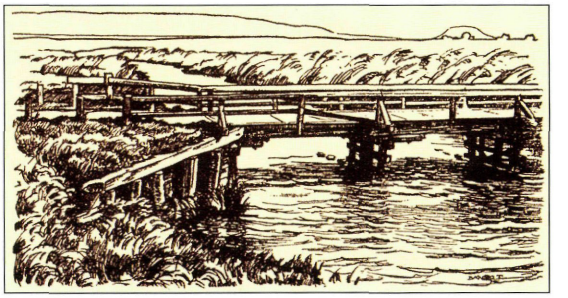
Építés éve: 1929-1930.
Nyílása: 39,60 m
Pályaszélesség: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Szerkezeti hossz: 40,95 m
Vonalvezetése: egyenes, keresztezési szöge 90°
Teherbírás: I. rendű
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg
Alépítmény-tervező: M. kir. Államépítészeti Hivatal
Vasszerkezet-tervező: Farkas és Tsa Rt. vasszerkezeti gyár
Alépítmény-kivitelező: Kenedi, Horváth és Vas vállalkozók, Nagykanizsa
Vasszerkezet-kivitelező: Farkas és Tsa Rt.
Próbaterhelés: 1930. december 28.
Építési költség: 110.188 pengő

Már a római korban a mai Fenékpuszta térségében révátkelő volt [1]. Festetics György 1792-ben hídtervet készíttetett a Fenéki-öbölnél. A kétnyílású cölöpjármos híd 63 m hosszú volt [2].



A híd meg nem valósított terve [2]

Ekkor még a híd nem épült meg, csak 1837-39 között, amikor már töltéssel beszűkítették az áthidalandó nyílást és a Balaton vízállása kedvezően alacsonyabb lett [3].



A Balaton hídja
(Kogutowicz Károly: A Dunántúl és a Kisalföld)

Állandó híd építésére még várni kellett, szükség volt a Zala rendezésére is. A híd alsópályás, kéttámaszú, két főtartós, felül íves, alul vízszintes, szegecselt rácsos acélszerkezet [4].

A hídfők sík alapozásúak voltak. A felmenő falakhoz térdfalak és kétoldalt 1,00 m hosszú, a hídtengellyel párhuzamos függőszárnyfalak kapcsolódtak.

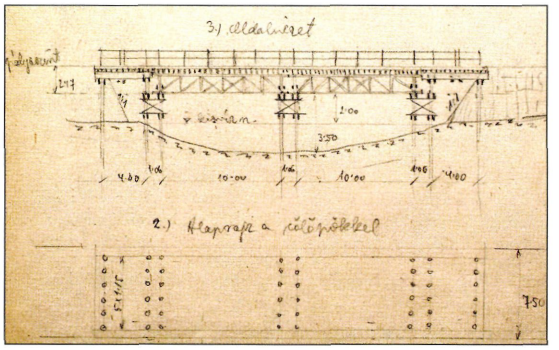
A felszerkezet magassága hídvégeken 2,20 m, nyílásközépen 6,00 m. A főtartók merevségét alul a kereszttartók és a szélrácsok, felül hét csomópontnál keresztkötés biztosította. A

pályalemezt 4 db I-400-as hosszirányú hengerelt acéltartó hordta. A tartókon 17 cm vastag monolit vasbeton lemez, háromrétegű ragasztott bitumenes szigetelés, 4 cm védőbeton és 10-12 cm vastag makadámburkolat készült. A gyalogjáró belső szélén 60-60-7 mm-es élvédő szögvasat, a főtartókra pedig idomacél korlátot erősítettek.



A közúti és vasúti Zala-híd 1941-ben (Castelli album, Balaton Múzeum)

1945. március végén, a II. világháború során a visszavonuló német alakulatok a hidat felrobbantották. A híd teljesen tönkrement. A forgalom biztosítása érdekében a híd mellett cölöpjármos, 60 t teherbírású faszerkezetű hidat építettek. A 2×10,0 méter nyílású hidat Verő Imre okleveles mérnök tervezte.



Rácsos faszerkezetű provizórium (1946-52) (Hídlap 1948-ból, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

A híd újjáépítése

1947-ben a Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal előtervet készített. A tervet közigazgatási bejáráson megtárgyalták, az építés azonban pénzügyi forrás hiányában elmaradt. 1950-ben a Mélyépítési Tervező Vállalat új tervet készített, ezt át kellett dolgozni. A módosított terveket 1951 szeptemberében hagyta jóvá [5].

1951-1952-ben Bölcskei Elemér és dr. Petúr Alajos tervei alapján a hidat újjáépítették. A terv az abdai Rábca-híd adaptálásával készült. A híd egynyílású, alsópályás, két főtartós, vasbeton ív, a régi rácsos vasszerkezetű híd tengelyében épült, az alépítmények felhasználásával.

A kivitelezést a Hídépítő Vállalat végezte. A műszaki ellenőrök Tóth Lajos és Zsámboki Gábor voltak.

A merevbetétes ívhidak építése az irodalomból ismert [6]. Említést érdemel, hogy a hídfőket 28-28 cm-rel a mederközép felé kellett vinni és az eredetinél nagyobb hídszélesség miatt az alapokat is szélesíteni kellett. Ennél a hídnál alkalmaztak a II. világháború után első ízben kábeldarut [7].

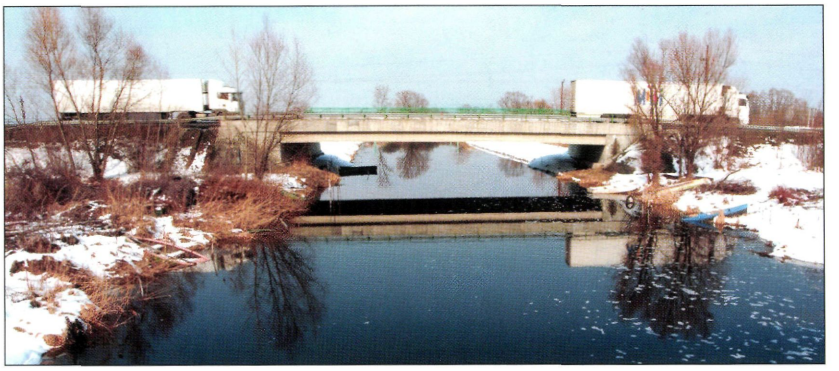


A vasbeton ívhíd keresztkötése védelmét szolgáló berendezései (1986) (fotó: Közútkezelő)

Az ívhíd felső keresztkötésének több ízben ütköztek túlméretes járművek, súlyos kár keletkezett 1986-ban. A javítás megtörtént, azonban világossá vált, hogy jó megoldást új Zala-híd építése jelent. Erre 1988-ban került sor, azóta 29,0 m nyílású, EHGT tartós felszerkezetű áll a Zala felett.



Ma már közműhíd az 1952-ben épült Zala-híd (fotó: Mészáros T. László)



Az új közúti Zala-híd (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

[1] Dr. Bíró József: A balatoni révhajózás története, KSZ 1981. 8. sz.

[2] Dr. Bendefy László-dr. V. Nagy Imre: A Balaton évszázados partvonalváltozásai, Műszaki Lapkiadó, 1989.

[3] Dr. Darnay Béla: Az első fenéki fahíd építése 1837-39., Balatoni Szemle, 1943. 11.

[4] A budapest-siófok-keszthelyi állami közút 1. sz. fenéki Zala-híd törzskönyve, 1934., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[5] 76. sz. főút 7,559 km szelvényében lévő híd törzskönyve, 1964., UKIG Központi hídtervtár, Budapest.

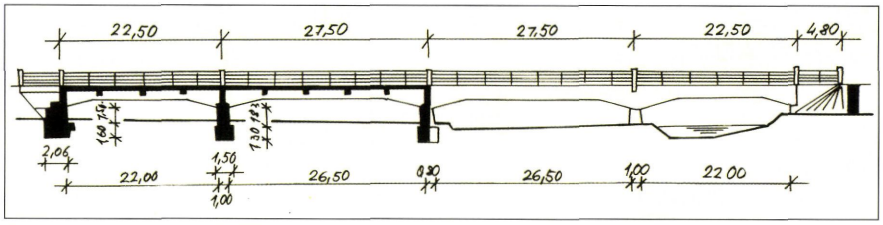
[6] Dr. Balázs György: Beton és vasbeton II. Akadémiai Kiadó. 1995.

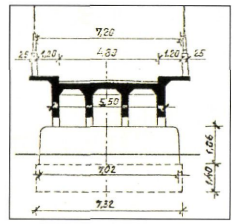
[7] Ócsvár Rezső: A magyarországi kábeldaruk negyed évszázados mélyépítőipari tapasztalatairól, MSz. 1967.



Légifelvétel a négy Zala-hídról (fotó: Mészáros T. László)

Kaszaházi közúti Zala-híd a 74. sz. út 50+479 km, jelenleg a 7428. j. út 0+770-ben





Építés éve: 1926-1927.
Nyílásai: 22,00+26,50+26,50+22,00 m
Pályaszélesség: 1,20+4,80+1,20 = 7,20 m
Szerkezeti hossz: 100,60 m
Megbízó: M. ki. Államépítészeti Hivatal, Bittenbinder Gyula kir. mérnök
Tervező: M. kir. Kereskedelemügyi Minisztérium Hídosztály (alépítmény), dr. Sabathiel Richárd műegyetemi tanár (felszerkezet)
Kivitelező: Fábián Lajos okl. mérnök vállalkozó Budapest
Forgalomba helyezés: 1927. január hó 19.
Építési költség: 133.343 pengő 16 fillér

Az állandó Zala-híd megépítése Zalaegerszeg határában olyan helyen történt, ahol már évszázadokkal előbb is volt megfelelő átkelés a Zalán. Zalaegerszeg jelentőségét éppen a közlekedési gócpont jellege adta.

Az I. katonai felmérésen jól látható a faszerkezetű híd [1]. Az 1832-ben készült felmérésben pontos adatok is vannak: a Zalát két nagy fahíd hidalja át, a nagyobb 16 igájú (cölöpjárom), összesen 40 öl (76 m), a kisebb 12 igájú, 22 öl hosszú (42 m) [2]. A katonai felméréseken jól tanulmányozható a hidak helye [3]. Az állandó híd építése a Zala-hidak kiépítésének nagy időszakában (1925-30) történt, amikor hét Zala-híd épült. Korábban csak a zalalövői (1829), a zalaszentgróti (1846), a kehidakustányi (1912) és az andráshidai volt boltozott, illetve vasbeton szerkezetű. A híd a Zala folyót merőlegesen hidalja át.

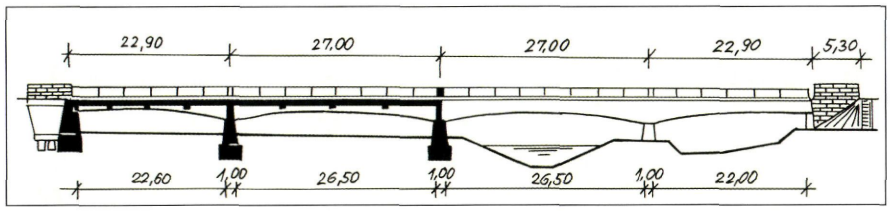
A hídfők és a közbenső pillérek sík alapozásúak.

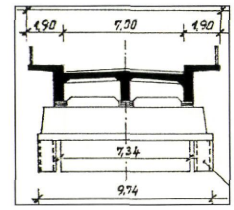
A felszerkezet négy főbordás, folytatólagos gerenda szerkezet, melyet nyílásonként a keresztirányú bordák és a pályalemez merevít. A főbordák magassága nyílásközépen 1,60 m, támaszok felett kiékelésszerűen 2,20 m-re magasodik fel. A bordák vastagsága 35 cm, a pályalemez 20 cm, mely utóbbin 1 cm szigetelés, 4 cm védőbeton és 10 cm kavicsterítés készült. A kiemelt gyalogjárdán, a hídfőn és a pillérek felett vb. korlátbábokat helyeztek el. A korlátbábok között függőleges és vízszintes osztású idomacél hídkorlát készült. A csapadékvíz elvezetését a híd hossz- és kétoldalt keresztirányú lejtése, a beépített víznyelők és a hídfő mögött kialakított betonfolyókák biztosítják.

A hidat 1945. március 30-án egy német lovashadtest felrobbantotta [5].



A híd ideiglenes helyreállítása faprovizóriummal (Közútkezelő tervtára)





Építés éve: 1952-1953.
Nyílásai: 22,00+26,50+26,50+22,00 m
Pályaszélesség: 1,75+7,00+1,75=10,50 m
Szerkezeti hossz: 100,90 m
Megbízó: Közúti Hídberuházási Vállalat, Zsámboki Gábor műszaki ellenőr
Tervező: Mélyépítési Tervező Vállalat, Kemény Ádám, Kiss Lajos
Kivitelező: 4. sz. Mélyépítő Vállalat
Forgalomba helyezés: 1953. április 19.
Építési költség: 1.957.665 Ft

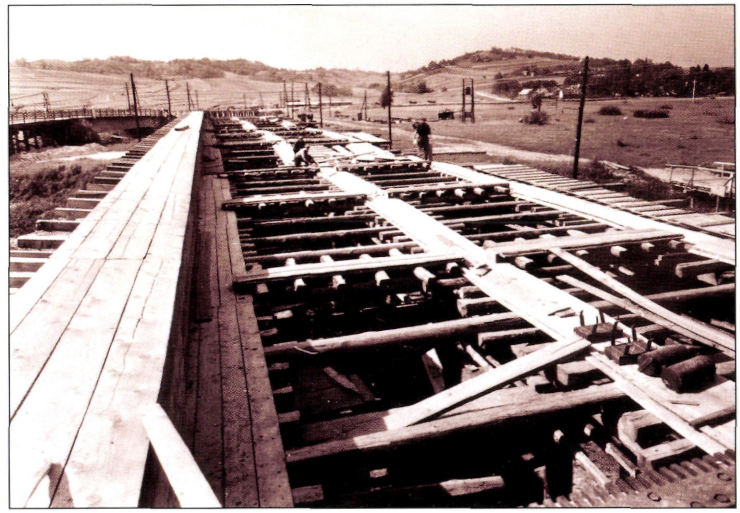
négynyílású, három főbordás, parabolikusan kiékelt vasbeton gerenda szerkezetű [6].

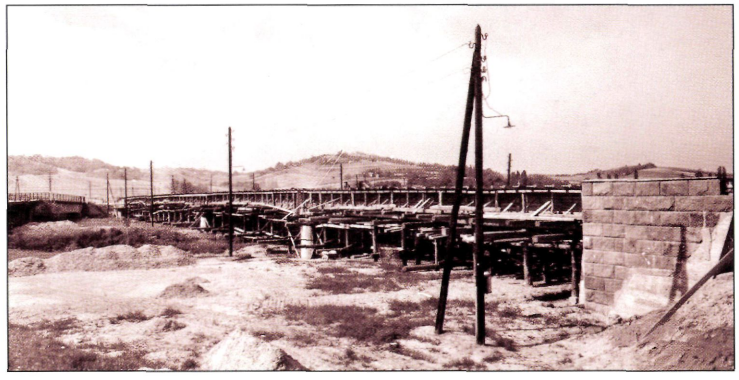
A Devecser felőli hídfőt alaptestjével együtt elbontották, míg a közbenső pillérek és a Zalaegerszeg felőli hídfő alaptestjeit megtartották. A felhasznált alaptesteket 1,00 m belméretű kútgyűrűkkel kiszélesítették. A kútalapok együttdolgozásának biztosítására az alaptestek felett 30 cm vastag vasbeton lemezt készítettek. A pillér felmenő falazata tömör beton. A középső pilléren fix, a többi pilléren és a hídfőkön görgős sarura támaszkodik a felszerkezet.

A híd újjáépítése

1945. március végén a robbantás következtében a Devecser felőli hídfő, két pillér és a felszerkezet egy része tönkrement, a hídfő- és a pilléralapok épek maradtak. Még 1945-ben, a Devecser felőli második pillért helyreállították és a mederbe esett felszerkezetet felemelték. A hiányzó felszerkezet helyét hatnyílású (35 m) facölöpökre helyezett, ékelt fagerendatartós hídrésszel pótolták, 7,30 m pályaszélességgel.

Az ideiglenes helyreállítás a megnövekedett forgalomnak már nem felelt meg. Az Állami Építészeti Hivatal 1950-ben előtervet készített az újjáépítésre, a megmaradt hídrészek felhasználását javasolva. 1952-ben a kiviteli tervek elkészültek. A megmaradt, de erősen sérült két ártéri nyílás vasbeton szerkezetét az új híd építése előtt el kellett bontani. Az új híd a régi alapok felhasználásával,





A híd újjáépítése (1954. május) (fotók: Uvaterv)



A híd szigetelése a felújítás során (fotó: Biri Gábor)

A felszerkezet felsőpályás, folytatólagos, három főbordás gerenda szerkezet, melyet nyílásonként 3-3 keresztirányú borda és a vasbeton pályalemez merevít. A szerkezet magassága nyílásközépen 1,15 m, a közbenső támaszok felett 1,70 m és parabolikusan kiékelt. A gerenda vastagsága 50 cm, a pályalemez 17 cm.

A kocsipályán szigetelés nem készült, a burkolat 5 cm vastag aszfalt. A kiemelt gyalogjárdán a támaszok felett 1-1 közvilágítási kandelábert helyeztek el, a kábelek részére a járdában betoncsatornát alakítottak ki. A kandeláberek vonalában függőleges osztású idomacél hídkorlátot készítettek. A csapadékvíz elvezetését 16 db víznyelő és a hídfő mögött kialakított betonfolyókák segítik elő. A hídépítéssel egyidejűleg a Devecser felőli második nyílásba helyezték át a medert, illetve mederkorrekciót hajtottak végre. A kivitelezési munka sürgőssége miatt 1953 januárjában téliesítették a munkahelyet.

2002-ben a hidat felújították és a 74. sz. főút Zalaegerszeget elkerülő szakaszára tekintettel, a város önkormányzatának további kezelésre átadták.



A híd felújítás után (2002) (fotó: Biri Gábor)

Irodalom:

[1] Az I. katonai felmérés térképszelvénye, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

[2] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., Zalaegerszeg 1986.

[3] Az I. és II. katonai felmérés térképszelvénye, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

[4] Hargitai Jenő hídleírása és az UKIG központi hídtervtár anyaga alapján.

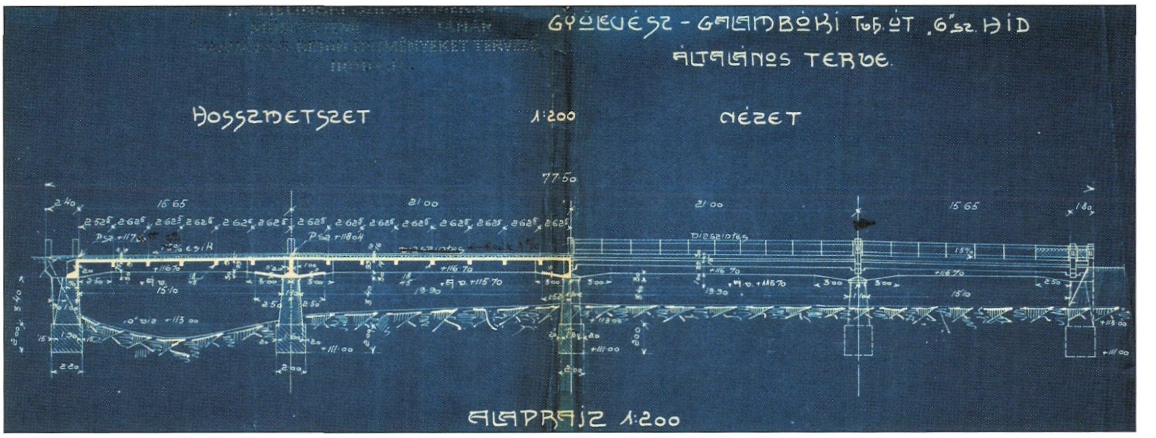
[5] Zala megye ezer éve. 269. o., Zalaegerszeg, 2000.

[6] 74. sz. főút 50,479 km szelvényű Zala-híd törzskönyve 1964., UKIG központi hídtervtár.



A kaszaházi Zala-híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

Kustányi közúti Zala-híd a 7356. j. út 0+535 km-ben



A híd keresztmetszete (Közútkezelő tervtára)

Építés éve: 1912-1913.
Támaszközei: 15,85+21,00+21,00+15,85 m
Pályaszélessége: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Szerkezeti hossz: 77,55 m
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Sándor Zsigmond kir. mérnök, műszaki ellenőr
Tervező: Dr. Zielinski Szilárd műegyetemi tanár
Kivitelező: Fekete Fülöp vállalkozó, Budapest
Próbaterhelés: 1913.
Forgalomba helyezés: 1913. május 8.



A híd eredeti tervrészlete (Közútkezelő tervtára)

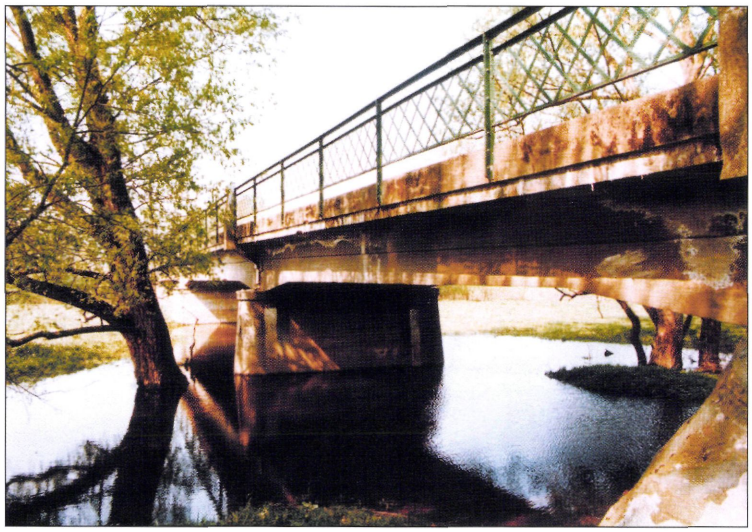
Zala megye legidősebb – lényegében eredeti formájában álló – vasbeton Zala-hídja több szempontból nevezetes.

Nevezetes a híd helye: **Kehida,** térségében már 1232-ben híd állt a Zalán, erről kapta nevét a település [1]. A mocsárvidék felett itt volt az utolsó átkelési lehetőség. Több alkalommal a megye nemesei itt gyűltek össze éppen a Zalán való jó átkelés miatt. 1349-ben és 1351-ben nádori, 1339-ben és 1348-ban főispáni, 1232-1556 között pedig számos alkalommal a megyei törvényszék itt ülésezett. A híd vámjáról 1493-ban és 1569-ben van szó. A török időkben a híd lezárását írták elő (1586 és 1643), a török mégis több alkalommal átment a hídon. Kis erősség állt Kehidán, mint minden fontos átkelőhelyen [1].

Az I. katonai felmérés térképszelvényén [2] s az 1832-ben készített útösszeírásban [3] és a későbbi időből (1844) is több híradás van a közúti Zala-hídról, majd a vasútiról is [1]. Állandó szerkezetű közúti híd 1913-ban épült. Az igényes kialakítású, négynyílású, folytatólagos gerendahidat dr. Zielinski Szilárd, a hazai vasbeton hídépítés megteremtője tervezte. A híd szép tervei és az építési szerződés is fennmaradt [4].

Az 1915-ben készített törzskönyv az építkezés minden fontos körülményéről beszámol, s tartalmazza az 1937-ben elvégzett időszakos hídvizsgálat (Baksay Zoltán és Csécsi Nagy László) megállapításait és az ennek alapján tett intézkedéseket is [5].

A híd a csodával határos módon (nem ismert az ok) elkerülte a háborús pusztítást.



A híd felújítás előtt (fotó: Közútkezelő)

A hídfők és közbenső pillérek sík alapozásúak. A hídfők felmenő falazata 1,90-1,0×3,40×5,05 m, melyhez kétoldalt párhuzamos függőszárnyfalak csatlakoznak. A közbenső pillérek felmenő falazata tömör beton. A hídfő mögötti földfeltöltést terméskővel burkolt földkúp támasztja meg.

A felszerkezet három főbordás vasbeton szerkezet, melyet a két szélső nyílásban 5-5, a két középső nyílásban 7-7 keresztborda merevít. A főbordák magassága nyílásközépen 99 cm, a támaszok felett 1,20 m, 3,00-3,00 m hosszú kiékeléssel. A főbordák vastagsága 25-25 cm és a pályalemezhez szintén kiékeléssel csatlakoznak.

A pályalemez vastagsága 18-19 cm, melyen 1 cm ragasztott szigetelés, védőbeton és mészkő-bazalt keverékből álló 14-15 cm vastag makadámburkolat készült.

A kiemelt gyalogjárdán idomacél korlát készült kétirányú rácsozással. A csapadékvíz elvezetése a híd hossz- és kétirányú keresztlejtésével, valamint a hídfő mögött kialakított betonfolyókákon történik. A hídfőn és a pilléreken vasbeton korlátbábokat helyeztek el. A ma már 90 évnél idősebb híd állapota elfogadható volt, ám szélessége és teherbírása nem felelt meg az igényeknek, ezért több ízben is felmerült átépítésének igénye. A megyében 1993-ban Zalabaksán sikeresen megerősítették a Kerka- és Cupihidakat a Pannon-Freyssinet külsőkábeles módszerével. Ugyanezt a megoldást sikerült a híd egyidejű szélesítésével 2002-ben ennél a hídnál is alkalmazni [6].



Külső kábeles erősítés (fotó: Pannon Fryssinet)



A megszélesített és megerősített 91 éves híd (fotó: Mészáros T. László)



A híd próbaterhelése (fotó: Pannon Fryssinet)



A megszélesített és megerősített 91 éves híd (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

[1] Molnár Antal: Kehida. Száz magyar falu könyvesháza, 2000.

[2] Az I. katonai felmérés térképszelvénye, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

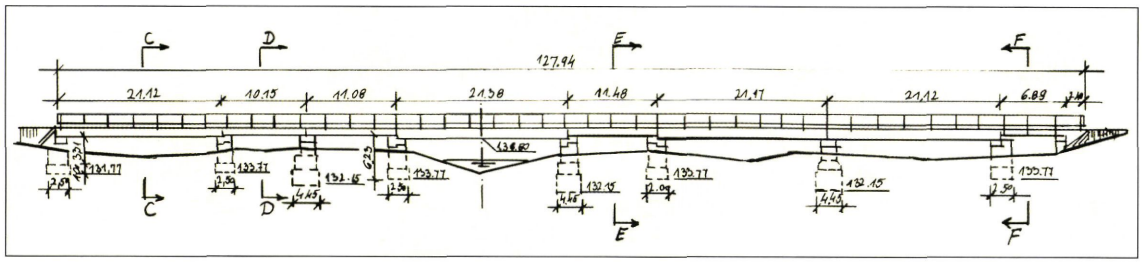
[3] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., 1986.

[4] A gyülevész-galamboki 4, 6, 7 és 7a számú Zala-hidak újbóli építésére kötött szerződés, 1912. július 2., Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. hídtervtár.

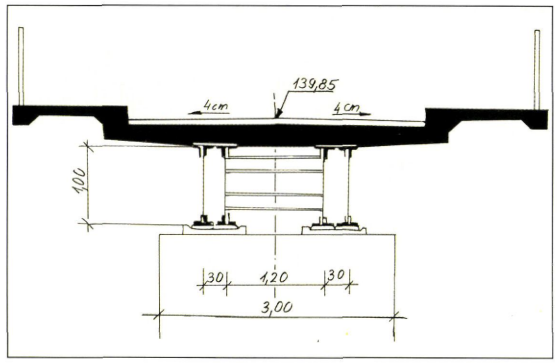
[5] A Gyülevész-galamboki út Zala-híd törzskönyve.

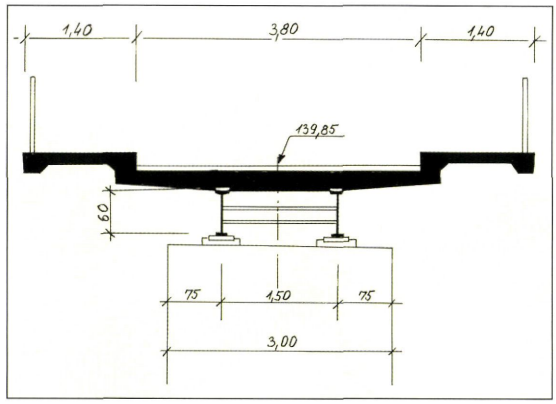
[6] A 7356. út 0,535 km Zala-híd korszerűsítési terve 1995., UKIG Központi hídtervtár, Budapest.

Pethőhenye-Zalaszentiván között, a volt vasúti Zala-híd átalakítása közúti híddá a 7364 j. út 2+321 km-ben



Átalakítás éve: 1971-1972
Nyílások: 19,14+8,15+9,00+19,20+9,43+19,15+4,82 m
Pályaszélesség: 1,25+3,80+1,25 = 6,30 m
Vonalvezetése: egyenes, keresztezési szöge 90°
Teherbírása: „C" osztályú, az 1968. évi KH szerint
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Zalaegerszeg
Tervező: Út-, Vasúttervező Vállalat, Perneczky Béla
Kivitelező: Közúti Építő Vállalat, Zalaegerszeg





Az 1945. évben felrobbantott régi vasúti Zala-híd helyére 1949. évben egy hengerelt, illetve szegecselt acéltartókból álló vasúti provizórium épült. A MÁV a zalaszentiván-nagykanizsai vonalat új nyomon kívánta vezetni és így a híd-provizóriumot felhagyta és könyvjóváírással a Közúti Igazgatóság rendelkezésére bocsátotta. A megmaradt vasszerkezet nyolc különböző, kéttámaszú hídrészből állt. Az acéltartók anyaga folytvasból készült, egymástól való távolságuk 1,50 m, illetve 1,80 m. A főtartók keresztkötésekkel, felső szélráccsal vannak összekötve. A kéttámaszú tartókra monolit vasbeton pályalemez épült.

A közbenső pilléreket átalakítani nem kellett. A hídfőket a töltéscsatlakozásnak megfelelően átalakították. A sarugerendákat mindkét hídfőnél elbontották és helyükre vasbeton térdfalas szerkezeti gerendát és egybeépült vasbeton szárnyfalakat építettek. A Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság a híd alatti 1 km-es szakaszon a mederrendezést elvégezte, a kimaradt ártéri nyílások alatti tereprendezést az igazgatóság 1970-ben végezte el.

A szegecselt gerinclemezes főtartók változó magasságúak és fesztávolságuk is változó: négy nyílásban 2-2 db 1000 mm magas, 21,0 m hosszú, illetve egy nyílásban 560 mm magas, 11,2 m hosszú ikertartó, két nyílásban 2-2 600 mm magas Peine-tartó, egy nyílásban pedig 620 mm magas, 6,8 m hosszú szegecselt tartó.

Az acél főtartók vasbeton sarugerendára helyezett acél csúszósarukon nyugszanak.

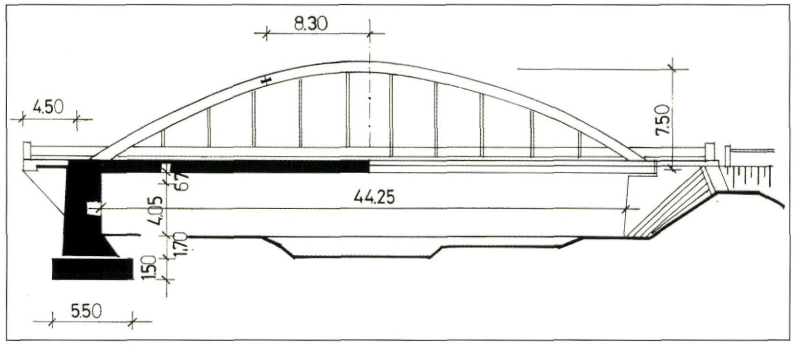
Az acéltartók és a vasbeton pályalemez közötti kapcsolatot 12 mm átmérőjű, horoggal kialakított acélkengyelek biztosítják. A tartókkal 12-20 cm vastag monolit vasbeton lemez dolgozik együtt, melyről kétoldalt a gyalogjáró vasbeton lemez konzolosan túlnyúlik. A híd kéttámaszú tartók sorozatából áll, minden támasz felett csúszó dilatációs szerkezet és tőlük 50-50 cm-re víznyelők (nyílásonként 4-4 db) vannak. A pályalemezen háromrétegű ragasztott bitumenes szigetelés, 4 cm védőbeton és 5 cm vastag öntöttaszfalt-burkolat készült. A hidat kétoldalt függőleges tagozású idomacél korlát határolja.

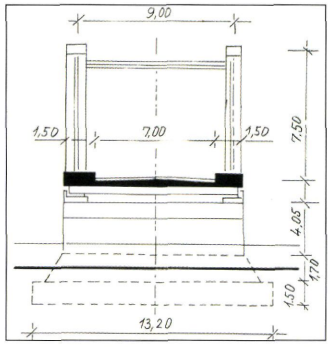




A vasúti provizóriumból épített közúti híd (fotók: Mészáros T. László)

Zalaapáti közúti Zala-híd a 75. sz. út 10+131 km-ben





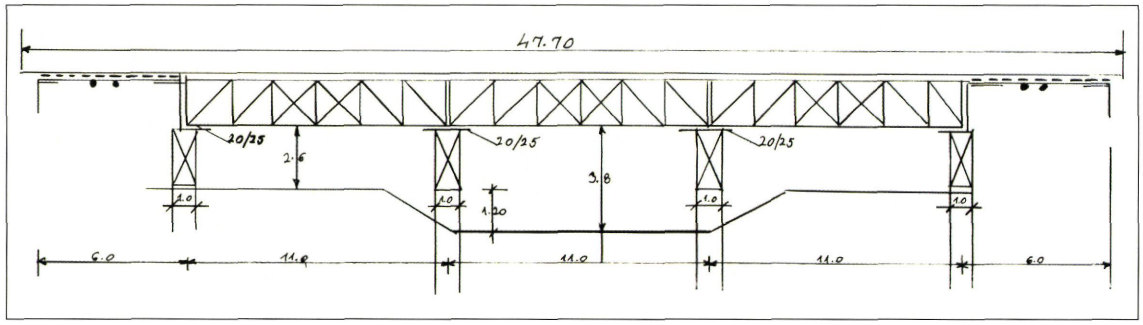
Építés éve: 1956-1959.
Támaszköze: 45,65 m
Nyílása: 42,00 m
Pályaszélessége: 1,50+7,00+1,50 = 10,00 m
Szerkezeti hossza: 47,05 m
Megbízó: KPM Hídosztály, Hídvéghi Rudolf, Balogh Gábor
Tervező: Uvaterv, Lipták László
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Novák Géza építésvezető
Próbaterhelés: 1959. február 4., UKI.
Forgalomba helyezés: 1959. január 28.
Építési költsége: 4.092.733,47 Ft [1, 2]

Az újjáépített híd helyén 1926-27-ben épített háromnyílású, végleges jellegű vasbeton híd állt, amelyet 1945-ben felrobbantottak [3]. A régi hídnak csak a Zalaapáti felőli hídfője maradt meg, erősen sérült állapotban. A felrobbantott híd alatt 1946-ban egy fajármos hídprovizóriumot létesítettek. A következő négy évig, amíg a fapallózaton nagyobb elhasználódás nem mutatkozott, a provizórium zavartalanul bonyolította le a forgalmat.

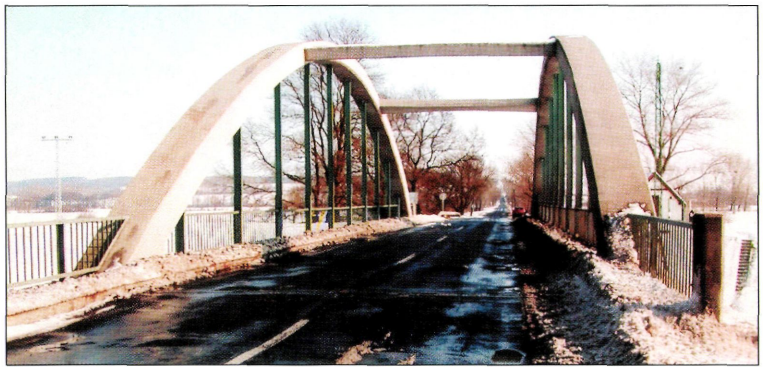
1952-ben a Mélyépterv elkészítette egy új híd terveit, a szűkös pénzügyi lehetőség miatt azonban az építés nem indult meg.

1953-1955 években a híd engedélyezett teherbírását előbb 20 tonnára, majd később 10 tonnára kellett csökkenteni. 1955-ben elkészült a beruházási program s a helyszíni bejárást is megtartották, s az építésre kijelölték a Hídépítő Vállalatot.

A részlettervek készítése idején már hatályban volt az új közúti Hídszabályzat, ezért a korábbi terveket alapvetően át kellett volna dolgozni, ezért úgy döntöttek, hogy a Keleti Főcsatorna egyik hídjának terveit kell alapul venni. A tervezéssel Lipták László foglalkozott, aki már



Rácsos szerkezetű provizórium épült 1946-ban. (Hídlap, 1948, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



A karcsú ívhíd, ahogy az utas látja (fotó: Biri Gábor)

korábban is az ívhidak specialistája volt. A statikai számítások ellenőrzésével megbízott tervezőintézet (Főmti) olyan módszert ajánlott, mely az akkori számítógép-pontosság mellett nem adott megbízható eredményt. Szakértői egyeztetéseken sikerült elfogadtatni az Uvaterv számítását [1].

Az újjáépített híd a régi híd tengelyében épült.

A hídfők alapozása Larssen-vasszádfal között készült sík alap. A hídfő falazata 5,75 m magas tömör beton, melyet felül térdfalas vasbeton szerkezeti gerenda zár le. A hídfőhöz kétoldalt párhuzamos függőszárnyfal csatlakozik. Az alapozási munkát 1957. október 7-én kezdték meg és a hídfő 1958. május 20-án készen állt.

A felszerkezet egynyílású, alsópályás, két főtartós, vasbeton ívszerkezet, a korábbiaktól eltérően csupán két keresztkötéssel. A híd ívmagassága 7,50 m, az ívek keresztmetszeti mérete 0,60×1,00 m (fekvő négyszög), a főtartók közötti távolság 8,00 m. Az ívek végei a támaszok felett a pályalemezzel merev kapcsolatúak. A pályalemez 38-45 cm vastag, utófeszített monolit vasbeton szerkezet, melyet hosszában és a híd végeinél keresztirányban is megfeszítettek.

A pályalemez betonozására 1958. szeptember 22-én került sor. A hosszirányú feszítőkábelek az eddigi tapasztalatok felhasználásával nemcsak a bordában, hanem a pályalemez egész szélességében vannak elosztva. Egy-egy kábel 18 db 5 mm átmérőjű, 150-13 HB minőségű elemi szálból áll. A kábeleket Freyssinet berendezéssel feszítették meg. A feszítést 1958. október 30-án fejezték be.

Az ívtartók zsaluzását 1958. november 5-én kezdték el és a betonozást november 20-ig elvégezték. Az ív leeresztését a beton kötése után, 1958. december 9-én hajtották végre.

A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat 5 cm vastag aszfalt, míg a kiemelt gyalogjáróra 2 cm cementsimítás került.

A csapadékvíz elvezetését a híd hossz- és kétoldali keresztirányú lejtése, a 8 db beépített víznyelő és a hídfők mögött épített betonfolyókák biztosítják.

A kiemelt gyalogjárdán a függesztőrudak vonalában függőleges osztású idomacél hídkorlátot helyeztek el.

A hidat különleges kialakítására való tekintettel a szokásosnál jóval részletesebb próbaterhelésnek vetették alá, így a függőleges elmozdulást lehajlásmérő órákkal, a nyúlásokat Huggenberger-féle nyúlásmérővel és elektromos nyúlásmérővel is elvégezték. A mérések megállapították, hogy a számítások helyesek voltak, a híd kellő teherbírású és merevségű [4].

A karcsú, szép híd az elmúlt 45 évben kedvezően viselkedett, a más szerkezeti kialakítású alsópályás ívhidaknál jelentkező meghibásodásoktól ez a híd mentes [5].

Említést érdemel, hogy 1945-ig a Zala-hídon kívül egy kéttámaszú, konzolos kis Zala-híd és három faszerkezetű, kis nyílású ártéri híd is volt a keszthely-lenti, akkor 732. sz. úton. A Zala rendezése lehetővé tette ezen hidak megszüntetését.

Irodalom:

[1] A híd törzskönyve, Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. hídtervtára.

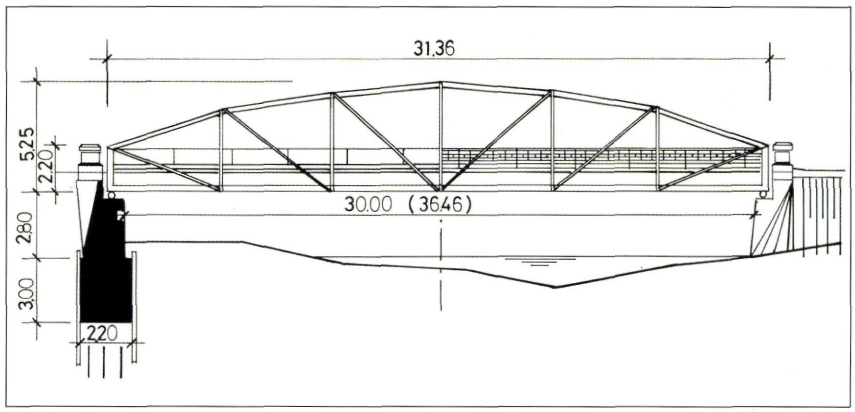
[2] Hargitai Jenő hídleírása.

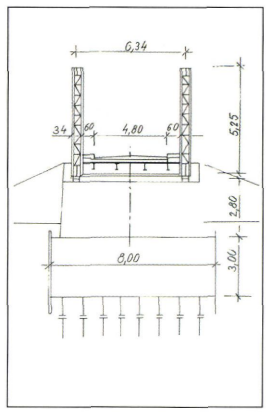
[3] Zala vármegye hídnyilvántartása, 1945., Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[4] Zalaapáti Zala-híd próbaterhelése, UKI, 1959.

[5] A 75. sz. főút 10,131 km zalaapáti Zala-híd időszakos vizsgálata, 2001., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

Zalabéri közúti Zala-híd a 7352 j. út 30+876 km-ben





Építés éve: 1928-1929.
Nyílása: 30,46 m
Pályaszélesség: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Teherbírása: 20 tonna
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Bereczky Vilmos kir. főmérnök, műszaki ellenőr
Alépítmény-tervező: Müller István és Müller Dénes vállalkozók
Vasszerkezet-kivitelező: Vegyipari Gépgyár Rt.
Forgalomba helyezés: 1929. október 26.
Építési költség: 70.800 pengő

Zalabér fontos átkelőhely volt évszázadok óta. A Zala túlsó partján **barlabáshidai birtok volt,** ezt 1246-ban Szentgróti Dénes vette meg, aki a vámszedési jogot a türjei premontreieknek adományozta.

Bér hídja a 16. században épülhetett: II. Ulászló 1508-ban engedélyezte a Sitkeyeknek, hogy Véged határában töltés és nyilván híd építése fejében vámot szedhetnek [1].

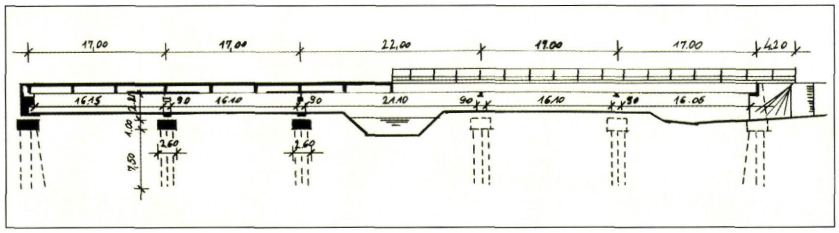
Az 1832-ben elkészült útkimutatás szerint a gráci vagy körmendi postaúton a Zala vizén két 20 öl (46 m) hosszú híd volt, az egyik új (1829-ben épült), a másik romladozó [2]. Zalabéren több fontos út haladt át, hídjairól, átkelőhelyéről írásos emlékek maradtak fenn [3]. Az állandó híd a nagy hídépítési program részeként épült, több ártéri híddal, így a mederhíd egynyílású acélszerkezet lehetett [3].

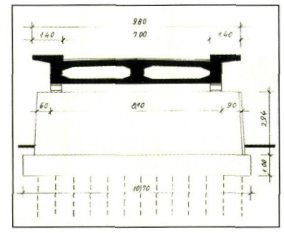
A két hídfő 24-24 db, három sorban levert facölöpre támaszkodik. A cölöpsort betontest fogja össze, melyen a beton felmenőfal épült, párhuzamos függőszárnyfalakkal. A hídfők a vízfolyás tengelyével párhuzamosan helyezkedtek el.

A felszerkezet két főtartós, csonka szegmens alakú, felül nyitott, alul „K" rendszerű szélrácsok és kereszttartókkal merevített oszlopos rácsozású, szegecselt acélszerkezet. A pályalemezt hengerelt I-tartók és azon elhelyezett zórésvasak tartják. A gyalogjárdák vasbeton lemezből készültek.

1942. július 24-én a KKM. XIII. Hídosztály részéről Ullrich Zoltán műszaki tanácsos időszakos hídvizsgálatot végzett. Az acélszerkezetet még ebben az évben újramázolták.

1945-ben a hidat és a négynyílású vasbeton ártéri hidat felrobbantották.





Építés éve: 1959-1960.
Támaszközei: 17,00+17,00+22,00+17,00+17,00 m
Nyílásai: 16,05+16,10+21,10+16,10+16,05 m
Pályaszélessége: 1,25+7,00+1,25=9,50 m
Szerkezeti hossz: 90,90 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság Zalaegerszeg, Balogh Gábor műszaki ellenőr
Tervező: Uvaterv, dr. Sigrai Tibor
Kivitelező: Hídépítő Vállalat
Próbaterhelés: 1960. október 15.
Forgalomba helyezés: 1960. november 12.
Építési költsége: 6.742.834,77 Ft

A híd újjáépítése

A felrobbantott meder- és ártéri híd helyére ideiglenes jellegű fahidak épültek. A forgalom egyre nőtt, ez egyre jobban rongálta a fahidak állagát, végül is a hidak terhelését 3 tonnás járműre kellett korlátozni, ami a járműveket nagy kerülőre kényszerítette. Miután a Vízügyi Igazgatóság a Zala folyó rendezését tervbe vette, az új híd és a hozzá vezető út is korszerű új kiegyenesített nyomvonalon, a meder- és ártéri híd összevonásával épült meg, a régi mederhídtól mintegy 20 m-re, az új út egyenes szakaszán.

A hídfők és a közbenső pillérek 30/30 cm négyzetes keresztmetszetű cölöpalapozásúak. A cölöpcsoportokat vasbeton alaptest fogja össze. A felmenő falazatok B 100-as betonból készültek. A hídfőket és pilléreket felül vasbeton szerkezeti gerenda zárja le. A pillér falazatokba jégtörő szögvas épült be. A III. számú támaszon fix saruk vannak, a többi támaszon mozgó saruk biztosítják az elmozdulást.

A felszerkezet ötnyílású, felsőpályás, három főtartós, a közbenső támaszok felett 11,34 m hosszban kétcellás monolit vasbeton szerkezet. A szerkezet magassága pályaközépen 1,21 m, a főtartók vastagsága 50-50 cm és kiékeléssel kapcsolódnak a pályalemezhez. Nyílásonként két-két 34 cm vastag keresztirányú borda merevíti a felszerkezetet. A feljáróhoz való csatlakozás mindkét hídfőnél fésűs dilatációval és a térdfal mögött elhelyezett három sor fejkővel készült.

A híd építését olyan fontosnak és sikeresnek ítélték meg, hogy a hidat a KPM minisztere adta át a forgalomnak [4].

Irodalom:

[1] Sorok János: Zalabér története, Zalaegerszeg 1997.

[2] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23. sz., Zalaegerszeg 1986.

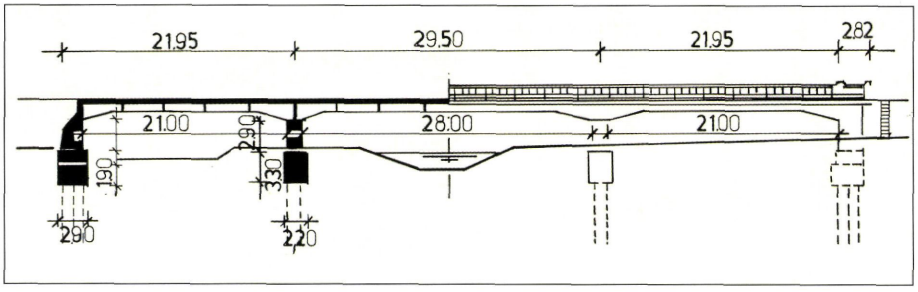
[3] Zalabér-Keszthely törvényhatósági közút 4. számú híd törzskönyve 1933., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

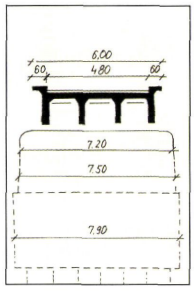
[4] 7352. j. út 30,876 km Zala-híd törzskönyve 1961., UKIG központi hídtervtár, Budapest.



A híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

Zalaistvánd-Pókaszepetk közötti közúti Zala-híd a 7362. j. út 21+462 km-ben





Építés éve: 1928.
Nyílása: 21,00+28,00+21,00 m
Pályaszélesség: 0,60+4,80+0,60 m
Szerkezeti hossz: 74,40 m
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg. Szabó Jenő kir. főm. műszaki ellenőr
Tervező: Pischinger Gyula nyug. h. államtitkár
Kivitelező: Kenedi Imre okleveles mérnök, Horváth és Vas építőmesterek, Nagykanizsa
Forgalomba helyezés: 1928. december 14.
Építési költsége: 130.516,69 pengő

1784-ben az I. katonai felmérés egy Zala- és két ártéri fahidat mutat. Állandó híd építésére csak 1928-ban került sor.

A hídfők és közbenső támaszok cölöpalapozásúak. A hídfőknél 21-21 db, a pilléreknél 20-20 db cölöpöt vertek le.

A hídfők 2,38-1,80×2,90×5,70 méretű tömör beton felmenő falazattal készültek. A pillérek felmenő fala 1,80×1,50×2,95×7,50 m méretű, melyen a felső éleket lekerekítették. A töltés lezárása a hídfőknél kőkúppal történt.

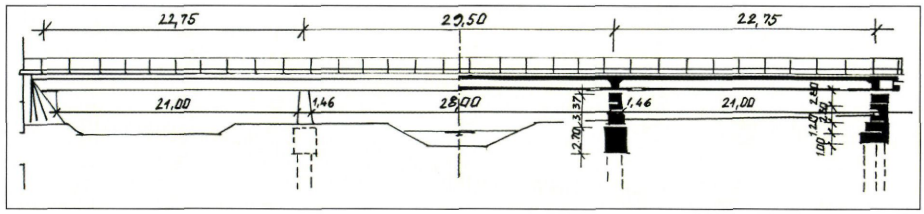
A felszerkezet négybordás vasbeton gerenda, szerkezeti magassága nyílásközépen a hídtengelyben mérve 1,30 m, a támaszok felett 1,86 m és kiékeléssel kapcsolódik a pályalemezhez. A kocsipályán szigetelés nem készült, a pályalemezre 19 cm vastagságban itatott makadámburkolat került. A híd két nyílásának felszerkezete a második világháború során elpusztult, csak a Pókaszepetk felőli nyílás maradt meg. Az elpusztult két nyílásban faszerkezetű provizóriumot építettek és azon bonyolították le a közúti forgalmat.

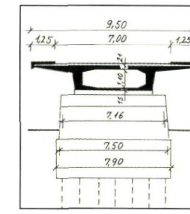
A híd újjáépítése

Építés éve: 1962-1963.
Nyílása: 21,00+28,00+21,00 m
Pályaszélessége: 1,25+7,00+1,25 = 9,50 m
Szerkezeti hossz: 79,50 m
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Zalaegerszeg. Balogh Gábor műszaki ellenőr
Tervező: Uvaterv, Perneczky Béla
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Toman Miklós építésvezető
Forgalomba helyezés: 1963. november 7.
Építési költsége: 3.133.601 Ft

A kis pályaszélesség miatt az egész felszerkezetet el kellett bontani. Az új, szekrény keresztmetszetű felszerkezet a meglévő régi hídfőkre és pillérekre támaszkodik, azok kiszélesítése nélkül.

A régi támaszok meghagyásával a hídfőknél és a pilléreknél csupán új vasbeton szerkezeti gerenda készült.





Az új felszerkezet háromnyílású, felsőpályás, folytatólagos, többtámaszú egycellás, vasbeton szekrénytartós gerenda. Szerkezeti magassága hídközépen 1,54 m, felső lemeze 21 cm, alsó lemeze 15 cm vastag. Nyílásonként 2-2 bebúvónyílást alakítottak ki. Keresztbordák csak a támaszok felett vannak. A pályalemezen 1 cm bitumenlemez szigetelés, 4 cm védőbeton és 7 cm vastag, két rétegben felhordott aszfaltburkolat készült. Ez a Zala-híd a nagyütemű hídkorszerűsítés keretében épült, gazdaságos megoldással.



Irodalom:

[1] Szepetk-zalaszentmihályi törvényhatósági út 2. sz. Zala-hídjának törzskönyve, 1932.

[2] 7362. j. út 21,462 km szelvényben lévő híd törzskönyve, 1964., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

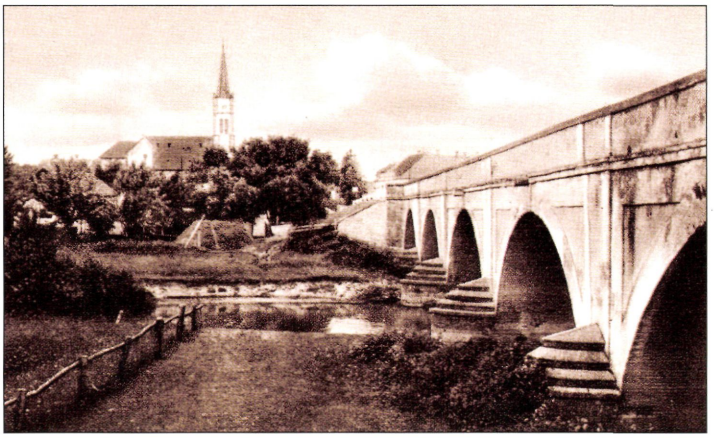


A szekrény keresztmetszetű Zala-híd napjainkban (fotók: Mészáros T. László)

Zalalövői Zala-híd



Az 1. században már fahíd állt a Zalán. A rómaiak híres Borostyánút-ja Itáliából északra, Zalalövőn (Salla) vezetett. Az utat és hídját az 1. század elején építették. Az út fontosságából később veszített ugyan, de folyamatosan használta a forgalom az itt lévő cölöpjármos Zala-hidat. A híd helye nem változott. A török korban, 1566 után védelmi vonalat kellett kialakítani, ennek része volt Lövő vára is, melynek fő feladata a híd védelme volt [1].



Zalalövő képeslap az 1900-as évek elejéről

A török megszállás után a Perneszy-család tartotta fenn a hidat s ők szedték a vámot 72 öl hosszú hídjukon [1, 2]. Sok érdekes adat maradt fenn a híd történetéről, így tudjuk, hogy 1810-ben, a királyi udvar átvonulásakor egy vendéghidat kellett építeni. Ez ideiglenes megoldás volt, mégis jó szolgálatot tett, mert az ősi Zala-híd állapota egyre romlott. Újjáépítése pedig nagy munka és tetemes költség (10 400 forint) lett volna, ezért a vármegye közgyűlése állandó (boltozott) híd építését határozta el [2]. A boltozott híd 1820-1829 között épült.

Az érdekes részletek az irodalomban és e könyv boltozott hidakról szóló fejezetében találhatók. Póka Antal főföldmérő 1819-ben tizenegy nyílású híd tervét készítette el, ez abban az időben a legnagyobb híd lett volna hazánkban. Az Országos Építési Igazgatóság ötnyílású 6 öl (11 m) hídtervet készített, melynek alapján 1826-ban az építkezés meg is kezdődött. A kőművesmunkák irányítója Prising József volt [2].

Az építkezés 1830-ban fejeződött be (az irodalom 1829-31 közti adatokat tartalmaz).

A hídról az 1832-ben készült útfelmérés részletes adatokat közöl [3]. Ismerjük az új híd vámtarifáját, vámház is épült: 1838-ban fogadták el ennek terveit [1]. Az impozáns, egyedi pillérkialakítású híd 115 évig épen állt. 1945 márciusában két nyílása a világháború esztelen pusztításának esett áldozatul. Mint később kiderült, minden nyílásának robbantását tervbe vették.

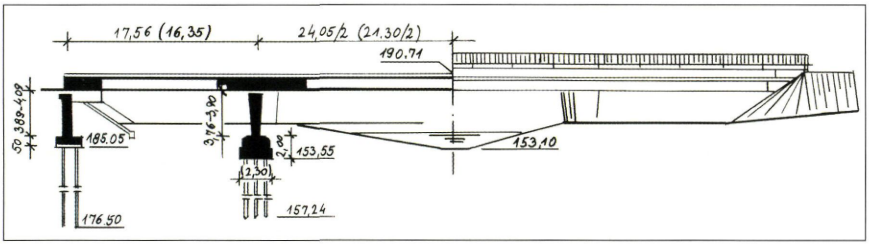
A helyreállítás ideiglenes faszerkezettel történt, a híd újjáépítésére azonban 1967-ig kellett várni. Az újjáépítés elsősorban vízügyi szempontok miatt húzódott, mivel az átfolyási szelvény elégtelennek bizonyult. (Lásd a vízrendezések szerepéről szóló fejezetben.)

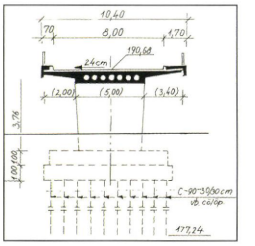
Több tervváltozat készült, mely a műemléki védettségű híd megtartását is figyelembe vette volna. Sajnos annak ellenére, hogy még 1962-ben a hazai idős hidak fő védelmezője, dr. Gáll Imre, írásos értesítést kapott, hogy a beruházási program a régi hidat „jelenlegi formájában megtartja", a végső döntés a régi híd felrobbantása volt. Ebben nyilván szerepet játszott a Zalán 1965-ben levonult árvíz. Kár, hogy akár csonkán is, nem maradt fenn a nagy múltú hídból semmi, bár kétségtelen, hogy funkció nélkül kétséges és nehéz lett volna megtartása. Erre példa a zalaszentgróti négynyílású boltozat.



Az ősi híd 22 évig így állt (fotó: Dr. Gáll Imre)

Az új vasbeton híd (1967)





Az új zalalövői Zala-híd az Uvaterv tervei alapján épült háromnyílású, íves alaprajzú, monolit vasbeton szekrény szerkezettel.

Legnagyobb nyílása 23,2 m, szerkezeti hossza 60,6 m, a kiemelt szegélyek közötti szélesség 8,0 m.

A híd cölöpalapozású, a hídfők 22-22 8,00, illetve 9,0 m hosszú vert cölöpre épültek. A hídfők 3,9-4,0 m magas, 0,5 m vastag, 9,7 m hosszú zárt, rejtett vasbeton keretszerkezetűek. A pillérek felfelé szélesednek és vastagodnak, a pilléreket a felszerkezettel csuklósan összevasalták.

A felszerkezet négytámaszú, folytatólagos takaréküreges vasbeton lemezhíd. A felszerkezet



Légifelvétel a híddal napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

1,5+8,0+0,5 m széles, az íves vonalvezetésnek megfelelően 3 %-os egyirányú esésben van. A pályalemezben hét, 0,45 m átmérőjű takaréküreget alakítottak ki.

A híd terveit az Uvaterv: Varga József készítette, a kivitelező a Hídépítő Vállalat, az építésvezető Gyukits György volt [5].

Irodalom:

[1] Zalalövő története (szerk.: Molnár András), Zalalövő, 1998.

[2] dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest 1970.

[3] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23., Zalaegerszeg 1986.

[4] A 735. sz. út 19,704 km szelvényében újjáépítendő zalalövői Zala-híd kiegészített beruházási programja (372 472/1963) KPM ügyirat, dr. Gáll Imre archívuma.

[5] Zalalövői Zala-híd időszakos hídvizsgálata, 1997., HÍD Mérnöki GMK Győr.

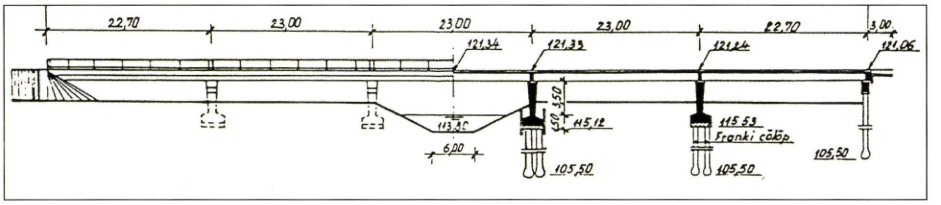


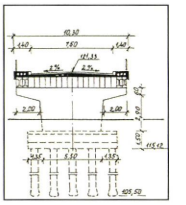
Az 1967-ben épült híd (fotó: Hídépítő Vállalat)



Az ősi híd utóda napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

Zalaszentgróti Zala-híd a 7336. j. út 14+961 km-ben





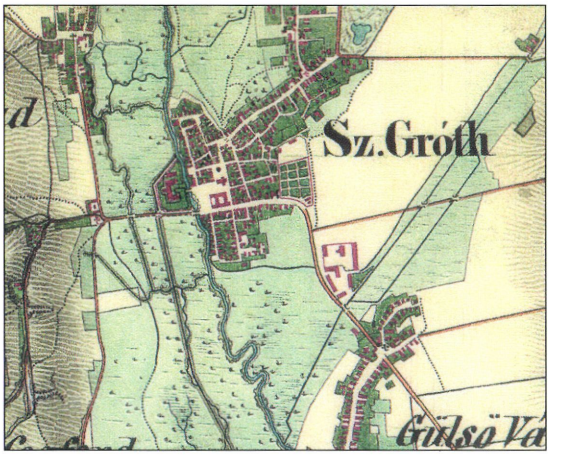
Építés éve: 1974-1975.
Nyílásai: 21,80+3×22,00 + 21,80 m
Pályaszélesség: 1,25+7,50+1,25 = 10,00 m
Szerkezeti hossza: 115,20 m
Tervező: Út-, Vasúttervező Vállalat, Michels Antal
Kivitelező: Hídépítő Vállalat,
Palotás Tibor építésvezető

Szentgrót már 1247-ben vámos hely volt [1], várának említéséről 1299-ből rendelkezünk adattal, s tudjuk, hogy vára szigeten állt, tehát hídon lehetett megközelíteni [2]. 1408-ban nádori gyűlésen rögzítették, hogy emberemlékezet óta jogosan szedték itt a hídvámot [1]. 1710-ben robbantották fel a várat, utána épült a kastély [3]. Az I. katonai felmérésen (1784) pl. tanulmányozható a kastély és a Zala és három ártéri híd [4].

Állandó híd építésének igénye 1795-ben merült fel, tervét – meglepően fahidat – csak 1834-ben terjesztették be engedélyezésre. Igazi előrelépést Tolnay Károly főszolgabíró tett 1844-ben, amikor a zalalövőihez hasonlóan (rabokkal) javasolta megépíteni. A híd építésének története a boltozatok fejezetben és dr. Gáll Imre forrásművében részletesen megtalálható, a híd 1846-ban már készen állt [5].

Érdekes a zalalövői híddal összehasonlítani a híd néhány adatát:

	Zalaszentgrót	Zalalövő
nyílások	4×8,85 m	5×11,40 m
teljes hossz	43,0 m	69,3 m
szélessége	6,70 m	6,40 m
ív alak	szegmens	félkör



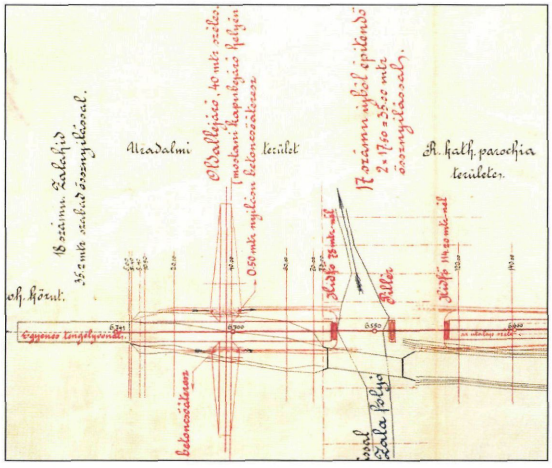
Térkép II. katonai felmérés
(Hadtörténeti Intézet és Múzeum)

Jól látszik, hogy a helyszíni adottságok miatt (ártéri hidak is voltak) rövidebb és kisebb nyílású hidat építettek, valamint szélesebb kocsipályával, s a korábbi félkörív helyett a „helytakarékos" szegmens ívet alkalmazták [6]. Ennek jelentőségét hidunk közelmúltbeli történetében látni fogjuk. A boltozattól 60 m-re a



Az 1846-ban épült híd képeslapon (Göcseji Múzeum)

Páva-árkon álló fahidat 1927-ben építették kétnyílású vasbeton híddá [7].



A boltozott híd és az ártéri híd helyszínrajza (1919) (Közútkezelő tervtára)



Az 1927-ben épített és 1974-ben elbontott ártéri híd (Zalaszentgrót helytörténeti album)

A Kugler Mihály építette, igényes kialakítású híd jól állta az idők viharát. 1945 márciusában Hatamov törzsőrmester mentette meg a pusztulástól a hidat, erre emlékeztető táblát 1965-ben helyeztek el a hídon [8, 9]. A híd műemlékké nyilvánítása ügyében dr. Gáll Imre sokat tett azért, hogy 1963 után műemléki védettség alá helyezzék [5].

A boltozat javítására és erősítésére 1967-ben terv készült, melyet a KPM hídosztálya jóváhagyott, a kivitelezés azonban elmaradt [10].

A közútkezelő hídmérnöke 1968-ban tanulmányt készített, melyben új híd építését javasolta, mivel azt forgalmi és vízügyi szempontból előnyösebbnek találta az 1846-ban elkészült híd megerősítésénél [11].

1970-ben elkezdődött az új Zala-híd tervezése, ennek keretében elsősorban vízügyi szempontok tisztázása tárgyában május 12-én egyeztető tárgyalást tartottak [12], majd elkészült a vízügyi szakvélemény. Ez a Hatamov-híd elbontását javasolta, de elemezte a híd megtartása esetén teendő intézkedéseket is. A híd műemléki védettségét 1972-ben feloldották.

A hídtervek alapján a Zalaegerszegi Közúti Igazgatóság engedélyezési határozatot adott ki, ezt azonban két szerv megfellebbezte. Hosszan lehetne és kellene sorolni még az új Zala-híd tervezésével kapcsolatos egyeztetéseket és levélváltásokat, azonban „ízelítőül" talán elég ennyi.

1974 februárjában a Hídépítő Vállalatnál megrendelték a munkát, s ez ügyben szeptember 30-án kooperációs egyeztetést tartottak, melyen egyértelműen a boltozott Zala- és a közelében lévő vasbeton ártéri híd elbontásával számoltak [15]. A Zala mederkorrekció tervének bírálatát 1974 januárjában tartották meg.

1975-ben elkészült az új Zala-híd. Az építés befejezése előtt társadalmi mozgolódás és újságcikkek hatására az Országos Műemléki Felügyelőség egyelőre nem engedélyezte a műemléki védelem törlését [15].

A régi hídtól délre új, ötnyílású hidat építettek. A Páva-árkot megszüntették és a Zala-folyón korrekciót hajtották végre.

A rejtett hídfők egysorú, a közbenső pillérek kétsorú Franki-féle 60 cm átmérőjű, 9,5 m hosszú cölöpökre támaszkodnak. A vasbeton alappal mereven egybeépült a pengefalú pillér, amely a kétoldalt konzolos résszel 10,00 m széles.

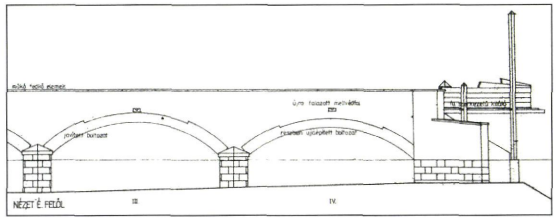
A felszerkezet többtámaszú előregyártott, előfeszített, 22,6 m hosszú, 90 B jelű „Hoyer" rendszerű EHG gerendákból áll. Nyílásonként 20 db egymás mellé helyezett tartó készült. Együttdolgozásukat a vasbeton pályalemez és a „Dywidag" rúddal történő keresztirányú feszítés biztosítja. A tartók és a helyszínen készített vasbeton pályalemez együttes vastagsága hídtengelyben 102 cm, a széleken 95 cm. A kocsipályán háromrétegű ragasztott bitumenes



Előregyártott gerendás 115 m hosszú új Zala-híd építés közben (Hídépítő Vállalat)

lemezszigetelés, 4 cm védőbeton, 3 cm K-20 kötőréteg és 4 cm AB-20 jelű aszfaltburkolat készült.

Az új híd átadása után egyértelműen nem rendeződött a régi híd kezelésének ügye, és több egyeztetés megbeszélésre is sor került (1988. április 18. és szeptember 17.) [16]. 1987-ben a közlekedési hatóság kötelezte a Szombathelyi Közúti Igazgatóságot a javításra, lőttbetonos erősítés is felmerült, a javítás azonban nem történt meg. Az OMF 1987-ben a híd állagvédelmére és fahídrésszel való kiegészítésére programtervet készített [17].



OMF programterv részlete (Közútkezelő tervtára)

1988-tól szinte folyamatossá vált az illetékes szervek közötti egyeztetés a helyszínen és Budapesten (1988. június 30, 1989. január 17.). E sorok írója ekkor kapcsolódott az ügybe a Közlekedési Minisztérium részéről, s 2,0 millió Ft-os pénzügyi hozzájárulást ígért [18]. 1988-ban a Főmterv döntéselőkészítő tervet készített, több állásfoglalás is született a híd megmentése ügyében, azonban a tényleges állagmegóvási munka sajnos nem történt meg. Az „üresjáratokat" nem sorolva, új remény csillant, amikor a Kincstári Vagyoni Ügynökség vette át a hidat.

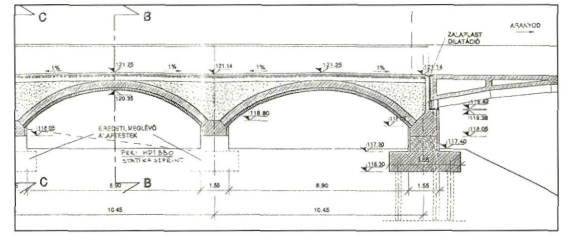
A híd felújításának és gyalogos, kerékpáros híddá történő alakításának engedélyezési tervei 1997-ben elkészültek (Unionplan Kft.) és a Közlekedési Főfelügyelet az építést engedélyezte [19].

1998-ban a tervezett munka elkészült, a Zala-meder felőli nyílás boltozata ledőlt. A tervező a szükséges intézkedések ügyében rendelkezett [20]. 1999. július 30-án



1994-ben, viharverten de állt a híd (Zalai Hírlap, 1994. április 23.)

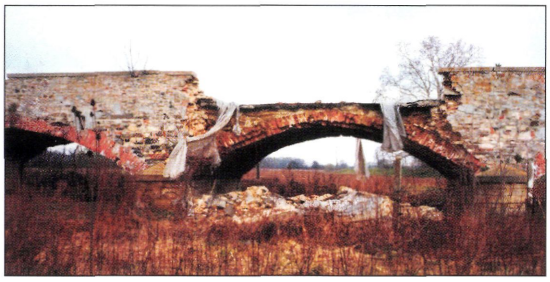
további két nyílás boltozata is ledőlt. A ledőlés oka a kitámasztás nélküli pillér és a boltozat építésekor vétett hiba volt. A megváltozott körülmények miatt is, módosított terv készült: tisztán tégla ív a méretezett vasbeton ívhéj helyett [25].



A híd felújítási és kerékpáros híddal való kiegészítési terve (1994) (Unionplan tervtára)

A híd kényszerűségből lényegében újjáépült, így csak részben tekinthető az 1846-ban elkészült híddal azonosnak. A tanulságok megfogalmazása indokolt, bár nehéz: személyes véleményem szerint a híd megtartása 1975-ben helyes

volt, az azonban nem, hogy az új híd építését nem ennek feltételezésével készítették, hiba volt, hogy a híd kezelésének egyértelmű tisztázása elmaradt. Egy „felhagyott" létesítmény elsősorban az állandó felügyelet, az apró javítások elmaradása miatt károsodik. Hiba volt, hogy az állagmegóvás – a jó szándékú egyetértés ellenére – elhúzódott, s közben a híd állapota romlott. A végső felújítás közben elkövetett hibákról a tervező szakvéleménye szól. Sajnálatosnak tartom, hogy a nagy örömmel felavatott híd ma súlyosan átázik, számítani kell arra, hogy néhány éven belül, ha addig nem oldják meg a szigetelését, ismét rossz állapotba kerül.



1997-ben már egy nyílásban ledőlt a mellvéd (fotó: Dr. Farkas János)

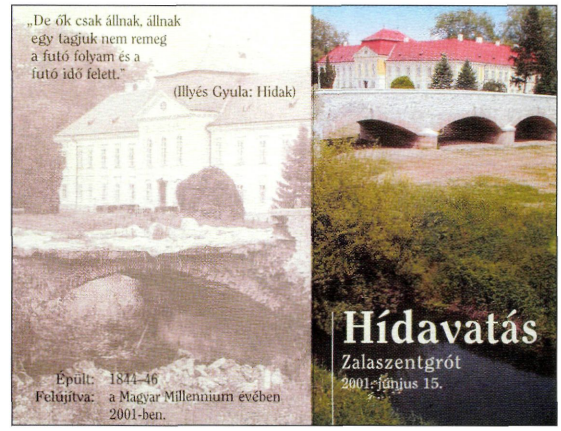
A város területén a Zala-hídon kívül még két híd érdemes említésre.

A Zala malomcsatornán 1911-ben épült egy kéttámaszú, konzolos vasbeton híd, melyről több képeslap készült, s melyen azt is lehet látni, hogy meglehetősen beázott, korrodálódott [22]. Ezt a hidat, 1945 márciusában felrobbantották, 1949-ben újjáépült, erről fotó és az államépítészeti hivatal irattárában átadási meghívó is fennmaradt [23]. Ezt a hidat, miután a malom megszűnt, elbontották [24].



1999. júliusban a híd két nyílása ledőlt (Zalai Hírlap, 1999. július 31.)

Az ártéri vagy Páva-árok felett 1927-ben épült kétnyílású vasbeton gerenda híd. A tervező az alépítménynél az államépítészeti hivatal, a felszerkezetnél Rausch Ernő okl. mérnök volt. A kivitelezők Reinisch és Wohl mérnökvállalkozók voltak [7]. Az új Zala-híd építésével együtt ezt a hidat is elbontották.



Az újjáépített híd avatására készített meghívó (Közútkezelő archívum)



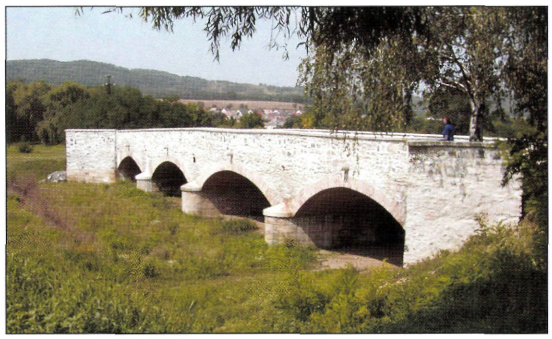
A Malom csatorna hídja képeslapon (1926) (Göcseji Múzeum)



Az 1949-ben újjáépített híd a régi formáját mintázta (Zalaszentgrót helytörténeti album)



A régi és az új Zala-híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)



A 2001-ben újjáépített boltozott híd (fotó: Biri Gábor)

Irodalom:

[1] Dr. Holub József: Zala vármegye vámhelyei és úthálózata a középkorban, Századok, 1917. 1. sz.

[2] Dr. Vándor László: Szentgrót vára, kutatások a szentgróti volt Batthyány-kastély területén, Zalai Gyűjtemény 8. sz., Zalaegerszeg, 1978.

[3] Kiss Gábor: Várak, várkastélyok, várhelyek Magyarországon, Panoráma, 1984.

[4] Az I. katonai felmérés térképlapja, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

[5] Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.

[6] Dr. Gáll Imre felmérése a zalalövői és a zalaszentgróti hídról, kézirat, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[7] A zalabér-keszthelyi törvényhatósági Zala ártéri (Páva) híd törzskönyve, 1932., Közútkezelő hídtervtára.

[8] Baktai Ferenc: Híd a Zala folyón, Népszava, 1965. március 28.

[9] Ferencz Győző: Zalaszentgrót, 1986.

[10] A zalaszentgróti Zala-híd helyreállítási terve, 1967., Közútkezelő tervtára.

[11] Tanulmány a zalaszentgróti Zala-hídról, 1968. okt., Közútkezelő tervtára.

[12] Jegyzőkönyv a zalaszentgróti tanácsi védtöltés építésével kapcsolatos KPM érdekek tisztázása tárgyában, 1970. május 12., Közútkezelő irattára.

[13] Vízügyi szakvélemény (329/411971), Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság Közútkezelő tervtára.

[14] Emlékezető az 1974. szeptember 27-i kooperációs tárgyalásról, Közútkezelő tervtára.

[15] Országos Műemléki Felügyelőség 10.623/1975 számú levele.

[16] Jegyzőkönyv a zalaszentgróti ún. Hatamov-híd lezárásával kapcsolatos egyeztető tárgyalásról, 1986. április 18., Közútkezelő tervtára.

[17] Műemlék-helyreállítási javaslat a zalaszentgróti Hatamov-hídról, 1987. OMF.

[18] Emlékeztető az 1988. június 30-án tartott egyeztető tárgyalásról, OMF.

[19] A zalaszentgróti műemlék Zala-híd építésének engedélyezése, 2913/2/1997. Közútkezelő tervtára.

[20] Dr. Farkas János: Zalaszentgróti műemlék Zala-híd felújítása, 1996. június 1., A tervező irattára.

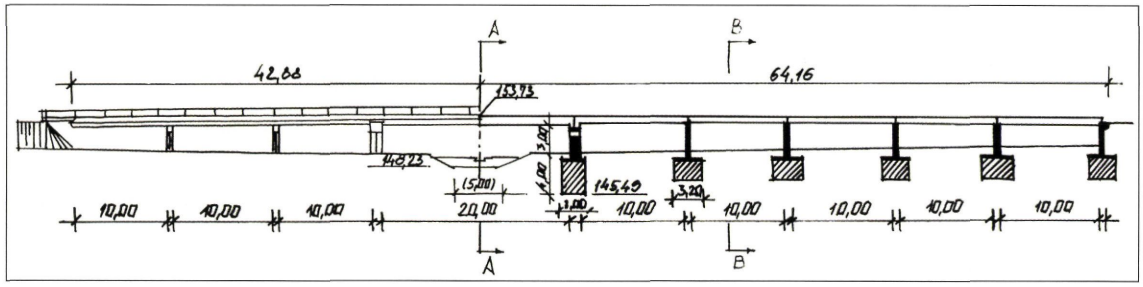
[21] Dr. Farkas János: Szakvélemény a zalaszentgróti műemlék Zala-híd 1999. július 30-i leomlásáról, 1999. augusztus 10., A tervező irattára.

[22] Képeslap Zalaszentgrótról, Közlekedési Múzeum, Göcsej Múzeum.

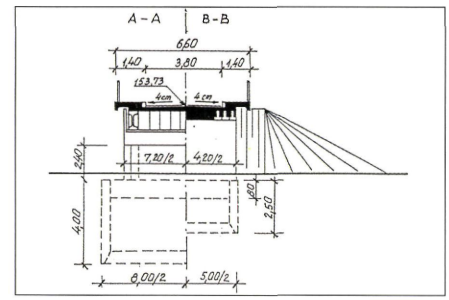
[23] Zala Megyei Levéltár, ÁÉH írások.

[24] Gecseg Miklós információja.

KERKA-HIDAK
Kerkaszentkirály 75151 j. út 1+930 km-ben



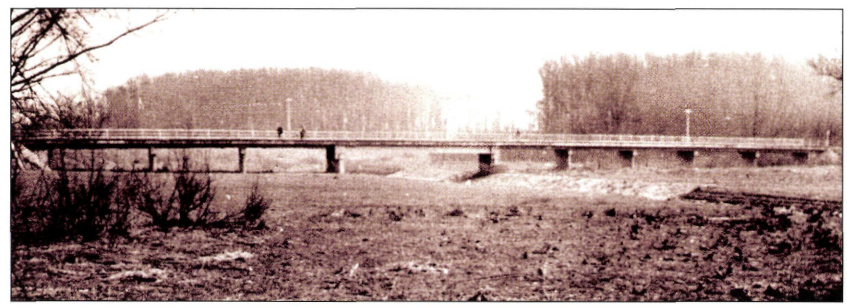
Építés éve: 1973-1975.
Nyílásai merőlegesen: 3×9,40+18,00+5×10,00 m
Pályaszélesség: 1,25+3,80+1,25=6,30 m
Szerkezeti hossz: 104,04 m
Vonalvezetése: egyenes, a Kerka-patakot 70° alatt keresztezi
Teherbírása: „B" osztályú az 1968. évi KH szerint
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Zalaegerszeg
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Toman Miklós építésvezető



Kerkaszentkirályon 1945-ben 12 nyílású (6,1-8,1 m), 89,6 m összhosszúságú Kerka-híd állt, mely 1934-ben épült [1]. A híd építése azért volt indokolt, mert a korábban épült acéltartós fahíd állapota és teherbírása a meglévő forgalmi követelményeknek már nem felelt meg. Az új híd új nyomvonalon, a régi hídtól a vízfolyással ellentétesen, 20 méterre épült. A híd szerkezetileg kilencnyílású, felsőpályás, többtámaszú, előregyártott vasbeton gerenda felszerkezetű.

Minden alátámasztás vasbeton süllyesztőszekrényre támaszkodik fel. A középső nyílásnál a vasbeton szekrények mérete 3,00×4,00×8,00 m, a többi szekrénynél 3,20×2,50×5,00 m, egy-egy elosztó fallal. A szekrények a vízfolyás tengelyével párhuzamosan helyezkednek el. A süllyesztés víz alatti kotrással történt és a 80 cm vastag fenékbetont is víz alatti betonozással végezték. A felmenő vasbeton falazat a medernyílás támaszainál 1,00×3,00×6,60 m, a többi támasznál 0,60×2,80×5,50 m. A hídfőknél a töltés lezárását 2,80 m hosszú, egybeépült függőszárnyfal és a terméskővel burkolt földkúpok biztosítják.

A felszerkezet nyolc 10,00 méteres és egy 20,00 méteres előregyártott vasbeton tartós nyílásból áll.



A megye legtöbb nyílású hídja (Hargitai Jenő gyűjteménye)

A medernyílás 11 db 90 cm magas, előregyártott előfeszített vasbeton Hoyer-típusú tartógerenda egymás mellé helyezésével készült és az együttdolgozást 15-19 cm vastag vasbeton lemez biztosítja. A 10 m-es nyílások nyílásonként 20 db, FT.10.B. jelű előregyártott előfeszített tartó egymás mellé helyezésével készültek. A tartók együttdolgozását a keresztirányú acélbetétek és a helyszínen készített kitöltőbeton teszi lehetővé. A medernyílás felszerkezete két végén gumibetétes dilatációs szerkezettel csatlakozik a szomszédos felszerkezethez. A pályalemezen háromrétegű ragasztott bitumenes szigetelés, 4 cm védőbeton és 7 cm vastag itatott makadámburkolat készült. A gyalogjárdák burkolata 2 cm cementsimítás. A hidat kétoldalt szabványos acélkorlát határolja. Az új híd elkészülte után a meglévő acéltartós fahidat elbontották. A mederkorrekciót és a mederburkolást a Nyugatdunántúli Vízügyi Igazgatóság készítette.



Irodalom:

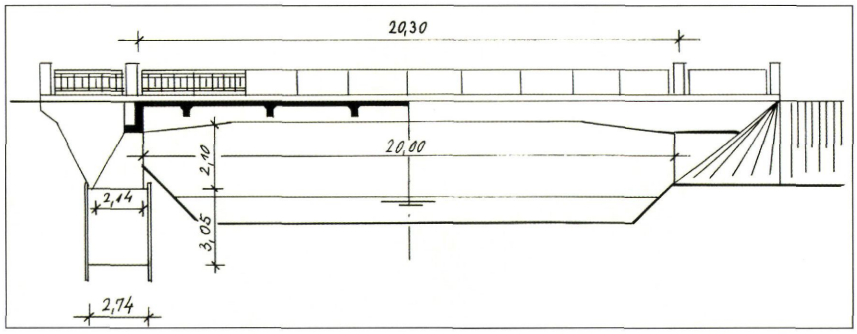
[1] Kimutatás Zala vármegye törvényhatósági közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, 1945., Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

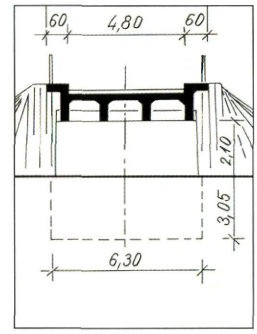
[2] A híd tervei, Zala Megyei Állami Közútkezelő hídtervtára.



A Kerka-híd napjainkban (fotók: Mészáros T. László)

Lenti község határában, 75. sz. út 62+603 km szelvényében közúti Kerka-patak-híd





Építés éve: 1928-1929.
Nyílása: 20,0 m
Pályaszélesség: 0,60+4,80+0,60 = 6,00 m
Megbízó: M. kir. Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Deme Sándor, Szabó Jenő kir. főmérnök
Tervező: M. kir. ÁÉH. Zalaegerszeg az alépítményeknél, Halász József okl. mérnök a felszerkezetnél
Kivitelező: Fuchs és Grósz építési vállalkozók, Zalaegerszeg
Forgalomba helyezés: 1930. szeptember 23.
Építési költsége: 63.650 korona

A híd építésekor a 732. sz. keszthely-lenti főút 58,736 km szakaszán állt.

Mindkét hídfő alapozása szádpallókkal körülzárt munkagödörben, sík alappal készült. A felmenő falazat tömör beton. A hídfő két oldalán terméskővel burkolt földkúp zárta le a földtöltést.

A felszerkezet négy főbordás vasbeton lemez. Magassága nyílásközépen 1,68 m, a támaszok felett 2,08 m. A bordák vastagsága 30 cm, melyek a pályalemezhez kiékeléssel kapcsolódtak. A pályalemez vastagsága 20 cm, rajta három réteg csupaszlemez szigetelés, 4 cm védőbeton és 10 cm vastag itatott makadámburkolat készült.

A hidat 1945. év márciusában a visszavonuló német hadsereg felrobbantotta. Az ÁÉH. a híd mellett faszerkezetű hídprovizóriumot építtetett, mely 1948-ig bonyolította le a közúti forgalmat.

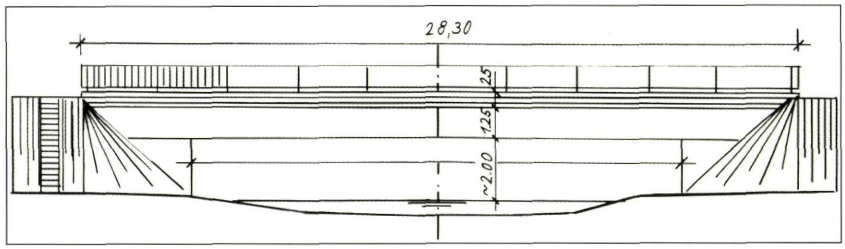
A híd újjáépítése

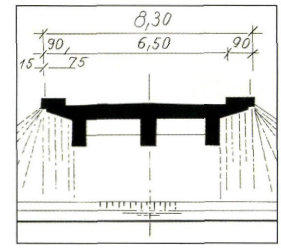
Építés éve: 1948-1949.
Pályaszélesség: 0,75+6,50+0,75 = 8,0 m
Megbízó: Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Szarvas József műszaki ellenőr
Tervező: Állami Mélyépítési Tervező Intézet (ÁMTI), Bölcskei Elemér
Kivitelező: Állami Mélyépítő Vállalatok Munkaközössége, Nogula Károly építésvezető
Forgalomba helyezés: 1949. február 18.
Építési költség: 231.739,67 Ft

Az újjáépítés a régi hídfők felhasználásával történt. A híd az eredeti hídnál nagyobb szélességgel, három főtartóval épült.

A felszerkezet három főbordás, a híd végén és nyílásközépen keresztirányú bordákkal, valamint a pályalemezzel együttdolgozó szerkezet.

A vasbeton bordák magassága 1,25 m, vastagsága 30 cm. A pályalemez 20 cm vastag monolit vasbeton, szigetelés nélkül, a pálya burkolata 3,5 cm vastag aszfalt.







Új felszerkezettel 55 éve áll a híd (fotó: Mészáros T. László)



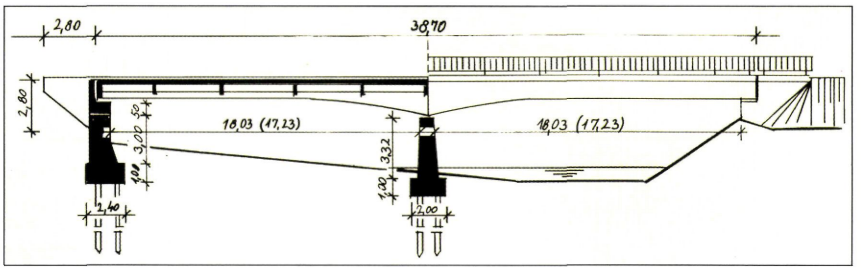
A lenti vár melletti Kerka-híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

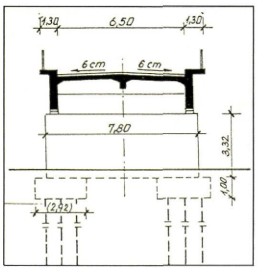
Irodalom:

[1] A 732. sz. főút 71. számú Kerka-híd törzskönyve, 1938., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

[2] Az újjáépített híd tervdokumentációja, Zala Megyei Állami Közútkezelő hídtervtára.

Zalabaksai közúti Kerka-patak-híd a 86. sz. út 13+635 km-ben





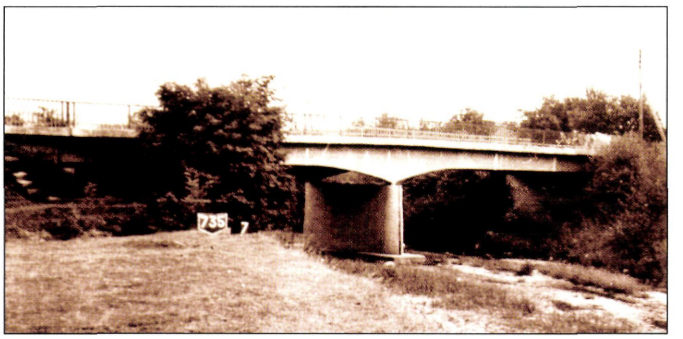
Építés éve: 1949.
Nyílásai: 18,0+18,0 m
Pályaszélesség: 1,15+6,50+1,15 = 8,80 m
Szerkezeti hossz: 38,70 m
Teherbírás: 20 tonna
Megbízó: Államépítészeti Hivatal, Zalaegerszeg, Buttkai István műszaki ellenőr
Tervező: Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet, Kolonics Zoltán
Kivitelező: Mélyépítő és Mélyfúró Nemzeti Vállalat Budapest, Mailender Nándor építésvezető
Forgalomba helyezés: 1949. október 29.
Építési költség: 598.482,95 Ft

Zalabaksa a római kor Borostyánút vonalán feküdt, így a megye egyik legősibb hídja az itteni Kerka-híd [1]. Zalabaksán 700 m-nyi útszakaszon a Kerkát és árterét, valamint a Cupi-patakot keresztezte az út. Már az I. katonai felmérés jelezte ezeket a hidakat, az 1832-ben készült „úttabellákból" pedig tudjuk, hogy a Cupi-híd 18, a Kerka-híd pedig 20 4/12 öl hosszúságú, 4 öl széles fahíd volt [2, 3]. A Kerka-ártéri híd kétnyílású (10,0+10,0 m), 6,0 m széles vasbeton gerendahíd volt. A Kerkán és árterén lévő fahidakat 1927-30-ban építették végleges szerkezetűvé. A Cupi-patakon háromnyílású téglaboltozat állt 1832 óta [4].

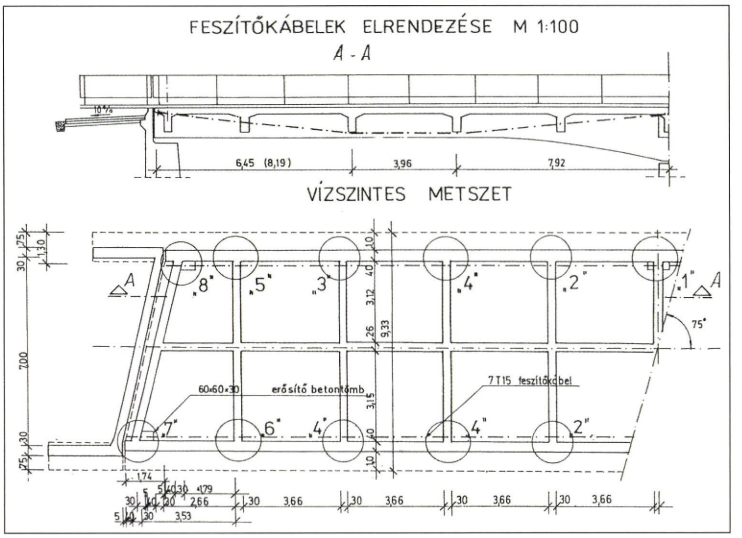
A Zalabaksán álló hidakat 1945 decemberében felrobbantották, helyreállításuk ideiglenes jelleggel (provizórium) történt meg [5]. Az út jelentősége miatt viszonylag korán végleges jelleggel megtörtént a Kerka-híd átépítése úgy, hogy a Kerka- és külön ártéri híd helyett egyetlen műtárgy épült [6]. A Cupi-patak-híd újjáépítése csak 1957-ben történt meg.

A híd újjáépítése útvonalkorrekcióban történt. A hídfők és a közbenső pillér a Kerka-patak vízfolyás tengelyével párhuzamosan helyezkednek el.

A hídfők és a közbenső pillér cölöpalapozásúak. A hídfőknél 10-10 db, 30/30 cm keresztmetszetű vert vasbeton cölöpöt használtak fel. A cölöpcsoportot betonalap fogja össze. A közbenső pillér alapozása két különálló cölöpcsoporttal készült. Mindkettő 6 db 30/30 cm keresztmetszetű, 5,00 m hosszú vert vasbeton cölöpből áll. A két alaptestre felmenő fal épült, erre a felszerkezet fix acélsaruval



A Kerka-híd 1964-ben (Hargitai Jenő gyűjteménye)



A külsőkábeles feszítés tervrészlete (fotó: Pannon Freyssinet)



A megerősített híd ma távolból... (fotó: Pannon Freyssinet)



... és közelről az erősítőkábelekkel (fotó: Biri Gábor)

támaszkodik. A töltést a hídfők mellett terméskővel burkolt földkúpok zárják le.

A két főtartós vasbeton gerenda magassága a hídfőknél 1,10 m, a pillérnél ívesen 1,85 méterre nő.

A szélső főtartók szélessége 40 cm, a hídtengelyben lévőé 26 cm. A felszerkezetet tizenegy, 30 cm vastag keresztirányú borda merevíti, melyek kiékeléssel kapcsolódnak a pályalemezhez. A helyszínen készített vasbeton pályalemez 14 cm vastag. A kocsipályán szigetelés nem készült, a burkolat 5 cm vastag kopóbeton, a gyalogjárdákon 2 cm p.c. simítás.

A 86. sz. főút forgalma a híd megerősítését igényelte, ezt a megyében itt elsőként külső kábeles feszítéssel oldották meg. A tervező és a feszítés kivitelezője a Pannon Freyssinet Kft., a fővállalkozó a Strabag Hungaria volt. Az erősítés 12, iránytöréssel vezetett, zsírozott pászmával történt. Egy-egy főtartónál 2070 kN feszítőerőt vittek a szerkezetbe, ezzel „B" teherbírásúvá vált a híd.

Irodalom:

[1] Zalalövő története (szerk.: Molnár András), Zalalövő, 1998.

[2] Az I. katonai felmérés térképszelvénye, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

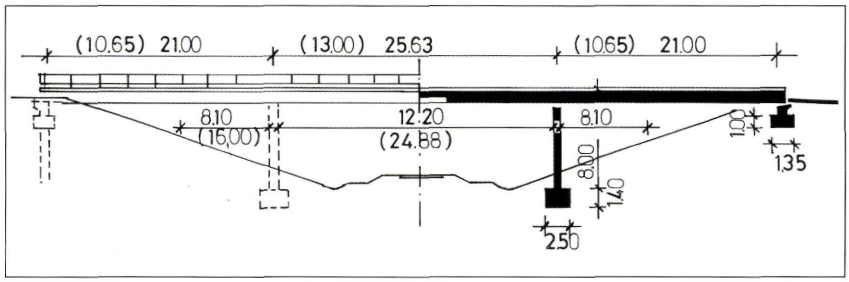
[3] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23. sz., Zalaegerszeg, 1986.

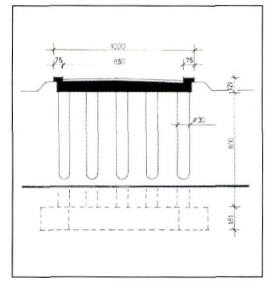
[4] Kimutatás Zala vármegye állami kezelésben álló közútjain levő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[5] Hídlap 1948., Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[6] Közútkezelő hídtervtára, Zalaegerszeg.

EGYÉB HIDAK
Türjei felüljáró a 7328. j. út 17+246 km-ben





Építés éve: 1968-1969.
Támaszközei ferdén: 21,0+25,6+21,0 m
Szélessége: 0,5+8,5+0,5 m
Szerkezeti hossza: 68,72 m
Vonalvezetése: egyenes, a vágányokat kb. 30° szög alatt keresztezi
Tervező: Uvaterv, Kapeller György
Kivitelező: Hídépítő Vállalat, Encsy Balázs építésvezető
Forgalomba helyezés: 1969. október 31.
Építési költség: 4,994.981 Ft

A híd építése a vasútvonal korrekciója miatt vált szükségessé.

A rejtett hídfők cölöpalapozásúak, 37-37 db 7,00 m hosszú vasbeton cölöpöt alkalmaztak. A cölöpcsoportot 1,35×1,00×21,00 m méretű alapsáv fogja össze, melyen 1,00 m magas szerkezeti gerenda készült. A hídfőre kiegyenlítőlemez támaszkodik.

A pillérek sík alapozásúak. Egy alaptesten 5 db 80 cm körkeresztmetszetű vasbeton oszlop van, melyek hossza 8,00 m és mindkét vége befogott.

A két szélső nyílásban monolit vasbeton lemez van, mely a középső nyílásba 4,05-4,05 m hosszon konzolosan nyúlik be. A befüggesztett részen FT 10B fordított „T" alakú előregyártott vasbeton gerendákat alkalmaztak. A felszerkezet 46-54 cm vastag monolit vasbeton lemez. A kocsipályán 1 cm szigetelés, 7 cm védőbeton és 5 cm vastag érdesített aszfaltburkolat készült. A csapadékvíz elvezetését a híd hossz- és kétoldali keresztirányú lejtése biztosítja.

E híd különlegessége egyrészt a nagy ferdesége, másrészt a befüggesztett hídrész FT tartókból való kialakítása.

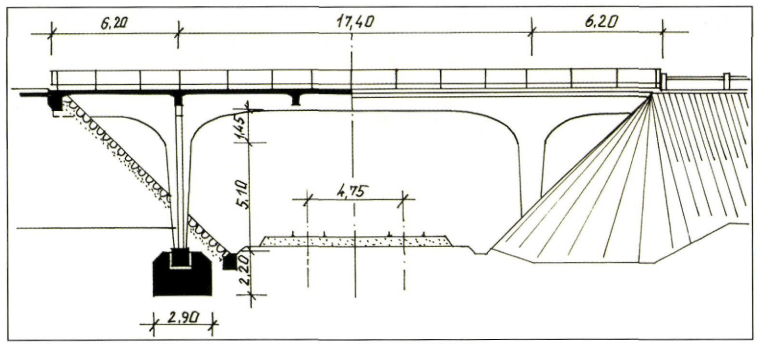


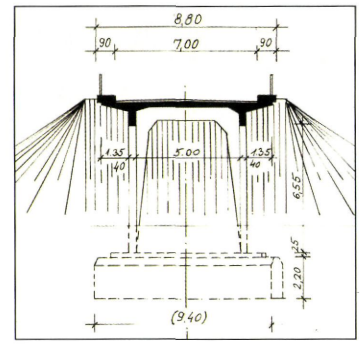
A rendkívül ferde, vágányok felett előregyártott gerendás híd (fotó: Mészáros T. László)

Irodalom:

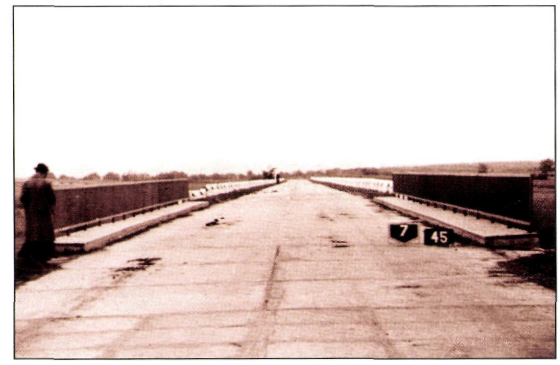
[1] 7328. jelű út 17,373 km szelvényében lévő híd törzskönyve, 1970., UKIG központi hídtervtár, Budapest.

Zalakomár vasút feletti híd a 7. sz. főút 189+377 km-ben





Építés éve: 1953.
Nyílásköze merőlegesen: 2,90+15,70+2,90 m
Pályaszélesség: 0,75+7,00+0,75 = 8,50 m
Szerkezeti hossz: 30,50 m
Vonalvezetés: egyenes, a MÁV vágányokat 77° 58' szög alatt hidalja át
Teherbírás: 40/1993 (üzemi)
Megbízó: Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium IX/1 útosztály
Tervező: Út-, Vasúttervező Vállalat, Perneczky Béla



A híd a 7. sz. főút korrekciójával kapcsolatban hidalja át a későbbiek során kétvágányúra kiépítendő vasútvonalat. Az út és vasút keresztezési szöge 77° 58'. A felüljáró két főtartója konzolos, kétcsuklós keret. Építésekor szokásos szerkezet volt.

A híd sík alapozású. A sávalapban 0,80×0,75×7,50 méteres vasbeton talpgerenda helyezkedik el, amelybe a keretlábak mereven kapcsolódnak. A keretláb alul 0,60 m, felül 1,20 m széles, vastagsága 0,40 m, magassága pedig 5,10 m. A töltés lezárását a felüljáró alatt és kétoldalt terméskővel burkolt földrézsű biztosítja.



A felüljáró 1964-ben (Hídlap, Közútkezelő tervtára)

A keretlábak ívesen kapcsolódnak a főtartókhoz. A felszerkezet magassága nyílásközépen és konzolvégeken 1,15 m. A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat 5 cm vastag

kopóbeton. Az esetleges süllyedések meggátolására a felüljáró végkereszttartójára 1,50 m hosszú vasbeton kiegyenlítő lemezt építettek be. 1978-ban a felüljárón állagmegóvási munkákat végeztek. A főtartók vasbeton bordáin levált alsó, kb. 14 cm vastag részének helyreállítását, a pályalemez szigetelésének, védőbetonjának és aszfaltburkolatának cseréjét végezték el. A terveket az Uvaterv készítette, a kivitelezést a Híd-építő Vállalat végezte el [1]. A javítás nem bizonyult tartósnak, s a híd állapota és korlátozott teherbírása miatt felmerült annak elbontása is.

A felújítás megkezdődött, a felületelőkészítésnél azonban súlyos tömörségi hibák jelentkeztek. Az alapos vizsgálatok és a próbaterhelés azt bizonyította, hogy a hídszerkezet betonja jó, csak lokális hibák vannak, így az elkészült javítás után a 40 tonnás járművek áthaladhatnak a hídon.

Irodalom:

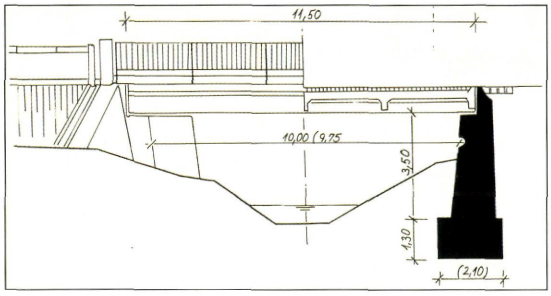
[1] A 7. sz. főút 189,377 km szelvényű híd terv- és iratanyaga, Zala Megyei Közútkezelő hídtervtára, Zalaegerszeg.

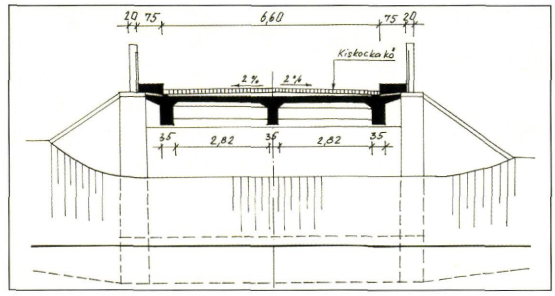




A híd napjainkban (fotók: Mészáros T. László)

Galamboki közúti Galambok-patak-híd a 7511 j. út 5+257 km-ben





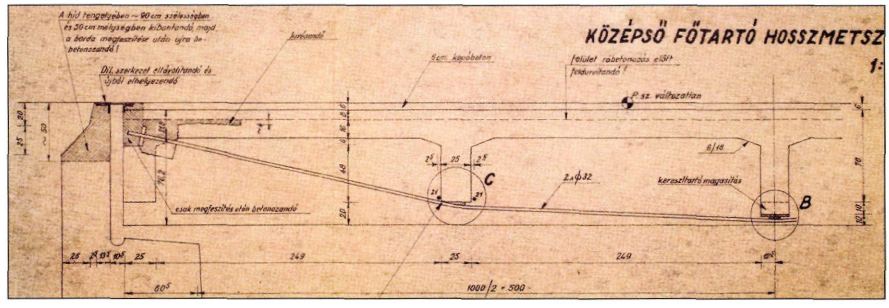
Építés éve: 1949.
Nyílása merőlegesen: 9,75 m
Pályaszélesség: 0,75+6,60+0,75 = 8,10 m
Szerkezeti hossz: 11,50 m
Vonalvezetés: egyenes, a patakot 72° alatt keresztezi
Teherbírása: „I/A" osztályú
Tervező: Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal, Kiss Béla
Kivitelező: Mélyépítő és Mélyfúró Vállalat, Budapest
Építési költség: 289.940 Ft

A 7. sz. budapest-nagykanizsa-varasdi úton Galambok községben 1907-ben 9,50 m nyílású vasbeton híd épült 6,0 m széles kocsipályával [1]. Ezt a hidat 1945 márciusában felrobbantották. Az újjáépítés tervét a híd kezelője 1948-ban készítette el [2].

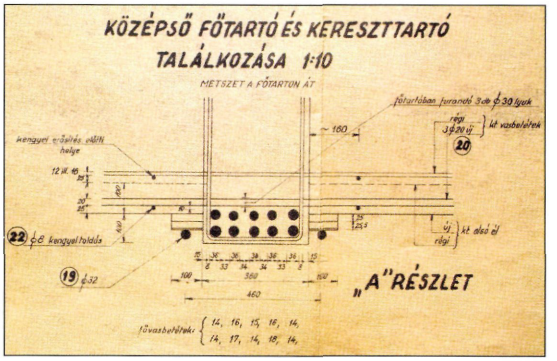
Mindkét hídfő sík alapozású, melyekhez kétoldalt ferdén elhelyezett vasbeton szárnyfal kapcsolódik, a töltés lezárása végett. A hídfőkre a felszerkezet acélöntvény sarukra támaszkodik fel. A híd építésekor mederrendezés nem történt.

A három főtartós vasbeton felszerkezet 35 cm vastag főtartói a 16 cm vastag vasbeton pályalemezhez kiékeléssel kapcsolódnak. A hosszirányú gerendákat a végkereszttartó és a három kereszttartó merevíti. A szélső gerendák konzolos végén helyezkedik el az utólag betonozott gyalogjárda. A pályalemezen 2 cm p.c. simítás, 2 cm homokágy és 10 cm magas kiskockakő burkolat készült. Az 1950-ben életbe lépett Ideiglenes Közúti Hídszabályzat a korábbinál nagyobb méretezési terhet írt elő, ezért a teherbírás növelésére terv készült.

1951-ben erősítésként vonóvasak kerültek beépítésre, melyeket elektromos úton hővel feszítettek meg. Ezt a megoldást Gállik István javaslata alapján a KPM Hídosztálya dolgozta ki. A pályalemez erősítése a kiskőburkolat elbontása után 8 cm rábetonozás és 6 cm kopóbeton építésével történt. A kereszttartókba pótvasbetéteket építettek be, a középső főtartót pedig feszítőművel erősítették. A vonórudakat elektromos árammal (1500-2000 A, 4 V) 150 °C-ra melegítették. Megnyúlt helyzetében a 2 db 30 mm



A főtartó erősítés tervrészlete (1951) (UMG központi hídtervtár)



A főtartó erősítés tervrészlete (1951)
(UMG központi hídtervtár)



Vonórudas feszítés (fotó: Biri Gábor)

átmérőjű A 50.35.12 minőségű betonacélt rögzítették, melyek lehűlve megfeszültek [2]. A kísérleti munka kiértékelése csak kivételes esetben tartotta alkalmazandónak ezt a feszítési megoldást. A 7 sz. főút korszerűsítése során a híd alsóbbrendű útra került.

1971-ben a Nyugat-dunántúli Vízügyi Igazgatóság, Böhm Miklós terve alapján, a Galamboki-patakon mederrendezést végzett. A híd körzetében, a befolyási oldalon 7,00 m hosszon, a hídpálya alatt és a kifolyási oldalon 10,00 m hosszon 30 cm vastag, betonba rakott terméskő burkolatot készítettek, 10 cm vastag homokos kavics ágyazatra.

Irodalom:

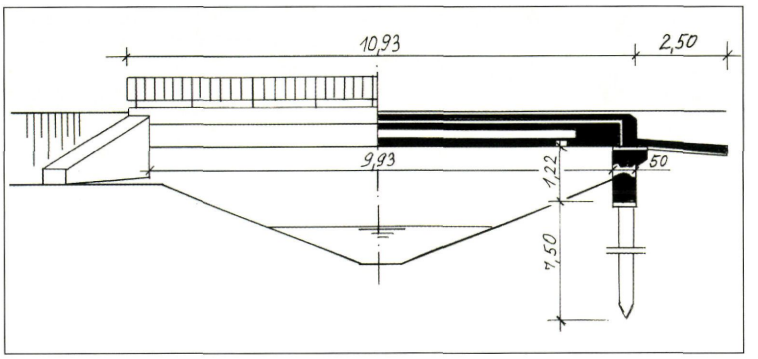
[1] Kimutatás Zala megye állami kezelésben álló főközlekedési közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, 1945., Államépítészeti Hivatal Zalaegerszeg, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

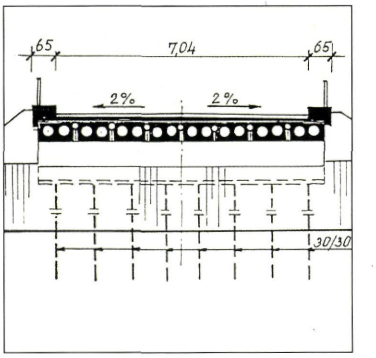
[2] A 7. sz. út 214,698 km szelvényében lévő híd újjáépítési és erősítési terve, UKIG központi hídtervtár, Budapest.



A híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

Türje-Zalaszentgrót között közúti Nádas-patak-híd a 7353 sz. út 1,984 km-ben





Építés éve: 1968.
Nyílás merőlegesen: 9,89 m
Pályaszélesség: 0,50+7,04+0,50=8,04 m
Szerkezeti hossz: 10,93 m
Teherbírása: „B" osztályú, az 1956. évi KH szerint
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Zalaegerszeg
Tervező: Út-, Vasúttervező Vállalat, Kapeller György
Kivitelező: Hídépítő Vállalat
Próbaterhelés: 1968. augusztus 29. UKI, Nagy Aladár
Forgalomba helyezés: 1968. augusztus 29.
Építési költség: 714.525 Ft

A híd egyedisége miatt érdemel említést, még egy ilyen rendszerű híd épült hasonló kéttámaszú, előregyártott, előfeszített lemezsávos szerkezetként. A híd helyén egy 2,5 m nyílású boltozat állt, ennek korszerűsítésekor épült ez a kísérleti híd.

Mindkét hídfő egysoros 7,50 m hosszú, 30/30 cm keresztmetszetű vasbeton cölöpalapozáson nyugszik. A cölöpsort felül 0,50×1,22×8,00 m méretű vasbeton felmenő fal fogja össze. A feljáró töltését a hídfőkkel egybeépített ferde vasbeton szárnyfalak zárják le.

A híd felszerkezetét alkotó 8 db előregyártott, előfeszített lemezsáv egyenként 99 cm széles és 54 cm magas. A feszített lemezsávtartók mindegyikében a tartók keresztmetszetének geometriai tengelyére nézve szimmetrikusan elhelyezett és a tartók teljes hosszán végigmenő két 38 cm átmérőjű takaréküreg van. A tartók oldalfalaiban, a felső élétől 6 cm távolságban kezdődően, 10 cm magas hornyot alakítottak ki. A hornyok felületét a beépítés előtt két rétegben epoxigyantával kenték be. Ennek az volt a célja, hogy a betonnal kitöltött üregekben kialakított „csuklók", amelyek a szerkezetben a terhelések hatására keletkező nyíróerők átadásával a tartósávokat elméletileg együttdolgoztatják, valóban csuklók legyenek.

A tartók végeinél a takaréküregeket mintegy 50 cm mélységben elzsaluzták. A tartók felső felületére – keresztirányban – egymástól 20-20 cm-re a híd teljes szélességén átmenő 12 mm átmérőjű acélbetéteket fektettek. A tartókon 10 cm vastag vasalt betonréteg, majd háromrétegű ragasztott bitumenes szigetelés, 4 cm védőbeton és 12 cm vastag itatott makadámburkolat készült. Az utólag betonozott, kiemelt szegélyen szabványos idomacél hídkorlát készült.

Ez a híd a teljes előregyártásra való törekvés – eddig utolsó – próbálkozása volt. Az első előfeszített 7,0 m nyílású lemezsávos híd 1959-60-ban épült Fejér megyében (Sárszentmihály



vasútállomási úton). Akkor a kísérletet a szükséges gépi berendezések hiánya miatt nem folytatták [2]. Az UKI-ban végzett vizsgálatok végső eredménye az előregyártott elemek együttdolgoztatását a lemezsávos hidaknál nem találta igazán kedvezőnek, ezért más megoldások kerültek előtérbe.

Irodalom:

[1] Apáthy Árpád: Feszített hidak az országos közutakon. KMSz. 1993. 5.

[2] Kísérleti hidak kimutatása, KPM kézirat, UKIG Hídosztály.





Az egyedülálló lemezsávos híd napjainkban (fotók: Mészáros T. László, Biri Gábor)

A forrásokról: levéltári, könyvtári, múzeumi, tervtári kincsek

Minden megyei hídtörténet írásához szükséges **források** felkutatása. Zala megyében különösen gazdag forrásanyag áll rendelkezésre, ezért indokolt külön is felhívni a figyelmet a **további kutatás lehetőségére.**

A Zala Megyei Levéltár anyagában rendkívül sok az utak, hidak építésével, javításával foglalkozó irat, ezek közül két fő csoportról és forráskiadványokról kell szólni.

Számvevőségi iratok az 1791-1845. évekből maradtak meg (IV.10.b.). Az egyes hídjavítási, hídépítési munkákért **felelős biztosoknak** (esküdt, útbiztos stb.) a munka elkészülte után **el kellett számolniuk** a rendelkezésükre bocsátott pénz felhasználásáról. A hídépítésekre mindig készült terv és ennek alapján költségvetés.

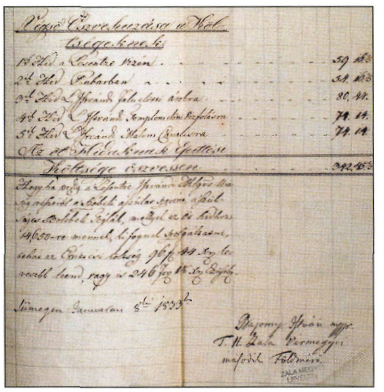
Az elkészült munka általában nem annyiba került, mint azt tervezték, engedélyezték. A munkáért felelősnek bizonyítania kellett az eltérés jogosságát.

Néhány elszámolás évekig is elhúzódott, mert a szigorú számvevő nem fogadta el a beterjesztett elszámolást, annak mellékleteit.

Dr. Gáll Imre a régi magyar hidak építéséről számos érdekes példát ismertet [1].

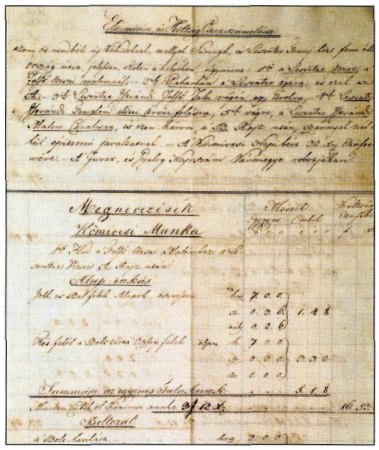
Kincsesbányának minősül a száraznak vélt számvevőszéki iratanyag, többek között a tervek, költségvetések miatt, melyek a 18-19. század nagy hídépítési programjáról adnak hiteles képet. Zala megyében oly bőséges ez az iratanyag, hogy **tartalomjegyzékét bemutatjuk, illusztráló anyaggal színesítve** az önmagában is érdekes jegyzéket, melyből megtudjuk, hogy hol épültek boltozott hidak, mely fahidak javítása történt meg, kik voltak az egyes munkák biztosai. Megjegyzendő, hogy az elszámolási iratok általában magyar nyelvűek, bár egyes esetekben előfordul, hogy német, illetve latin nyelvű mellékletek (bónok stb.) is vannak. Említést érdemel, hogy egyes nevek írásmódja ingadozó, főleg olyan esetekben, amikor német vagy latin nyelvű terv költségvetés aláírásáról van szó.

Az ügyiratok azonosítója a **csomó** és azon belül az **ügyirat száma.** A levéltárban egy-egy dobozban több ügyiratcsomót tárolnak. Gyakran egészen különböző tárgyú elszámolások kerültek egy-egy dobozba. E könyvben közölt lista csakis a hídépítési tárgyú ügyekre ad támpontot.

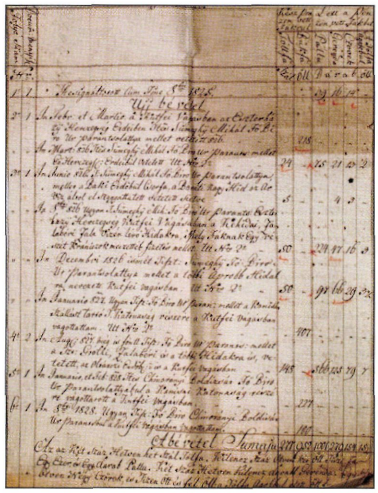


Bajomy István földmérő költségvetése (1833)

név, hely, tárgy	évsz.	iktatósz.
Alsócsány, Két kőhíd elszámolása	1831	17/284
Alsócsány, Két kőhíd Talabér Ferenc számadása	1831	17/288
Alsólendvai és nagykanizsai postaút hat kőhíd, Spek György	1833	30/498
Alsópáhok Két kő, egy fahíd Laskoy Károly utibiztos	1831	17/280
Andráshidai hídra 98 tölgyfa elszámolása, Keönczöl Ferenc esküdt		12/234
Aszófői, udvari kőhidak, Roszkovecz Venczel biztos	1838	43/693
Baki erdei hidak, Koltay Lajos	1828	14/250
Baki erdőben felállítandó híd, Holvay Lajos esküdt		12/227
Baki postaúton épített 17 kőhíd, Mihalovits György	1830	17/283
Baksai és más hídhoz faanyag	1841	42/667
Baksai hidak javítása, Török Gábor	1822	34/553
Balatonedericsi híd, Bándy Péter utibiztos	1831	22/361



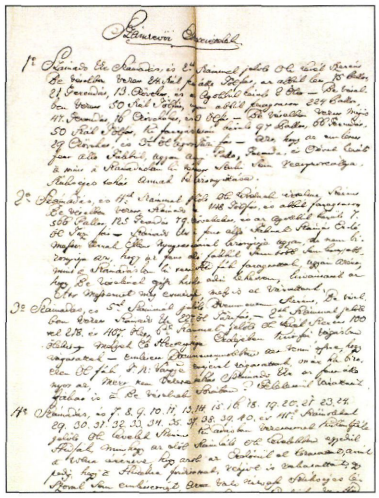
Bajomy István földmérő költségvetése (1833)

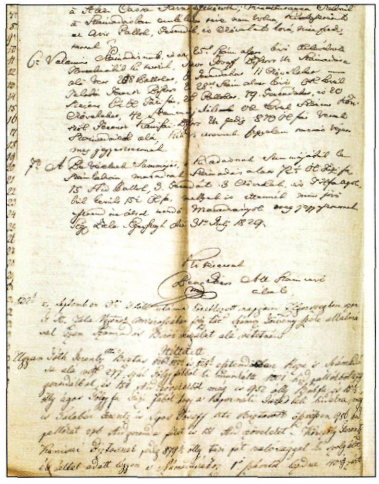




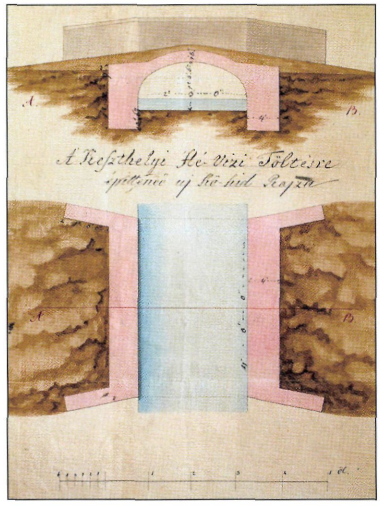
Hídjavításhoz felhasznált 277 tölgyfa elszámolása (1828)...

Balatonhídvégi biztos Sillinger István elszámolása	1828	1/11
Balatonhídvégi és más hidak Csák György	1833	22/364
Balatonhídvégi híd csináltatása, Sillinger István	1828	3/83
Balatonhídvégi híd Kossár József esküdt	1815	17/277
Balatonhídvégi híd Sillinger István utibiztos számadása	1828	3/83
Balatonhídvégi híd, Bogyai József elszámolása	1845	40/625
Balatonhídvégi utibiztos feljegyzése, Németh Antal	1828	1/11
Balatonhídvégi vámhíd javítás, Kossár József esküdt	1815	14/257
Balatonhídvégi vámhíd, Kossár József esküdt	1815	23/382
Batyki híd árvízkára Kovács Vendel számadása	1822	9/68
Becsehely-letenyei út új kőhíd, Czigány István biztos	1831	17/286
Billegei két kőhíd, Németh Antal elszámolása	1828	21/351
Billegei kőhíd, Farkas Béni alszolgabíró	1845	43/682
Büski patakon épült kőhíd Laskoy Károly utibiztos	1834	17/228
Csák György utibiztos elszámolása faanyagról	1832	30/493
Csáktornya járásban hidak, Minarits Pál	1819	11/235
Csáktornya Jesova vizen épülő kőhíd	1819	11/221
Csáktornya kőhidak javítása Horváth Leopold	1828	17/275
Csáktornya kőhídhoz fa, Murlasy Mihály	1818	21/349
Csáktornya mellett kőhíd	1822	1/6
Csáktornyai híd kiigazítása	1834	30/492
Csáktornyai úti híd, Pakomandi István utibiztos	1842	42/672
Csáktornya-Varasdi úti kőhíd, Horváth Leopold utibiztos	1822	1/6
Csányi határban két kőhíd, Talabér Ferenc biztos	1831	7/288
Díszeli kőhíd építése, Eösy Imre biztos	1791	19/310
Dráva híd újjáépítése, Horváth Leopold elszámolása	1827	17/276
Drávai híd építése, Horváth Leopold számadása	1827	17/276
Ederics-Leptés úti hidak javítása, Németh Antal	1828	12/242
Erenyei kőhíd, Domján Antal utibiztos elszámolása	1830	10/205
Felső és Alsószajki fahidak, Talabér Ferenc	1836	33/456
Felsőlövő, Palóznak hidak, Roszkovecz Venczel	1840	43/695
Galamboki határban fahíd, Csák György utibiztos	1841	42/666
Galamboki hidak építése, Hertelendy Ince táblabíró	1841	47/712
Gubacs mederi híd, Németh Antal	1830	4/182
Gyöngyösi csárdánál lévő és más hidak, Horváth Antal	1810	27/459
Gyöngyösi kőhíd újjáépítése, Győri Ferenc utibiztos	1811	12/236
Gyulakeszi kőhíd, Roszkovecz Venczel	1840	43/696
Gyülevészi kőhíd építése	1827	12/236
Gyülevészi kőhíd, Oroszváry András	1826	20/340
Ivánci híd, Horváth Leopold	1828	17/275
Káptalani új kőhíd, Rédey Ferenc utibiztos	1838	43/689
Karmacsi járás hidjaihoz 60 tölgyfa, Szabady Gábor biztos	1816	3/93
Karmacsi járásban tölgyfák elszámolása, Tóth Ferenc	1826	9/189
Kehidai határban hat híd építése, Vida Mihály	1832	39/611
Keszthely Hévízen épült híd, Csák György	1833	22/363
Keszthely-alsópáhok két kőhíd, Laskoy Károly	1831	17/280
Keszthely-Alsópáhoki töltésen két kőhíd	1831	17/280
Keszthely-Lesencetomaj úti kőhíd, Töreky János elszámolása	1838	24/387
Kottorinál és Draskoveznél hidakra faanyag elszámolás	1818	1/19
Kottorinál híd, Horváth Aloyis elszámolása	1826	1/13
Kottorinál új híd, Tomvosits Antal	1841	42/658
Kottorinál lévő Mura híd rongálódás javítása	1827	12/234
Kustyán híd kiigazítása	1829	22/367
Kustyán keresztúri kőhidak	1836	27/461
Kustyán négy kőhíd	1821	12/234



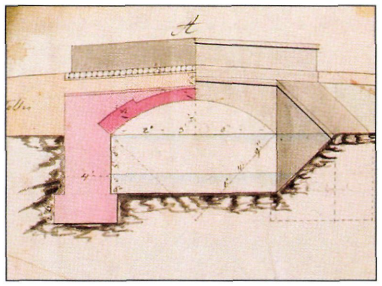


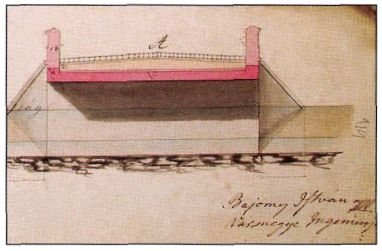
... és a számvevő észrevételei (1829)



Keszthelyi hévízi töltésre építendő kőhíd rajza (1833)

Kustyán Zala híd javítása, Leskoy Károly elszámolása	1829	11/225
Kustyáni határban három kőhíd, Leskoy Károly	1836	27/461
Kustyáni kőhíd, Oroszváry András elszámolása	1821	20/338
Kustyáni töltésen lévő hidak, Leskoy Károly	1829	2/59
Kustyáni Zala-híd négy tölgyfa, Leskoy Károly	1833	17/279
Kustyáni Zala-hídra négy szál tölgyfa elszámolása	1833	17/279
Letenye-becsehelyi út Hídegregy kőhíd	1831	12/286
Lövő határában épített kőhíd, Spek György utibiztos	1828	9/183
Lövői járás kőhidak, Hermán Mihály esküdt elszámolása	1821	12/244
Monostorapáti kőhíd, Roszkovecz Venczel	1838	43/694
Mura-híd építése, Király István biztos	1840	42/669
Mura-híd építéséről, Mindtsek Péter számadása	1843	40/627
Muraközi hidakhoz 185 fa Barich János	1813	12/227
Muraközi járás 185 hídfa, Glavina József esküdt	1813	11/224
Muraközi járás kőhidak Fodor Ignác esküdt	1804	19/322
Muraközi járásban három kőhíd	1826	11/235
Muraközi járásban három kőhíd építése, T. Kattslits József	1826	20/336
Muraközi járásban hidak, Murlasy Mihály esküdt	1817	11/226
Muraközi járásban vitsa telepen új híd	1828	12/235
Muraközi járási hidak, Horváth Alajos	1830	17/287
Muraközi kőhidak, Csesznek József m.főbíró	1813	11/221
Murán Kottorinál híd kiigazítás, Horváth Aloyis	1827	12/234
Muraszedahelyi hídépítés, Török Gábor biztos	1817	1/12
Muraszerdahelyi híd	1834	17/283
Muraszerdahelyi híd javítása, Kósa János biztos	1836	30/501
Muraszerdahelyi híd javítása, Kramarics Ferenc biztos	1834	18/304
Muraszerdahelyi híd javítása, Póka Antal főhatármérő	1810	35/585
Muraszerdahelyi híd kiigazítása, Horváth Leopold	1830	23/382
Muraszerdahelyi híd, Horváth Leopold	1825	23/381
Muraszerdahelyi híd, Póka Antal földmérő elszámolása	1810	35/585
Muraszerdahelyi híd, Szép Károly biztos	1837	30/506
Muraszerdahelyi híd, Török Gábor biztos	1817	1/12
Muraszerdahelyi hidak javítása, Török Gábor	1820	34/551
Muraszerdahelyi hidak, Baranyai Károly elszámolása	1842	41/650
Muraszerdahelyi járásban kőhidak	1815	11/221
Muraszerdahelyi vámhíd építése, Gabdits Ferenc táblabíró	1811	19/315
Muraszerdahelyi városban Kramarics Ferenc	1834	18/304
Nemesbüki híd költségvetése, Minarits Pál	1820	21/348
Nemesbüki híd, Minarits Pál esküdt	1825	11/235
Páka és Becsehelyi hidak, Simon Mihály elszámolása	1845	43/677
Pakodi kőhíd, Fekete Ignác esküdt	1818	1/3
Perlaki kőhíd Tomvsits Antal muraközi biztos	1831	34/550
Pózvai kőhidak, Magyar Ferenc	1837	43/680
Pusztamiskei kőhíd, Magyar Ferenc elszámolása	1837	43/681
Rakovnici kőhíd, Plohai Mátyás elszámolása	1818	1/18
Sármelléki híd, Csák György esküdt és biztos	1833	22/362
Sóti kőhidak Farkas Béni alszolgabíró	1845	39/612
Söjtör Baráti hídhoz tölgyfák, Tóth Ferenc útbiztos	1827	10/194
Söjtör Bükkalja híd, Lochuk Dávid esküdt	1832	17/274
Söjtör Bükkaljai fahíd szélesítése	1830	17/274
Szalapai határban kőhíd, Domján Antal útbiztos	1824	10/205
Szántói járás fahidak javítása, Domokos Ignác elszámolása	1820	24/410
Szántói járás Gyöngyösi kőhíd újjáépítése	1811	12/236
Szántói járás hidjaihoz 10 tölgyfa elszámolása, Kováts Vendel	1816	22/367
Szentbalázsi határban kőhidak építése, Tóth Ferenc	1824	10/195





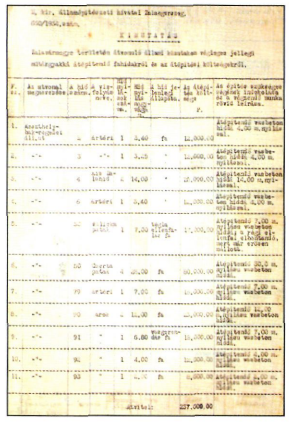
A sármelléki híd rajzolatja (1833)

Szenterzsébeti hídból maradt fa, Domján Antal útbiztos	1827	23/373
Szentgyörgyvár határ betefai fahíd, Laskoy Károly utibiztos	1834	17/278
Szentlászlói és más kőhidak, Talabér Ferenc	1844	40/628
Türje, Szalapa kőhidak, Domján Antal utibiztos	1830	10/205
Türjei és batyki hidak javítása, Kováts Vendel biztos	1822	3/68
Türjei híd vízállás elszámolása, Kováts Vendel	1822	3/68
Varasdi kőhidak, Horváth Leopold elszámolása	1822	1/6
Vindornyaszőllősi kőhíd építése, Laskoy Károly útbiztos	1836	27/461
Zalabér pakodi három kisebb kőhíd, Sipos József	1831	30/495
Zalabér park előtti kőhíd	1818	1/3
Zalabér- Zalaegerszegi hat új kőhíd	1833	30/496
Zalabéri fahíd Sipos József biztos	1829	30/494
Zalabéri kőhíd Fekete Ignác esküdt	1818	1/3
Zalabéri úton 10 híd, Chinovány Boldizsár táblabíró	1834	34/564
Zalalövői híd építése Bertalan Ignác biztos	1829	16/264
Zalalövői híd napszámok, Bertalan Ignác elszámolása	1837	42/668
Zalalövői hídhoz faanyag Lenti uradalomól, Ferenczy László utibiztos	1828	17/282
Zalalövői Zala-híd Bertalan Ignác útbiztos	1826	24/411
Zalalövői Zala-híd terméskő elszámolás, Bertalan Ignác	1826	22/372
Zalaszentlászló határában két kőhíd	1841	35/574

Közgyűlési jegyzőkönyvek és alispáni iratok további értékes forrást jelentenek, e könyv írásához ilyen iratok kutatására nem volt idő, csak dr. Gáll Imre korábbi munkájában szereplő hivatkozások szerepelnek a boltozatok fejezetben.

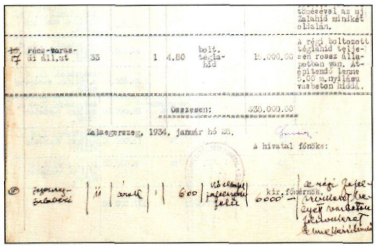
A másik fő forrás az **államépítészeti hivatal iratanyaga** (VI. 401), melyet több híd történetének tisztázásában jól lehetett használni. Az 1899-1949 évekből sokféle és sok irat, terv maradt meg: kivitelezés pályázati anyagok, felülvizsgálati jegyzőkönyvek, jelentések, körrendeletek, kimutatások és hosszan lehetne sorolni a témákat.

Egy-egy nagy hídról (pl. letenyei és muraszerdahelyi Mura-híd) azok építésétől kezdve háborús pusztulásukig sok értékes, érdekes irat, terv található a levéltárban. A szinte feldolgozhatatlanul sok információt úgy gondoltuk közkinccsé tenni, hogy kiválogattuk a három füzetnyi betűrendes mutatóból a hidakra vonatkozókat, illusztrálásképpen pedig tipikus vagy éppen különleges iratokat mutatunk be. Feledésbe merült vállalkozók levélpapírjai, eddig nem ismert körrendeletek és más irat-anyagok pontosítják, gazdagítják a hazai híd-történetre vonatkozó ismereteinket.



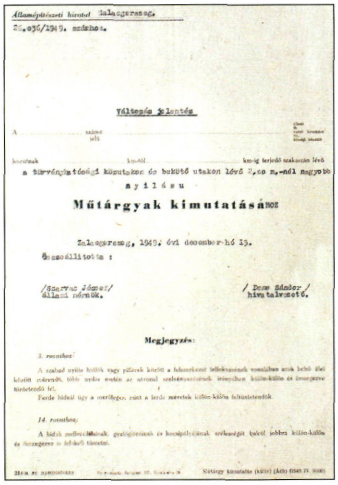
Átépítendő fahidak adatai (1934)

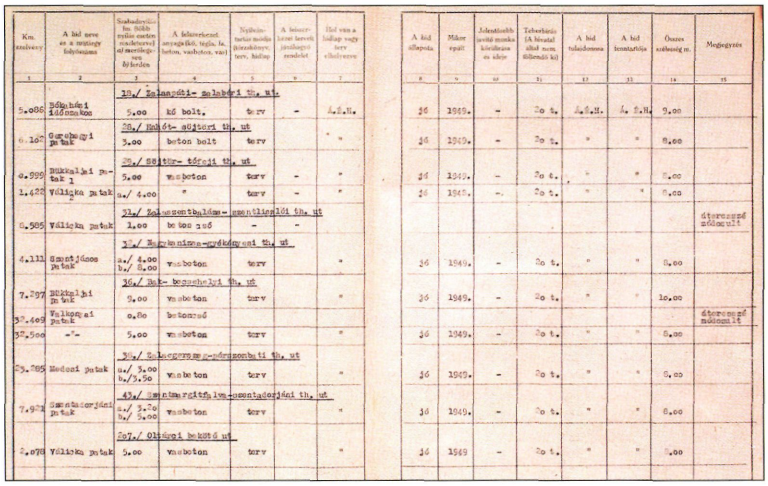
d.sz.	név, hely, tárgy	iktatósz.	évsz.
16	18.sz.Kerka-híd Csáktornya-Dobri úton	356/1921 m	1921
38	Csáktornya- Dobri 18. híd	83/1927 m	1927
4	Csáktornya-Aligvár 22. sz. híd	1615/1910	1910
16	Csáktornya-Dobri 18. Kerka-híd	356/1921 m	1921
16	Csáktornya-Dobri 18.Kerka-híd	667/1921 m	1921
6	Csáktornya-Szemenye közúti híd	1363/1914	1914
22	Csesztreg-Belatinc 4,6,13,14,15. hidak	131/1924 m	1924
18	Csesztreg-Belatinc úton 4,6,13,14,15. hidak	262/1922	1922
6	Csesztreg-Szécsisziget közút 54. híd	1589/1914	1914
87	Csonkahegyhát-Zalacséb úton 3, 4. fahíd	921/1933	1933
14	Csömödéri 1. sz. híd	386/1921	1921
22	Csurgasz-Körmend 2. sz. híd	454/1924.m.	1924
19	Csurgasz-Körmend úton 5. sz. fahíd	484/1922 m	1922
123	Dabronczi híd	1245/1938	1938



Átépítendő fahidak adatai (1934)

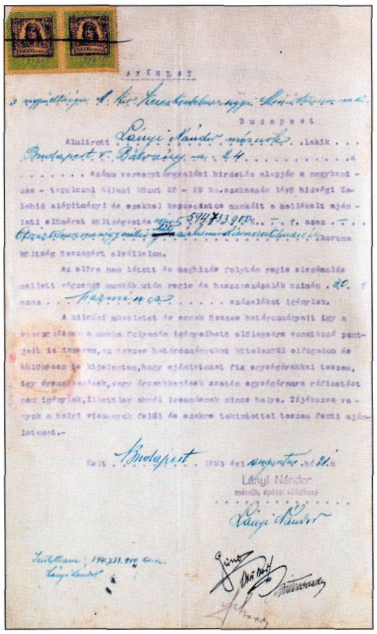
35	Dencsár árok híd építése	1320/1927 a	1927
34	Dencsár árok híd építése	150/1927 a	1927
59	Dencsár híd építése	472/1929 a	1929
22	Devecser-Sümeg 5. sz. híd	297/1924 m	1924
16	Dióskál-Pacsa 2. sz. híd	371/1921 m	1921
51	Dióskál-Pacsa 2. sz. hídjának építése	2293/1928 m	1928
123	Diszel-Gyulakeszi úton lévő híd	1152/1938	1938
31	Dobri-Bak úton 52,71,74,75 hidak	1437/1926 m	1926
38	Dobri-Csáktornya 18. híd	83/1927 m	1927
16	Dobri-Csáktornya 18. sz. Kerka-híd	356/1921 a	1921
16	Dobri-Csáktornya úton 18. sz. Kerka-híd	667/1921 m	1921



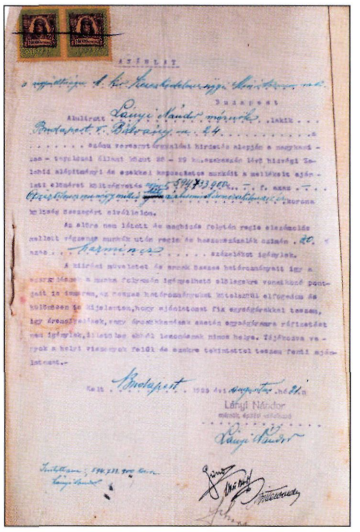


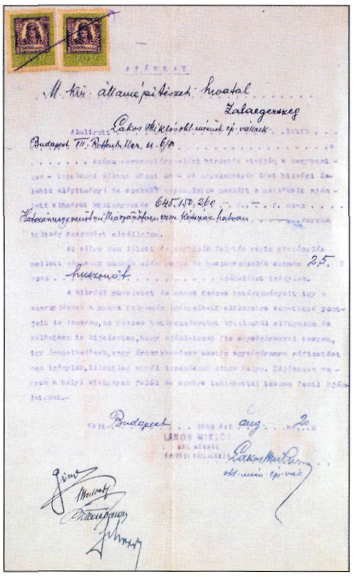
Törvényhatósági úti hidak kimutatása (1949)

41	Felsőrajk-Hahót 6. híd	7626/1927 m	1927
16	Felsőrajk-Hahót 6. sz. híd	371/1921 m	1921
22	Fenék-Hévíz 5. sz. határhíd	304/1924 m	1924
53	Fenéki 5. sz. Zala-híd	25/1929 a	1929
31	Fenék-Keszthely 5. híd	2329/1926 m	1926
40	Fenék-Keszthely 5. sz. híd	925/1927 m	1927
16	Fenék-Keszthely 6. sz. fahíd	1189/1921 m	1921
65a	Fenék-Keszthely úton 5. számú Zala-híd	5904/1929 a	1929
4	Galambok 15. sz. híd tervrajza	/1907	1907
31	Gelse-Szentliszló úton 2. sz. híd	1303/1926 m	1926
5	Grácz-Székesfehérvár 69. sz. híd	205/1911	1911
40	„Gutorfölde-Karácsonyfa" „Berek" patak híd	2422/1927 m	1927
22	Gyulakeszi-B.ederics 12, 21 sz. fahíd	305/1924 m	1924
20	Gyülevész-Galambok 21-23, 25, 26 híd	79/1923 m	1923
5	Gyülevész-Galambok 4,6,7. sz. hidak felülvizsg.	0/1913	1913
13	Gyülevész-Galambok 47, 48. sz. hidak padlózata	561/1920 m	1920
13	Gyülevész-Galambok 50. híd helyreállítása	1013/1920 m	1920
18	Gyülevész-Galambok úton 25, 26, 32 hidak jav.	1034/1922	1922
22	Gyülevész-Galamboki út 39. sz. híd	452/1924 m	1924
16	Gyülevész-Galamboki úton 45. sz. híd	117/1921 m	1921
4	Hahót-Söjtör 12. és 22. sz. híd	1074/1910	1910
4	Hahót-Söjtör 33. sz. híd	0/1909	1909
15	Hajókikötő hidak (Balatoni)	843/1921 a	1921
28	Hévíz patak hídja Nagykanizsa-Tapolca úton	1441/1926 a	1926
40	Hévíz-Alsópáhok 12. sz. híd	925/1927 m	1927

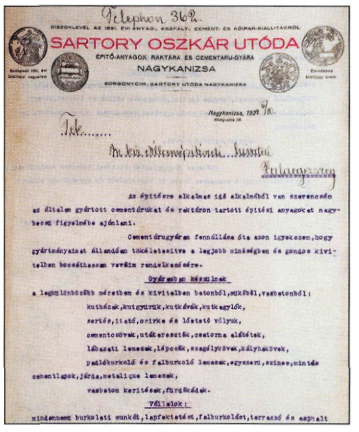


Árajánlat (1925)



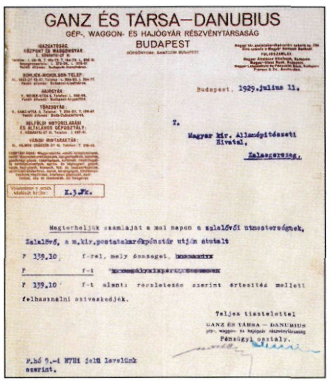


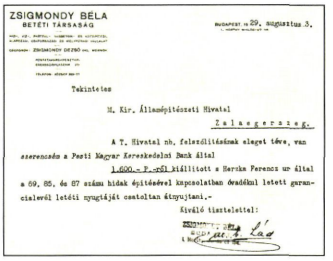
Árajánlatok (1925)



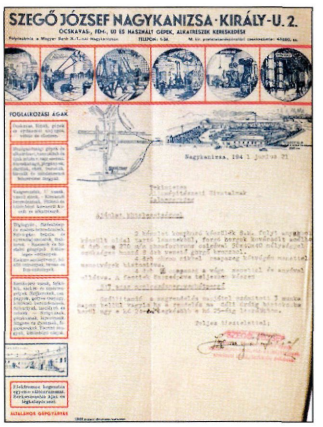
Cégek árajánlatai-levelei (1922-41)

213	Hídépítések	1566/1944	1944
214	Hidak-átereszek általános ügyei	150/1945	1945
8	Hidak javítása	11/1919 a	1919
14	Hidak javítása	102/1921 a	1921
17	Hidak javítása	12/1922 a	1922
19	Hidak javítása	34/1922	1922
22	Hidak javítása	125/1924 m	1924
30	Hidak javítása	727/1926 m	1926
34	Hidak javítása	128/1927 a	1927
38	Hidak javítása	89/1927 m	1927
180	Hidak javítási költségei	5545/1942	1942
25	Hidak-utak javítása	16/1925 m	1925
218	Hidak-utak községei	260/1946	1946
38	Hidak, beruházási hitelek	65/1927 m	1927
218	Hidak-átereszek általános ügyei	150/1946	1946
229	Hidak-átereszek általános ügyei	150/1949	1949
31	Jánosháza-Sümeg úton 1. sz. híd	1175/1926 m	1926
39	Jánosháza-Sümeg úton 1. sz. híd	107/0927 m	1927
4	Kámáncs-Hahót-Söjtör 12. és 22. híd	1074/1910	1910
22	Kámáncs-Hahót-Söjtör 17, 19 hidak	275/1924 m	1924
4	Kámáncs-Hahót-Söjtör 33. sz. híd	0/1909	1909
31	Kámáncs-Hahót-Söjtör úton 28. és 32. hidak	4396/1926 m	1926
10	Kámáncs-Söjtör 6. sz. híd	52/1919 m	1919
40	„Karácsonyfa-Gutorfölde" „Berek" patak híd	2422/1927 m	1927
74	Kaszaházi Zala-híd	1889/1930 a	1930
7	Kehida-Aranyod 14. vasbeton híd	363/1915	1915
95	Kehida-Aranyod út 10. hídja	5760/1935	1935
40	Kehida-Kustánynál a Zala átvágása	1215/1927 m	1927
104	Kékkút-Mindszentkálla úton 1. híd ép.	6578/1936	1936
80	Keléd-Pusztakeresztúr úton 17. sz. híd	4541-4700/1930m	1930
94	Keléd-Pusztakeresztúr úton lévő 1,3,5 hidak	1749/1935	1935
16	Kerka-híd 18. sz. Csáktornya-Dobri úton	667/1921 m	1921
56	Kerka-Lentiben lévő ártéri hidak	108/1929 a	1829
83	Keszthely kikötői híd	1938/1931	1931
29	Keszthely-Regede 32, 41. hidak	3913/1926 a	1926
6	Keszthely-Bak közúti hidak megerősítése	1482/1914	1914
74	Keszthely-Bak út 54-55 hídjai	1937/1930 a	1930
74	Keszthely-Bak út 54-55 hídjai	1954/1930 a	1930
21	Keszthely-Bak úton 2, 4, 5, 71, 72, 76, 77 fahidak	1112/1924 a	1924
21	Keszthely-Bak úton 3, 48, 4. sz. hidak	104/1924 a	1924
21	Keszthely-Bak úton 32, 41. hidak	214/1924 a	1924
21	Keszthely-Bak úton 36, és 44. hidak	731/1924 a	1924
21	Keszthely-Bak úton 54, 71, 72, 76, 77. fahidak jav.	1394/1924	1924
21	Keszthely-Bak úton, 49, 51. hidak	181/1924 a	1924
44	Keszthely-Bak-Regede 48-55 sz. hidak	90/1928 a	1928
29	Keszthely-Bak-Regede 61,62,66,82,84. hidak	3929/1926 a	1926
59	Keszthely-Bak-Regede 68,69,83,85,87 híd	399/1929 a	1929
60	Keszthely-Bak-Regede út 48. híd	630/1929 a	1929
57	Keszthely-Bak-Regede út 54, 55. hidak	209/1929 a	1929
15	Keszthely-Bak-Regede út 5.sz. híd	1955/1921 m	1921
23	Keszthely-Bak-Regedei úton 32, 41. hidak	160/1925 a	1925
27	Keszthely-Bak-Regedei úton 44, 46. hidak	438/1926 a	1926
31	Keszthely-Fenék 5 híd	2329/1926 m	1926
40	Keszthely-Fenék 5. sz. híd	925/1927 m	1927
22	Keszthely-Fenék úton 5. sz. határhíd	304/1924 m	1924
16	Keszthely-Fenék úton 6. sz. fahíd	1189/1921 m	1921
36	Keszthely-Fenék út 5. sz. hídja	2277/1927 a	1927


GANZ ÉS TÁRSA—DANUBIUS
GÉP-, WAGGON- ÉS HAJÓGYÁR RÉSZVÉNYTÁRSASÁG
BUDAPEST

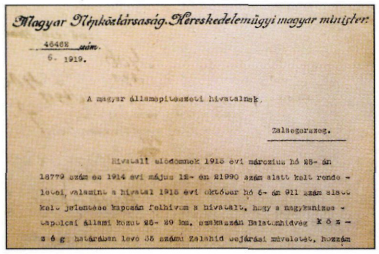

ZSIGMONDY BÉLA
BÉTETI TÁRSASÁG


MAGYAR KIR. ÁLLAMI VAS-, ACÉL- ÉS GÉPGYÁRAK
BUDAPEST
ÁRAJÁNLAT


SZEGŐ JÓZSEF NAGYKANIZSA · KIRÁLY-U. 2.

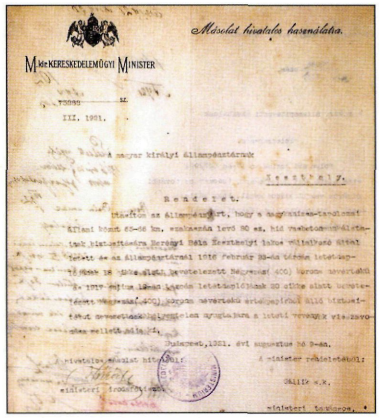
Cégek árajánlatai-levelei (1922-41)

65	Keszthely-Fenék úton 5. sz. Zala-híd	5904/1929 a	1929
104	Keszthely-Lenti Zala folyó ártéri híd átép.	7078/1936	1936
28	Keszthely-Regede 17, 21. hidak	795/1926 a	1926
7	Keszthely-Regede 33. sz. híd	921/1915	1915
11	Keszthely-Regede út műtárgyak javítása	387/1920 m	1920
32	Keszthely-Regede úton 44, 46 hidak	15/1927 a	1927
34	Keszthely-Regede úton 71-79 hidak	71/1927 a	1927
23	Keszthely-Regede áll. út 10, 11, 24. műtárgyai	566/1925 a	1925
23	Keszthely-Regede úton 17, és 21 hidak	159/1925 a	1925
23	Keszthely-Regede úton 49, 51 sz. hidak	158/1925 a	1925
16	Keszthely-Regede úton tégla műtárgyak jav.	413/1921 m	1921
10	Keszthely-Zalabér 17. sz. Zala-híd	833/1919 m	1919
10	Keszthely-Zalabér 4, 17. híd	56/1919 m	1919
41	Keszthely-Zalabér ök.út 39 híd feljáró	5109/1927 m	1927
40	Keszthely-Zalabér út 18 híd (Zala-híd)	1433/1927 m	1927
31	Keszthely-Zalabér úton 17 híd újjáépítése	2850/1926 m	1926
31	Kisbucsa-Kehida Lándzsás patak hídjának helyreáll.	1086/1926 m	1926
40	Kisbucsa-Kehida Szévíz-híd	659/1927 m	1927
10	Kiskomárom-Zalakaros 2. sz. híd	292/1919 m	1919
12	Kompok-Révek	85/1920	1920
22	Körmend-Csurgasz 2. sz. híd	454/1924 m	1924
19	Körmend-Csurgasz 5. sz. fahíd	484/1922	1922
7	Légrádi Dráva-híd	678/1918	1918
56	Lenti-Kerka ártéri hidak	108/1929 a	1929
160	Lenti-Keszthely úton 2, 6-os hidak	158/1941	1941
156	Lenti-Keszthely úton 4-5 hidak	6574/1940	1940
100	Lenti-Keszthely úton hidak építése	26/1936	1936
121	Lenti-Keszthely úton műtárgyak kimutatása	566/1938	1938
104	Lenti-Keszthely Zala folyó ártéri hídja	7078/1936	1936
3	Lesencetomaj-Sümeg 9. sz. híd	2818/1906	1906
41	Lesencetomaj-Uzsai hídépítés	7802/1928 m	1927
22	Lesencetomaj-Uzsa-Sümeg úton 2 fahíd	305/1924 m	1924
5	Letenye 44. sz. Mura-híd	0/1913	1913
95	Letenye közúti híd	4581/1935	1935
46	Letenye Mura-híd	977/1928 a	1928
7	Letenye Mura-híd vázrajza	492/1915	1915
38	Letenye-Alsólendva 27, 30 hidak	82/1927 m	1927
31	Letenye-Alsólendva út 26, 31 hidak	2327/1926 m	1926
16	Letenye-Alsólendva úton 27, 28, 29, 30-32 hidak helyreáll.	285/1921 m	1921
22	Letenyei fahidak	2755/1924 m	1924
165	Letenyei kompépítés	6902/1941	1941
119	Letenyei Mura-híd	240/1938	1938
165	Letenyei Mura-híd	6802/1941	1941
166	Letenyei Mura-híd	11052/1941	1941
4	Letenye-Murakeresztúr 12. sz. híd korlát	1351/1910	1910
3	Letenye-Murakeresztúr 19. sz. fahíd megrong.	315/1899	1899
31	Letenye-Murakeresztúr 9 és 19. hidak	5848/1926 m	1926
40	Letenye-Murakeresztúr 9, 19 hidak	867/1927 m	1927
16	Letenye-murakeresztúri úton Tótszerdahely 9. sz. híd	460/1921 m	1921
149	Magyarszombatfa híd költségelszámolás	652/1940	1940
190	Megyei hidak fenntartása	67/1943	1943
166	Mura-híd Letenyén	11052/1941	1941
165	Muraszerdahelyi híd	6803/1941	1941
172	Muraszerdahelyi Mura-híd	57/1942	1942
174	Műtárgyak kimutatása	260/1942	1942
88	Nagykanizsa-Pacsa N.16-18. vasbeton híd	29-934/1934	1934
87	Nagykanizsa-Pacsa út 16 és 18 sz. hídja	5021/1933	1933


Magyar Népköztársaság Kereskedelemügyi magyar miniszter

A magyar államépítészeti hivatalnak.

Zalaegerszeg.


Másolat hivatalos használatra.

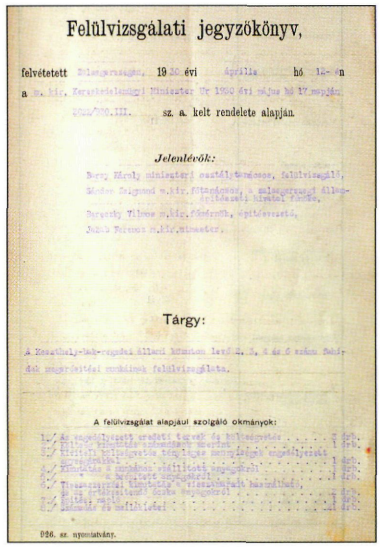
M. KIR. KERESKEDELEMÜGYI MINISTER

A magyar királyi államépítészetnek

Budapest.

Rendelet.

A minisztérium névváltozása 1919, 1921


Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

felvétetett 19 évi hó -án

a sz. a. kelt rendelete alapján.

Jelenlévők:

Tárgy:

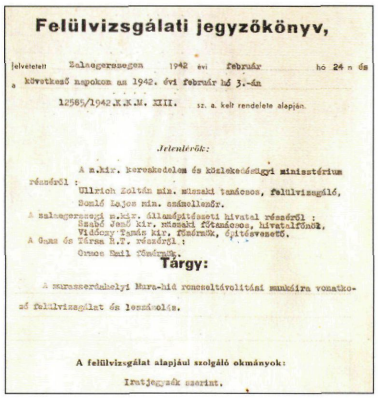
A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:

Fahídmegerősítések felülvizsgálati jegyzőkönyve (1930)



ÁÉH iratok levéltári dobozban

76	Nagykanizsa-Pacsa út 16, 18. sz. hídja	0/1930 m	1930
68	Nagykanizsa-Pacsa úton 16-18 hidak újjáép.	3643/1929 m	1929
4	Nagykanizsa-Pacsa-Kámáncs-Hahót-Söjtör 12.és 22.sz.híd	1074/1910	1910
26	Nagykanizsa-Tapolca 35. hídvéri híd	2/1926 a	1926
32	Nagykanizsa-Tapolca 35. hídvéri híd	18/1927 a	1927
18	Nagykanizsa-Tapolca közúton több téglahíd javítása	1994/1922	1922
46	Nagykanizsa-Tapolca út 35. sz. hídja	363/1928 a	1928
59	Nagykanizsa-Tapolca út 35. sz. hídja	436/1929 a	1929
29	Nagykanizsa-Tapolca úton Hévíz-patak hídja	1441/1926 a	1926
22	Nagylengyel-Vorhota 30. sz. fahíd	454/1924 m	1924
22	Nagylengyel-Vorhota úton 2, 26, 32. műtárgyak	112/1924	1924
31	Nemesapáti 9. sz. híd	6020/1926 m	1926
67	Nemesgulács-Kisapáti út 2. hídja	74/1929 m	1929
22	Nemesnép-Őriszentpéter úton 16. sz. fahíd	329/1924 m	1924
22	Nemesnép-Őriszentpéter úton 16. sz. fahíd	2653/1924 m	1924
16	Nemesnép-Őriszentpéter úton hidak javítása	1118/1921 m	1921
37	Nemestördemic-Balatonederics úton 12. híd	34/1927 m	1927
41	Nemestördemic-Gyulakeszi 12. sz. híd	7465/1927 m	1927
41	Nemestördemic-Gyulakeszi út 13. híd	4812/1927 m	1927
16	Őriszentpéter-Nemesnép hidak javítása	1118/1921 m	1921
16	Pacsa-Dióskál 2. sz. híd	372/1921 m	1921
51	Pacsa-Dióskál út 2 hídjának építése	2293/1928 a	1928
88	Pacsa, Bánokszentgyörgy útbiztosok hídjavítása	13/1934	1934
6	Pacsai útbiztos 1915, 1916. évi műtárgyak felújítása	35/1914	1914
87	Pacsa-Nagykanizsa 16, 18 hidak	5021/1933	1933
76	Pacsa-Nagykanizsa 16, 18. sz. hídja	0/1930 m	1930
88	Pacsa-Nagykanizsa 16-18 vasbeton hídja	29-934/1934	1934
68	Pacsa-Nagykanizsa 16-18. hidak újjáépítése	3643/1929 m	1929
22	Pacsa-Nagykanizsa úton 16, 18, 35. hidak	275/1924 m	1924
95	Pacsa-Nagykanizsa úton 18. sz. híd	0/1935	1935
22	Páhok-Hévíz úton 12 fahíd	304/1924 m	1924
16	Páka-Aligvár 16, 22, 30 fahíd javítása	295/1921 m	1921
6	Páka-Aligvár 20. sz. híd	414/1914	1914
13	Páka-Aligvár úton 16, 22, 30 hidak	1813/1920 m	1920
31	Páka-Dobri úton 52,71,74,75 hidak	1457/1926 m	1926
40	Páka-Dobri úton 52,71,74,75 hidak	850/1927 a	1927
22	Pakodi hidak	398/1924 m	1924
20	Pakod-Zalaistvánd úton lévő híd	914/1923 m	1923
27	Pécs-Varasd 3. sz. híd (Dancsár)	390/1926 a	1926
11	Pécs-varasdi 25 híd	223/1920	1920
36	Pécs-varasdi áll. út 44. hídja	2062/1927 a	1927
46	Pécs-varasdi út 6.sz. híd	414/1928 a	1928
59	Pécs-varasdi út 6.sz. hídja	477/1929 a	1929
6	Perlaki hidak	788/1914	1914
18	Pozsony-pécsváradi úton műtárgyak javítása	237/1922 a	1922
42	Pozsony-varasdi út 14. híd	6/1928 a	1928
45	Pozsony-varasdi út 18. sz. híd	264/1928 a	1928
64	Pozsonyi-varasdi út 12. számú híd	2537/1929 a	1929
32	Pozsony-Varasd 18. sz. híd	11/1927 a	1927
28	Pozsony-Varasd 20, 22. átvezetők	908/1926 a	1926
80	Pozsony-Varasd állami közúton lévő hidak	4541-4780/1930 m	1930
36	Pozsony-varasdi út 14. sz. hídja	3583/1927 a	1927
36	Pozsony-varasdi út 17. hídja	2577/1927 a	1927
27	Pozsony-varasdi 4-8 híd ügyek	141/1926 a	1926



Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

felvétetett Zalaegerszegen 1942 évi február hó 24 n és a következő napokon az 1942. évi február hó 3.-án

12565/1942.K.K.M. XIII. sz. a. kelt rendelete alapján.

Jelenlévők:

A m.kir. kereskedelem és közlekedésügyi minisztérium részéről:
Ullrich Zoltán min. műszaki tanácsos, felülvizsgáló,
Somló Lajos min. számvevőtr.

A balatonszentgyörgyi m.kir. Államépítészeti hivatal részéről:
Szabó Jenő kir. műszaki főtanácsos, hivatalfőnök,
Vidéczy Tamás kir. főmérnök, építésvezető.

A Gsm és Társa R.T. részéről:
Orsos Emil főmérnök.

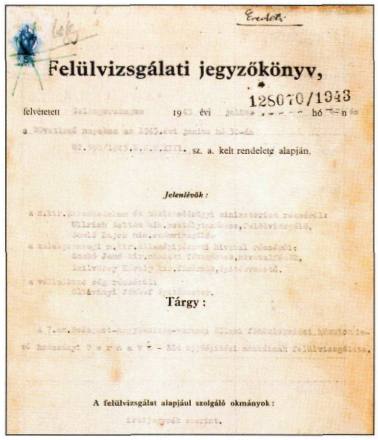
Tárgy:

A muraszerdahelyi Mura-híd roncseltávolítási munkáira vonatkozó felülvizsgálat és leszámolás.

A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:

Irattjegyzék szerint.

Muraszerdahelyi Mura-híd roncseltávolítási munkáira vonatkozó felülvizsgálat és leszámolás (1942)



Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

128070/1943

felvétetett 19.. évi .. hó .. n és a következő napokon az 19..évi junius hó .. n

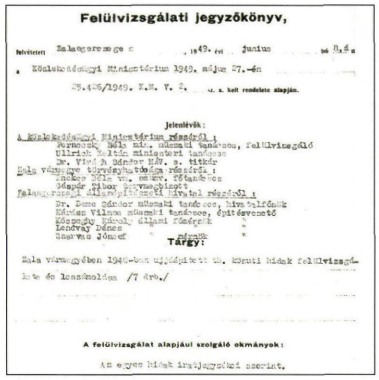
.. sz. a. kelt rendeletig alapján.

Jelenlévők:

Tárgy:

A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:

7. sz. főközlekedési út Tarnava híd újjáépítési munkáinak felülvizsgálata (1943)



Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

felvétetett Zalaegerszegen 1949. évi junius hó 8-a

Közlekedésügyi Minisztérium 1949. május 27.-én

25.435/1949. K.M. V. 2. sz. a. kelt rendelete alapján.

Jelenlévők:

A Közlekedésügyi Minisztérium részéről:
Ullrich Zoltán minisztéri tanácsos

A Zala vármegyei tűzvédelmi részéről:

Tárgy:

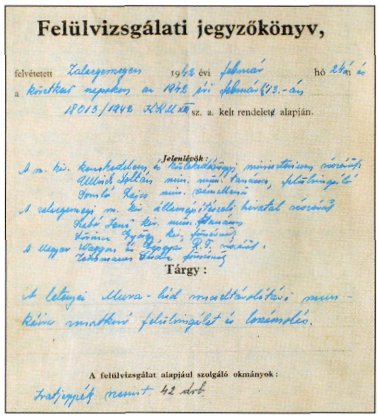
Zala vármegyében 1948-ban újjáépített tb. közúti hidak felülvizsgálata és leszámolása /7 drb./

A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:

Az egyes hidak irattjegyzéke szerint.

A Zala vármegyében 1948-ban újjáépített törvényhatósági közúti hidak felülvizsgálata és leszámolása (7 híd, 1949)

27	Pozsony-varasdi áll. úton 7, 9, 10, 26. hidak	450/1926 m	1926
58	Pozsony-varasdi út 13. híd	286/1929 a	1929
44	Pozsony-varasdi út 13. sz. híd	88/1928 a	1928
54	Pozsony-varasdi út 14. sz. hídja	72/1929.a.	1929
18	Pozsony-varasdi úton 24. sz. híd	1714/1922	1922
80	Pusztakeresztúr-Keléd út 17. sz. hídja	4541-4700/1930 m	1930
94	Pusztakeresztúr-kelédi úton lévő 1, 3, 5 hidak	1749/1935	1935
16	Ramosa-Cseszreg úton hidak javítása	1118/1921 m	1921
6	Regede-Bak közúti hidak megerősítése	1182/1914	1914
57	Regede-Bak út 54, 55. sz. hidak	209/1929 a	1929
11	Regede-Bak-Keszthely műtárgyak javítása	387/1920	1920
27	Regede-Bak-Keszthely 44, 46 hidak	438/1926 a	1926
60	Regede-Bak-Keszthely 48. híd	630/1929 a	1929
44	Regede-Bak-Keszthely 48-55. sz. hidak	90/1928 a	1928
59	Regede-Bak-Keszthely 68, 69, 83, 85, 87 híd	399/1929 a	1929
47	Regede-Bak-Keszthely 87. sz. híd	1044/1928 a	1928
46	Regede-Bak-Keszthely út 69. sz. hídja	978/1928 a	1928
47	Regede-Bak-Keszthely út 85. sz.híd	1045/1928 a	1928
28	Regede-Keszthely 17, 21 sz. hidak	795/1926 a	1926
29	Regede-Keszthely 32, 41 hidak	3913/1926 a	1926
7	Regede-Keszthely 33. sz. híd	921/1915	1915
32	Regede-Keszthely 44-46 sz. hidak	15/1927 a	1927
15	Regede-Keszthely 5. sz. híd	1955/1921 a	1921
29	Regede-Keszthely 61, 62, 82, 84, 66 hidak	3929/1926 a	1926
34	Regede-Keszthely úton 71-79 sz. hidak	71/1927 a	1927
23	Regede-Keszthely úton 17,21 hidak	159/1925 a	1925
23	Regede-Keszthely úton 32,41 hidak	160/1925 a	1925
23	Regede-Keszthely úton 49,51 hidak	158/1925 a	1925
12	Révek-kompok	85/1920	1920
31	Salomvári szárny utakon lévő hidak	1752/1926 m	1926
4	Sormás-Molnári 6. sz. híd	731/1908	1908
4	Söjtör-Hahót-Kámáncs 33. sz. híd	0/1909	1909
31	Söjtör-Hahót-Kámáncs úton 28 és 32 híd	4396/1926 m	1926
4	Söjtör-Hahót-Kámáncs-Pacsa-Nagykanizsa 12 és 22. sz. híd	1074/1910	1910
10	Söjtör-Kámáncs 6. sz. híd	52/1919 m	1919
31	Söjtör-Tófej 5. sz. híd	5300/1926 m	1926
39	Söjtör-Tófej híd újjáépítése	296/1927 m	1927
39	Sümeg-Jánosháza 1. sz. híd	107/1927 m	1927
3	Sümeg-Lesencetomaj 9. sz. híd	2818/1906	1906
22	Sümeg-Uzsa úton 2. sz. fahíd	305/1924 m	1924
6	Szécsisziget-Csesztreg közút 54. sz. híd	1589/1914	1914
14	Szécsisziget-Csesztreg úton 7, 14, 30 sz. fahíd	85/1921 á	1921
6	Szemenye-Aligvár-Csáktornya közúti híd	1363/1914	1914
26	Tapolca-Nagykanizsa 35. sz. hídvégi híd	2/1926 a	1926
28	Tapolca-Nagykanizsa áll. út Hévíz-patak hídja	1441/1926 a	1926
59	Tapolca-Nagykanizsa út 35. sz. híd	436/1929 a	1929
103	Tekenye-Zalaszentgrót 6. sz. fahíd	2860/1936	1936
40	Teskándi út és híd áthelyezése	1487/1927 m	1927
34	Tihany-Szántód komp kikötő híd	151/1927 a	1927
31	Tófej-Söjtör 5. sz. híd	5300/1926 m	1926
39	Tófej-Söjtör híd újjáépítése	296/1927 m	1927
31	„Tótszentmárton-Szepetnek" „Petrivente" híd	4537/1926 m	1926
95	Tüskeszentpéter Zala-híd	0/1935	1935
104	Tüskeszentpéter Zala-híd építése	6620/1936	1936
104	Tüskeszentpéter Zala-híd építése	7280/1936	1936
3	Uzsa-Sümeg 9. sz. híd	2818/1906	1906
19	Válicka híd csatári úton	2366/1922 m	1922



Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

felvétetett Zalaegerszegen 1942 évi február hó 24-én a Belügyi népekben az 1942. évi február 6/3.-án 18013/1942 224 M. K. sz. a. kelt rendelet alapján.

Jelenlévők:

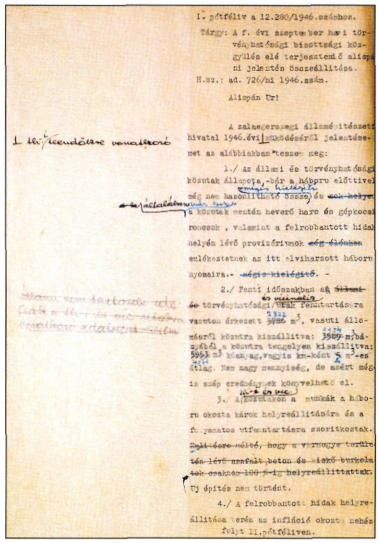
Tárgy:

A letenyei Mura-híd roncseltávolítási munkáinak műszaki felülvizsgálata és leszámolása.

A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:

Árajegyzék mennyi 42 drb

Letenyei Mura-híd roncseltávolítása (1942)



1. sz. jelentésére vonatkozólag

1. pótfüzet a 12.280/1946. számhoz.

Tárgy: A f. évi szeptember hó 1-i törvényhatósági bizottsági közgyűlés elé terjesztendő állapoti jelentés összeállítása.

H.sz.: ad. 726/hi 1946. szám.

Alispán Úr!

A zalaegerszegi államépítészeti hivatal 1946. évi működéséről jelentésemet az alábbiakban tisztelettel megteszem:

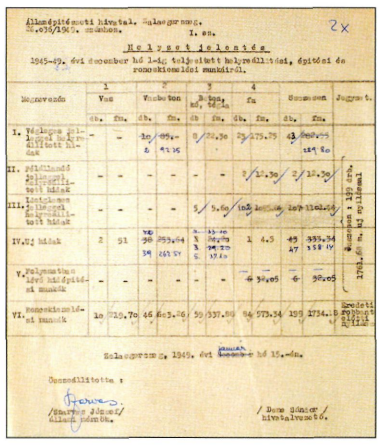
1./ Az állami és törvényhatósági közutak állapota, -hír a háború előttivel még nem használhatóvá vált, és ezért helyen a hídnak részben beverő bare és gépkocsi roncsok, valamint a felrobbantott hidak helyén lévő provizóriumok ~~még állandóan~~ emlékeztetnek az itt elvihatott háború nyomaira. - ~~Ugyis kielégítő.~~ -

2./ Pesti időszakban ~~el~~ ~~állandó~~ ~~és~~ törvényhatósági, vagyis járműtartásra vasuton érkezett 5332 m³, vasuti állomásról közutra kiszállítva: 3589 m³, közútról közutra tengelyen kiszállítva: 5953 m³, vagyis összesen 9542 m³-es állag. Nem nagy mennyiség, de ebből még is szép eredmények könyvelhetők el.

3./ A közutakon a munkák a háború okozta károk helyreállítására és a forgalom ütemterére szerintek. ~~Sajnálatos tény, hogy a vármegye területén lévő~~ ~~mintegy~~ ~~beton és vasbeton~~ ~~hidak összes~~ ~~100 %-a~~ ~~helyreállíttatott.~~ Új építés nem történt.

4./ A felrobbantott hidak helyreállítása terén az infláció okozta nehézségek folytán 11 pótfüzetben

Újjáépítési beszámoló 1949-ből



Államépítészeti hivatal. Zalaegerszeg. 2x

Sz.036/1949. számban. I. ea.

Helyzet jelentés

1949-ről. évi december hó 1-ig teljesített helyreállítási, építési és rendkívüli munkáiról.

Megnevezés	1 Vas db.	fm.	2 Vasbeton db.	fm.	3 Egyéb, m², m³, fm db.	fm.	4 db.	fm.	Összesen db.	fm.	Jegyzet
I. Végleges helyreállított hidak	-	-	2p/ 2	89/- 93.15	2/20.30		2/175.75		43	480.20 189.80	
II. Pályaszintű állandó helyreállított hidak	-	-	-	-	-	-	-	-	2/12.30	2/12.30	
III. Ideiglenesen helyreállított hidak	-	-	-	-	-	-	5/ 5.60	1m3	1m3	1m3	
IV. Új hidak	2	51	1p 38 39	253.64 265.57	1 2 3 4 5	20.70 24.70 17.10	1	4.5	45 47	353.34 358.10	
V. Folyamatban lévő hídépítési munkák	-	-	-	-	-	-	-	-	6	30.05	
VI. Rendkívüli építési munkák	1p	220.70	46	3.46	39	337.80	84	573.34	195	2734.1	

Zalaegerszeg, 1949. évi december hó 15.-én.

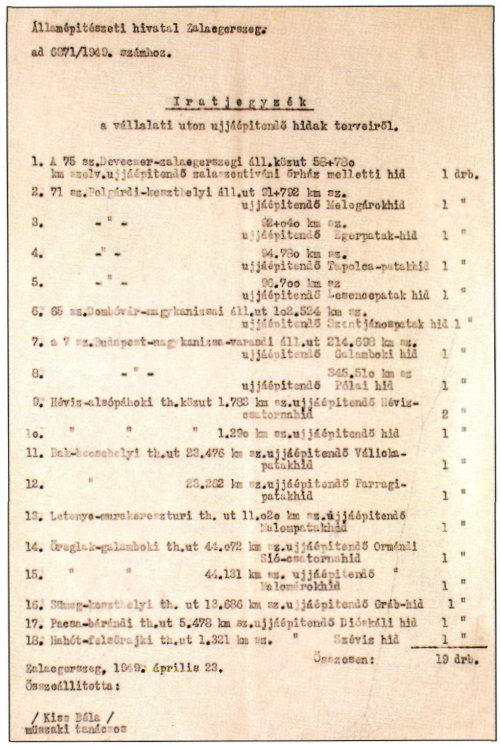
Összeállította:

/Szarka József/ állami mérnök.

/Dr. Dome Sándor/ hivatalvezető.

Helyzetjelentés a hidak újjáépítéséről

27	Varasd-Pécs úton 7, 9, 10, 26 hidak	450/1926 a	1926
44	Varasd-Pozsony út 13. sz. híd	88/1928 a	1928
46	Varasdi-pécsi út 6. sz. híd	414/1928 a	1928
27	Varasd-Pécs 3. sz. híd (Dancsár)	390/1926 a	1926
36	Varasd-Pécs áll. út 44. sz. hídja	2062/1927 a	1927
36	Varasd-Pozsony 14. sz. hídja	3583/1927 a	1927
36	Varasd-Pozsony 17. sz. hídja	2577/1927 a	1927
32	Varasd-Pozsony 18. sz. híd	11/1927 a	1927
28	Varasd-Pozsony út 18. híd	908/1926 a	1928
45	Varasd-Pozsony út 18. sz. híd	264/1928 a	1928
18	Varasd-Pozsony úton 24. sz. híd	1714/1922	1922
22	Zágorhida-Vorhota 2. sz. műtárgy (2, 32, 26)	112/1924 m	1924
16	Zágorhida-Vorhota 7, 9 és 2, 5 hidak javítása	1392/1921 m	1921
40	Zalabér-Keszthely úton 18. Zala-híd	1433/1927 m	1927
40	Zalabéri Zala-híd	803/1927 m	1927
10	Zalabér-Keszthely 17 híd	833/1919 m	1919
10	Zalabér-Keszthely 4,17 híd	56/1919 m	1919
19	Zalabér-Keszthely úton 17 híd javítása	176/1922 m	1922
31	Zalabér-Keszthely úton 17 híd újjáépítése	2850/1926 m	1926
13	Zalabér-keszthelyi úton	189/1920 m	1920
31	Zalaegerszeg- Zalalövő 48. sz. híd	1080/1926 m	1926
19	Zalaegerszeg-Bak-Becsehely 19, 20, 43 híd	584/1922 m	1922
22	Zalaegerszeg-Bak-Becsehely 73, 74. sz. híd	455/1924 m	1924
10	Zalaegerszeg-Becsehely 33. sz. híd	521/1919 m	1919
16	Zalaegerszeg-Zalabér 14. sz. híd	418/1921 m	1921
9	Zalaegerszeg-Zalabér 2, 3 híd (Kaszaházi híd)	1091/1919 a	1919
4	Zalaegerszeg-Zalabér 2. sz. híd jav. szerződés	467/1908	1908
3	Zalaegerszeg-Zalabér 3. sz. híd	2222/1906	1906
22	Zalaegerszeg-Zalabér úton 10, 15 téglahíd	303/1924 m	1924
22	Zalaegerszeg-Zalabér úton 2, 3 sz. fahíd	302/1924 m	1924
16	Zalaegerszeg-Zalabér úton 2, 3 sz. hidak	1050/1921 m	1921
4	Zalaegerszeg-Zalalövő 10. sz. híd jav. szerződés	606/1908	1908
10	Zalaegerszeg-Zalalövő 16. sz. híd	437/1919 m	1919
22	Zalaegerszeg-Zalalövő 36. sz. híd	454/1924 m	1924
22	Zalaegerszeg-Zalalövő 41, 48, 11 betonhíd és 7, 43 fahíd	453/1924 m	1924
13	Zalaegerszeg-Zalalövő 51, 52 hidak	240/1920 m	1920
19	Zalaegerszeg-Zalalövő tvk. közúton 55. híd	633/1922 m	1922
40	Zalaegerszeg-Zalalövő út 14, 19, 22, 55 hidak	951/1927 m	1927
31	Zalaegerszeg-Zalalövő úton 14, 19, 22, 55 hidak újjáépítése	4645/1926 m	1926
16	Zalaegerszeg-Zalalövo úton 30. sz. híd	1064/1921 m	1921
20	Zalaistvánd-Pakod úton lévő híd	914/1923 m	1923
10	Zalakaros-Kiskomárom 2. sz. híd	292/1919 m	1919
40	Zalaszentgrót Zala-híd	816/1927 m	1927
50	Zalaszentgrót Zala-híd bontásával kapcs.	468/1928 m	1928
16	Zalaszentmihály-Alibánfa 2, 3, 4. Zala-hidak	1207/1921 m	1921
16	Zalaszentmihály-Alibánfa 27 híd	371/1921 m	1921
20	Zalaszentmihály-Zalaistvánd 2. sz. híd	2675/1923 m	1923
16	Zalaszentmihály-Zalaistvánd 33. sz. híd	977/1921 m	1921
20	Zalaszentmihály-Zalaistvánd 7. sz. híd	2593/1923 m	1923
22	Zalaszentmihály-Zalaistvánd úton 7. fahíd	111/1924 m	1924
4	Zalaszentmihály-Zalaszentiván-Zalaistvánd 17-19. híd ép.	1798/1910	1910
31	Zalavár-Zalaszabar út Zala-hídja	1061/1926 m	1926



Államépítészeti hivatal Zalaegerszeg.

ad 6971/1949. számhoz.

Iratjegyzék

a vállalati uton ujjáépitendő hidak terveiről.

1.	A 75 sz.Devecser-zalaegerszegi áll.közut 58+780 km szelv.ujjáépitendő zalaszentiváni őrház melletti hid	1 drb.
2.	71 sz.Polgárdi-keszthelyi áll.ut 91+792 km sz. ujjáépitendő Melegárokhid	1 "
3.	- " - 92+040 km sz. ujjáépitendő Egerpatak-hid	1 "
4.	- " - 94.780 km sz. ujjáépitendő Tapolca-patakhid	1 "
5.	- " - 96.700 km sz ujjáépitendő Lesencepatak hid	1 "
6.	65 sz.Dombóvár-nagykanizsai áll.ut 102.524 km sz. ujjáépitendő Szentjánospatak hid	1 "
7.	a 7 sz.Budapest-nagykanizsa-varasdi áll.ut 214.698 km sz. ujjáépitendő Galamboki hid	1 "
8.	- " - 345.510 km sz ujjáépitendő Pólai hid	1 "
9.	Hévíz-alsópáhoki th.közut 1.783 km sz.ujjáépitendő Hévíz-csatornahid	2 "
10.	" " " 1.290 km sz.ujjáépitendő hid	1 "
11.	Bak-hocsehelyi th.ut 23.476 km sz.ujjáépitendő Válicka-patakhid	1 "
12.	" 23.262 km sz.ujjáépitendő Parragi-patakhid	1 "
13.	Letenye-murakeresztúri th. ut 11.020 km sz.ujjáépitendő Malompatakhid	1 "
14.	Öreglak-galamboki th.ut 44.072 km sz.ujjáépitendő Ormándi Sió-csatornahid	1 "
15.	" " 44.131 km sz. ujjáépitendő " Malomárokhid	1 "
16.	Sümeg-keszthelyi th. ut 13.686 km sz.ujjáépitendő Gráb-hid	1 "
17.	Pacsa-bárándi th.ut 5.478 km sz.ujjáépitendő Diószkáli hid	1 "
18.	Nahót-felsőrajki th.ut 1.321 km sz. " Szévíz hid	1 "
	Összesen:	19 drb.

Zalaegerszeg, 1949. április 23.

Összeállitotta:

/ Kiss Béla /
műszaki tanácsos



Zalaegerszegi m. kir. államépítészeti hivatal.

604/1909 számhoz

7. sz. út. 252,292 km

A péco-varasdi áll. közút 161.220-161.240 km. szakaszán ujjáépitendő 42 sz. hid általános terve.

Zalaegerszeg 1909 január hó

A hivatal főnöke:

Pracsi Ernő,
kir. műszaki tanácsos

A vállalat vezetőt

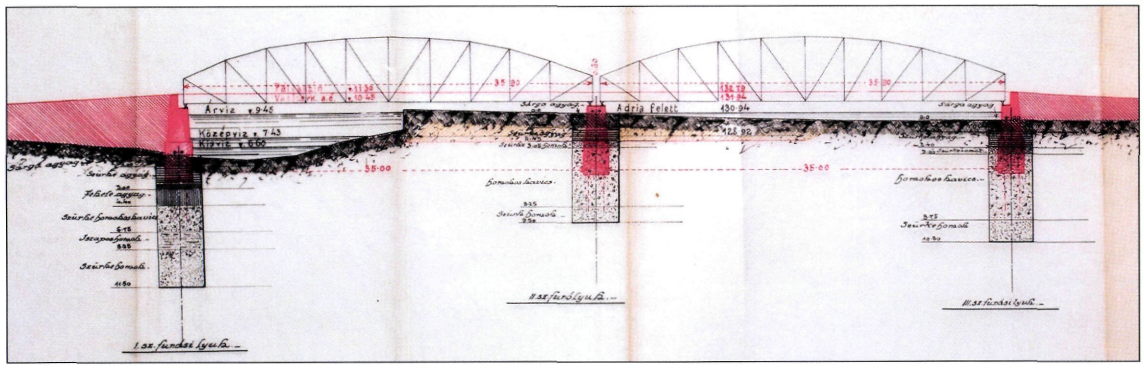
BALOGH KÁLMÁN
sklovetes mérnök

27800 1911

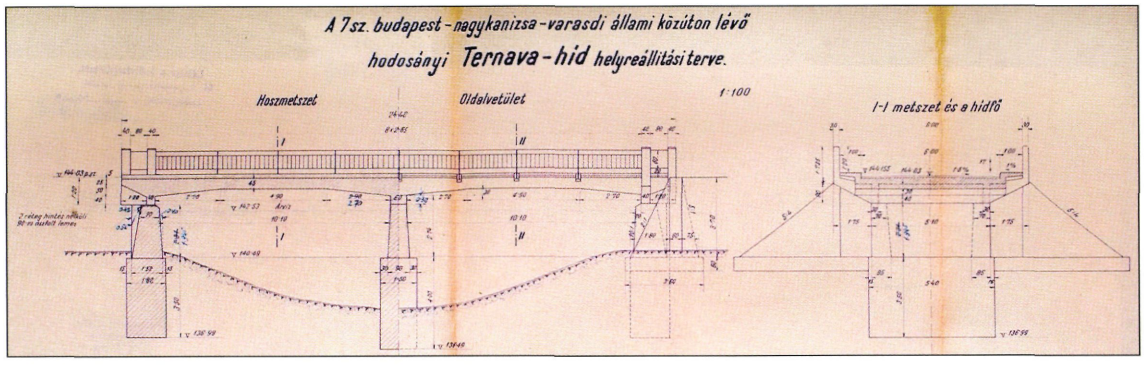
90713

Vállalati úton újjáépítendő hidak terve

Hídterv címlapja 1909-ből



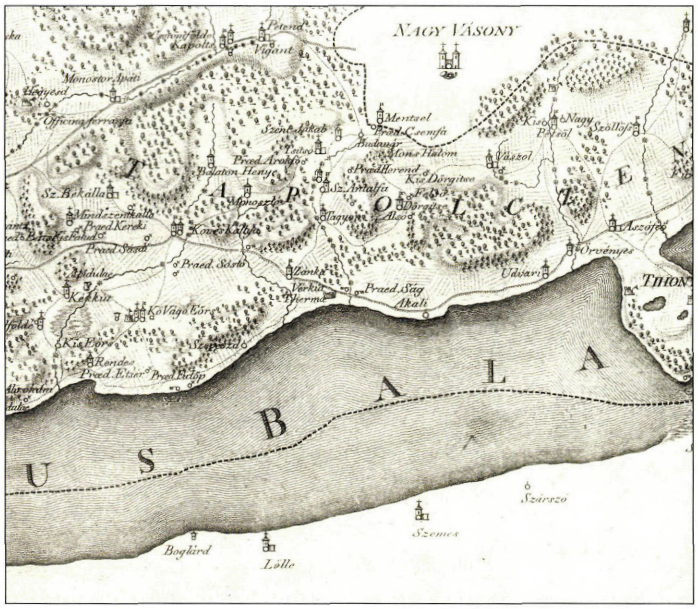
Szepetki Zala-híd ajánlati terve



7. sz. főút hídhelyreállítási terve (1941)

A Zala Megyei Levéltár **értékes térképgyűjteménnyel, könyvtárral** is rendelkezik. Ebből csak kettőt emelek ki: Tomasich János megyei fő földmérő 1792-ben készített térképe rendkívül gazdag és igen szép. Az utakat jelentőségüknek megfelelően jelzi, s ábrázolja a nagyobb hidakat is.

A könyvtár részben megtalálható az 1936-ban megjelent **úthálózati kimutatás a Zala vármegye törvényhatósága kezelésében álló közutakról.** A 75 oldalas kimutatás a „főközlekedési, törvényhatósági, vicinális, az 1/3-os vasúti hozzájáró és vasútintézeti vasúti hozzájáró utak" számozását, leírását, kiépítettségüket, az átereszek és hidak számát is tartalmazza.





Tomasich János földmérő két térképszelvénye (1792)



Úthálózati kimutatás 1936-ból (Zala Megyei Levéltár)

Nagy szerencse, hogy rendelkezésünkre áll 1938-ból a közúthálózati térkép és a Zala vármegye közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidak nyilvántartása is [2].

Ezek egybevetése rendkívül hasznos a kutatásban. A Zala Megyei Levéltár kiadványai közül több igen értékes, különösen Bencze Géza munkái nyújtottak segítséget a könyv írásában [3, 4, 5].

A múzeumok is kincsesbányák: a **Göcseji Múzeum** (Zalaegerszeg) kiadványai, képeslapgyűjteménye, állandó kiállításán szereplő anyag rendelkezésre bocsátása nagyban hozzájárult e könyv illusztrálásához. A **Thury György Múzeum** (Nagykanizsa) értékes fotóanyaga elsősorban a letenyei és muraszerdahelyi Mura-híd történetéhez fontos dokumentum.

A **Balaton Múzeum** (Keszthely) Castelli albuma főleg a Keszthely környéki Zala-hidak 1941-42. közötti állapotát dokumentálja, máshol nem található.

A **Magyar Olajipari Múzeum** archívuma külön fejezetben jelenik meg e könyvben, akárcsak a **Közlekedési Múzeum** Zielinski-hagyatékában szereplő tervek és iratok.

A **Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményben** Zala megyéről különösen értékes az 1938-ban készített hídlapok – ha nem is teljes – sorozata, az 1945-ből fennmaradt teljes hídnyilvántartás és Hargitai Jenő mintegy száz egyedi, rajzos hídleírása.

A múzeumokon túl **vállalati, intézményi tervtárak** (MÁV, Közlekedési Felügyelet, Zala Megyei Közútkezelő, tervező és kivitelező vállalatok (Uvaterv, MSc, Hídépítő Rt. stb.) is igen nagy segítséget nyújtottak a források összegyűjtésében.

A **Megyei Könyvtár helytörténeti gyűjteménye** és hírlapgyűjteménye is gazdag forrás volt, pl. 1960-tól mintegy 250 fotóval illusztrált cikk jelent meg a Zalai Hírlapban hídépítésekről, ezekből is több információt, illusztrációt sikerült beépíteni a könyvbe. A kutatást Novák Adél, Csiszár Ildikó és Mészáros T. László végezte.

A felsoroltakon kívül még igen sokan járultak hozzá e könyv írásához. Köszönet mindannyiuknak. Jelen fejezet a figyelemfelhívást szolgálja, hogy milyen sok helyen lehet a siker reményével kutatni.

Irodalom:

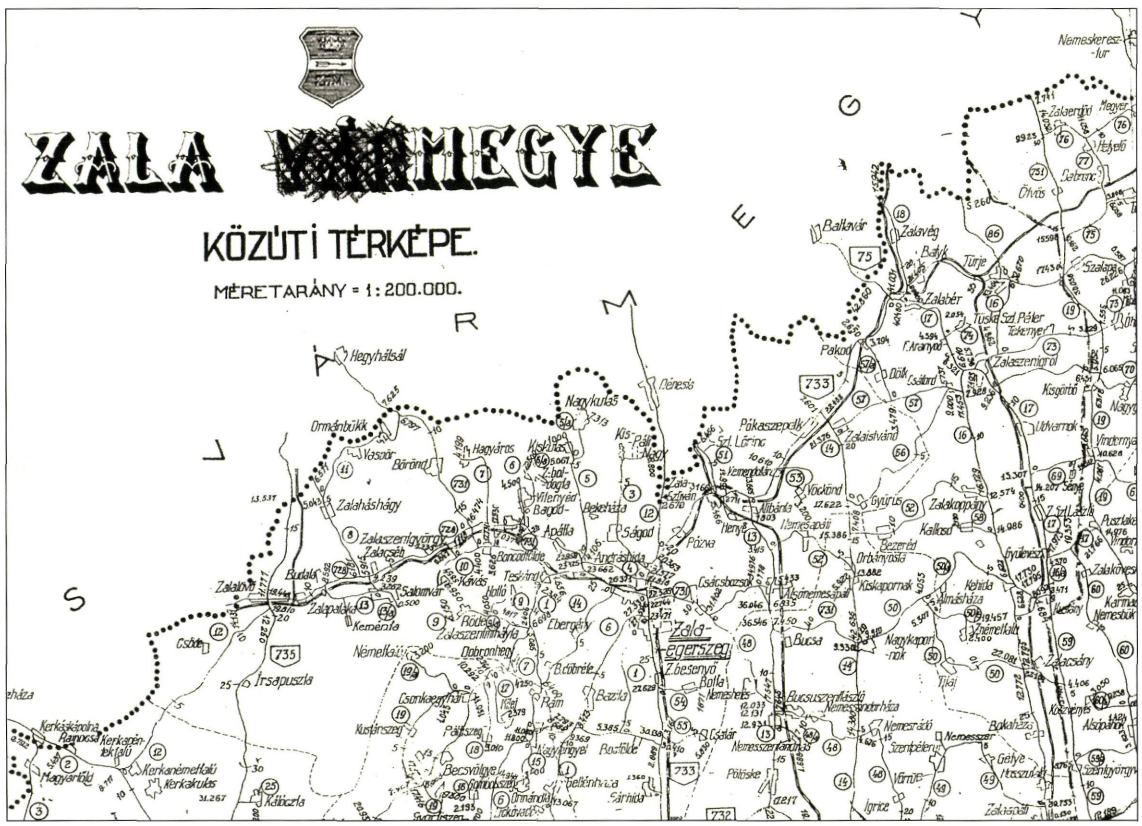
[1] Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, 1970. és kéziratos jegyzetei a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményben.

[2] Zala megye úthálózati térképe, 1938. és Kimutatás Zala vármegye közútjain lévő 2,0 m-nél nagyobb nyílású hidakról, Zalaegerszeg 1945., Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[3] Bencze Géza: Zala megye leírása a reformkorban, Zalai Gyűjtemény 23. sz., Zalaegerszeg, 1986.

[4] Bencze Géza: Zala megye közúti közlekedése a 18-19. század fordulója körüli időszakban, Zalai Gyűjtemény 16., Zalaegerszeg, 1931.

[5] T. Mérey Klára: Zala megye útjai és a mellettük fekvő települések a 18-19. század fordulóján, Zalai Gyűjtemény 46., Zalaegerszeg, 1999.



Zala megye közúthálózati térképe, az 1936-os térképből aktualizálva (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

A Zielinski-iroda Zala vármegyei munkáinak dokumentumai a Közlekedési Múzeumban



A Zielinski-iroda korabeli másolásvédelemmel ellátott aláírása

Mint tudjuk, az Iroda előszeretettel élt a típustervezés lehetőségével és nem egy esetben „elébe ment" a várható igényeknek, azaz maga javasolta bizonyos szelvényekben korszerűbb híd építését. Emellett tartós kapcsolatot igyekezett kiépíteni, illetve fenntartani a vállalkozókkal. Régebbi partnerei sokszor „árelőnyt" kaptak a tervezéskor, bár az „újak" alkuja elől sem zárkózott el mereven.

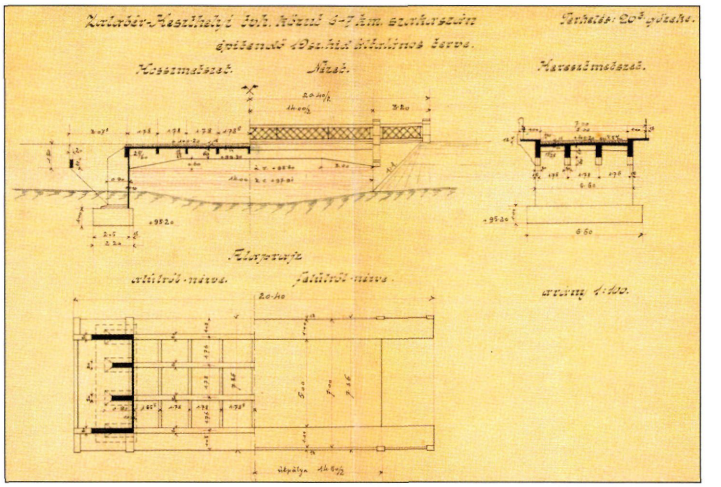
A jelen összeállításunkban leírt folyamatok idején már elkezdődött az I. világháború. Ez természetesen megterhelte a „hátország" gazdaságát is, emiatt egyes beruházások eltolódtak, illetve a beruházó (a Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal) kevesebb kockázatot vállalva, olcsóbban és „kipróbáltabb" szerkezeteket akart építtetni.

827. szám alatt a **zalabér-keszthelyi törvényhatósági közúton** építendő műtárgy ajánlati terve fekszik. A tervezés körülményeire egy levélmásolat és a mappába ragasztott árlejtési hirdetmény utal.

Az eddig feldolgozott és publikált anyagok esetében már nemegyszer találtuk nyomát az Iroda és az adott helyszínen érdekeltséggel bíró építési vállalkozó között. Itt is ez a helyzet. A levélmásolat címzettje **Szulyó József** Budapesten. A bevezető udvariassági formula és az azonosítás után Zielinski közli a terv alapján kidolgozott költségvetés-összesítést, munkacsoportonként (felszerkezet, alapozás, útburkolat, korlát, alapozási segédszerkezetek stb.). Ennek végeredményeként 14.900 koronát hoz ki, de utal arra, hogy kedvező esetben ez az összeg csökkenthető.

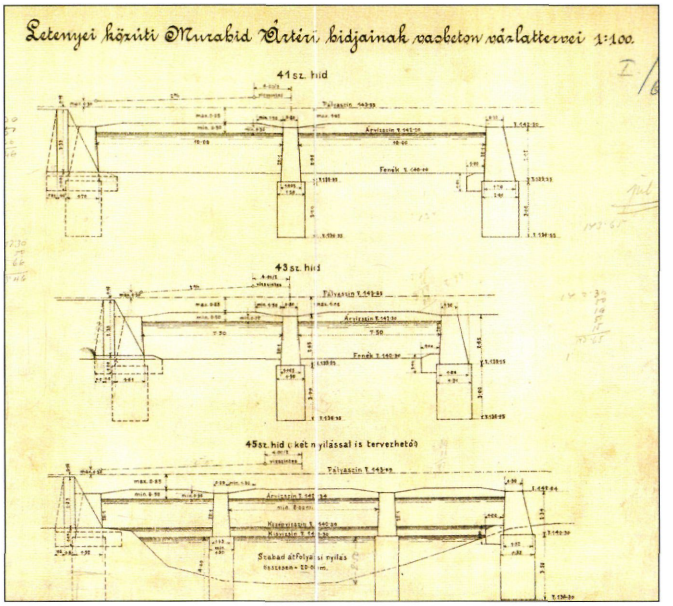
Tekintettel arra, hogy a Vállalkozók Lapjából kivágott árlejtési hirdetmény erre a hídra 31.945 korona 40 fillért irányoz elő, érdekes a tervezőnek ez az óvatossága. Igaz, hogy az előbbi összegben nem szerepel a tervezői díj (10 %), a régi szerkezet bontásának költsége, valamint a kivitelező felvonulási költségei, a munkabérek, a vállalkozó haszna stb.

A részletesen kidolgozott ajánlati terv egy nyílással hidalja át a vizet. A pályalemez négy főtartóját hét közbenső és két vég-kereszttartó merevíti. Ezzel a szerkezettel monolit egységet képez a két „légiesen könnyű", bordás, gerendával kitámasztott hídfő a párhuzamos szárnyfalakkal. A két hídfő egy-egy gerendán áll.



A Zielinski iroda jellegzetes terve a Zalabér-Keszthelyi út 19. sz. hídra (Közlekedési Múzeum)

A mappában fekvő kéziratos anyagkimutatásban szerepel, de a fent említett levélben is utal rá a tervező, hogy megvizsgált egy kétnyílású alternatívát is. Ez azonban nem adott kedvezőbb megoldást.

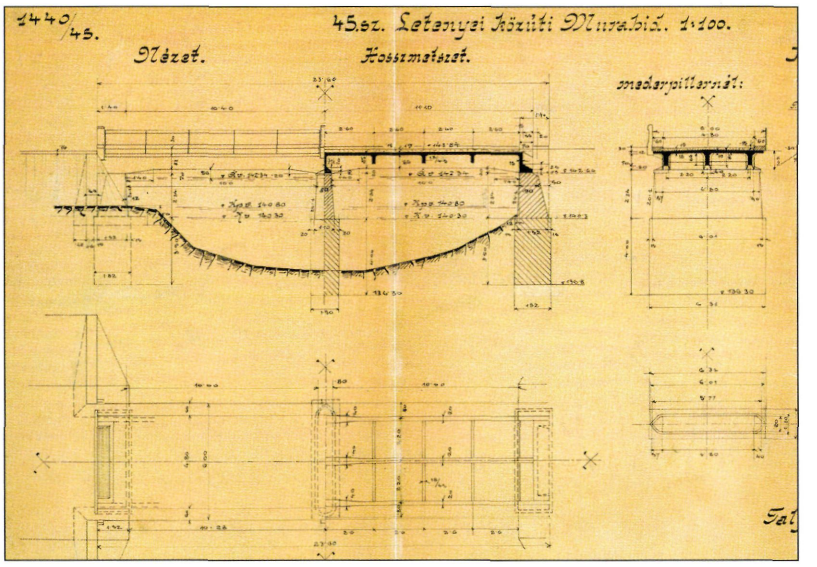


A letenyei Mura-ártéri hidak vázlatterve (Közlekedési Múzeum)

az Irodát. **Zsigmondy Béla** már június 21-i levelében kéri a pályázáshoz szükséges műveletek elküldését, egyúttal mellékeli a pályázat különleges feltételeinek másolatát is. Cége november 8-ig tartja a kapcsolatot az Irodával. **Fekete Fülöp,** aki szintén régi üzletfele Zielinskinek, csak július 4-én kér a 41. és a 43. sz. hidakra „alépítményi költségvetést". E kérésnek lényegét nem ismerjük. Az Iroda válaszként elküldi mindhárom híd anyagkimutatását. Ez után nincs több kapcsolat ez ügyben kettejük között.

Az Iroda ez esetben is takarékosan dolgozott. Élve a kiírás adta lehetőséggel, a 45. számú híd felszerkezetét a 41.-ével egyformára tervezte. Mindkét híd kétnyílású, folytatólagos szerkezet, 2×10 m szabad nyílással. A 19 cm vastag pályalemezt három hossztartó és 3-3 kereszttartó merevíti. A hídfőkben kialakított végkereszttartóhoz kapcsolódik a rövid párhuzamos

A **pécs-varasdi** állami útban fekvő **letenyei Mura-híddal** kapcsolatban építendő **ártéri hidakra** 1912. év elején pályázatot írt ki az Államépítészeti Hivatal. A **41., 43. és 45.** számmal jelzett műtárgyakra vasbeton ajánlatokat kértek. A kiírás síkalapozást feltételez, de elfogad cölöpalapokat is. Két-, illetve háromnyílású szerkezeteket vár, a kiadott vázlatban a 41. számú hídra legalább 10 m, a 43.-ra legalább 7,5 m, a 45.-re – a középső nyílásban – legalább 8 m szabad nyílást követel meg. Az **1440.** számú tervcsomag e munkákat tartalmazza. A csatolt levelezés szerint két vállalkozó kereste meg



Letenye Mura ártéri híd terve, 1913-ban épült meg (Közlekedési Múzeum)

szárnyfal. A pilléren álló kereszttartó mérete és kialakítása is egyedi. A hossztartók itt 22-ről 40 cm-re szélesednek: az alátámasztást így

egy 70×40 cm felületű talp biztosítja. A terepviszonyok és a vízjárás különbsége miatt az alépítmények mérete már nem lehetett egyforma.

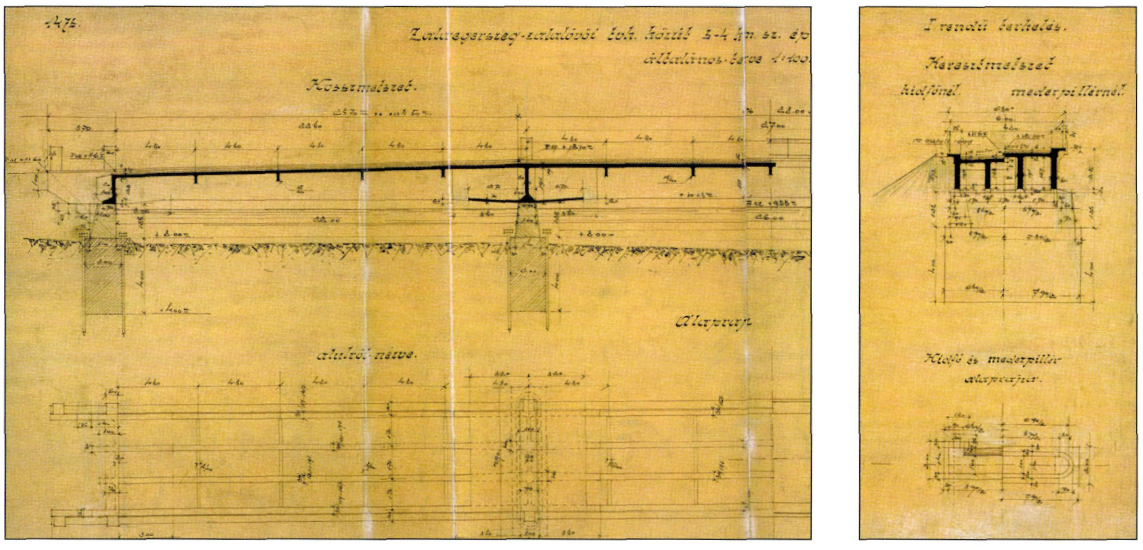
Az **1473. szám** alatt iktatott tervcsomag a **zalaegerszeg-zalalövői törvényhatósági közút andráshidai Zala-hídjának** munkálatait tartalmazza. A versenytárgyalási „határnap", mint azt **Fekete Fülöp** vállalkozó leveléből láthatjuk, 1912. október 12. volt. A levél szeptember 13-án kelt. A válaszlevélen, melyben az Iroda a főbb anyagmennyiségeket közli, szeptember 27-i dátumot visel. Hasonló válaszlevél fekszik a csomagban, kissé azonban felkerekített anyagmennyiségekkel, október 5-i kelettel; címzettje **Wassermann Samu** vállalkozó. Ezzel azonos adatokat tartalmaz a **Fodor & Reisinger** vállalkozóknak ugyanekkor küldött válaszlevél. A további levelezés már kizárólag Wassermannal folyik.

Wassermann október 20-án kelt levelében értesíti az Irodát, hogy ajánlatát az „első helyen ajánlják elfogadásra", bár döntés még nincs. Közli, hogy a második helyre javasolt **Fuchs és Grosz** cég, aki **Milis István** tervével pályázott, bár egy hossztartóval kevesebbet és így kevesebb anyagot tervez, drágább ajánlatot adott.

1913. február 4-i keltű az a levél, melyben **Wassermann** értesíti az Irodát, hogy a Vármegye Közigazgatási Bizottsága megbízza az építéssel, bár a fedezet még nincs együtt. A vállalkozó kéri az Irodát, hogy a tervezési díjat „kegyeskedjék reducálni, már csak azért is, mert a munka nem lesz jövedelmező és nagyobbrészt csak azért vállaltam, hogy egy nagyobb munkára is tudjak hivatkozni". Zielinski utasítása: „Engedj neki 10 %-ot".

A híd háromnyílású, folytatólagos, monolit szerkezet. Nyílásméretei 22,0+26,0+22,0 m, a szerkezet alsó élének magassága a mértékadó árvízszint fölött 0,5 m. A pályalemez vastagsága 15 cm, négy hossztartó fut végig alatta. Ezeket a szélső nyílásokban 4-4, a közbülső nyílásban 5 kereszttartó merevíti. A hídfőkre támaszkodó kereszttartókhoz kapcsolódik a 2-2 párhuzamos szárnyfal. A pillérek fölött a hossztartók szélessége 30-ról 40 cm-re szélesedik. Itt a hossztartók alsó síkja is – 2,7 m hosszon – részlegesen zárttá válik: a merevséget egy 10 cm vastagságú lemez növeli. Az alaptest 4 m magas monolit betontömb, szádfalak közé döngölve. A pillérek magassága 1,85 m.

Feltehető, hogy **Fekete Fülöp,** mint az Iroda régi üzletfele, már eleve kedvezőbb ajánlatot kapott. A **Wassermann-cég** – külön kérését méltányolva – megkapta ugyanezt.



Az andráshidai Zala-híd terve (1912) (Közlekedési Múzeum)

Az **1488. tervszám** alatt a **keszthely-bakregedei állami közút 21,9-22,0 km között építendő, 33. sz. hídjának** anyaga fekszik. Ez a szakasz Csesztreg és Balatinc között, az alsó-lendvai járásban fekszik. A versenytárgyalást 1912. október 26-ra írta ki a Vármegye, erről október 18-i levelében értesítette az Irodát **Berényi Béla** vállalkozó. Ez esetben végig vele marad kapcsolatban Zielinski.

November 3-án, majd december 15-én értesíti **Berényi** az Irodát arról, hogy megnyerte a pályázatot, de több olyan kikötést tett a minisztérium, melyek többletköltséggel járnak és az eredeti tervek részleges módosítását igénylik. A becsatolt rendelkezés másolatából arra következtethetünk, hogy nem a felszerkezet, hanem az alépítmény méreteiben írtak elő változtatásokat. Ezt a módosítást február 6-i levelében kéri a vállalkozó. Február 23-án már visszaigazolja a kiviteli terveket. A csomagban fekvő, augusztus 28-án kelt utolsó levelében még a vaselhelyezésről és a betonfedésről tesz fel kérdéseket.

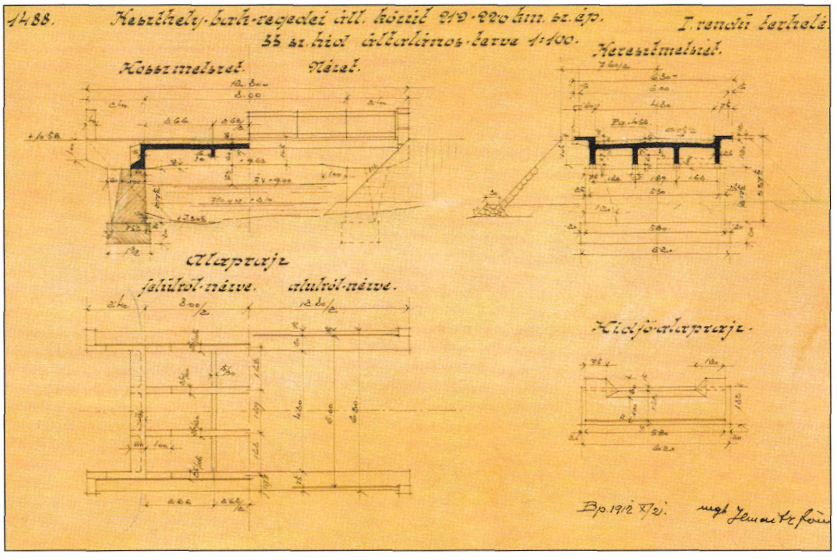
A csomagban fennmaradt az általános terv 1912. október 21-i dátummal (pausz, tus) és a kiviteli részletterv 1913. február 17-én datált fénymásolata.

A híd felszerkezete alulbordás, monolit vasbeton lemez. Négy hossztartójából a két szélső egyúttal járdakonzol is. Két belső kereszttartóján kívül, a hídfők fölött, a végső kereszttartókhoz kapcsolódik a párhuzamos szárnyfal.

Ugyancsak a **keszthely-bak-regedei állami közúton,** annak 79,2-79,3 km közötti szakaszán építendő 4 m nyílású **hídra** kívánt pályázni **Berényi Béla** vállalkozó. Az ehhez szükséges anyagokat készítette el számára a Zielinski-iroda, **1666. tervszám** alatt. Az ez ügyben folyt levelezés első fennmaradt lapja 1914. június 10-én kelt.

A híd négy hosszbordával merevített monolit lemez. Szélső bordái egyúttal a járdákat is tartják. Végső kereszttartóihoz kapcsolódnak, a szélső főtartók síkjában, a párhuzamos szárnyfalak. A monolit beton hídfők előtt kőrakat támasztja meg a rézsűburkolatot. A mértékadó árvízszint a fenéktől 0,8 m, a terv szerint a meder csak ekkor kap vizet.

Az **1670. sz. csomag** három híd újraépítésének ügyével foglalkozik. 1914. június 19-i levelében Berényi Béla vállalkozó jelzi Zielinskinek, hogy a **felsőrajki, 6. számú,** 4 m nyílású, a **gyülevész-galamboki tvh. közút 45. számú,** 5 m nyílású és a **pacsa-dióskáli tvh. út 2. számú,** 4 m nyílású hidak átépítésére kiírt pályázat versenytárgyalása június 30-án lesz. Kéri a szükséges általános terveket.

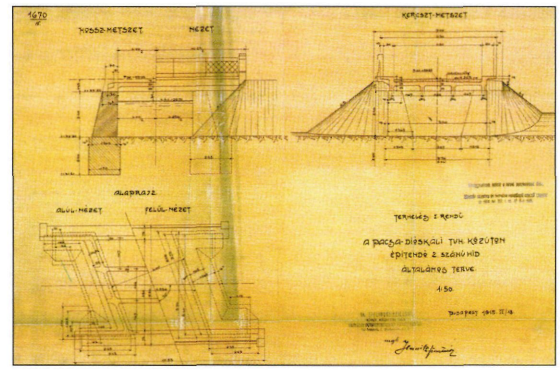


Típusmegoldás a 8,0 m nyílású híd terve a Keszthely- Bak-regedei útra (Közlekedési Múzeum)

A csomagban fekszik a Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal főnökének 1916. május 16-án kelt válasza **Barta Vilmos** vállalkozó levelére, valamint ez utóbbinak levele, melyet Zielinskinek küldött 1916. június 2-án. E levelek kapcsolódnak az egybefűzött csomóhoz.

Az Iroda postafordultával küldi ezeket, a szükséges alapmenynyiségekkel együtt.

	Felsőrajk-Hahót, 4 m ny.	Gyülevész-Galambok 5 m ny.	Pacsa-Dióskál, 4 m ny.
Vasbeton pálya	19	15	21
és ellenfal	17	22	18
	130	120	155
	70	60	85
Útburkolat	22	31	24
Korlát	18	22	20
Alapbeton	28,5	47	32,5
Alapkiemelés	40	60	55
Szádfal	70	90	75
„Felmenő beton"	0	32,5	0
Tervezési díj	200	300	200



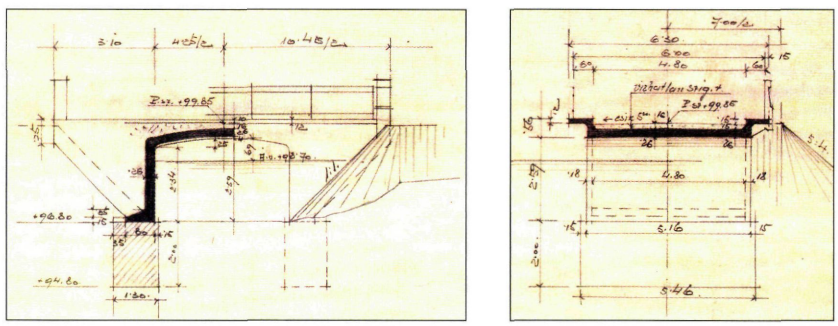
4,0 méter nyílású ferde híd terve 1915-ből (Közlekedési Múzeum)

1914. július 15-én **Berényi** értesíti az Irodát, hogy a 45. és a 2. számú hidak újraépítésének pályázatát elnyerte, ezekhez kéri a szükséges további részleteket. A 6. számúra nem is pályázott, mert kilátástalannak találta.

A három tervezett híd statikai rendszere:

Felsőrajk-Hahót, 4 m ny.; 6. sz. íves alsó élű keret, párhuzamos szárnyfalakkal, 2 m mély sík alapokon.

1915 szeptemberében **Berényi** közli, hogy, bár elnyerte a megbízást, az építést azonban az ÁÉH – a háború miatt a terv szerinti összeget a következő évben nem tudván kifizetni – felfüggesztette. Újabb árlejtés után, melyen egyedül Berényi vett részt, ismét nem kapta meg az engedélyt, de felszólították, hogy keret helyett építsen ugyanolyan összegért gerendahidat; ez esetben kiadják az engedélyt. A levél röviden, kommentár nélkül közli, hogy az ÁÉH „merev keretű híd építését többé egyáltalán nem akarja megengedni".



4,0 méter nyílású lemezkeret híd terve 1915-ből (Közlekedési Múzeum)

Ez után a többszörös tervezés miatt költségvita alakul ki az Iroda és Berényi között. Egyúttal Zielinski (érthetően) nem fogadja el az ÁÉH állásfoglalásának megváltozását a keretszerkezettel kapcsolatban. A vállalkozó ugyanakkor – szintén érthetően – az anyagi felelősséget igyekszik elhárítani magáról.

Gyülevész-Galambok, 5 m ny.; 45. sz. alulbordás, ferde tengelyű lemez, tömör pilléreken és sík alapokon.

Pacsa-Dióskál, 4 m ny.; 2. sz. A kiírás szerint: vasbeton lemez, tömör pilléreken és sík alapokon; 1914: íves alsó élű, ferde tengelyű keret, 2 m mély sík alapokon; 1915-ben áttervezve: alulbordás, ferde tengelyű lemez, tömör pilléreken és sík alapokon.

1915. december 15-ig, **Berényi** közlése szerint, még egyik híd sem épülhetett meg.

Az iratcsomóban itt megjelenik egy másik vállalkozó: **Barta Vilmos.** A pacsai híd általános terve alapján a részletterveket kéri a szükséges mellékletekkel együtt.

Az **1680. sz.** mappában összesen két ceruzás, szabadkézi vázlat és mellékszámítás maradt fenn, valamint egy válaszlevélbe illesztett anyagkimutatás három vashíd vasbeton pályalemezére. Az iratban említett hidak:

(Veres) Csáktornya	Zala vm.	24,0 m nyílású
(Havas) Károlyváros	Zágráb vm.	12,0 m nyílású
Sziszek	Zágráb vm.	22,0 m nyílású

Mindhárom hídra két alternatívát ajánl: egy **„szabadon felfekvő, előre elkészített vb. lemezt" és egyet „helyszínen betonozva".** A pálya elrendezése mindegyik esetben: 4,8 m kocsiút 5 cm aszfaltburkolattal és 2×0,6 m gyalogjárda, 2 cm aszfaltburkolattal. A hossztartók tengelytávolsága mindegyik esetben 1,2 m. A híd hosszához 2×1,0 m „felfekvést" számított hozzá. Nem derül ki a fennmaradt iratokból, de valószínű, hogy a csáktornyai és a sziszeki híd is kétnyílású volt.

Eddigi feldolgozásaink során ez esetben találkozunk **először az előregyártással** a Zielinski-iroda munkái között.

Az **1726-os** számú mappa a **nagykanizsa-tapolcai út 80-as számú, 4,0 m** nyílású hídjával foglalkozik.

A levelezés az Iroda és **Berényi Béla** vállalkozó között, 1915 decembere és 1916 júliusa között folyt. A tervlapok dátuma 1916. január 4. és február 14.

A híd a vízfolyással 60°-os szöget zár be, így a 4,0 m nyílás az út tengelye irányában 4,62 m. A pályalemez négy főtartón fekszik, a két szélső egyúttal a járdakonzolokat is tartja, illetve meghosszabbításuk szárnyfalként működik.

Az **1745. sz.** tervcsomag a **zalaegerszeg-zalalövői út 18. és 55. sz. hídjainak** tervlapjait tartalmazza.

A vállalkozó **Barta Vilmos** keszthelyi vállalkozó. Barta elküldi az Irodának a két híd vázlattervét és kéri az általános tervek elkészítését a pályázathoz. A 18. számú híd ferde: tengelye 60°-ot zár be a vízfolyásával, az 55. sz. merőleges.

Zielinski elkészíti a kért anyagot, megjegyzi azonban, hogy a kiírásban szereplő felszerkezeti magasságokat megnövelte, mert kicsinek találta azokat. Az alépítményeket is az „előírásos támfalerősséggel" tervezte és az alapozásokat is egyszerűsítette, „ami a t. címnek javára válik".

A vállalkozó sürgeti a tervek elküldését. Kérdi, hogy „miáltal válik javára" a változtatás. Sokallja az 18. sz. híd 300 koronás tervezési díját. Elismeri, hogy ez bonyolultabb szerkezet, de emlékezteti Zielinskit, hogy a pacsa-diószkáli hídért – pedig ott csak tervmásolatokat vásárolt – tervezési díjként fizetett 200 koronát.

A kifogás ellenére, nyilvánvalóan a jó viszony érdekében és a háborús évek nehezebb vállalkozási viszonyaira tekintettel is, **Barta** elfogadja az árat.

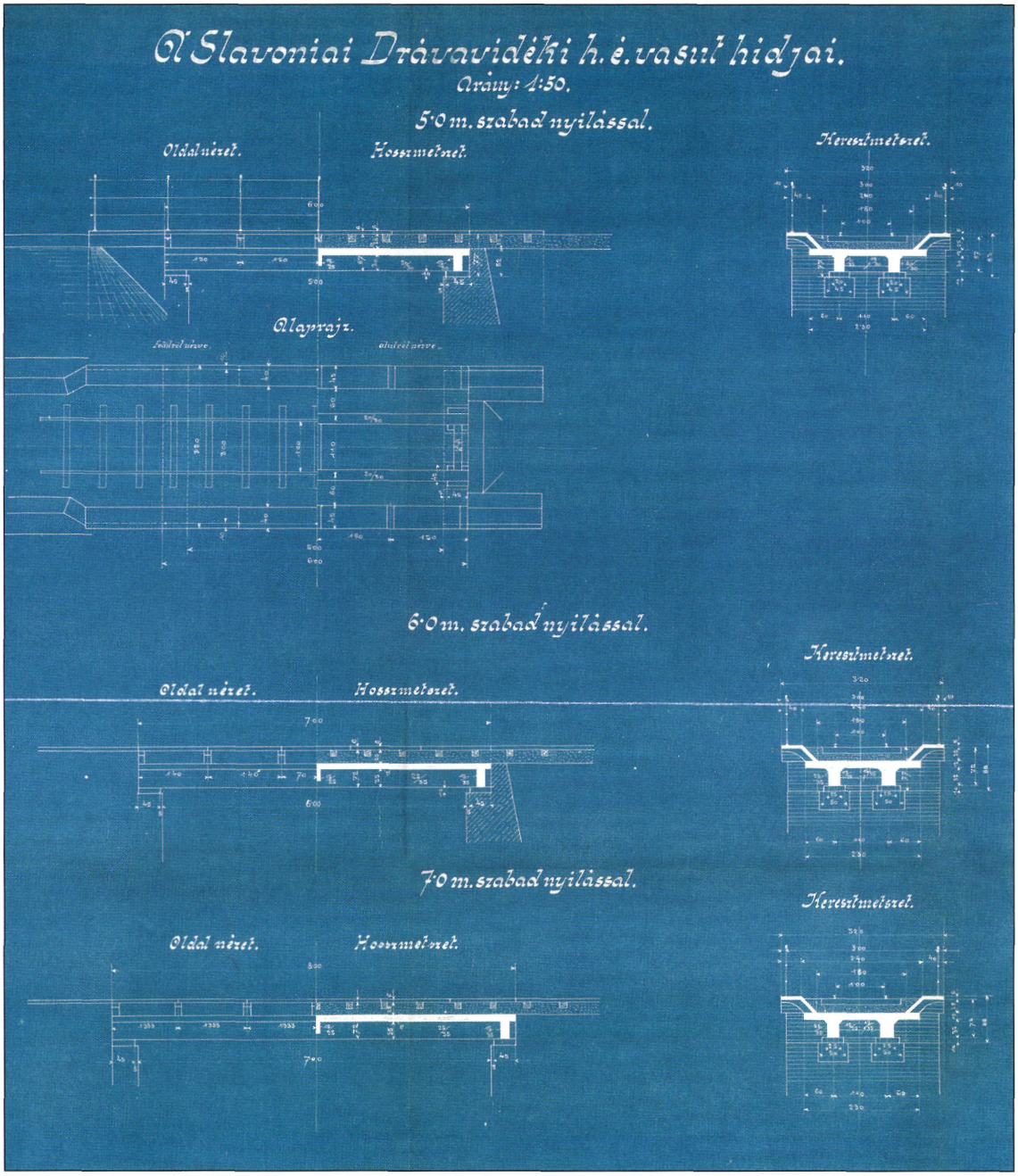
A 18. számmal jelölt híd alatt nincs állandó vízfolyás. Pályalemeze 4 hossztartón nyugszik. A két szélső egyúttal járdakonzol és ráfekszik az egyenes szárnyfalakra is. A pillérek és az alaptestek tömör betontömbök.

Az 55. sz. híd alatt egy kb. 1 m mélységű patak folyik, ezért itt a pilléreket és az alaptestet kőborda védi a kimosástól. A négy hossztartón nyugvó lemezt kiemelt, konzolon vezetett gyalogjáró szegélyezi. A hídfők és az alaptestek egyaránt tömör betontömbök.

A **132. sz.** csomóban érdekes adatokat találhatunk. A **„slavoniai Dráva-vidéki h. é. vasút" hídjaira.**

A korabeli Zala vármegye déli határa gyakorlatilag egybeesett a Dráva vonalával. Azon túl Horvát-Szlavonország (továbbra is a Magyar Korona része), ezen belül is Varasd és Kőrös vármegyék területe következett.

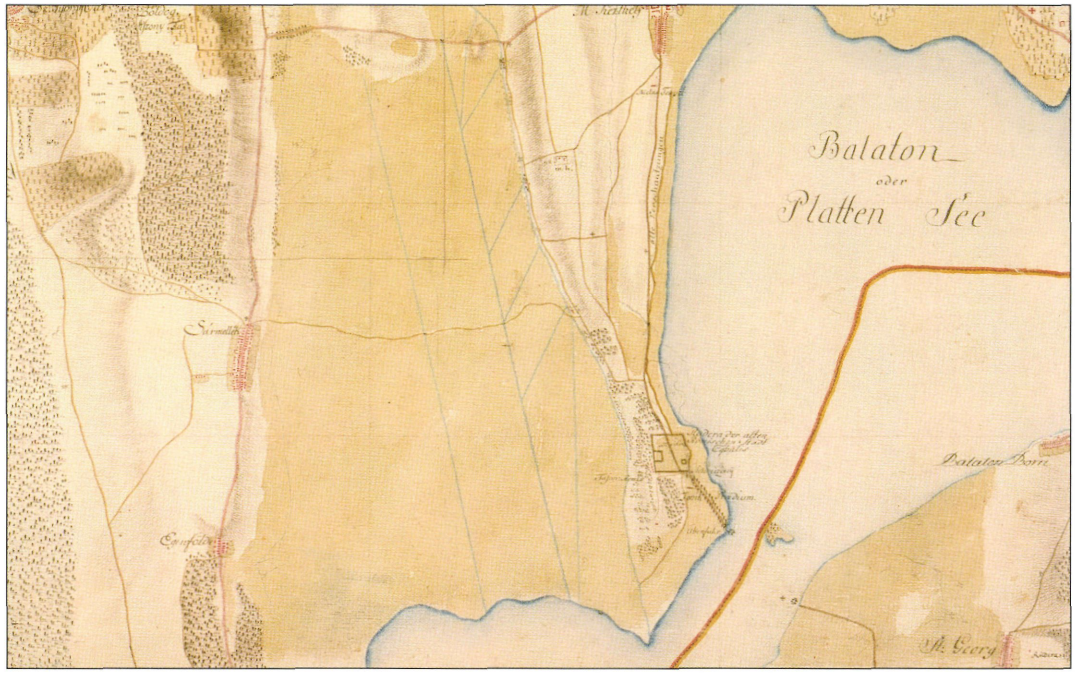
A nyílások méretét látva valószínűnek tűnik, hogy a szeszélyes folyású, sok kisebb-nagyobb szigetet közrefogó Dráva mellékágaira szánhatták ezeket a szerkezeteket. Természetesen az is elképzelhető, hogy helytől függetlenül, „csak" típustervként készültek.



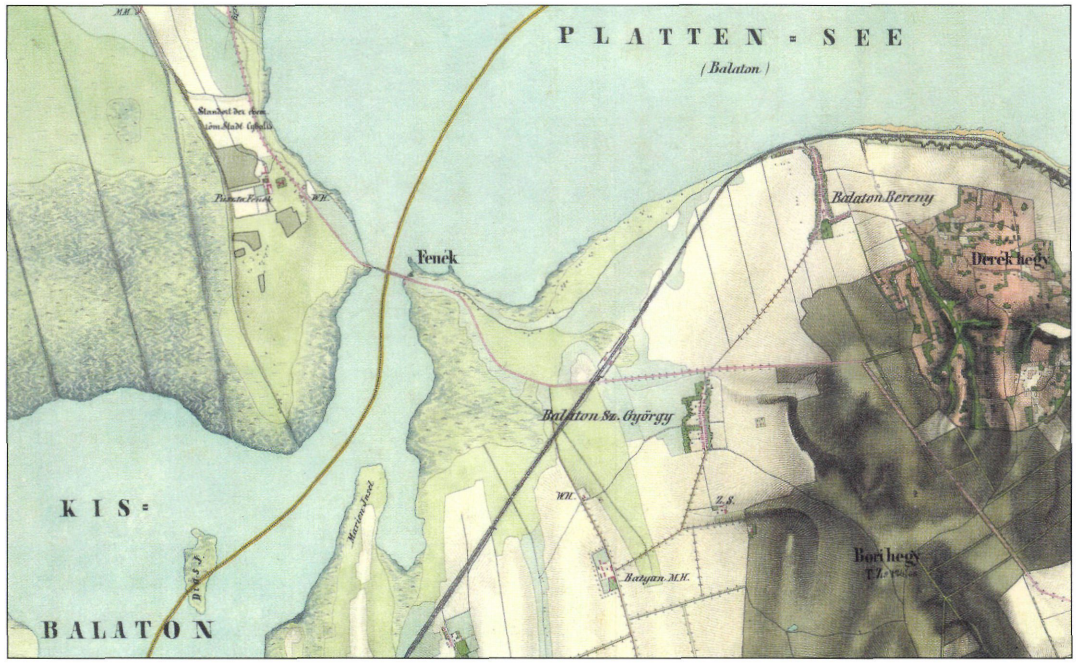
Vasúti hídtervek (Közlekedési Múzeum)

A vizsgált csomó legérdekesebb fennmaradt része egy sorozat „anyagkimutatás", különböző szabad nyílással építhető vasúti teknőhidakra. Az 5, a 6 és a 7 m szabad nyílásra készült híd rajza is fennmaradt (kék fénymásolatban). Ezek 1 m nyomközű, egyvágányú pályára építhető, alulbordás lemezek. A két hosszbordát a hídfőkben egy-egy azonos magasságú, mezőközépen egy alacsonyabb keresztborda köti össze. Az átvezetett kavicságyat oldalról tört vonalú „kis konzolok" támasztják meg, ezek merevítését íves vonalvezetésű (!) bordák biztosítják. A szerkezetek – a rajz szerint – nem görgős sarukon, hanem sarulemezen állnak. Alapozásként súlytámfalak szerepelnek a rajzokon, részletezés nélkül.

Térképek, nyilvántartások



A Zala torkolata a I. katonai felmérésen (Hadtörténeti Intézet és Múzeum)



A Kis-Balaton a II. katonai felmérésen (Hadtörténeti Intézet és Múzeum)



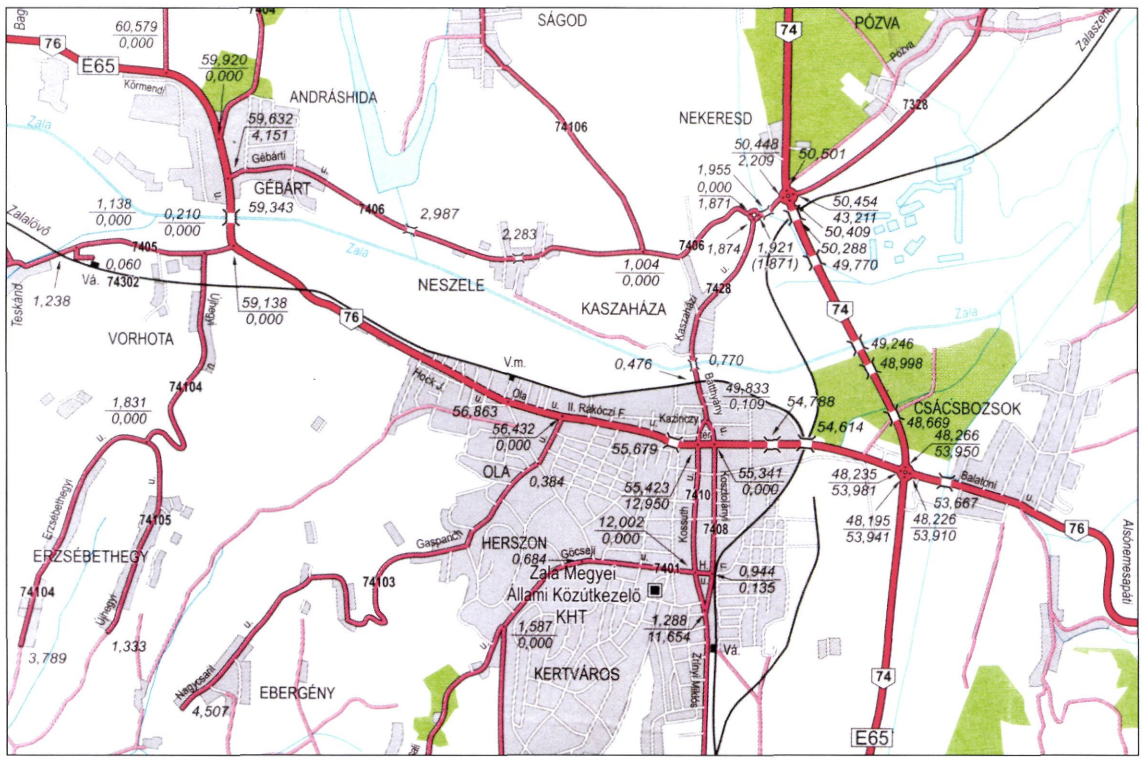
Zala megye térképe 1920-ból a járások feltüntetésével (Magyar Földrajzi Intézet)



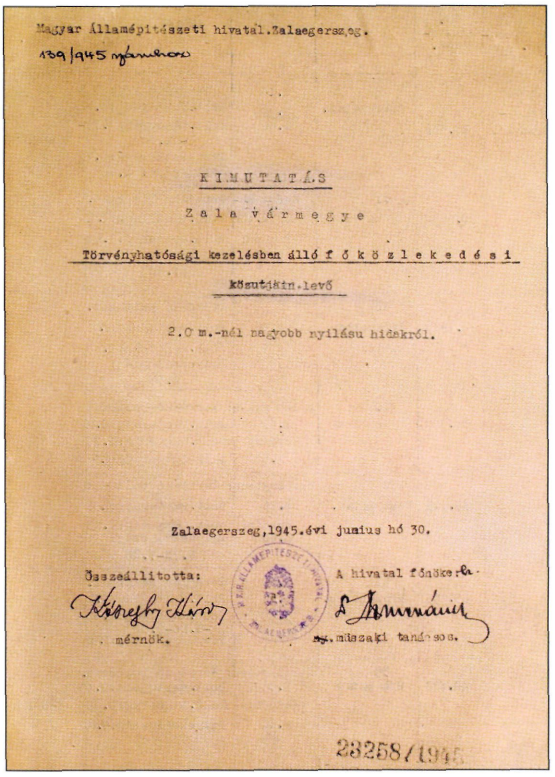
Tomasich térképe a Görög-Kerekes térképsorozatban (1800 körül)



Postaút térkép 1810-ből (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



A Zalaegerszeg körüli úthálózat 2004-ben



Magyar Államépitészeti hivatal.Zalaegerszeg.

139/945 számhoz

KIMUTATÁS

Zala vármegye

Törvényhatósági kezelésben álló főközlekedési

közutjain levő

2.0 m.-nél nagyobb nyilásu hidakról.

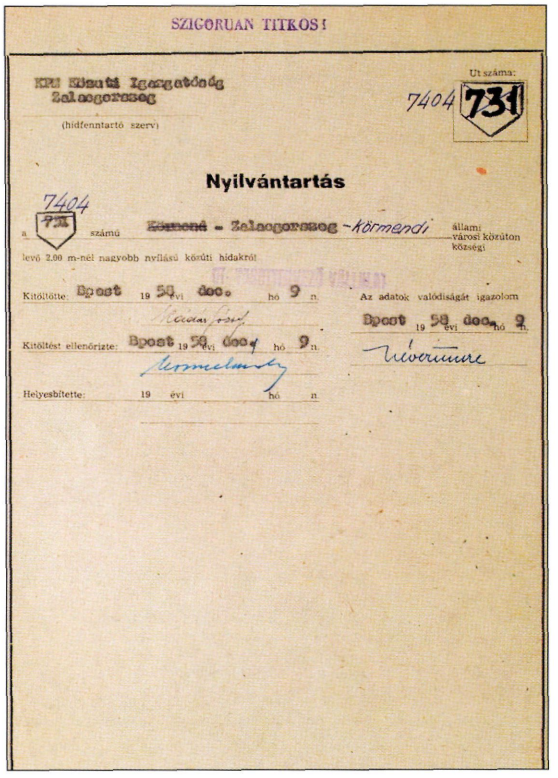
Zalaegerszeg,1945.évi junius hó 30.

Összeállitotta: Kőszegby Kárvy mérnök.

A hivatal főnöke: [illegible] müszaki tanácsos.

23258/1945

Hídnyilvántartás címlap (1945)
(Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



SZIGORUAN TITKOS!

KPM Közúti Igazgatóság Zalaegerszeg

(hidfenntartó szerv)

Ut száma: 7404 731

Nyilvántartás

a 7404 731 számú ~~Körmend~~ - Zalaegerszeg - körmendi állami/városi közúton/községi levő 2.00 m-nél nagyobb nyilású közúti hidakról

Kitöltötte: Bpest 19 59 évi dec. hó 9 n.

Az adatok valódiságát igazolom Bpest 19 58 évi dec. hó 9 n.

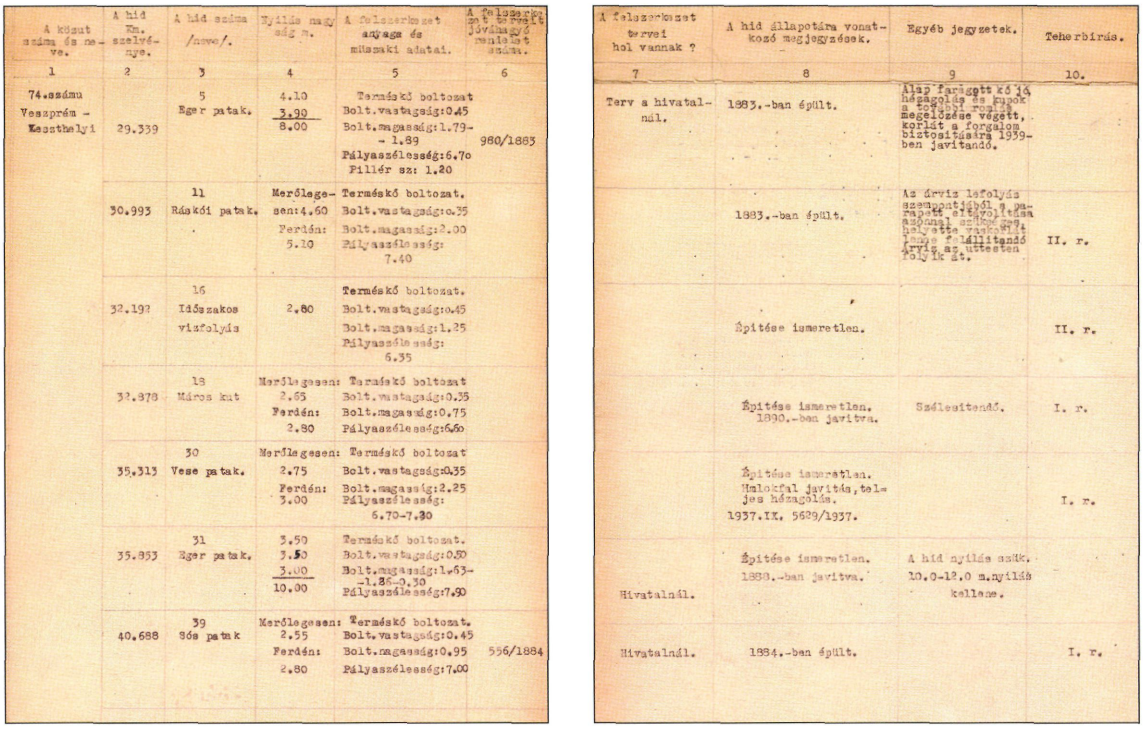
Kitöltést ellenőrizte: Bpest 19 59 évi dec. hó 9 n.

Helyesbítette: 19 évi hó n.

Hídnyilvántartás (1958)
(Közútkezelő tervtára)

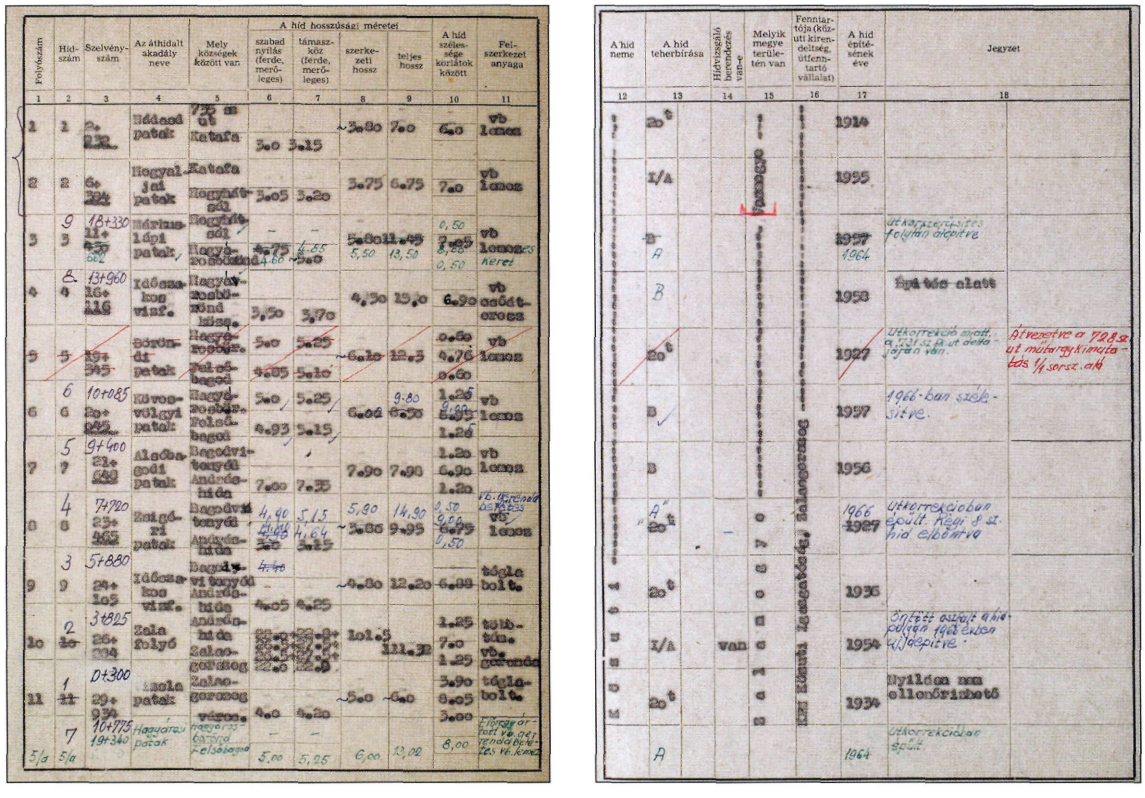
Folyó sz.	Hid sz.	Szelvény sz.	Az áthidalt akadály neve	Mely községek között van	Szabad nyilás /ferde, merőleges/	támaszköz /ferde, merőleges/	szerkezeti hossz	teljes hossz	A hid szélessége korlátok között	Felszerkezet anyaga	A hid neme	A hid teherbirása	Hidvizsgáló berendezés van-e	Melyik megye területén van	Fenntartója/közúti kirendeltség, utfenntartó vállalat/	A hid épitésének éve	Jegyzet
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18.
1.	1	0+ 596	Csókakó patak	Keszthely közs.	5.80	6.09	6.80	9.46	10.3	tégla + kőbolt.	közuti	20 t.		Veszprém	KPM.Közúti Ig. Zeg.		Javitva: 1937-ben
2.	2	2+ 376 371	Hévizcsat.	Keszthely Alsópáhok Zalaapáti	~~7.52~~ 8,70 ~~7.90~~ 8,90	~~7.80~~ 8,40 ~~7.25~~ 8,15	~~8.70~~ 9,03	~~18.3~~ 19,30	~~0.75~~ 0,95 ~~7.50~~ 8,40 ~~0.75~~ 0,95	FT 8,4 vb. gerenda	"	~~20 t.~~ "A"	nincs	"	"	~~1948~~ 1963-64 ben	1965 II 04 Tlb
3	3	2+ 642	Vörösgáti árok	Keszthely Alsópáhok	3.4 ~~3.20~~	3.57 ~~3.36~~	4.45	10.40	0.72 7.25 0.70	kőboltozat	"	I/A		"	"		Szélesitve 1950-ben.
4.	3	3+ 094	Szurkos patak	Keszthely Alsópáhok	3.78 3.60	3.96 3.78	4.80	7.70	0.70 7.50 0.70	vb. lemez	"	20 t.		"	"	1945	
5	5	4+ 621	Páhok patak	Keszthely Alsópáhok	5.00	5.25	5.90	9.89	0.75 7.50 0.75	vb. lemez	"	20 t.		"	"	1948	
6	6	6+ 660	Időszakos vizf.	Alsópáhok Zalaapáti	2.40	2.52	3.0	3.50	8.40	kőboltozat	"	20 t.		"	"	Feliszapódott nyilásméret nem ellenőrizhető.	
7	7	7+ 305	Időszakos vizf.	Alsópáhok Zalaapáti	2.60	2.70	3.10	3.55	7.45	kőboltozat	"	20 t.		"	"		
8	8	11+ 698	Kis Zala	Alsópáhok Zalaapáti	2.10 6.50 2.10	*középen 6.85	11.60	11.60	0.95 6.0 0.95	vb. keret	"	20 t.		"	"	1945	
9	9	12+ 024	Zala folyó	Alsópáhok Zalaapáti	44.25	45.65	47.05	56.25	0.50 7.0 0.50	vonókábeles vbivhid	"	"A"		"		1958	Épités alatt

A keszthely-zalaegerszegi közút hídnyilvántartása 1961-ből (Közútkezelő tervtára)



A közut száma és neve.	A híd Km. szelvénye.	A híd száma /neve/.	Nyílás nagyság m.	A felszerkezet anyaga és műszaki adatai.	A felszerkezet be-	A felszerkezet tervei hol vannak ?	A híd állapotára vonatkozó megjegyzések.	Egyéb jegyzetek.	Teherbírás.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10.
74.számu Veszprém - Keszthelyi	29.339	5 Eger patak.	4.10 3.99 8.00	Terméskő boltozat Bolt.vastagság:0.45 Bolt.magasság:1.79- - 1.89 Pályaszélesség:6.70 Pillér sz: 1.20	980/1883	Terv a hivatalnál.	1883.-ban épült.	Alap faragott kő ja hágagolás és kupok a további rogás megelőzése végett, korlát a forgalom biztosítására 1939-ben javitandó.	
	30.993	11 Rákkói patak.	Merőlegesen:4.60 Ferdén: 5.10	Terméskő boltozat. Bolt.vastagság:0.35 Bolt.magasság:2.00 Pályaszélesség: 7.40			1883.-ban épült.	Az árviz lefolyás szempontjából a partrapott árvédi tömb szükséges, hogy helyette vasbeton falu feldlitandó árvíz az uttesten folyik át.	II. r.
	32.193	16 Időszakos vizfolyás	2.80	Terméskő boltozat. Bolt.vastagság:0.45 Bolt.magasság:1.25 Pályaszélesség: 6.35			Épitése ismeretlen.		II. r.
	32.878	18 Máros kut	Merőlegesen: 2.65 Ferdén: 2.80	Terméskő boltozat Bolt.vastagság:0.35 Bolt.magasság:0.75 Pályaszélesség:6.60			Épitése ismeretlen. 1890.-ben javitva.	Szélesitendő.	I. r.
	35.313	30 Vese patak.	Merőlegesen: 2.75 Ferdén: 3.00	Terméskő boltozat Bolt.vastagság:0.35 Bolt.magasság:2.25 Pályaszélesség: 6.70-7.80			Épitése ismeretlen. Halokfal javitás, teljes házagolás. 1937.IX. 5629/1937.		I. r.
	35.853	31 Eger patak.	3.50 3.50 3.00 10.00	Terméskő boltozat. Bolt.vastagság:0.50 Bolt.magasság:1.63- -1.86-0.30 Pályaszélesség:7.30		Hivatalnál.	Épitése ismeretlen. 1880.-ban javitva.	A híd nyilás szük. 10.0-12.0 m.nyilás kellene.	
	40.688	39 Sós patak	Merőlegesen: 2.55 Ferdén: 2.80	Terméskő boltozat. Bolt.vastagság:0.45 Bolt.magasság:0.95 Pályaszélesség:7.00	556/1884	Hivatalnál.	1884.-ban épült.		I. r.

Hídnyilvántartás 1945-ből (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

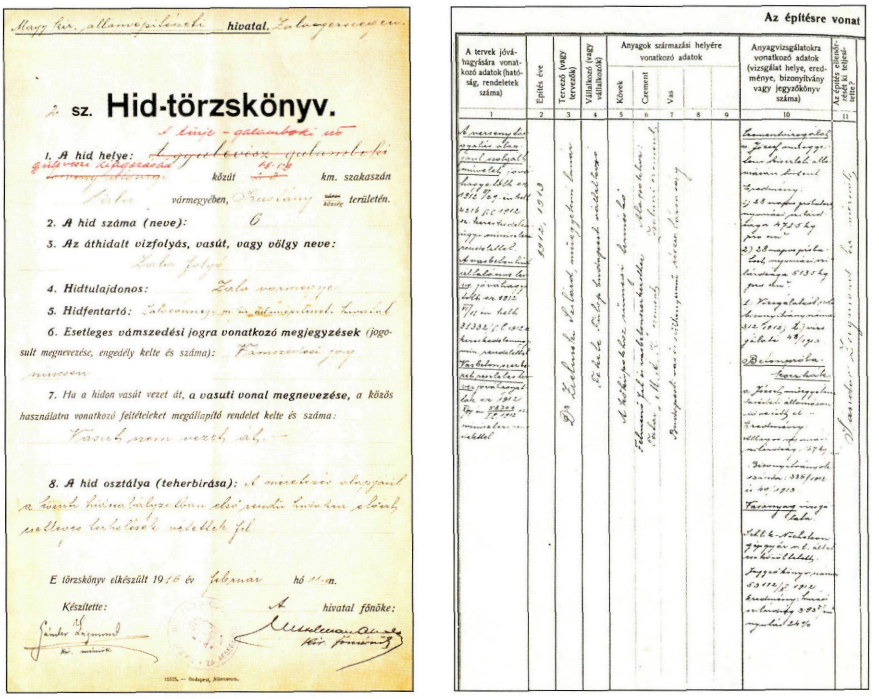


Folyószám	Híd-szám	Szelvény-szám	Az áthidalt akadály neve	Mely községek között van	A híd hosszúsági méretei: szabad nyílás (ferde, merőleges)	A híd hosszúsági méretei: támaszköz (ferde, merőleges)	A híd hosszúsági méretei: szerkezeti hossz	A híd hosszúsági méretei: teljes hossz	A híd szélessége korlátok között	Felszerkezet anyaga
1	1	2. 232	Uddasd patak	725 m út Katafa	3.00	3.15	~3.80	7.00	6.00	vb lemez
2	2	6. 294	Hegyalji patak	Katafa Hegyfalu	3.05	3.20	3.75	6.75	7.00	vb lemez
3	3	18+330 11+ 4.50 662	Máriumlápi patak	Hegyfalu Hagyaróskánd	4.75 4.60	4.55 5.00	5.80 5,50	11.45 13,50	7.95 8,85 0,50	vb lemez és keret
4	4	13+960 16+ 116	Időszakos vizf.	Hagyaróskánd Hosszúnémeti hiss.	3.50	3.70	4,30	15,0	6.90	vb sződ-eross
5	5	15+ 345	Sárundi patak	Hagyaróskér. Felsőlegeti	5.00 4.05	5.25 5.10	~6.10	12.5	4.76 0.60	vb lemez
6	6	10+085 20+ 822	Kövesvölgyi patak	Hagyaróskér. Felsőlegeti	5.00 4.93	5.25 5.15	6.00	9.80 6.50	1.26 8.00 1.26	vb lemez
7	7	9+400 21+ 682	Alsóbagodi patak	Bagodvitenyéd Andráshida	7.00	7.20	7.90	7.90	1.20 6.90 1.20	vb lemez
8	8	17+700 23+ 465	Zsigári patak	Bagodvitenyéd Andráshida	4,90 5,05 3.50	5,15 4,64 3.15	5,90 ~5.80	14,90 9.95	0,50 6,00 6.75 0,50	vb lemez
9	9	5+880 24+ 105	Időszakos vizf.	Bagodvitenyéd Andráshida	4.60		~6.80	12.20	6.00	tégla bolt.
10	10	3+825 26+ 304	Zala folyó	Andráshida Zalaegerszeg	4.05	4.25	101.8	111.32	1.25 7.0 1.25	tölt-tám vb. szerkezet
11	11	D+300 29+ 930	Szala patak	Zalaegerszeg Zalaegerszeg vizsa.	4.0	4.20	~5.0	~6.0	5.90 8.05 3.00	tégla-bolt.
5/a	5/a	17+775 19+340	Hagyaróskér patak	Hagyaróskér Zalaegerszeg Felsőlegeti	5.00	5,25	6,00	13,02	8,00	Utkorrekcióban épült. Régi híd elbontva. Ve. kerül.
										A

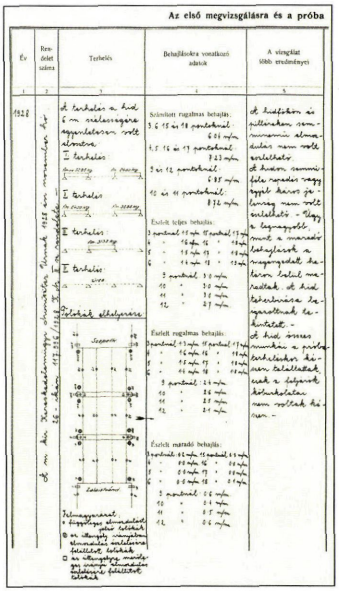
A híd neme	A híd teherbírása	Hídvizsgáló berendezés van-e	Melyik megye területén van	Fenntartója (közúti kirendeltség, útfenntartó vállalat)	A híd építésének éve	Jegyzet
12	13	14	15	16	17	18
	20 t				1914	
	I/A				1955	
	B A				1927 1964	Utkorszerüsités folyán épitve
	B				1958	Épités alatt
	20 t				1927	Utkorrekció miatt a nyilás ki ut alatt van! Átvezetve a 710.9.sz. ut műtárgykimutatás 1/4 sorsz. alá
	B				1957	1966-ban szélesitve.
	B				1956	
	A' 20 t				1966 1927	Utkorrekcióban épült. Régi híd elbontva
	20 t				1936	
	I/A	van			1954	Épités alatt a híd mellett 1968-ban uj épitve.
	20 t				1934	Nyilása nem ellenőrizhető
	A				1964	Utkorrekcióban épült.

731. sz. körmend-zalaegerszegi közút hídnyilvántartása 1958-ból (aktualizálva: 1966-ig) (Közútkezelő tervtára)

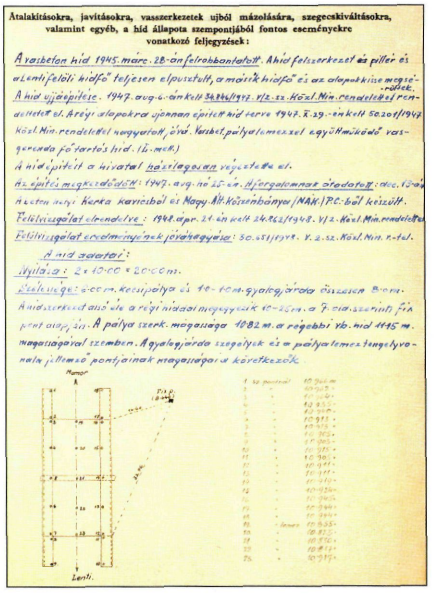
Törzskönyvek, hídlapok



A kustányi Zala-híd törzskönyvének két oldala (1915)



A szepetki Zala-híd (1932) törzskönyvének részlete



A lenti Kerka-híd (1938) törzskönyvének részlete

3.sz. melléklet

Zalaapát-zalabéri út 31+120 km szelv.-ben fekvő Zalabéri-hid újjáépítése.

A második világháborut megelőzően a Zala folyó medre és hullámtere felett a zalaapáti-zalabéri úton a 31+091 km szelv.-ben egy 30 m össznyilású vashid, a 31+150 km szelv.-ben egy 4x8,0 m ny. betonhid, a 31+205 km szelv.-ben egy 10 m nyilású vasbetonlemezhid, a 31+265 km szelv.-ben egy 2,5 m nyilású boltozat volt. A hidakat a háboru folyamán felrobbantották. Az újjáépülő gazdasági tevékenység a megszakitott forgalom helyreállitását igényelte s ezért a felrobbantott hidak helyére ideiglenes jellegü fahidak épültek, amelyek gyenge szerkezetüknél fogva csakhamar romlásnak indultak és állandó fenntartásra szorultak. A forgalom egyre fejlődött, egyre súlyosabb járművek kapcsolódtak be és csakhamar nyilvánvaló lett, hogy az egyre csökkenő teherbirású hidak nem felelnek meg az út forgalmi igényeinek és emellett fenntartásuk folyamatos állandó nagy költséggel terhelte meg a hidügyi igazgatást. A hidak engedélyezett teherbirását az eredeti 20 tonnáról 10-re, majd végül 3 tonnára kellett leszállitani. A hidak végleges jellegü ujjáépitésére előbb-utóbb szükség volt, annál is inkább, mivel a hidak megszüntetése a járműveket nagy kerülőre kényszeritette. Az 1957. évben végrehajtott forgalomszámlálás adatai szerint naponta

13 személygépkocsi
77 motorkerékpár
30 tehergépkocsi
418 fogatolt kocsi
411 kerékpár

azaz 949 jármü haladt át a hidon.

A beruházási programm szerint a járműveket gépkocsi egységre átszámitva a napi forgalom 2560 személygépkocsinak, azaz évi átlagként 934 400 db személygépkocsinak felel meg. Ha a legrövidebb zalaszentgróti kerülőt számitjuk is csak az évi többlet 6x934400 = 5 606 400 gépkocsi kilométer. Km-ként 1.- Ft-os költség mellett a hidépités beruházása kb. egy év alatt megtérül. 1957.-ben a KPM megbizta az UVATERV-et a Beruházási Programm, majd a Tervfeladat elkészitésével. 1957. dec. végén a tervező benyujtotta a Minisztériumnak. A tervezetet 1958. május 23.-án a 212.500/1958.sz. miniszteri rendeletre egybehivott biráló bizottság megtárgyalta és jóváhagyásra javasolta. A jóváhagyás 216178/1958. szám alatt 1958. jún. 19.-én megtörtént. A részletes tervezési megbizás kiadása előtt 1958.VI.6.-án 215914/1958.sz. min. rendelet alapján Helykijelölő tárgyalást tartottak valamennyi érdekelt hatóság, a tervező és a kivitelezésre kijelölt Hidépitő Vállalat megbizottainak részvételével.

A jóváhagyott alapadatok birtokában az UVATERV hozzáfogott a hid és a vele kapcsolt beruházások megtervezéséhez. Az illetékes szombathelyi Vizügyi Igazgatóság közölte, hogy tervbe vették a Zala folyó Zalabér községben átfolyó szakaszának rendezését. Ennek az lett a következménye, hogy a hid tervezésénél már ehhez az új átmetszés sikján létesülő folyómederhez kellett alkalmazkodni.

Zalabéri Zala-híd (1961) törzskönyvéből

3. rész. AZ ÉPITÉSRE ÉS KÖLTSÉGEKRE VONATKOZÓ FŐBB ADATOK

3.12 c.

1. A tervek jóváhagyására vonatkozó rendeletek száma, a jóváhagyó hatóság megnevezése:
Közl. és Póstaügyi Minisztérium Hidosztálya 1958. jul. 25.-én kelt 323364/1958.sz. alatt.

2. Az építés ideje: 1956. szept. év ..... hótól 1959. január év ..... hóig

3. A tervező (tervezők) neve: Ut- Vasuttervező Vállalat /UVATERV/
Híd III.osztály /Iptók László mk./

4. A kivitelező vállalat neve: Hidépitő Vállalat /Novák Géza mk./ épitésvezető.

5. Az építés ellenőrzését teljesitette:
Központi előad.: Gözsy-Kováts István fmk.
Müszaki ellenőr: Hidvéghy Rudolf főmk. és Balogh Gábor a zalaegerszegi kirendeltség részéről.

6. Az építési anyagok minősége és származási helye:

a) Kövek utépitési bazalt Zalahalóp

b) Cement Az iv- és pályaszerkezet, valamint az alépitményi vasbetongerendák C 600 j. cementtel
Alaptestek C 400 " "
felmenőfalak C 500 " "

c) Acél Folytacélbetétek A.32.24.12 jelü
Feszitő kábelhuzalok KB. 130-150

d)

Zalaapáti Zala-híd (1961) törzskönyvéből

8./ Falazott-, beton-, vasbetétes beton-, vagy vasbeton-hid
vizsgálati lapja.
Pécs-vasrészi

A ....7.....sz. Budapest-Nagykanizsa-vasuti állami . . . közut
....137,8-137,9....km szelvényben lévő .....sz. ugynevezett .
Dencsér-árok.
. . . . . hid vizsgálati eredményei.

A vizsgálat ideje: .1938.év . augusztus .hónap ....30....nap.

A hidvizsgáló neve: . . . . . Bakay Tulián Kir. Főmérnök. . . . . .

Jelen volt az Á.É.H. részéről: . . . Dr. Csecsi Nagy László Kir. Főmér

A hid nyilvántartva:

a./ hidlappal,

b./ kiviteli tervvel,

c./ kiviteli tervvel és törzskönyvvel.

A törzskönyvi nyilvántartó lapszáma: . . . . . .

A hidosztálybeli tervszáma: . . . . . M105 A. . . . .

Á.É.H. tervszáma: . . . . . .

ad a./ 1./ Ha van hidlap, azon a hiányzó adatol pótlandók.

2./ Ha nincs hidlap, akkor felvesendők az adatok a helyszinen hidlapminta szerint.

A legutolsó munkálatok rövid körülirása: . . . . . .

. . . . . .

ideje: . . . . . .

és költsége: . . . . . .

Az Á.É.H. megelőző vizsgálatának ideje . . . . . 1934 augusztus hó-án.

és a vizsgáló megnevezése: . . . . . Szegő János kir. útmester . . . . .

A hid nyilása merőlegesen: . . . . . 7 m. . . . . 5.97 m. . . . .

ferdén: . . . . . 5.97 m. . . . .

A hid tulajdonosa: . . . . . Ker.kir. Közl. Minisztér . . . . . .

A hid fenntartója: . . . . M. Kir. Áll. Ép. hivatal Zalaegerszeg. . .

A hid teherbirása: . . . . . I. rendü. . . . . .

-4-

A teherelosztó réteg növelendő-e ..... mily költséggel . . . . .

A hid erősitendő-e, mely évben ..... és mekkora költséggel .....

A hid átépitendő-e " " ..... " " " .....

A hid ujjáépitendő-e " " ..... " " " .....

A javaslat rövid indokolása

A munka szükségessége szempontjából . . . . . Részül burkolat hézagolás . . .
és kismértékü kifagyás javitása.
. . . . . .
és sürgőssége szempontjából . . . . . További romlás megakadályozása végett.
. . . . . .

Egyéb megjegyzések és fénykép helye:



Hídlap 1938-ból (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

732.sz. keszthely-lentii ..... állami közut 4.872 Km szakaszán
Zalavármegyében levő 6. .sz. Zalaértári hídról.

HIDLAP

Szabad nyilás l = 1.40+1.60 m.
Hossztartók keresztmetszeti mérete 30/40 cm.
Hossztartók egymástól való távolsága a = 0.65 m, hossztartók száma n = 9.
Pallók keresztmetszeti mérete 0.10 m /4 cm kopás/
Szerkezeti magasság M = 0.40 m
Hidfők cölöpjeinek átmérője d = ø 0.30 .m
Kocsiut szélessége s = 6.- .m
Mederfenék mélysége a szerkezet alsó élétől mérve m = 1.30 .m

* A hid épült . . . évben
* Javitva volt . . .évben, a javitások voltak:
Hossztartók állapota: Jó
Hidfők állapota: Gyenge
* Altalaj minősége
A hidra megengedhető legnagyobb terhelés szempontjából fontos esetleges egyéb adatok:

Van-e jelenleg a hidon forgalmi korlátozás és milyen mértékben: 6 t.



A felvett adatok helyességét igazolja:

Fahíd adatai a hídlapon (1938)

- 3 -

14. sz. Veszprém - keszthelyi áll. közut 49.486
km szakaszán . . . . Zala . . . . vármegyében levő . 39 . . .
számu ugynevezett . . . . időszaki vasbetyár felett . . . . . hídról

HIDLAP.

A boltozat anyaga: kő, tégla, vegyes falazat, beton, vasbeton.
A boltozat ivmagassága i = 6.63 m
A boltozat szabadnyilása merőlegesen l = 7.30 m
ferdén l_1 = ... m
A boltozat vastagsága a tetőponton a homlokfalon v_1 = ... m
a hid tengelyében v = ... m

Ha l = 5 m-nél v < 48 cm
l = 6 " v < 55 "
l = 7 " v < 56 "
l = 8 " v < 62 "
l = 9 " v < 66 "
l =10 " v < 66 "
vagy l >10 " -------- mekkora a boltozat vastagsága az ut tengelyében a vállak felett v_2 = ... m
Tehereloszto burkolati réteg vastagsága b = ... m
Hidfők anyaga . . . . . beton
Ellenfalak hossza a boltozat válláná f = ... m
A mederfenék mélysége a boltozat tetőpontja alatt i + m= ..... m
Alaptest hossza h = ... m
Alaptest szélessége t= ..... m
Alapok mélysége a szerkezet alsó éle alatt m_1=..... m
Kocsipálya szélessége s = ... m
Kerékhárító gyalogjárók szélessége s_1= ..... m
Mellvédfalak vastagsága s_2= ..... m
A hid épült 1894. évben
Utoljára javitva volt ..... évben
Boltozat állapota . . . jó . . . . .
Hidfők állapota . . . jó . . . . .
Altalaj minősége az alapsik alatt . .
Alapok állapota . . . . . .
Lezáró kőkúpok állapota . . fejetlen
A hidra megengedhető legnagyobb terhe b adatok.



A felvett adatok helyességét igazolja:

Boltozott híd adatai (1938)

733 . sz. Zalaber-nagykanizsai áll. . közut . 21+855 . . . .
km szakaszán levő . . . Zala . . . . . vármegyében levő . 39 . . .
számu ugynevezett . . . Kaszaházi zala . . . . . hídról.

HIDLAP.

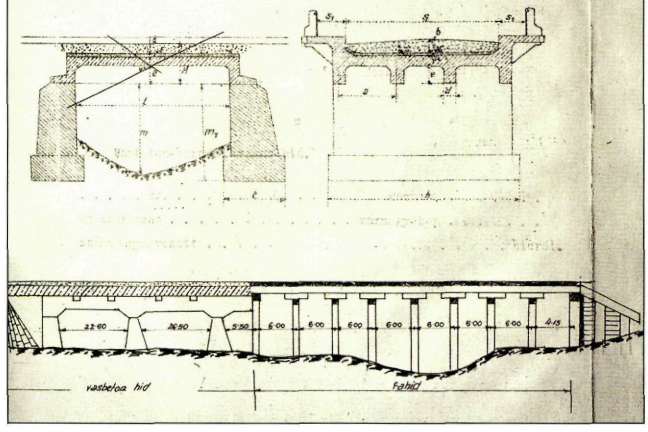
A hid szabad nyilása merőlegesen l = ... m
ferdén l_1= ..... m
Vasbetontartók keresztmetszeti mérete, szélessége és magassága 0.35×1.90
Vasbetontartók egymástól való távolsága: a= 1.81.5 m
Vasbetontartók száma: n= ..4....
Teherelosztó burkolati réteg átlagos vastagsága a védőbeton felső éle felett b = 0.10... m
Vasbetonlemez vastagsága: v = 0.19.. m
Szerkezeti magasság: M= a tartómagasság+lemez+szigetelés és védőbeton+burkolat vastagsága = 0.+v+5cm+b= ..0.35... m.
Kocsiut szélessége s = 4.80.. m
Karékhárító gyalogjárók szélessége s_1=1.20+1.20 m
Hidfők anyaga : beton
Alaptest szélessége t = 2.25 és 2.35 m közbülső pillérnél 7.38×1.58
Alaptest hosszusága h = 6.34.. m
A mederfenék mélysége a szerkezet alsó éle alatt m= .4.19... m
Az alapsik mélysége, a szerkezet alsó éle alatt m_1=4.60-5.76
A hid épült 1928. évben
Utoljára javitva volt 1945 évben, a javitások voltak: [illegible]
Felszerkezet állapota jó
Hidfők állapota jó
Altalaj minősége az alapsik alatt
Van-e a hidon jelenleg forgalmi korlátozás és milyen mértékü nincs
A hidra megengedhető legnagyobb terhelés szempontjából lényeges esetleges egyéb adatok. A hid részletező részének adatait lásd másik hídlapon
A felvett adatok helyességét igazolja:

6./ Vasbeton-bordáslemezes hid.

733 . . sz. Zalaber-nagykanizsai áll. közut . 21+855 . . .
km szakaszán . . . . Zala . . . . . vármegyében . . 39 . . .
számu ugynevezett . . . . Kaszaházi zala . . . . . hídról.

HIDLAP.

/Helyesbitve 1938.IV.hó./



Kaszaházi Zala-híd hídlapja (1948) (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)

Z a l a
..... megye.

Híd száma: 15
B

A
Zalaapáti-zalabéri
összekötő közút 31.215 km szelvényében levő
Zalabéri-Zala ártéri híd

HÍDLAPJA

A hídfenntartónál (hídtulajdonosnál) maradó hídlap első példányának mellékletei: 4 drb. terv, 7 drb. számítás, 10 drb. műirat (a forgalombahelyezést megelőző vizsgálat jegyzőkönyve, leszámolási s egyéb irat) a csatolva levő részletes terv és iratjegyzék szerint.

E hídlap elkészült: 1956. év május hó 3 n.

Készítette: /Balogh Gábor/ hídelőadó.

Jóváhagyva: 1956 év augusztus hó 1 n. kelt 735/I/41/1956 számú közlekedés- és postaügyi miniszteri rendelettel.

(P. H.)

közúti hídosztály vezetője

7680—1. raktári szám. — Nyomtatványellátó 1731. — Alföldi Nyomda, Debrecen 1951—822.

HÍDLAP

1. A híd helye: Zalaapáti- Zalabéri
összekötő közút 31.215 km szakaszán
Zala megyében Zalabér város/község területén.
2. A híd száma és neve: 15 sz. Zalabéri Zalaártéri híd
3. Az áthidalt vízfolyás, völgy, út, vasút neve: Zala folyó ártere
4. Alépítmény anyaga (alapozási mód, beton, vasbeton, kő): vasbeton KPM.IX. "C" típusu hídfők, ÁM. 3 sz.mintaterv
5. Felszerkezet anyaga (vas, vasbeton, beton, kő, tégla, fa): vasbeton, KPM.IX.2.F 1 jelű mintaterv
6. Híd teherbírása (tonna): B
7. Híd hossza (dilatációk között): 11.00 m.
Híd tel jes hossza : ~~11.96~~ ~~11.00~~ m.
8. Híd szabadnyílásai: a) merőlegesen: 10.00 m.
b) ferdén: -
9. Hídnyílások támaszközei között: a) merőlegesen: 10,50 m.
b) ferdén: -
10. Híd teljes szélessége, korlátok belső élei között:
0.50 szegély 7.00 kocsipálya, 0.50 szegély 8.00 összesen.
11. Hídépítés éve: 1955.
12. Hídépítés költsége: 186.317.22 Ft.
13. Egy m² pályafelületre eső költség: 2.230.84 Ft.
14. Egy fm pályafelületre eső költség: 16.937.93 Ft.
15. A híd tervezője: K.P.M. Közuti Kirendeltsége, Zalaegerszeg.
16. Kivitelező vállalat: Utfenntartó Vállalat, Zalaegerszeg.

Zalabéri Zala-híd (1956) (Közútkezelő tervtára)

KPM Közuti Ig.Zalaegerszeg
(hídfenntartó szerv)

Híd száma: 24/39 2

HÍDLAP

a ~~42~~ 7354. számú jelű Alibánfa-Alsónemesapáti-alibánfai
összekötő állami ~~közút~~ 1+025 km szelvényében levő
Zala folyó ártéri hídról

1 példány

A hídlap hídfenntartónál őrzött első példányának mellékletei: .....db terv .....db számítás ..... db forgalombahelyezést megelőző vizsgálati, próbaterhelési, leszámolási stb. jegyzőkönyv és irat, a hídlap mindkét példányához csatolt részletes terv- és iratjegyzék szerint.

Készítette: Jóváhagyva:

Bpest 19..65..év febr. hó 7 n. 19..... év ..... hó ..... n

Kézár kelt ..... számú

(P. H.) KPM rendelettel

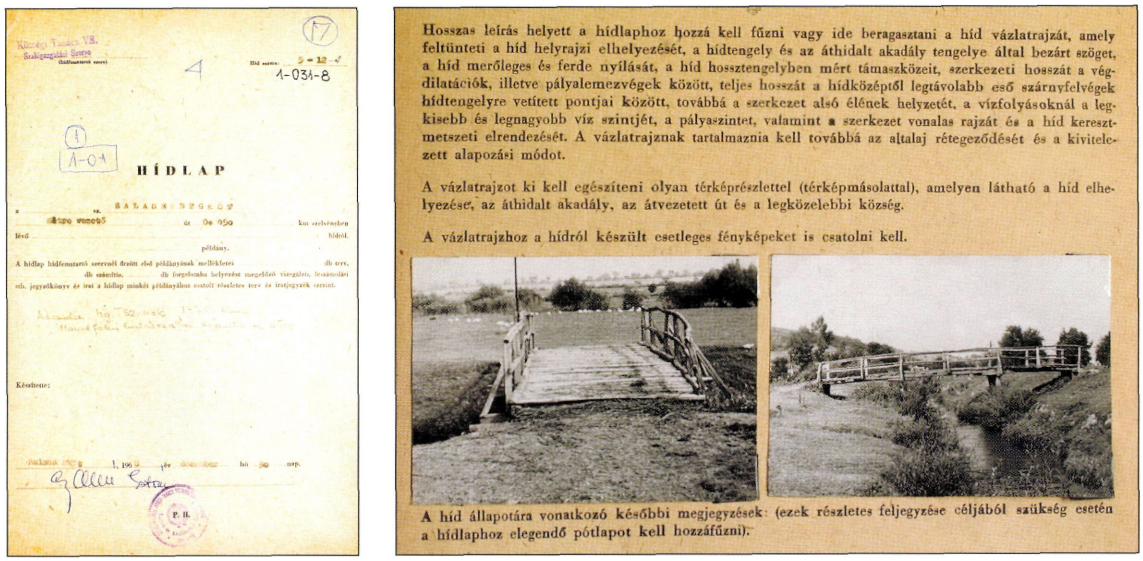
Javította: 7 1965.V.30 hídfelügyelő hídfőnök

Kézár

(P. H.)

1. A híd helye: a ~~42~~ számú jelű Alibánfa-alsónemesapáti
összekötő állami ~~közút~~ 1+025 km szelvényében
Zala megyében Alibánfa-Fotalenye ~~község~~ határában
24/39 közöt
2. A híd száma és neve:
3. Az áthidalt akadály (vízfolyás, völgy, út, vasút) neve: Zala folyó
4. Szabadnyílás a) ferdén: ~~3,00~~
~~11,80+12,95~~ 11,80+12,95 m
b) merőlegesen: -
5. Támaszköz a) ferdén: ~~13,05~~
~~12,40+13,60~~ m
b) merőlegesen:
6. Szerkezeti hossz: 16,25
7. Teljes hossz: 17,75
8. Szélesség korlátok között:
0,60 4,85 0,60 6,05 m
gyalogjáró, kocsipálya, gyalogjáró, összesen.
9. Hasznos pályafelület (szerkezeti hossz x korlátok közötti összes szélesség):
10. Alépítmény anyaga, alapozási mód: ~~2 nyilású vb. gerendu vfa prov./~~
11. Felszerkezet anyaga és rendszere: /2 nyílásközszekadt/
~~5 t~~ 20 t
12. Teherbírás:
13. Hídépítés éve: 1930 átalakítva 1965-ben
14. A híd tervezője:
15. Kivitelező vállalat:
16. Hídépítés költsége:
17. 1 m² pályafelületre eső költség:
18. 1 fm hídhosszra (szerkezeti hosszra) eső költség:

Az alibánfai Zala-híd végső állapota (1966) (Közútkezelő hídtervtára)



HÍDLAP

1-031-8

A-01

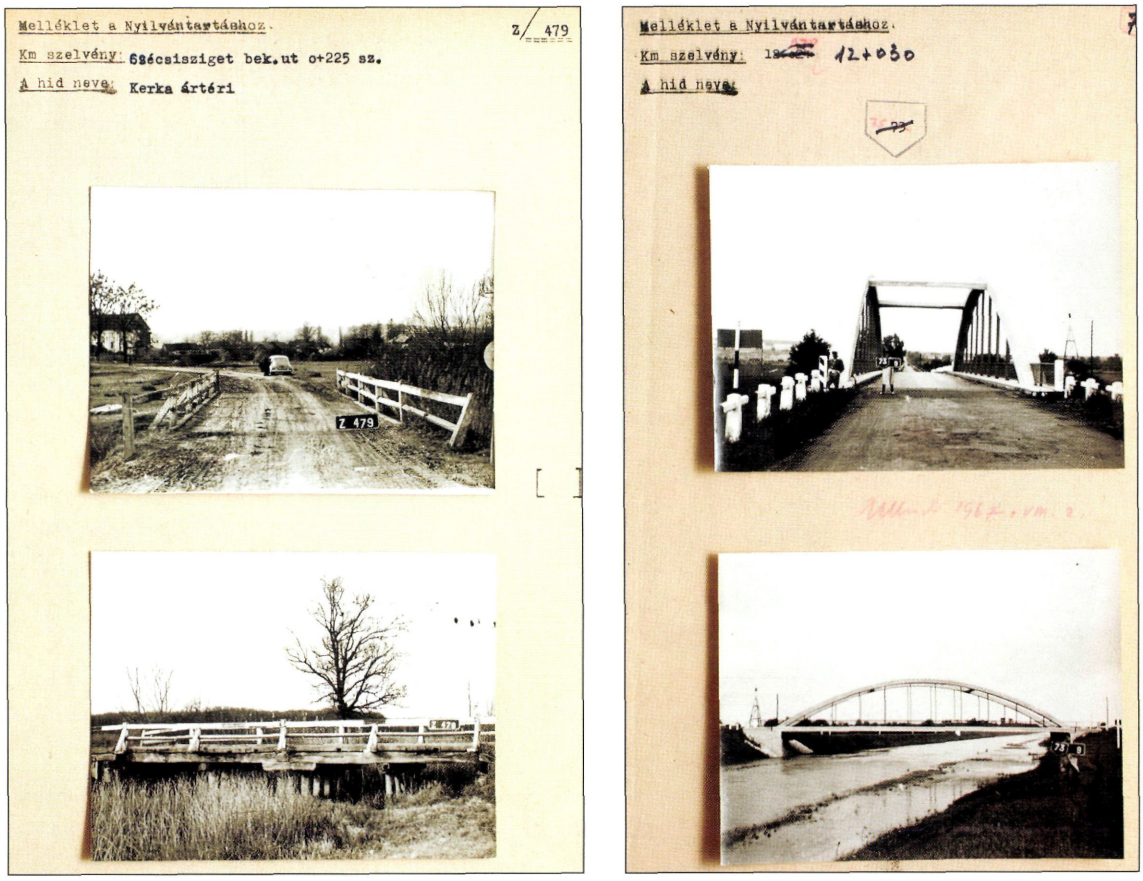
Hosszas leírás helyett a hídlaphoz hozzá kell fűzni vagy ide beragasztani a híd vázlatrajzát, amely feltünteti a híd helyrajzi elhelyezését, a hídtengely és az áthidalt akadály tengelye által bezárt szöget, a híd merőleges és ferde nyílását, a híd hossztengelyben mért támaszközeit, szerkezeti hosszát a végdilatációk, illetve pályalemezvégek között, teljes hosszát a hídközéptől legtávolabb eső szárnyfelvégek hídtengelyre vetített pontjai között, továbbá a szerkezet alsó élének helyzetét, a vízfolyásoknál a legkisebb és legnagyobb víz szintjét, a pályaszintet, valamint a szerkezet vonalas rajzát és a híd keresztmetszeti elrendezését. A vázlatrajznak tartalmaznia kell továbbá az altalaj rétegeződését és a kivitelezett alapozási módot.

A vázlatrajzot ki kell egészíteni olyan térképrészlettel (térképmásolattal), amelyen látható a híd elhelyezése, az áthidalt akadály, az átvezetett út és a legközelebbi község.

A vázlatrajzhoz a hídról készült esetleges fényképeket is csatolni kell.

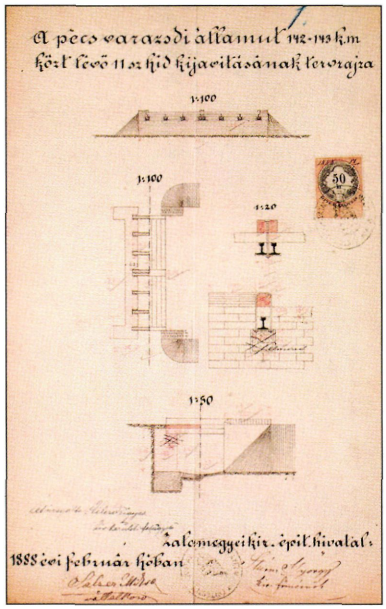
A híd állapotára vonatkozó későbbi megjegyzések: (ezek részletes feljegyzése céljából szükség esetén a hídlaphoz elegendő pótlapot kell hozzáfűzni).

Önkormányzati hídlap (1968) (Zala Megyei Közlekedési Felügyelet)

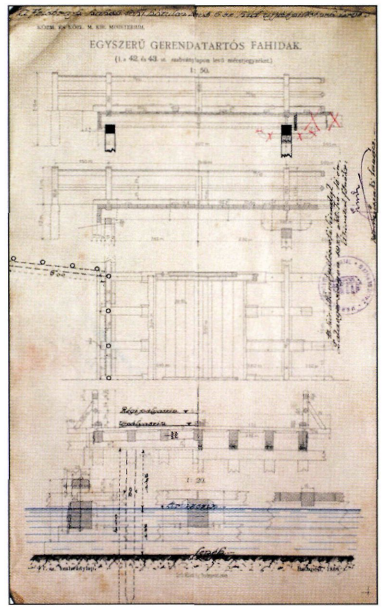


Hídlapok fotói (1965) (Közútkezelő)

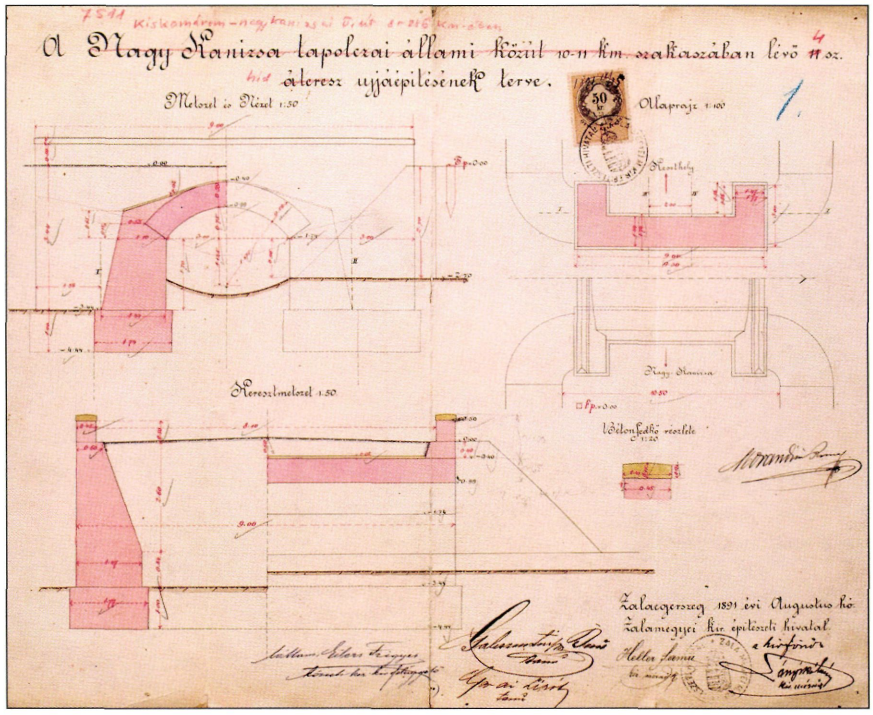
Tervek, iratok



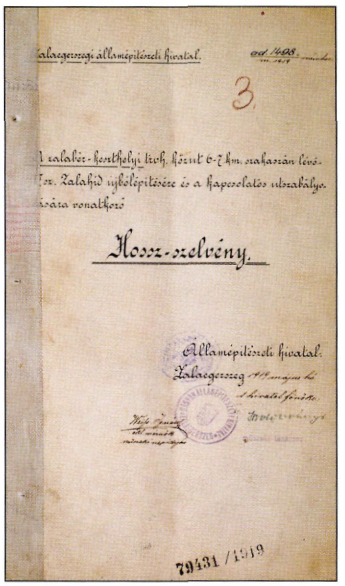
Hídjavítási terv (1888)



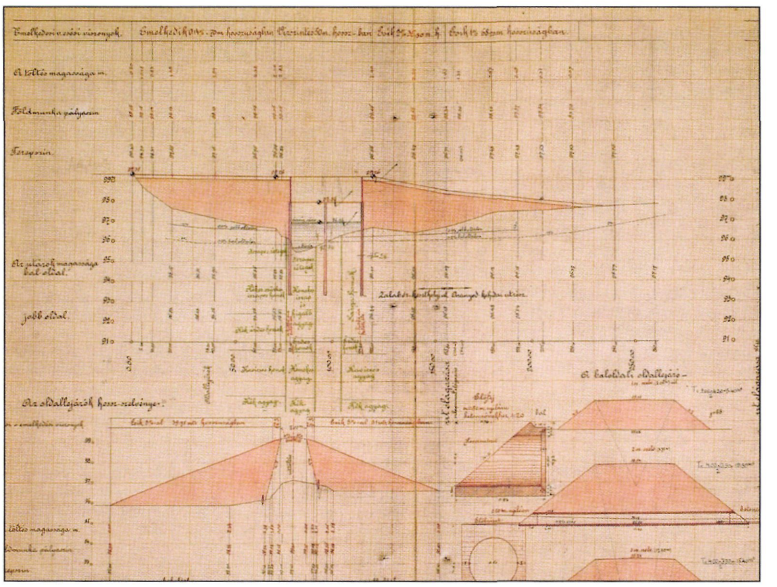
Fahíd adaptált mintaterve (1927)



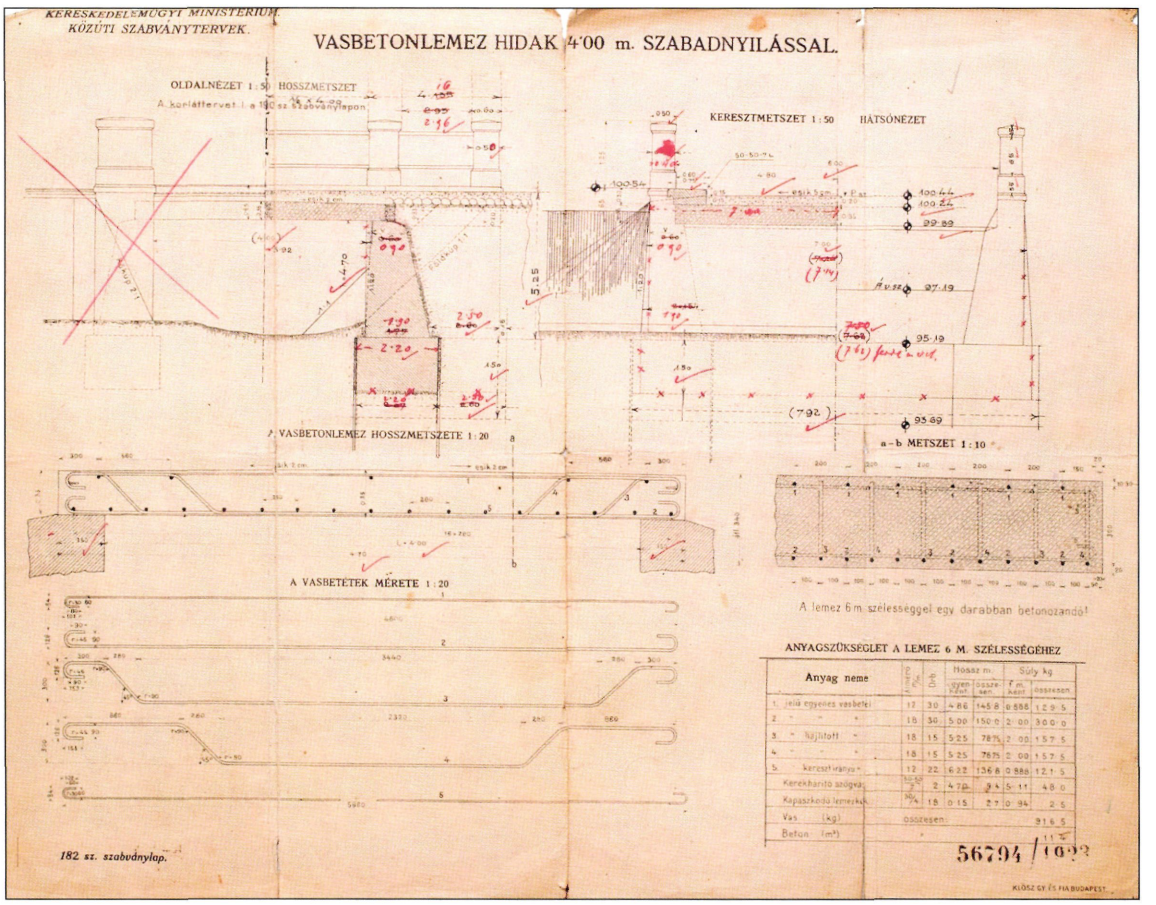
Áteresz terv (1891) (Közútkezelő tervtára)



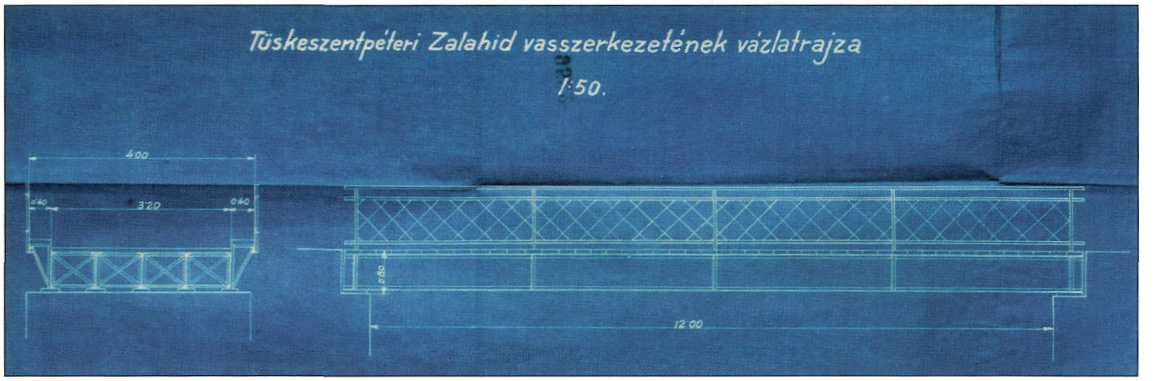
Hossz-szelvény 1919-ből
(Zala Megyei Levéltár)



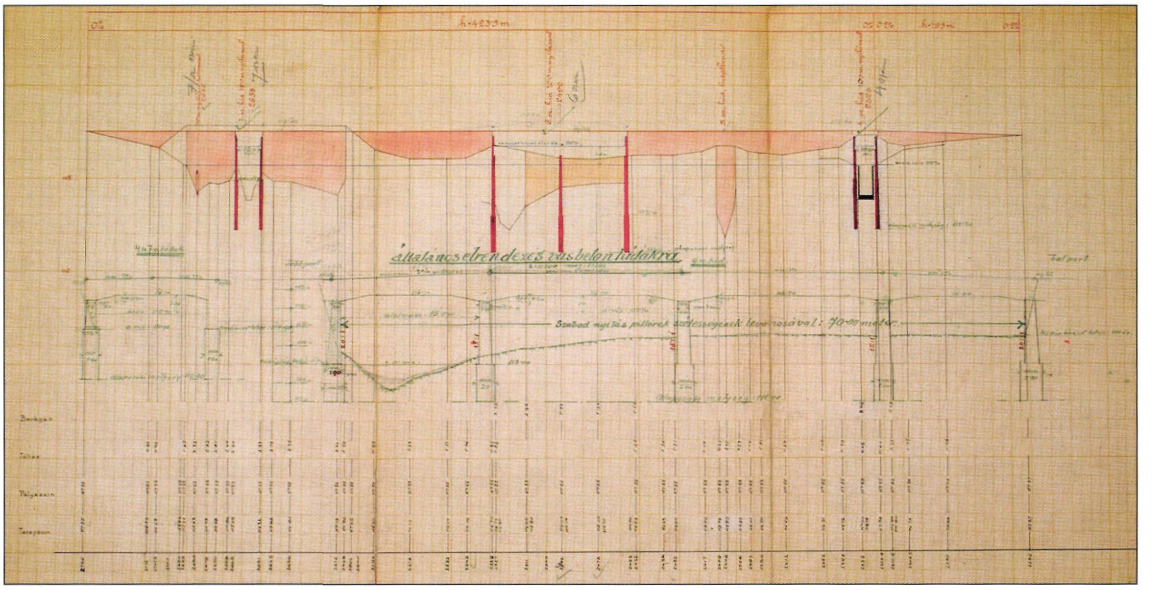
A zalabér-keszthelyi út hídépítésének tervrészlete (1919)
(Zala Megyei Levéltár)



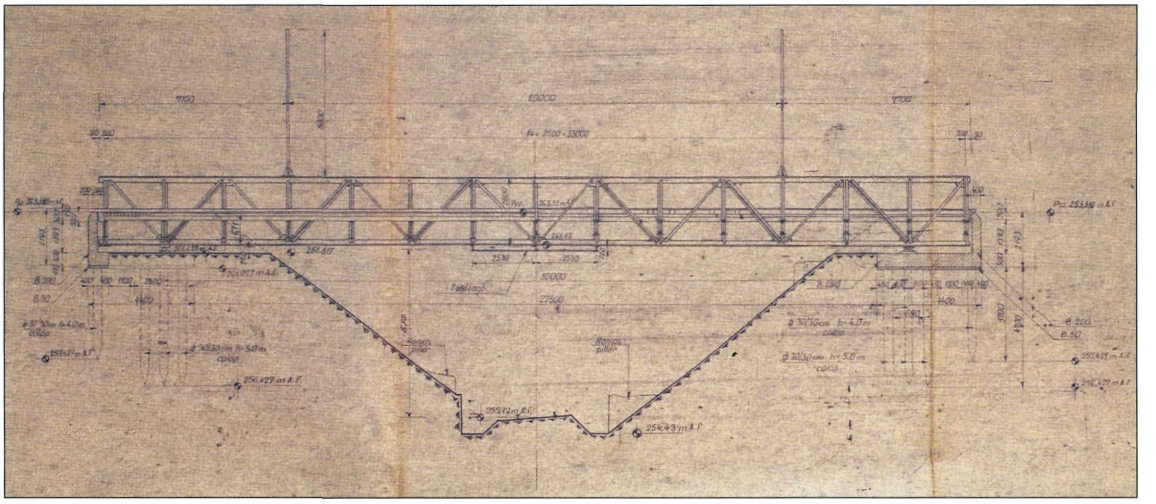
Vasbeton lemezhíd terve (1923) (Közútkezelő tervtára)



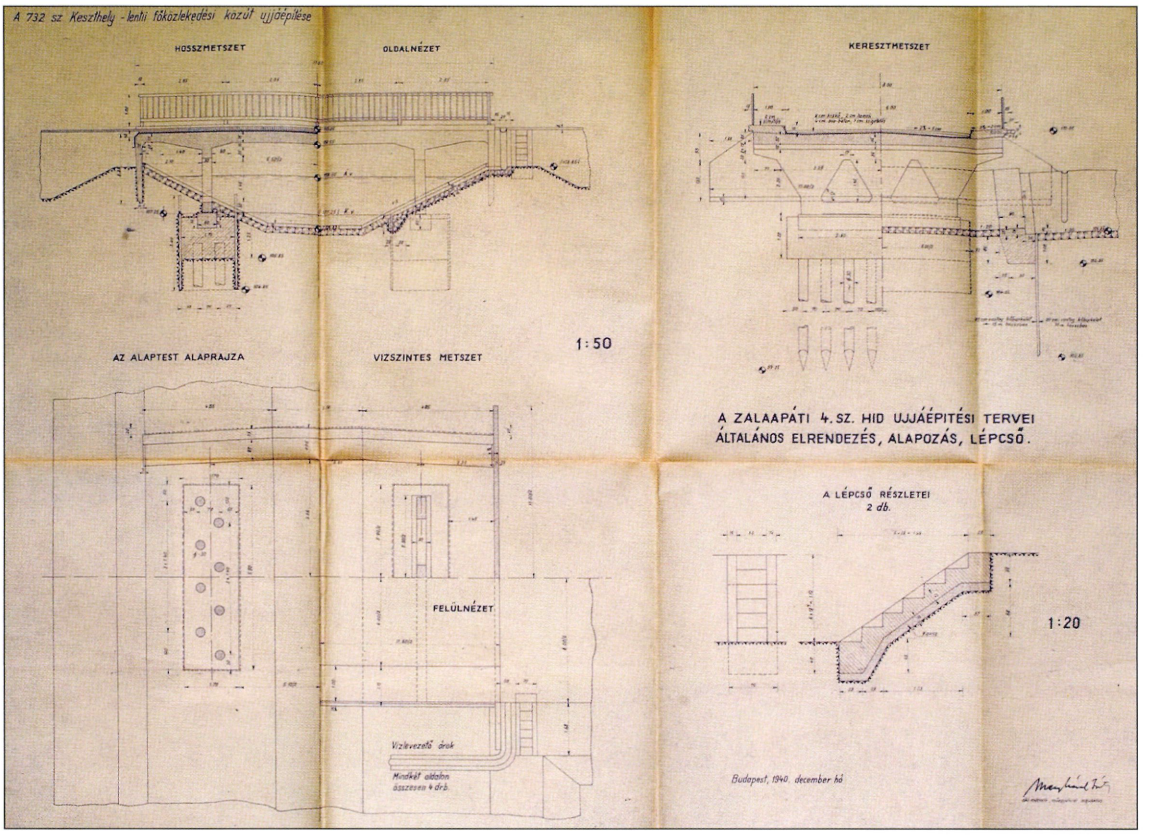
A tüskeszentpéteri Zala-híd ajánlati terve (Zala Megyei Levéltár)



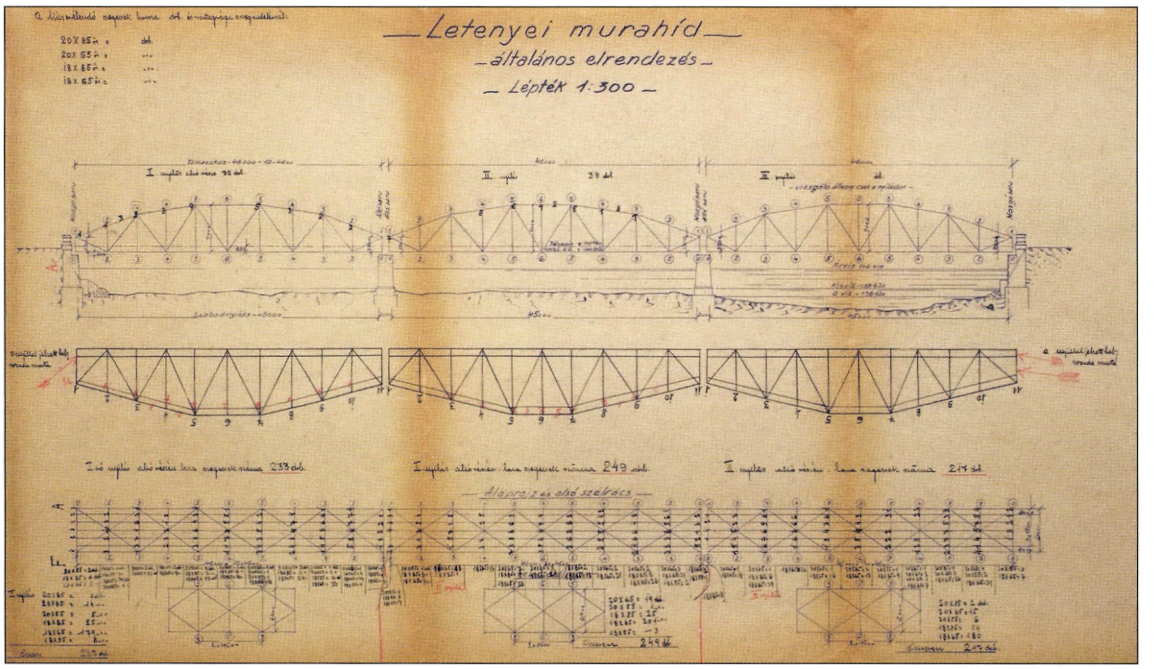
Kustányi Zala-híd kiírási terve (1911) (Zala Megyei Levéltár)



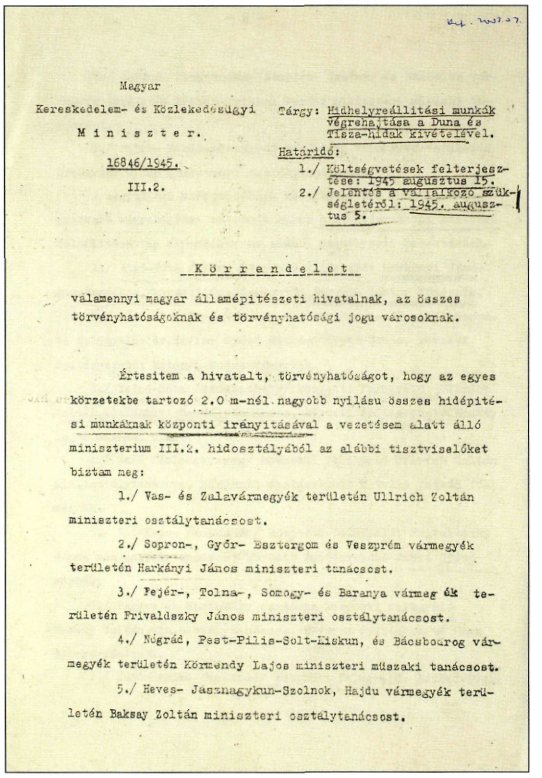
A nagykanizsai Kossuth Lajos téri vasút feletti híd terve (1959) (MÁV Rt. hídtervtára)



Zalaapáti Kis-Zala-híd terve (1941) (Zala Megyei Levéltár)



A letenyei Mura-híd állapotfelvétele (1935)
(Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény)



Magyar
Kereskedelem- és Közlekedésügyi
M i n i s z t e r.
16846/1945.
III.2.

Tárgy: Hídhelyreállítási munkák végrehajtása a Duna és Tisza-hídak kivételével.
Határidő:
1./ Költségvetések felterjesztése: 1945 augusztus 15.
2./ Jelentés a vállalkozó szükségletéről: 1945. augusztus 5.

K ö r r e n d e l e t

valamennyi magyar államépítészeti hivatalnak, az összes törvényhatóságoknak és törvényhatósági jogu városoknak.

Értesitem a hivatalt, törvényhatóságot, hogy az egyes körzetekbe tartozó 2.0 m-nél nagyobb nyilásu összes hidépitési munkáknak központi irányitásával a vezetésem alatt álló miniszterium III.2. hidosztályából az alábbi tisztviselőket bizta meg:

1./ Vas- és Zalavármegyék területén Ullrich Zoltán miniszteri osztálytanácsost.

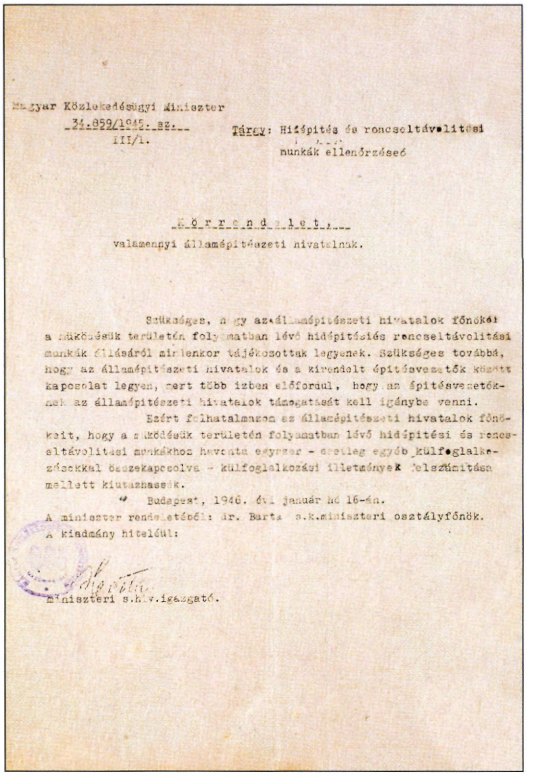
2./ Sopron-, Győr- Esztergom és Veszprém vármegyék területén Harkányi János miniszteri tanácsost.

3./ Fejér-, Tolna-, Somogy- és Baranya vármegyék területén Privaldszky János miniszteri osztálytanácsost.

4./ Nógrád, Pest-Pilis-Solt-Kiskun, és Bácsbourog vármegyék területén Körmendy Lajos miniszteri müszaki tanácsost.

5./ Heves- Jászmagykun-Szolnok, Hajdu vármegyék területén Baksay Zoltán miniszteri osztálytanácsost.

Hídépítés és roncseltávolítás ellenőrzése



Magyar Közlekedésügyi Miniszter
31.859/1945.sz.
III/1.

Tárgy: Hídépités és roncseltávolitási munkák ellenőrzéseé

K ö r r e n d e l e t

valamennyi államépitészeti hivatalnak.

Szükséges, hogy az államépitészeti hivatalok főnökei a működésük területén folyamatban lévő hidépitésiés roncseltávolitási munkák állásáról mindenkor tájékozottak legyenek. Szükséges továbbá, hogy az államépitészeti hivatalok és a kivitelt építővezetők között kapcsolat legyen, mert több izben előfordul, hogy az építővezetőknek az államépitészeti hivatalok támogatását kell igénybe venni.

Ezért felhatalmazom az államépitészeti hivatalok főnökeit, hogy a működésük területén folyamatban lévő hidépitési és roncseltávolitási munkákhoz heventa egyszer - szükség esetén gyakrabban külföldi szakértővel összekapcsolva - külföldlakozási illetmények felszámitása mellett kiutazhassanak.

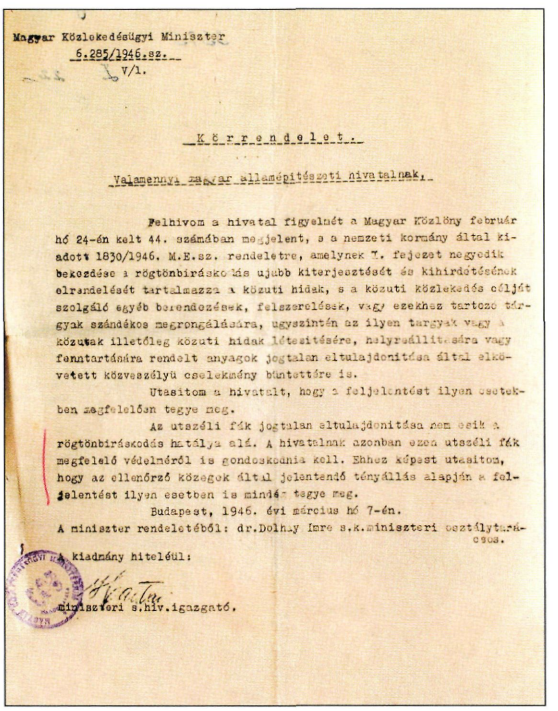
Budapest, 1946. évi január hó 16-án.

A miniszter rendeletéből: dr. Barta s.k.miniszteri osztályfőnök.

A kiadmány hiteléül:

miniszteri s.hiv.igazgató.

Hídépítés és roncseltávolítás ellenőrzése



Magyar Közlekedésügyi Miniszter
6.285/1946.sz.
V/1.

K ö r r e n d e l e t.

Valamennyi magyar államépitészeti hivatalnak.

Felhivom a hivatal figyelmét a Magyar Közlöny február hó 24-én kelt 44. számában megjelent, a a nemzeti kormány által kiadott 1830/1946. M.E.sz. rendeletre, amelynek 7. fejezet negyedik bekezdése a rögtönbiráskodás ujabb kiterjesztését és kihirdetésének elrendelését tartalmazza a közuti hidak, s a közuti közlekedés céljait szolgáló egyéb berendezések, felszerelések, vagy ezekhez tartozó tárgyak szándékos megrongálására, ugyszintén az ilyen tárgyak vagy a közutak illetőleg közuti hidak létesitésére, helyreállitására vagy fenntartására rendelt anyagok jogtalan eltulajdonitása által elkövetett közveszélyü cselekmény büntettére is.

Utasitom a hivatalt, hogy a feljelentést ilyen esetekben megfelelően tegye meg.

Az utazási fák jogtalan eltulajdonitása nem esik a rögtönbiráskodás hatálya alá. A hivatalnak azonban ezen utazási fák megfelelő védelméről is gondoskodnia kell. Ehhez képest utasitom, hogy az ellenőrző közegek által jelentendő tényállás alapján a feljelentést ilyen esetben is minden tegye meg.

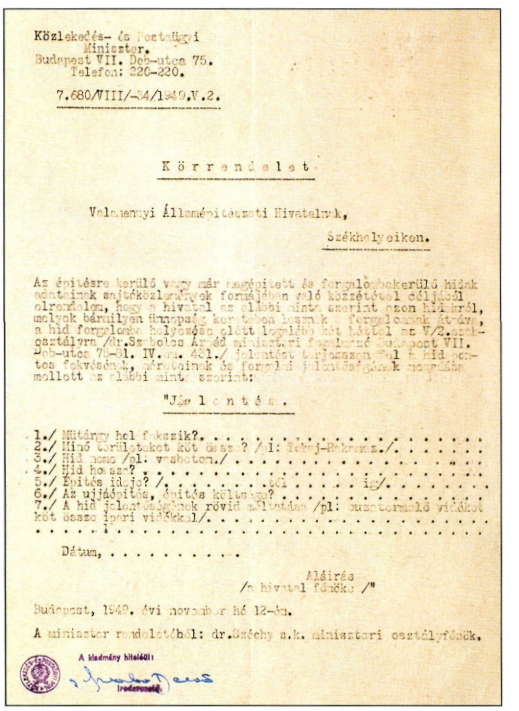
Budapest, 1946. évi március hó 7-én.

A miniszter rendeletéből: dr.Dolhay Imre s.k.miniszteri osztálytanácsos.

A kiadmány hiteléül:

miniszteri s.hiv.igazgató.

Rögtönítélő bírósági eljárás (1946) Körrendeletek
(Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok)



Közlekedés- és Postaügyi
Miniszter.
Budapest VII. Dob-utca 75.
Telefon: 226-220.

7.680/VIII/-24/1949.V.2.

K ö r r e n d e l e t

Valamennyi Államépitészeti Hivatalnak,

Székhelyeiken.

Az épitésre kerülő vagy már megépitett és forgalomba kerülő hidak ostatának sajtóközlemények formájában való közzétételi céljából elrendelem, hogy a hivatal az alábbi minta szerint egyes hidakról, melyek bárminemű ünnepség kapcsán forgalomba fognak helyezésre, a hid forgalomba helyezése előtt legalább két hétnel az V/2.osztályra /dr.Szabolcs Árpád miniszteri fogalmazó Budapest VII. Dob-utca 75-öl. IV.em. 401./ jelentést terjesszen fel a hid rendes fekvéséről, árnyolnok és forgalmi jelentőségének megjelölése mellett az alábbi minta szerint:

"J e l e n t é s.

1./ Műtárgy hol fekszik?. . . . . /. . . . . .
2./ Hinó területet két helyre ? /i: Buda-Pest-Kőbánya./. . . . . .
3./ Hid neve /pl. Vasúti/. . . . . .
4./ Hid hossza? . . . . . .
5./ Épitési ideje? /. . . . . -ből. . . . . ig/. . . . . .
6./ Az ujjáépités, épités költsége? . . . . . .
7./ A hid jelentőségének rövid méltatása /pl: Budapestnek vidéket két összes ipari vidékkel/. . . . . .
. . . . . .

Dátum, ...

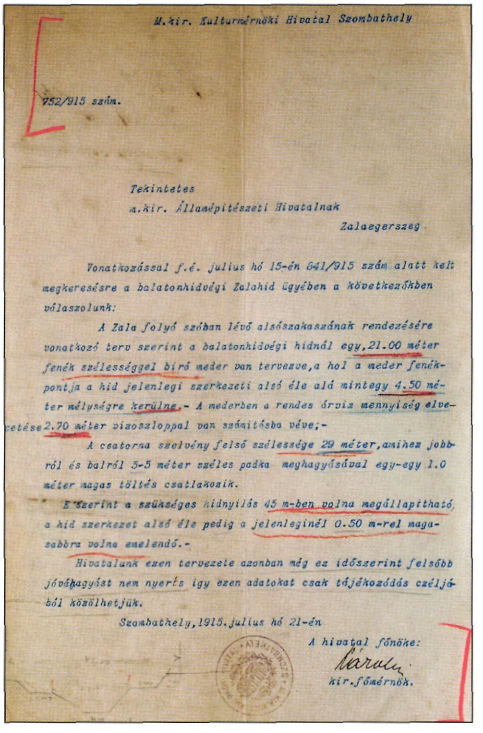
Aláirás
/a hivatal főnöke /"

Budapest, 1949. évi november hó 12-én.

A miniszter rendeletéből: dr.Szécsy s.k. miniszteri osztályfőnök.

A kiadmány hiteléül:

Ünnepélyes díjátadás, Körrendelet
(Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok)



M.kir. Kulturmérnöki Hivatal Szombathely

752/915 szám.

Tekintetes
a.kir. Államépitészeti Hivatalnak
Zalaegerszeg

Vonatkozással f.é. julius hó 15-én 641/915 szám alatt kelt megkeresésre a balatonhidvégi Zalahid ügyében a következőkben válaszolunk:

A Zala folyó szában lévő alsószakaszának rendezésére vonatkozó terv szerint a balatonhidvégi hidnál egy,21.00 méter fenék szélességgel bíró meder van tervezve,a hol a meder fenékpontja a hid jelenlegi szerkezeti alsó éle alá mintegy 4.50 méter mélységre kerülne.- A mederben a rendes árvia mennyiség elvezetése 2.70 méter vizoszloppal van számitásba véve;-

A csatorna szelvény felső szélessége 29 méter,amihez jobbról és balról 5-5 méter széles padka meghagyásával egy-egy 1.0 méter magas töltés csatlanoznik.

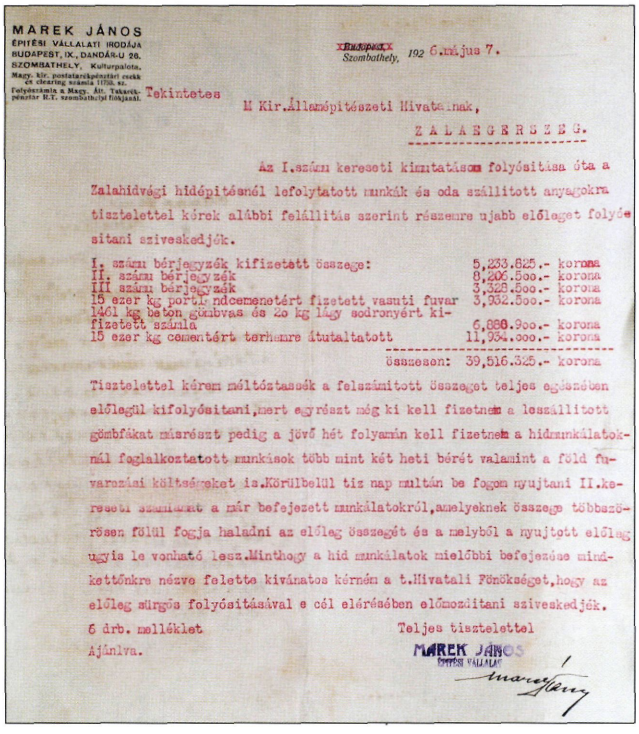
E szerint a szükséges hidnyilás 45 m-ben volna megállapitható, a hid szerkezet alsó éle pedig a jelenleginél 0.50 m-rel magasabbra volna emelendő.-

Hivatalunk ezen tervezete azonban még az időszerint felsőbb jóváhagyást nem nyerés igy ezen adatokat csak tájékozódás czéljából közölhetjük.

Szombathely,1915.julius hó 21-én

A hivatal főnöke:
kir.főmérnök.

Vízügyi szakvélemény (1915)



MAREK JÁNOS
ÉPITÉSI VÁLLALATI IRODÁJA
BUDAPEST, IX., DANDÁR-U 20.
SZOMBATHELY, Kulturpalota.
Magy. kir. postatakarékpénztári csekk és clearing számla 11755. sz.
Folyószámla a Magy. ált. Takarékpénztár R.T. szombathelyi fiókjánál.

Szombathely, 1926 május 7.

Tekintetes
M Kir.Államépitészeti Hivatalnak,
ZALAEGERSZEG.

Az I.számu kereseti kimutatáson folyósitása óta a Zalahidvégi hidépitésnél lefolytatott munkák és oda szállitott anyagokra tisztelettel kérek alábbi felállitás szerint részemre ujabb előleget folyósitani sziveskedjék.

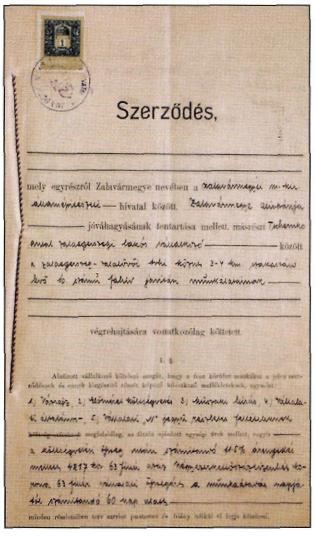
I. számu bérjegyzék kifizetett összege:	5,233.825.- korona
II. számu bérjegyzék	8,206.5oo.- korona
III számu bérjegyzék	3,325.5oo.- korona
15 ezer kg portl.cementért fizetett vasuti fuvar	3,302.5oo.- korona
1461 kg beton gömbvas és 2o kg lágy sodronyért kifizetett számla	6,86o.9oo.- korona
15 ezer kg cementért terhemre átutaltatott	11,934.ooo.- korona
Összesen:	39,516.325.- korona

Tisztelettel kérem méltóztassék a felszámitott összeget teljes egészében előlegül kifolyósitani,mert egyrészt még ki kell fizetnem a leszállitott gömbfákat másrészt pedig a jövő hét folyamán kell fizetnem a hidmunkálatoknál foglalkoztatott munkások több mint két heti bérét valamint a föld fuvarozási költségeket is.Körülbelül tiz nap multán be fogom nyujtani II.kereseti számlámat a már befejezett munkálatokról,amelyeknek összege többszörösen felül fogja haladni az előleg összegét és a melyből a nyujtott előleg ugyis le vonható lesz.Minthogy a hid munkálatok mielőbbi befejezése mindkettőnkre nézve feltétlen kivánatos kérném a t.Hivatali Főnökséget,hogy az előleg sürgős folyósitásával e cél elérésében előmozditani sziveskedjék.

6 drb. melléklet
Ajánlva.

Teljes tisztelettel
MAREK JÁNOS
ÉPITÉSI VÁLLALAT

Vállalkozó előleg kérése (1926)

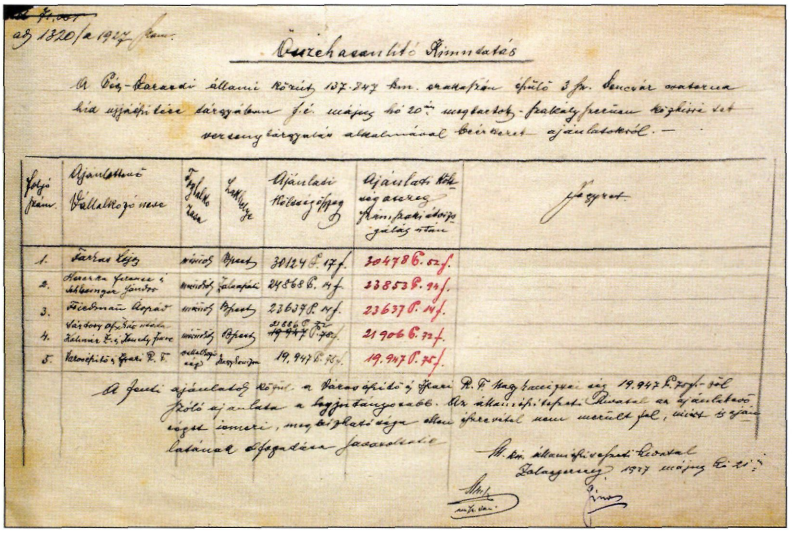


Szerződés,

mely egyrészről Zalavármegye nevében a [illegible] — hivatal között. [illegible] — jóváhagyásának feltartása mellett, másrészt [illegible] — között a következő részletben [illegible]

végrehajtására vonatkozólag köttetett.

Vállalkozói szerződés



Összehasonlító Kimutatás

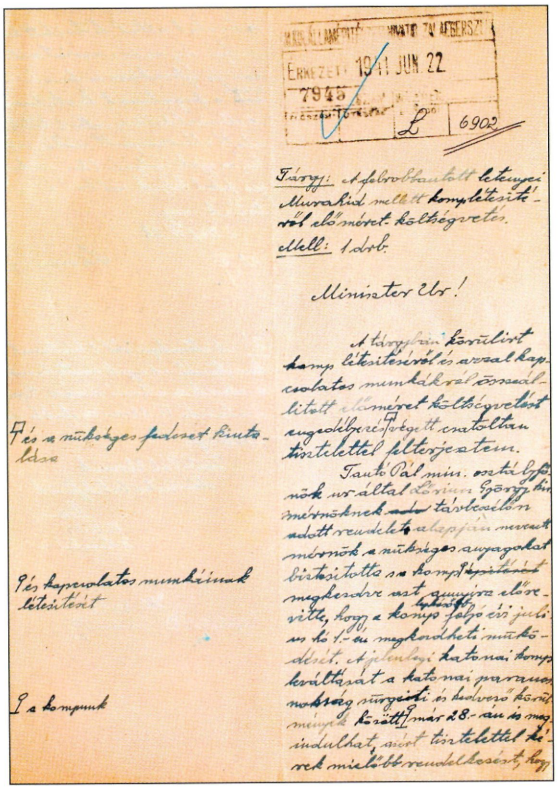
A Bcz-Karakói állami körút 137.247 km. szakaszán épülő 8 fm. szerkezet vasbeton hid vállalat tárgyában f.é. május hó 20-án megtartott nyilvános tárgyalás alkalmával benyujtott ajánlatokról.

Folyó szám	Ajánlattevő Vállalkozó neve	Ajánlati Összeg	Ajánlati Összegnek Kompetenciába való utalás	Jegyzet
1.	Farkas Lajos	Győr	30124 K 17 f.	30478 K. 67 f.
2.	Kaszap Ferenc és Weberger Sándor	Győr Zalaapáti	24868 K. — f.	33853 K. 90 f.
3.	Friedmann Árpád	Győr	23637 K — f.	23637 K. — f.
4.	Várkony Ágoston	Győr	21966 K — f.	21966 K. 70 f.
5.	Kőszegi Ferenc és Társa	Győr	19.947 K. 70 f.	19.947 K. 70 f.

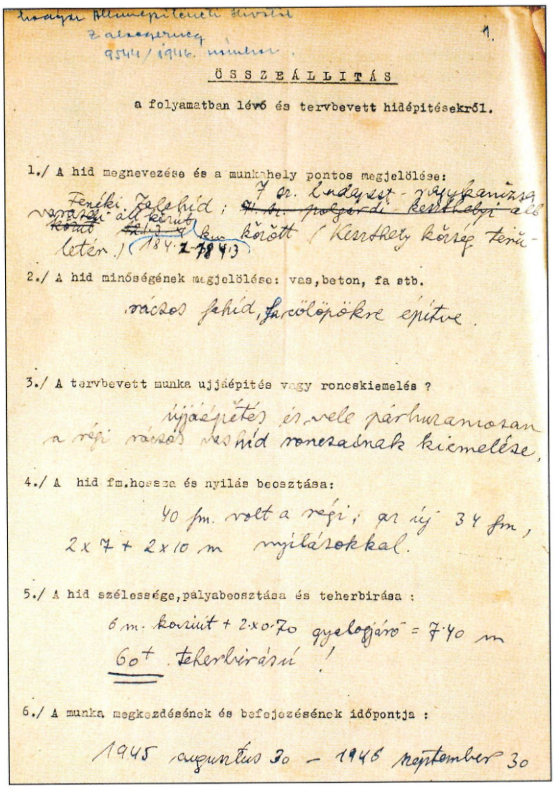
A fenti ajánlatok közül a Városépítési Osztály P. T. Magyarországi 19.947 K. 70 f. összegű legjutányosabb. Kir. államépítészeti Hivatal ez ajánlatot elfogadásra javasolja.

M. Kir. államépítészeti Hivatal
Zalaegerszeg 1927 május hó 21-én.

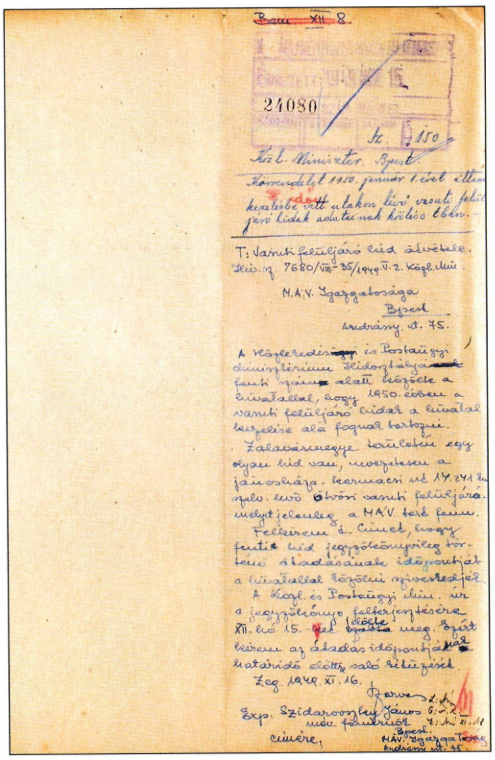
Pályázat értékelés (1927) (Zala Megyei Levéltár ÁÉH iratok)



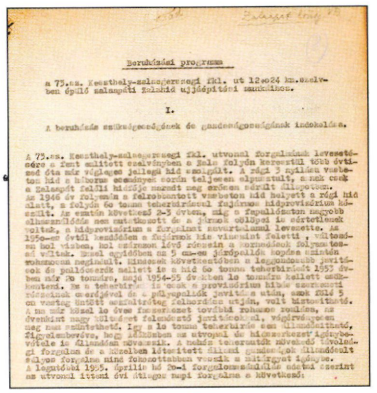
Komp létesítés Letenyén (1941)

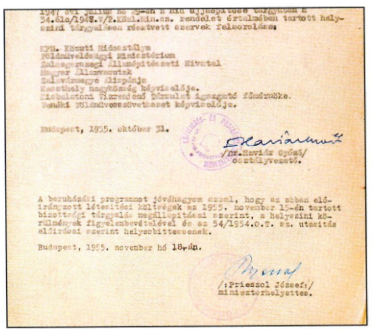


Adatlap híd újjáépítésről (1946)



Ötvösi felüljáró átvétele (1949)





Zalaapáti Zala-híd beruházási programja (1955)



HÍD MÉRNÖKI GAZDASÁGI MUNKAKÖZÖSSÉG
9022 Győr, Liszt Ferenc utca 24.
9007 Győr, Pf. 714 — 96/319-761, 418-110
Munkaszám: 16/1997

A ZALALÖVŐI ZALA-HÍD 1997. ÉVI IDŐSZAKOS HÍDVIZSGÁLATA

Szabatos megnevezés: a 86. sz. Rédics-Csorna fkl. út 31+716 km szelvényében levő zalalövői Zala-híd

Az áthidalt akadály:	Zala-folyó	**Pályabeosztása:**	0,70 m+8,00 m+1,70 m
Szerkezete:	háromnyílású, folytatólagos, vert vasbeton cölöpalapozású, takarék-üreges vasbeton lemez-híd	**Szabadnyílás:** (merőlegesen)	15,75m+20,60m+14,85m
		Támaszköz: (merőlegesen) (ív mellett)	16,35m+21,30m+15,45m 17,83m+24,05m+18,17m
Névleges teherbírása:	1956 évi KH. sz. „A" terh. oszt.	**Felszerkezet hossza ív menten**	18,11m+24,05m+18,48m = 60,64m
Építési éve:	1966-67	**Teljes szegélyhossz:**	bal oldalon: 69,09 m jobb oldalon: 65,93 m
Próbaterhelés ideje:	1967. augusztus 10	**Keresztezési szög:**	62° 20' 52" bal ferdeségű
Forgalomba helyezés:	1966. augusztus 10		

Az időszakos hídvizsgálat megállapításai: a híd jelenleg teherbírásra alkalmas állapotban van.
Azonnali beavatkozás: nem szükséges.
Középtávon (max. 3...5 év) **hídfelújítás szükséges:**
a.) (részleges beavatkozás): járda belsőszegély csere, járda szigetelése, járdaburkolat készítése, kiemelt szegély előtt szivárgó készítése, szigetelésmegerősítés a szegélyek előtt, járdakonzol csatlakozások tömítése.
b.) (teljeskörű beavatkozás): híd teljes szigetelése (pálya, járda, kiemelt szegély egybefüggően), csatlakozási hézagok kiöntése, betonjavítás pilléreken és felszerkezeten, folyóka és vízgalólépcső beton felületének felújítása, rézsűkúp és mederrézsű burkolat fugázása.
A következő hídvizsgálat javasolt időpontja: 2007.

Molnár Viktor
hídszakértő
tervező

HÍD MÉRNÖKI GAZDASÁGI MUNKAKÖZÖSSÉG

dr. Lubloy László
hídszakértő, ellenőr
közös képviselő

Győr, 1997. július

Zalalövői Zala-híd időszakos vizsgálata (1997)



SPECIÁL TERV Építőmérnöki Kft.
Iroda: 1095. Budapest, Tinódi u. 6. Telefon/Fax: (36)-1-215-3871
Levélcím: 1095. Budapest, Ipar u. 11. Email: specialterv@elender.hu

Tsz.: 01.23

IDŐSZAKOS–HÍDVIZSGÁLAT

7354. j. út 5+501 kmsz-ben lévő

Alibánfai Zala híd
időszakos hídvizsgálata

2001. június hó

készítette:

Pál Gábor
okl. építőmérnök
közúti műtárgy vezető tervező
MMK K3-1 01-2504

Szőke József
okl. építőmérnök

ellenőrizte:

Boros Péter
okl. építőmérnök

Alibánfai Zala-híd időszakos vizsgálata (2001)



A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG KÖZLEKEDÉSI ÉS VÍZÜGYI MINISZTÉRIUMA
megbízásából

a **Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht.**
és **Zalaegerszeg Megyei Jogú Város Önkormányzata**

valamint a kivitelező
Mélyépítő Budapest Kft. – Hídépítő Rt. – Hoffmann Rt. – Strabag Kft.
alkotta konzorcium

tisztelettel meghívja Önt
2001. október 29-én 14.45 órára

a 74. sz. főút Zalaegerszeg elkerülő szakaszának ünnepélyes forgalomba helyezésére.
Az új szakaszt átadja **Dr Fónagy János** közlekedési és vízügyi miniszter.

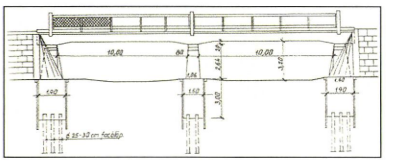
A 74. sz. főút Zalaegerszeg elkerülő szakaszának átadására készített anyagok

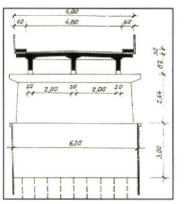


A 74. sz. főút Zalaegerszeg elkerülő szakaszának avatószalagja (Közútkezelő irattára)

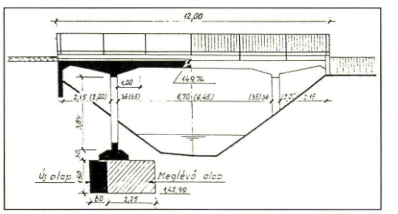
Hargitai Jenő egyedi hídleírásainak jegyzéke

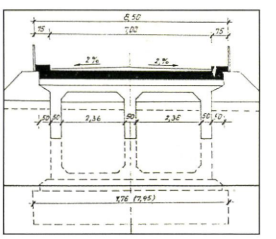
a híd elnevezése	jelenlegi útsz.	szelvénysz.	hídép. éve
GALAMBOKI NAGYFOLYÁSI HÍD	7	194 + 616	1953
LETENYEI MURA ÁRTÉRI MŰSZAKI EMLÉK HÍD	7	231 + 365	1913
LETENYEI MURA-HÍD	7	233 + 468	1962
LETENYEI FERDE BÉCI HÍD	7	229 + 652	1960
LETENYEI MURA ÁRTÉRI HÍD	7	232 + 243	1963
LETENYEI RENDŐRSÉGNÉL BÉCI-PATAK HÍD	7	230 + 533	1950
NAGYKANIZSAI VASÚT FELETTI HÍD	7	208 + 480	1985
ZALAKOMÁRI KOMÁROMI CSATORNA HÍD	7	191 + 038	1972
ZALAKOMÁRI VASÚT FELETTI HÍD	7	189 + 377	1953
NAGYKANIZSAI BAKÓNAKI-PATAK HÍD	61	190 + 149	1956
NAGYKANIZSAI PÉTERFAI ÁROK HÍD	61	191 + 499	1965
SZENTBALÁZSI CSATORNA HÍD	74	18 + 701	1962
SZENTBALÁZSI KÚTVÖLGYI-PATAK HÍD	74	17 + 539	1962
ALSÓPÁHOKI PÁHOKI-PATAK HÍD	75	2 + 842	1948
ALSÓPÁHOKI PÁHOKI-PATAK HÍD	75	2 + 842	1998
HÉVÍZI VÖRÖSGÁTI-PATAK HÍD	75	0 + 857	1950
LENTI BÁNKÚTI FORRÁSVÍZ HÍD	75	62 + 338	1930
LENTI BÁNKÚTI-FORRÁS HÍD	75	62 + 338	1950
LENTI KERKA ÁRTÉRI 2. HÍD	75	61 + 974	1947
LENTI KERKA-ÁRTÉRI HÍD	75	61 + 805	1950
LENTI KERKA-HÍD	75	62 + 603	1930
LENTI KERKA- HÍD	75	62 + 603	1946
LENTI MALOM-PATAK HÍD	75	62 + 767	1953
PACSAI PRINCIPÁLIS-HÍD	75	22 + 816	1953
ZALAAPÁTI ZALA-HÍD	75	10 + 131	1959
ZALASZENTMIHÁLYI SZÉVÍZ-CSATORNA HÍD	75	27 + 402	1953
ZÁGORHIDAI CSERTA-PATAK HÍD	75	48 + 714	1953
ANDRÁSHIDAI ZALA-HÍD	76	59 + 343	1954
BAGODI BOLDOGFAI-PATAK HÍD	76	62 + 191	1966
BAGODI KÖVESVÖLGYI-PATAK HÍD	76	65 + 468	1966
FENÉKPUSZTAI ZALA-HÍD	76	7 + 548	1930
SÁRMELLÉKI HÉVÍZI-PATAK HÍD	76	9 + 897	1959
ZALAEGERSZEGI VÁLICKA-PATAK HÍD	76	53 + 667	1974
CSESZTREGI SÁRBERKI-PATAK HÍD	86	8 + 557	1969
ZALABAKSAI CUPI PATAK-HÍD	86	14 + 342	1957
ZALABAKSAI KERKA ÁRTÉRI HÍD	86	11 + 455	1956
ZALABAKSAI KERKA-HÍD	86	13 + 635	1949
ZALABAKSAI TUBOSIDER HÍD	86	11 + 391	1994
BALATONHÍDVÉGI ZALA-HÍD	6831	12 + 825	1949
BALATONMAGYARÓD-SÁRMELLÉK KÖZÖTT ZALA-HÍD	6831	12 + 825	1926
PÓKASZEPETKI IDŐSZAKOS VÍZFOLYÁS HÍD	7328	31 + 219	1971
ZALASZENTGRÓTI ZALA MELLÉKÁG-VÍZFOLYÁS	7336	14 + 960	1846



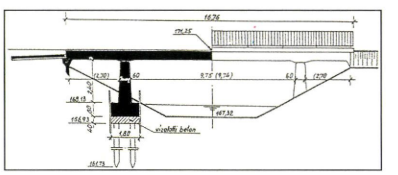


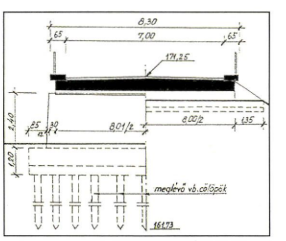
Letenye Mura-ártéri híd (1913)





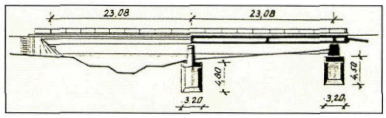
75. sz. főút Szévíz-híd (1953)

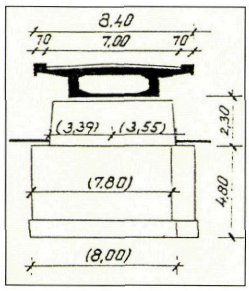




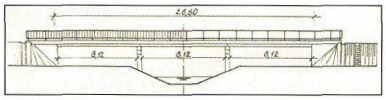
7537. sz. út Válicka patak hídja (1963)

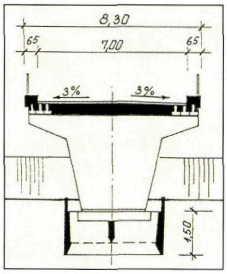
ZALABÉRI ZALA-HÍD	7352	30 + 876	1929
ZALABÉRI ZALA-HÍD	7352	30 + 876	1960
TÜRJEI NÁDAS-PATAK HÍD	7353	1 + 984	1968
ALIBÁNFAI ZALA-HÍD	7354	5 + 501	1930
ALIBÁNFAI ZALA-HÍD	7354	5 + 501	1964
KEHIDAKUSTÁNYI ZALA-HÍD	7356	0 + 535	1912
ZALAISTVÁNDI ZALA-HÍD	7362	21 + 462	1963
PETHŐHENYEI ZALA-HÍD	7364	2 + 321	1972
TESKÁNDI TESKÁNDI PATAK HÍD	7405	1 + 569	1948
TESKÁNDI KCS TARTÓS HÍD	7405	1 + 569	1983
KÁVÁSI ZALA-HÍD	7409	6 + 269	1965
CSESZTREGI KERKA-HÍD	7416	11 + 115	1960
PÓRSZOMBATI CUPI-PATAK HÍD	7419	1 + 192	1978
LENTIKÁPOLNAI KERKA-HÍD	7422	4 + 437	1985
ZALAEGERSZEGI KASZAHÁZI ZALA-HÍD	7428	0 + 770	1926
ZALAEGERSZEGI KASZAHÁZI ZALA-HÍD	7428	0 + 770	1953
GALAMBOKI HŐVEL FESZÍTETT HÍD	7511	5 + 231	1949
ÚJUDVARI PRINCIPÁLIS-CSATORNA HÍD	7528	0 + 810	1965
GELSEI PRINCIPÁLIS-CSATORNA HÍD	7529	1 + 407	1963
FELSŐRAJKI PRINCIPÁLIS-HÍD	7532	1 + 079	1963
KÁNYAVÁRI VÁLICKA-PATAK HÍD	7537	13 + 455	1963
PÁKAI VÁLICKA-PATAK HÍD	7537	19 + 342	1957
DOBRI KERKA-ÁRTÉRI HÍD	7538	15 + 861	1962
DOBRI KERKA-PATAK HÍD	7538	16 + 385	1962
MIKEKARÁCSONYFAI CSERTA-HÍD	7546	5 + 971	1963
NÁPRÁDFAI BEREK-PATAK HÍD	7546	0 + 370	1962
ORTAHÁZI CSERTA-PATAK HÍD	7548	1 + 367	1958
SZÉCSISZIGET-KERKATESKÁNDI ÚTON TÓTFALUI PATAK-HÍD	7549	1 + 339	1968
KESZTHELYI CSÓKAKŐI-PATAK HÍD	71345	0 + 258	1935
KISVÁSÁRHELYI MARCAL-PATAK HÍD	73165	2 + 557	1968
TÜSKESZENTPÉTERI ZALA-ÁRTÉRI HÍD	73203	0 + 344	1966
TÜSKESZENTPÉTERI ZALA-HÍD	73203	0 + 617	1976
PAKODI-DÖTKI ZALA-HÍD	73205	0 + 720	1964
GYŰRŰSI FOGLÁR CSATORNA HÍD	73219	0 + 278	1963
KEMENDOLLÁRI ZALA-HÍD	73221	0 + 940	1965
ZALASZENTIVÁNI SZENTIVÁNI-PATAK HÍD	73222	0 + 100	1965
NEMESSZENTANDRÁSI SZÉVÍZ-CSAT.-HÍD	73228	0 + 337	1963
CSATÁRI VÁLICKA-PATAK HÍD	73229	0 + 270	1960
BOTFAI VÁLICKA-PATAK HÍD	73231	0 + 733	1960
TILAJI LIGETFALVI-PATAK HÍD	73236	0 + 134	1968
ZALABÉRI SZAJKI PATAK HÍD	73358	0 + 068	1968
ALSÓSZENTERZSÉBETI KERKA-ÁRTÉRI HÍD	74133	1 + 384	1962
KEMÉNFAI ZALA-HÍD	74139	0 + 355	1967
ZALACSÉBI ZALA-HÍD	74141	0 + 372	1966
CSAPI GALAMBOKI-PATAK HÍD	75127	2 + 874	1969
NAGYBAKÓNAKI 1. BAKÓNAKI-PATAK HÍD	75128	3 + 040	1972
NAGYBAKÓNAKI 2. BAKÓNAKI-PATAK HÍD	75128	4 + 467	1970
NAGYBAKÓNAKI 3. BAKÓNAKI-PATAK HÍD	75128	7 + 268	1970
BOCSKAI KÜRTÖS-PATAK HÍD	75133	0 + 345	1962
MURASZEMENYEI HANGYAJÁRÁSI-PATAK HÍD	75149	1 + 66	1961
KERKASZENTKIRÁLYI KERKA-HÍD	75151	1 + 900	1975



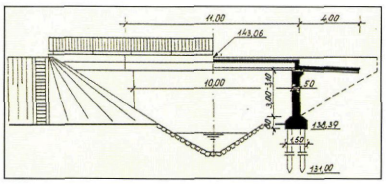


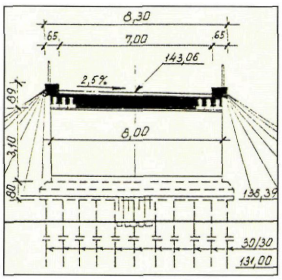
Keménfai Zala-híd (1967)





Szécsisziget Kerka-híd (1968)





Tilaj ligetfalvi patak-híd (1968)

Országos közutak nyilvántartása

útsz.	szelvény	híd neve	építés éve	max. nyílás (dm)	szerk. hossz (dm)	felszerkezet anyaga
7	189 + 377	ZALAKOMÁRI VASÚT FELETTI HÍD	1953	160	305	Monolit vb. bordás lemez
7	191 + 038	ZALAKOMÁRI KOMÁROMI CSATORNA HÍD	1972	129	140	Monolit vb. lemez
7	194 + 616	GALAMBOKI NAGYFOLYÁSI HÍD	1953	102	115	Monolit vb. lemez
7	208 + 480	NAGYKANIZSAI VASÚT FELETTI HÍD	1985	220	708	EHGT tartós
7	209 + 468	NAGYKANIZSAI PRINCIPÁLIS CSATORNA HÍD	1985	180	190	EHGE tartós
7	210 + 958	NAGYKANIZSAI KANIZSAI-PATAKI-HÍD	1985	100	112	KCS tartós
7	222 + 353	BORSFAI-PATAK-HÍD	1992	100	123	Monolit vb. lemez
7	229 + 652	LETENYEI FERDE BÉCI HÍD	1960	116	132	Monolit vb. lemez
7	231 + 613	LETENYEI BÉCI-PATAK-HÍD	1951	70	78	Monolit vb. lemez
7	232 + 243	LETENYEI MURA-ÁRTÉRI-HÍD	1963	74	90	Fordított T tartós
7	233 + 468	LETENYE MURA-HÍD	1962	445	1408	Öszvér gerendahíd
61	190 + 149	NAGYKANIZSAI 61. ÚTI BAKÓNAKI-PATAK-HÍD	1956	70	83	Monolit vb. lemez
74	6 + 794	KORPAVÁRI VASÚT FELETTI HÍD	1974	98	330	Fordított T tartós
74	7 + 251	KORPAVÁRI PRINCIPÁLIS CSATORNA HÍD	1974	160	171	EHGE tartós
74	17 + 539	SZENTBALÁZSI KÚTVÖLGYI-PATAK-HÍD	1962	70	80	Fordított T tartós
74	18 + 701	SZENTBALÁZSI CSATORNA HÍD	1962	80	91	Fordított T tartós
74	31 + 937	CSURGÓPUSZTAI HÍD	1941	27	39	Monolit vb. lemez
74	38 + 745	BAKI DOBBANTOS HÍD	1978	80	91	Fordított T tartós
74	41 + 215	BOCFÖLDEI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1978	259	284	EHGT tartós
74	42 + 924	ZALAEGERSZEGI CSÖRGÖ-PATAK-HÍD	1978	150	164	EHGE tartós
74	49 + 246	ZALAEGERSZEG ELK.ÚTI ZALA-HÍD	2001	300	648	Monolit és előregyártott vb.
74	49 + 770	ZALAEGERSZEG ELK.ZALA-ÁRTÉRI-HÍD	2001	153	388	UB tartós
74	50 + 288	ZALAERSZEGI ELK.ÚTI VASÚT FELETTI HÍD	2001	178	545	UB tartós
75	0 + 552	HÉVIZI CSATORNA HÍD	1964	80	90	Fordított T tartós
75	4 + 421	ALSÓPÁHOKI IDŐSZAKOS VIZF. HÍD	1900	24	36	Kő-tégla boltozat
75	4 + 896	ZALAAPÁTI IDŐSZAKOS VIZF. HÍD	1900	26	38	Kő-tégla boltozat
75	10 + 131	ZALAAPÁTI ZALA-HÍD	1959	442	470	Utófeszített ívhíd
75	34 + 337	BAKI FELSŐ-VÁLICKA-PATAK-HÍD	1987	123	136	UH-tartós
75	48 + 714	ZÁGORHIDAI CSERTA-HÍD	1953	200	213	Egyedi utófeszített
75	58 + 665	ZAJDAI IDÖSZAKOS VIZF. HÍD	1928	40	50	Monolit vb. lemez
75	61 + 805	LENTI KERKA-ÁRTÉRI-HÍD	1950	100	219	Monolit vb. lemez
75	61 + 974	LENTI 2.KERKA-ÁRTÉRI-HÍD	1947	98	218	Öszvér szerkezet

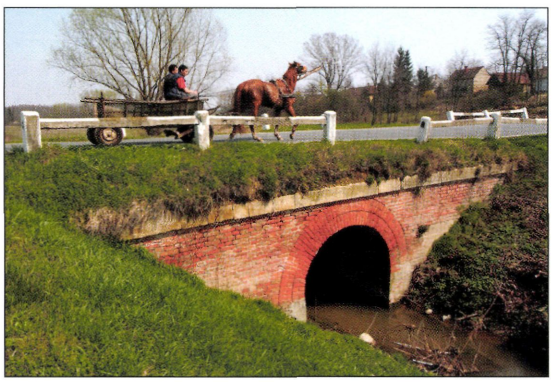


Letenye, ferde Béci-patak híd
(fotó: Biri Gábor)



A zágorhidai Cserta-patak híd
(fotó: Mészáros T. László)

75	62 + 338	LENTI BÁNKÚTI FORRÁSI HÍD	1950	100	219	Monolit vb. lemez
75	62 + 603	LENTI KERKA-HÍD	1949	202	282	Monolit vb. lemez
75	62 + 767	LENTI MALOM-PATAK-HÍD	1953	100	110	Monolit vb. lemez
76	7 + 559	KESZTHELYI ZALA-HÍD	1988	290	302	EHGT tartós
76	9 + 897	SÁRMELLÉKI HÉVIZI-PATAK-HÍD	1959	92	104	Monolit vb. lemez
76	23 + 741	SZENTGYÖRGYVÁRI BÜKI BOLTOZATOS HÍD	1920	50	62	Ko-tégla boltozat
76	27 + 921	ZALACSÁNYI ZALA-HÍD	1975	220	1152	EHG tartós keresztfeszítéssel
76	36 + 387	NAGYKAPORNAKI 1.KÜLLÖI-PATAK-HÍD	1968	80	92	Fordított T tartós
76	39 + 911	NAGYKAPORNAKI 2.KÜLLÖI-PATAK-HÍD	1986	89	105	KCS tartós
76	40 + 586	NAGYKAPORNAKI FOGLÁR CSATORNA HÍD	1986	70	80	KCS tartós
76	45 + 449	NAGYKAPORNAKI LÁNDZSÁS-PATAK-HÍD	1938	31	42	Monolit vb. lemez
76	45 + 798	PÖLÖSKEI SZÉVIZ CSATORNA HÍD	1938	44	54	Monolit vb. lemez
76	53 + 667	ZALAEGERSZEGI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1974	70	212	Monolit vb. bordás lemez
76	54 + 614	ZALAEGERSZEGI VASÚT FELETTI HÍD	1976	179	763	EHGE tartós
76	59 + 343	ANDRÁSHIDAI ZALA-HÍD	1954	265	1015	Egyedi utófeszített
76	63 + 961	BAGODI VITENYÉDI-PATAK-HÍD	1968	70	80	Fordított T tartós
86	13 + 635	ZALABAKSAI KERKA-HÍD	1949	178	386	Egyedi utófeszített
86	14 + 342	ZALABAKSAI CUPI-PATAK-HÍD	1957	137	289	Egyedi utófeszített
86	31 + 626	ZALALÖVÖI ZALA-HÍD	1967	232	606	Monolit vb. takarékügeres
6804	1 + 764	NAGYKANIZSAI VÁRI ÚTI HÍD	1947	101	109	Monolit vb. lemez
6804	7 + 482	NAGYKANIZSAI BAKÓNAKI-PATAK-HÍD	1983	200	226	EHGT tartós
6804	12 + 571	LISZÓI LISZÓI-PATAK-HÍD	1966	125	142	Monolit vb. lemez
6805	23 + 041	ZALAKOMÁRI SIÓ-PATAK-HÍD	1949	81	91	Monolit vb. lemez
6805	28 + 662	ZALAKOMÁRI KOMÁRIMALOM-PATAK-HÍD	1962	121	134	Monolit vb. lemez
6817	7 + 794	MIHÁLDI MIHÁLDI VIZF. HÍD	1968	80	90	Fordított T tartós
6817	9 + 575	MIHÁLDI NAGYFOLYÁSI HÍD	1968	100	110	Fordított T tartós
6830	0 + 760	KISKANIZSAI ÁTKÖTÖ HÍD	1971	70	80	Fordított T tartós
6831	12 + 825	BALATONHIDVÉGI ZALA-HÍD	1949	407	430	Öszvér ívhíd
6832	3 + 297	ZALASZENTJAKABI MALOM ÁROK HÍD	1900	26	40	Ko-tégla boltozat
6832	9 + 026	MIHÁLDI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1939	40	50	Monolit vb. lemez
6832	12 + 600	SANDI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1979	78	95	Fordított T tartós
6833	12 + 199	FITYEHÁZI BERKI-PATAK-HÍD	1963	80	92	Fordított T tartós
6834	5 + 623	SZEPETNEKI CSERES-PATAK-HÍD	1980	80	98	Fordított T tartós
6834	11 + 468	SEMJÉNHÁZI MALOM ÁROK HÍD	1979	90	102	Fordított T tartós
6835	5 + 003	MURAKERESZTÚRI RIGYÁCI-PATAK-HÍD	1979	90	100	Fordított T tartós
6835	8 + 118	TÓTSZERDAHELYI VICSA-PATAKI-HÍD	1981	80	92	Fordított T tartós
6835	8 + 631	TÓTSZERDAHELYI VERES-PATAKI-HÍD	1957	89	101	Monolit vb. lemez
7327	13 + 649	ZALASZÁNTÓI MONORI-PATAK-HÍD	1903	30	40	Ko-tégla boltozat
7327	14 + 097	ZALASZÁNTÓI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1949	81	94	Monolit vb. lemez
7328	3 + 418	MIHÁLYFAI MARCAL-PATAK-HÍD	1960	80	92	Fordított T tartós
7328	8 + 566	SZALAPAI FENYÖSI-PATAK-HÍD	1957	100	113	Monolit vb. lemez
7328	17 + 373	TÜRJEI VASÚT FELETTI HÍD	1969	404	687	Monolit és előregyártott vb.
7328	19 + 887	TÜRJEI BEREG-PATAK-HÍD	1939	25	37	Monolit vb. lemez

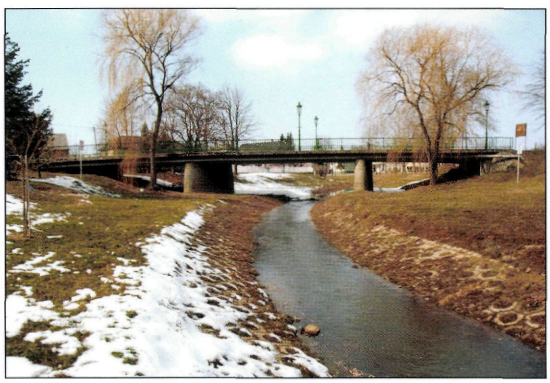


A zalaszentjakabi téglaboltozat
(fotó: Mészáros T. László)



A szentgyörgyvári boltozatos híd
(fotó: Mészáros T. László)

7328	21 + 950	BATYKI SZÉPLAKI-PATAK-HÍD	1969	142	152	Monolit vb. lemez
7328	31 + 219	PÓKASZEPETKI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1971	70	80	Fordított T tartós
7328	38 + 851	ZALASZENTIVÁNI FESZITETT LEMEZ HÍD	1952	70	80	Elofesz. vb. palló
7331	0 + 329	KARMACSI GYÖNGYÖS-PATAK-HÍD	1986	160	178	EHGT tartós
7331	1 + 024	KARMACSI KARMACS-PATAK-HÍD	1986	80	93	Fordított T tartós
7331	10 + 504	KISGÖRBÖI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1905	21	31	Ko-tégla boltozat
7332	0 + 617	KESZTHELYI GYÖNGYÖS-PATAK-HÍD	1962	78	90	Fordított T tartós
7332	1 + 801	HÉVIZI TAVI-LEVEZETÖ HÍD	1949	70	80	Monolit vb. lemez
7333	0 + 273	KISGÖRBÖI GÖRBÖ-PATAK-HÍD	1943	31	42	Ko-tégla boltozat
7333	2 + 504	NAGYGÖRBÖI IDÖSZ.VIZF. HÍD	1943	25	37	Ko-tégla boltozat
7333	2 + 907	DÖBRÖCEI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1943	31	41	Ko-tégla boltozat
7335	5 + 499	KEHIDAKUSTÁNYI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1959	89	100	Monolit vb. lemez
7336	13 + 821	ZALASZENTGRÓTI NÁDAS-PATAK-HÍD	1940	30	40	Monolit vb. lemez
7336	14 + 961	ZALASZENTGRÓTI ZALA-HÍD	1975	220	1152	EHG tartós keresztfeszítéssel
7342	14 + 597	VÁRVÖLGYI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1900	38	48	Ko-tégla boltozat
7352	8 + 914	ZALACSÁNYI ZALACSÁNYI-PATAK-HÍD	1962	81	91	Fordított T tartós
7352	9 + 545	ZALACSÁNYI ÖRVÉNYES-PATAK-HÍD	1959	97	110	Monolit vb. lemez
7352	13 + 254	KEHIDAKUSTÁNYI KEHIDAI-PATAK-HÍD	1959	79	90	Monolit vb. lemez
7352	30 + 876	ZALABÉRI ZALA-HÍD	1960	210	909	Monolit vb. bordás lemez
7353	1 + 984	TÜRJEI NÁDAS-PATAKI TAKARÉKÜREGES HÍD	1968	99	109	Elofeszített lemezsávos
7354	5 + 501	ALIBÁNFAI ZALA-HÍD	1930	149	318	Monolit vb. bordás lemez
7356	0 + 412	KEHIDAKUSTÁNYI 1.ZALA-ÁRTÉRI-HÍD	1959	100	110	Monolit vb. lemez
7356	0 + 535	KEHIDAKUSTÁNYI ZALA-HÍD	1913	200	735	Egyedi utófeszített
7356	0 + 715	KEHIDAKUSTÁNYI 2.ZALA-ÁRTÉRI-HÍD	1959	130	144	Monolit vb. lemez
7362	21 + 462	ZALAISTVÁNDI ZALA-HÍD	1963	280	765	Monolit vb.szekrény
7363	2 + 950	PÖLÖSKEI TUSS-PATAK-HÍD	1959	70	80	Fordított T tartós
7364	2 + 321	PETÖHENYEI ZALA-HÍD	1972	192	1244	Öszvér gerendahíd
7401	21 + 473	ZÁGORHIDAI CSERTA-HÍD	1961	70	80	Fordított T tartós
7402	5 + 182	GELLÉNHÁZI GELLÉNHÁZI-PATAK-HÍD	1971	78	91	Fordított T tartós
7405	1 + 569	TESKÁNDI KCS TARTÓS HÍD	1983	120	133	KCS tartós
7405	5 + 301	TESKÁNDI SZENTMÁRTONI-PATAK-HÍD	1954	91	102	Monolit vb. lemez
7405	5 + 394	DOBRONHEGYI DOBRONHEGYI-PATAK-HÍD	1934	91	101	Monolit vb. lemez
7405	28 + 406	PÓRSZOMBATI TURBI-PATAK-HÍD	1956	80	89	Monolit vb. lemez
7406	2 + 987	ZALAEGERSZEGI GÉBÁRTI HÍD	1971	88	99	Fordított T tartós
7407	7 + 075	TESKÁNDI SZENTMIHÁLYI-PATAK-HÍD	1949	90	105	Monolit vb. lemez
7409	6 + 269	KÁVÁSI ZALA-HÍD	1965	280	771	Monolit vb. szekrény
7411	13 + 566	ZALALÖVÖI SZÖREI-PATAK-HÍD	1961	95	111	Monolit vb. lemez
7414	1 + 152	GOMBOSSZEGI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1959	79	90	Monolit vb. lemez
7414	3 + 827	GOMBOSSZEGI CSERTA-HÍD	1960	70	80	Monolit vb. lemez
7416	11 + 115	CSESZTREGI KERKA-HÍD	1960	143	388	Monolit vb. lemez
7416	13 + 219	CSESZTREGI KERKA ÁRTÉRI-HÍD	1961	104	115	Monolit vb. lemez
7419	1 + 192	PÓRSZOMBATI CUPI-PATAK HÍD	1978	120	132	EHGE tartós
7419	2 + 088	CSESZTREGI KERKA-HÍD	1957	70	79	Monolit vb. lemez

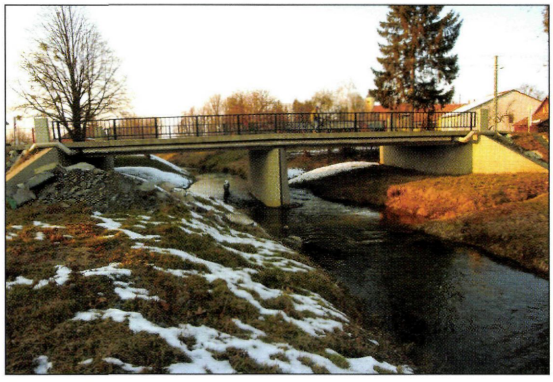


A csesztregi Kerka-híd
(fotó: Mészáros T. László)



A kávási Zala-híd
(fotó: Mészáros T. László)

7421	3 + 482	NEMESNÉPI 1.NEMESNÉPI-PATAK-HÍD	1965	132	145	Monolit vb. lemez
7422	4 + 437	LENTIKÁPOLNAI KERKA-PATAK-HÍD	1985	220	243	EHGT tartós
7423	4 + 196	NEMESNÉPI 2.NEMESNÉPI-PATAK-HÍD	1956	102	112	Monolit vb. lemez
7424	0 + 850	VELEMÉRI VELEMÉRI-PATAK-HÍD	1962	92	104	Monolit vb. lemez
7424	6 + 964	MAGYARFÖLDI KERKA-HÍD	1961	109	120	Monolit vb. lemez
7427	0 + 812	EGERVÁRI MALOMÁGI HÍD	1961	96	106	Monolit vb. lemez
7427	4 + 666	GÖSFAI SÁRVIZ-PATAK-HÍD	1960	175	187	Monolit vb. lemez
7511	5 + 231	GALAMBOKI HÖVEL FESZITETT HÍD	1949	100	116	Egyedi hovelfeszített
7511	14 + 363	NAGYRÉCSEI BÉKÁSTÓI-PATAK-HÍD	1888	28	38	Ko-tégla boltozat
7512	2 + 958	ZALAVÁRI KIS-ZALA-HÍD	1961	106	116	Monolit vb. lemez
7512	3 + 625	ZALAVÁRI ZALA-HÍD	1984	200	436	EHGT tartós
7522	1 + 181	ZALAKAROSI HATÁRÁROK HÍD	1962	92	106	Monolit vb. lemez
7522	6 + 206	ZALAKAROSI GARDONA-PATAK-HÍD	1973	93	104	Fordított T tartós
7522	12 + 531	NAGYRADAI IDOSZAKOS VIZF.HÍD	1879	31	40	Ko-tégla boltozat
7525	1 + 200	ZALASZABARI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1930	32	40	Monolit vb. lemez
7528	0 + 810	ÚJUDVARI PRINCIPÁLIS CSATORNA HÍD	1965	71	174	Monolit vb. bordás lemez
7528	3 + 342	MAGYARSZERDAHELYI GOT-PATAK-HÍD	1964	125	148	Monolit vb. lemez
7529	1 + 407	GELSEI PRINCIPÁLIS CSATORNA HÍD	1963	71	174	Fordított T tartós
7532	1 + 079	FELSÖRAJKI PRINCIPÁLIS CSATORNA HÍD	1963	70	175	Monolit vb. lemez
7532	7 + 461	PÖTRÉTEI ÖVCSATORNA HÍD	1969	70	80	Fordított T tartós
7536	18 + 692	PUSZTAMAGYARODI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1938	34	45	Monolit vb. lemez
7536	26 + 530	SÖJTÖRI 1.BÜKKALJAI-PATAK-HÍD	1935	54	71	Monolit vb. lemez
7536	26 + 891	SÖJTÖRI 2.BÜKKALJAI-PATAK-HÍD	1949	89	102	Monolit vb. lemez
7537	13 + 455	KÁNYAVÁRI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1963	98	168	Fordított T tartós
7537	19 + 342	PÁKAI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1957	101	222	Monolit vb. lemez
7537	21 + 145	CSÖMÖDÉRI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1958	101	220	Monolit vb. lemez
7537	21 + 244	CSÖMÖDÉRI CSERTA HÍD	1958	101	110	Monolit vb. lemez
7537	21 + 335	PÁKAI CSERTA-ÁRTÉRI-HÍD	1959	101	216	Fordított T tartós
7537	23 + 739	IKLÓDBÖRDOCEI HERNYÉKI ÁG HÍD	1930	22	32	Monolit vb. lemez
7538	15 + 861	DOBRI KERKA-ÁRTÉRI-HÍD	1962	180	508	Monolit vb. lemez
7538	16 + 385	DOBRI KERKA-HÍD	1962	180	508	Monolit vb. lemez
7541	3 + 460	SZENTMARGITFALVAI ADORJÁNI-PATAK-HÍD	1959	71	80	Fordított T tartós
7541	5 + 979	KISCSEHI 1.MARÓCI-PATAK-HÍD	1984	98	115	KCS tartós
7543	13 + 366	GUTORFÖLDEI CSERTA-HÍD	1959	86	100	Monolit vb. lemez
7545	0 + 275	GUTORFÖLDEI BEREK-PATAK-HÍD	1961	90	100	Monolit vb. lemez
7546	0 + 370	NÁPRÁDFAI BEREK-PATAK-HÍD	1962	106	119	Monolit vb. lemez
7546	5 + 971	MIKEKARÁCSONYFAI CSERTA-HÍD	1963	170	184	Monolit vb. lemez
7548	0 + 367	ORTAHÁZI BEREK-PATAK-HÍD	1959	103	112	Monolit vb. lemez
7548	1 + 367	ORTAHÁZI CSERTA-HÍD	1958	100	247	Fordított T tartós
7549	0 + 227	SZÉCSISZIGETI KERKA-HÍD	1967	211	587	Monolit vb. takarékügreges
7549	1 + 339	SZÉCSISZIGETI TÓTFALUSI-PATAK-HÍD	1968	81	266	Monolit vb. lemez
71345	0 + 258	KESZTHELYI CSÓKAKOI PATAK HÍD	1935	32	44	Ko-tégla boltozat
73162	2 + 101	REZI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1900	22	34	Ko-tégla boltozat
73164	3 + 498	VINDORNYALAKI ALSÓ-PATAK-HÍD	1900	56	66	Ko-tégla boltozat
73164	3 + 938	VINDORNYALAKI TEMETÖ ÁROK HÍD	1900	32	46	Ko-tégla boltozat



A pákai Válicka-patak híd
(fotó: Mészáros T. László)

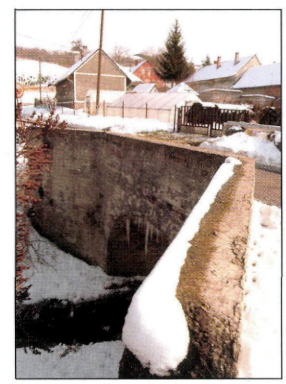


A nemesnépi Nemesnépi-patak híd
(fotó: Mészáros T. László)

73165	1 + 827	KISVÁSÁRHELYI TÓVÁRI-PATA-K HÍD	1930	45	56	Monolit vb. lemez
73165	2 + 557	KISVÁSÁRHELYI MARCAL-PATAK-HÍD	1968	139	150	Monolit vb. lemez
73178	7 + 344	NEMESBÜKI HATÁR HÍD	1860	58	150	Ko-tégla boltozat
73203	0 + 344	TÜSKESZENTPÉTERI ZALA-ÁRTÉRI-HÍD	1966	201	529	Monolit vb. lemez
73203	0 + 617	TÜSKESZENTPÉTERI ZALA-HÍD	1976	201	529	Monolit vb. lemez
73205	0 + 720	PAKODI-DÖTKI ZALA-HÍD	1964	250	945	Monolit vb. szekrény
73205	1 + 730	PAKODI FOGLÁR CSATORNA HÍD	1971	85	102	Monolit vb. lemez
73206	1 + 064	CSÁFORDI 1.CSÁFORDI-PATAK-HÍD	1977	87	105	Monolit vb. lemez
73219	0 + 278	GYÜRÜSI FOGLÁR CSATORNA HÍD	1963	90	101	Fordított T tartós
73221	0 + 940	KEMENDOLLÁRI ZALA-HÍD	1965	280	781	Monolit vb. szekrény
73222	0 + 100	ZALASZENTIVÁNI SZENTIVÁNI-PATAK-HÍD	1965	79	90	Fordított T tartós
73224	0 + 555	NEMESAPÁTI SZÉVIZ CSATORNA HÍD	1960	90	100	Monolit vb. lemez
73229	0 + 270	CSATÁRI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1960	112	125	Monolit vb. lemez
73229	1 + 798	CSATÁRI 2.CSENGÖ-PATAK-HÍD	1970	70	80	Fordított T tartós
73231	0 + 168	BOTFAI CSÖRGE-PATAK-HÍD	1977	80	90	Fordított T tartós
73231	0 + 733	BOTFAI VÁLICKA-PATAK-HÍD	1960	121	131	Monolit vb. lemez
73236	0 + 134	TILAJI LIGETFALVI-PATAK-HÍD	1968	100	110	Fordított T tartós
73238	2 + 950	CSÖNGEDI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1940	25	35	Monolit vb. lemez
73358	0 + 068	ZALABÉRI SZAJKI-PATAK-HÍD	1968	106	116	Monolit vb. lemez
74111	0 + 096	BAGODI VITENYÉDI-PATAK-HÍD	1984	80	92	KCS tartós
74119	1 + 720	ORMÁNDLAKI NAGYLENGYELI-PATAK-HÍD	1930	26	36	Monolit vb. lemez
74123	0 + 131	BARLAHIDAI CSERTA-HÍD	1964	170	194	Utófeszített monolit lemez
74126	1 + 069	GÁBORJÁNHÁZI KEBELE-PATAK-HÍD	1960	204	213	Monolit vb. lemez
74126	1 + 285	GÁBORJÁNHÁZI KEBELE-MELLÉKÁGI-HÍD	1960	80	90	Monolit vb. lemez
74131	1 + 620	LENDVAJAKABFAI SZT.GYÖRGYVÖLGYI-PATAK-HÍD	1968	100	111	Fordított T tartós
74133	1 + 033	ALSÓSZENTERZSÉBETI KERKA-HÍD	1962	70	80	Fordított T tartós
74133	1 + 384	ALSÓSZENTERZSÉBETI KERKA-ÁRTÉRI-HÍD	1962	115	321	Monolit vb. szekrény
74134	0 + 848	KERKAKUTASI CUPI-PATAK-HÍD	1962	105	117	Monolit vb. lemez
74139	0 + 355	KEMÉNFAI ZALA-HÍD	1967	217	513	Monolit vb. szekrény
74141	0 + 372	ZALACSÉBI ZALA-HÍD	1966	252	803	Monolit vb. szekrény
74147	0 + 314	FELSÖJÁNOSFAI ZALA-ÁRTÉRI-HÍD	1970	90	268	Fordított T tartós
74147	0 + 487	FELSÖJÁNOSFAI ZALA-HÍD	1970	178	290	Monolit vb. lemez
74211	0 + 927	NEMESNÉPI PARRAGOS-PATAK-HÍD	1995	70	82	Monolit vb. lemez
75122	2 + 909	NAGYHORVÁTI ESZTERGÁLYI-PATAK-HÍD	1972	70	81	Fordított T tartós
75128	3 + 040	NAGYBAKÓNAKI 1.BAKÓNAKI-PATAK-HÍD	1972	70	82	Fordított T tartós
75128	4 + 467	NAGYBAKÓNAKI 2.BAKÓNAKI-PATAK-HÍD	1970	100	114	Monolit vb. lemez
75129	0 + 847	ÚJUDVARI BOLTOZATOS HÍD	1896	30	36	Ko-tégla boltozat
75133	0 + 345	BOCSKAI KÜRTÖS-PATAK-HÍD	1962	70	81	Fordított T tartós
75135	0 + 850	RIGYÁCI IDÖSZ.VIZF.HÍD	1930	21	30	Monolit vb. boltozat, cso
75146	2 + 300	MARÓCI MARÓC-PATAK-HÍD	1966	80	92	Monolit vb. lemez
75149	1 + 066	MURASZEMENYEI HANGYAJÁRÁSI-PATAK-HÍD	1961	95	110	Monolit vb. lemez
75151	1 + 900	KERKASZENTKIRÁLYI KERKA-HÍD	1975	200	1070	Monolit és előregyártott vb.
75162	0 + 602	KORPAVÁRI PRINCIPÁLIS CSATORNA HÍD	1951	70	80	Monolit vb. lemez



A dobri Kerka-híd
(fotó: Mészáros T. László)



Az újudvari boltozatos híd
(fotó: Mészáros T. László)

1945. évi nyilvántartás szerinti Zala-hidak és mai útazonosítójuk

híd neve, út/km	ép. éve	anyaga	hossz (m)	mai útszám, szelvény
Balatonhídvégi 7. sz. út 28,350	1926	rácsos acél	40,0	6831. j. út 12,825
Fenékpusztai 71. sz. főút 121,268	1930	rácsos acél	40,0	76. sz. főút 7,566
Zalaapáti 732. sz. út 4,651	1927	háromny. vasbeton	38,0	75. sz. főút 10,131
Kaszaházi 733 sz. 21,910	1927	négyny. vasbeton	97,0	önkormányzati 2003-tól
Zalalövői 735. sz. út 19,680	1830	ötnyílású boltozat	56,0	86. sz. főút 31,626
Andráshidai 731. sz. út 23,450	1914	háromny. vasbeton	70,0	76. sz. főút 59,343
Alibánfai 13. th. 1,035	1930	háromny. vasbeton	40,0	7354. j. út 5,501
Szepetk-zalaistvándi 14 th. 0,323	1928	háromny. vasbeton	70,0	7362. j. út 21,462
Kehidakustányi 16. th. 1,874	1912	négyny. vasbeton	89,0	7356 j. út 0,535
Zalabéri 17. th. 0,220	1929	rácsos acél	30,0	7352. j. út 30,876
Zalaszentgróti 17. th. 6,743	1846	négyny. boltozat	36,0	7336. j. út 14,961
Zalacséb-salomvári 8 vic. 8,855	1926	3 nyílású fa	15,0	7414. j. út 0,372
Kávási 10. vic. 0,452	-	15 nyílású fa	60,0	7409. j. út 6,269
Keménfai 13. vic. 0,355	1934	12 nyílású fa	56,0	74139 j. út 6,355
Zalavári 45. vic. 14,366	1934	7 nyílású fa	40,0	7512 j. út 3,625
Zalacsányi 50. vic. 21,370	1933	3 nyílású fa	16,0	76. sz. főút 27,921
Pethőhenyei 51. vic. 2,386	-	2 nyílású fa	9,0	7364. j. út 2,321
Nemesapáti-zalakoppányi 52. vic. 1,785	1928	2 nyílású fa	7,0	
Kemendollári 53. vic. 0,887	1935	17 nyílású fa	78,0	73221 j. út 0,940
Tüskeszentpéteri 74. vic. 0,344	-	fa	12,0	73203 j. út 0,617



A zalacsányi Zala-híd napjainkban (fotó: Mészáros T. László)

A megye hídtörténetének főbb eseményei

1232 Kehida helynév arról tanúskodik, hogy itt volt a Zalán az utolsó kedvező átkelési hely: híd vagy hidak. A varasdi rév okleveles említése.

1246 Barlabáshidát vámjával vette meg Szentgróti Dénes nádor.

1247 Szentgrótnál a Zalán híd állt.

1276 Zalakarosnál a Mekenye-patak átkelőjén vámszedés volt, tarifája is ismert.

1299 Batykon két vízimalom működött, ezek egyben az átkelést is segítették

1326 Resznek várát oklevél említi, mivel mocsárvár volt, bejáró híd is volt.

1328 Cséb (Zalacséb) hídjánál vámot szedtek.

1330 Hídvégnél hídvámszedésről maradt írásos említés.

1347 Letenyén útvám, a Murán rév volt.

1354 Mándhidán nádori gyűlés volt, erre a híd adott megközelítési lehetőséget.

1357 Perlaknál a Dráván fontos révről van írott emlék.

1382 Sárhida helynév az itteni hídtól származik.

1402 Zágorhida helynév oklevélben szerepel.

1408 Szentlászlón tanúvallomás szólt arról, hogy emberemlékezet óta hídvám volt.

1417 Mándhida vámszedőhely lett.

1426 Andráshida nevét Zala-hídjától kapta.

1443 Nagykanizsa várát árokkal vették körül, ezen hidat kellett verni

1459 Mátyás király vámszedést engedélyezett Zalaszabarnál, kötelezve a kedvezményezettet töltés és híd építésére.

1493 Nagykanizsa urbáriumában szerepel a folyócskán átvezető híd.

1508 II. Ulászló Zalavégen a Sitkey-családnak vámszedést engedélyezett, mivel töltést (és hidat) építettek.

1524 Szemenyénél Mura-rév volt.

1550 Keszthelyen befejeződött a templom erődítése, a 15 m széles árkon két híd vezetett át.

1558 Zalavár környékén híd-, illetve főleg dorongútról van híradás.

1561 A zalalövői hídvám tulajdonosait név szerint is ismerjük, itt is állt erősség.

1565 Mándhidánál a zalavári apát lebontatta a hidat, mert nem tudta kellően biztosítani.

1569 Turco hadmérnök felmérésein több Zala megyei vár híddal, hidakkal szerepel (Zalacsány, Komár, Keszthely, Zalavár).

1583 Kanizsán a megrongálódott hidat javítani kellett, ezért a közgyűlés tételesen intézkedett a közmunkáról.

1588 A kehidai várat elfoglalta a török, ezzel más átkelőhelyek fontossága megnőtt.

1600 Nagykanizsa várát bevette a török, ezzel a védekezés a Zala völgyébe tevődött át, megnőtt az itt lévő hidak és erősségek szerepe.

1617 Alsópáhokon a polgárvárosiak malomhelyet kaptak, ellenszolgáltatásként hidat kellett építeniük.

1636 Az andráshidai Zala-híd javításáról intézkedett a vármegye közgyűlése.

1639 A török megkísérelte elfoglalni a hídvégi révet.

1650 Győrben 25 lovast és 75-100 embert is elbíró kompot építtettek a hídvégi révhez.

1681 Lentiből jelentette Szecsődy Gáspár, hogy a vámnál lévő hidak igen megromlottak.

1747 A mándhidai híd fenntartását átvállalta a vármegye.

1752 A 76 öl (kb. 140 m) hosszú zalalövői híd vámtarifáját kiadták.

1784 Az I. katonai felmérés térképszelvényén Zala megyében 572 híd számolható össze.

1791 A zalalövői Zala-híd újjáépítésére becslés készült: 504 ember 36 napi munkájára és 10400 Ft-ra lett volna szükség.
Hegyesden elkészült a ma is álló kétnyílású boltozat.

1792 Tomasich János földmérő elkészítette a megye részletes úthálózati térképét.

1793 Diszelnél elkészült a négy/öt nyílású boltozat.
Bókaházán elkészült a 6,5 m nyílású boltozat.

1794 Gyepükajánnál és a Káptalanfánál megépült két értékes kőboltozat.

1795 Zalaszentgróton felmerült állandó Zala-híd építésének igénye.

1799 Keszthely-Fenékpusztánál Festetics György elkezdte a balatoni átkelőhely szűkítését.

1801 Korábbi felmérések alapján Zala vármegye átmetszéseket készített a Murán.

1810 A muraszerdahelyi Mura-híd javításáról nyújtott be elszámolást a megye fő földmérője. Néhány évente újabb nagy javításokat kellett végezni.

1819 Póka Antal elkészítette a tizenegy nyílású zalalövői Zala-híd tervét.

1825 Nemesbükön elkészült a ma is álló kétnyílású szép kőhíd.

1826 A Dráva szabályozására királyi biztost rendeltek ki.

1827 A varasdi Dráva-hidat újjá kellett építeni.

1829 Póka Antal és Bajomy István földmérők tervet készítettek a Zala szabályozására.

1830 Elkészült Zalalövőn az ötnyílású, egyenként 11,2 m-es boltozat, mely építésekor hazánk legnagyobb állandó hídja volt.

1832 Elkészült a megyei utak, hidak összeírása: 731 km úton 196 kő és 347 fa, összesen 543 híd volt. Jellemzőként: Zalabaksán a Cupi-híd 18, a Kerka-híd 20, Andráshidán a Zala-híd 36, Muraudvarhelynél a Mura-híd 60 öl hosszú igás (cölöpjármos) volt. A varasdi Dráva-hidat ebben az évben is újjá kellett építeni.

1836 Elkészült a Zala második szabályozási terve, majd az érdemi munka is megkezdődött.

1839 Fenékpusztánál megépült az első Zala-híd, a Balaton hídja.

1844 Szentgyörgyvár térségében 10 kőhíd építése vált szükségessé. Elkezdődött Zalaszentgróton a négynyílású boltozott Zala-híd építése, 1846-ban már készen is volt az igényes kialakítású, 43,0 m hosszú híd.

1848 Perczel Mór elfoglalta az ideiglenes Mura-hidat Letenyénél.

1856 Lenti tiszttartóját figyelmeztette az illetékes szolgabíró, hogy a megrongálódott hidakat javíttassa meg.

1860 Murakeresztúrnál elkészült a 154 m hosszú, ötnyílású, folytvas anyagú vasúti Mura-híd.

1867 A Szepetk és Póka közti Zala-hídon megszűnt a vámszedés a belső vám eltörlése miatt.

1892 Wünsch Róbert - ismertetője szerint - a megyében speciális vasbeton rendszerrel három hidat épített.

1895 Fenékpusztánál ötnyílású (5x10 m) faszerkezetű Zala-hidak épültek.

1913 Elkészült a háromnyílású, rácsos Mura-híd Letenyénél.
Elkészült dr. Zielinski Szilárd tervei szerint — a ma is álló — négynyílású kustányi vasbeton Zala-híd.
Több vasbeton lemezhíd is épült ebben az évben pl. a kétnyílású Mura-ártéri-híd.
Andráshidánál négynyílású acél, vasúti Zala-híd épült.

1914 Elkészült a négy főtartós háromnyílású (72 m hosszú) andráshidai vasbeton Zala-híd. A folytatólagos gerendahíd középső nyílása 26 m-es volt.

1918 Erdei vasút épült és folyamatosan bővült, legnagyobb hídja Lentinél, a Kerkán áll.

1925 Fenékpusztánál 40 m nyílású rácsos vasúti híd készült.

1926 Hídvégnél átadták a forgalomnak a csonkaszegmens alakú, egynyílású rácsos acélhidat a Zala folyón. Pakodnál 6x4,8 m faszerkezetű Zala-hidat építettek.

1927 Zalaapátinál háromnyílású, vasbeton Zala-híd épült.

1928 A szepetk-zalaszentmihályi úton háromnyílású (21+28+21 m) vasbeton Zala-híd készült el. A vasbeton hídépítés termékeny éve volt ez az év.

1930 Alibánfánál kétnyílású vasbeton Zala-ártéri-híd épült a Zala korrigált medrén, eredeti formában ma is áll ez a híd. Az ekkor épült háromnyílású Zala-híd 1945-ben súlyosan megsérült, helyén ma vasbeton cső van. Fenékpusztánál Farkas és Társa rácsos acélhidat épített a Zalán.

1931 A jánosháza-türjei úton Ökrösnél 3x5,6 m nyílású vasút feletti hidat épített a vasúttársaság.

1934 A szilvágy-kerkaszentkirályi úton új, 12 nyílású fahíd épült.

1935 Program indult az állami közutakon lévő fahidak átépítésére (az átépítés gyakran ismét faszerkezettel történt).

1936 A megye törvényhatósága kezelésében álló úthálózatán 470 híd és 2009 áteresz volt.
Olajkutató fúrások kezdődtek, majd ennek kiszolgálására út- és hídépítések, híderősítések történtek.

1941 Letenyén a Mura-híd felrobbantása után komp működött. Muraszerdahelynél is elpusztult a híd, megkezdték a roncs kiszedését. Zalaapátinál Menyhárd István tervei szerint vasbeton híd épült a Kis-Zalán.

1945 A megye hídnyilvántartása szerint (a háborús károk előtt) 210 boltozat, 209 fa-, 101 vasbeton és 22 acélszerkezetű híd volt.
Márciusban két hét alatt áthaladt a megyén a front, ezalatt mintegy 200 híd pusztult el.
Az Államépítészeti Hivatal körrendeletet kapott, mely a hidak újjáépítéséről rendelkezett.
Havonta jelentést készített a hivatal a helyreállítási munkák állásáról.

1946 16 hídnál folyt ebben az évben roncskiemelés és építés, néhány esetben az Államépítészeti Hivatal saját munkájával.

1947 A Zalai Világosság augusztus hónapban 169 híd „újjáépítéséről" számolt be, annak kapcsán, hogy Nagykanizsán végleges formában elkészült a Principális-csatorna hídja. A helyreállítás általában provizóriumok építésével történt. Elkészült Lentiben a megye első együttdolgozó (öszvér) szerkezetű hídja.

1948 Több vasbeton hídszerkezet mellett elkészült Hídvégnél az új, Langer-tartós acél ívhíd, mely a megyében elsőként részben hegesztett kivitelben épült.

1949 23 híd végleges formában való újjáépítése készült el. Összesített jelentés szerint ez év májusáig 30 végleges, 2 félállandó, 135 ideiglenes és 22 új híd épült meg. Kétnyílású Kerka-híd épült Zalabaksán.

1950 Galambokon az országban egyedülállóan hővel utófeszítve erősítették meg az akkor még a 7. sz. főúton lévő 10,0 m nyílású hidat. Az újjáépítések mellett már hidak szélesítése is folyt, pl. a 7. sz. főút 209-251 km szakaszán.

1951 Fenékpusztánál megkezdődött a merevbetétes, alsópályás vasbeton ívhíd építése a Zalán.

1952 Két feszített pallós híd épült Zalaszentiványon.

1953 Megépült a 7. sz. főút teljesen új szakasza (Balatonkeresztúr-Nagykanizsa) hat új híddal, ezek között Zalakomárnál a vasút feletti kerethíd is. Ebben az évben készült el a négynyílású kaszaházi vasbeton Zala-híd, s folyt már Andráshidánál is a Zala-híd újjáépítése az eredetitől eltérően négy nyílással. A kútfej-tormaföldi úton a KPM az olajszállítás biztosítására két vasbeton gerendahidat építtetett a Kerkán.

1955 Kishídépítési program indult hazánkban, ennek keretében 1960-ig 100 híd épült a megyében, szinte kivétel nélkül vasbeton lemezes felszerkezettel.

1958 A megyében elsőként fordított T gerendás hidak épültek.

1959 Zalaapátinál a korábbi háromnyílású vasbeton gerendahíd helyett alsópályás vasbeton ívhíd épült feszített pályaszerkezettel.
Nagykanizsán az 1945-ben lerombolt vasút feletti műtárgy helyén a budapesti Petőfi pontonhíd 30 m nyílású rácsos acélszerkezetét építették be.

1960 Zalabéren - a megyében elsőként - ötnyílású Zala-híd épült kétcellás szekrény szerkezettel.

1961 Átadták a forgalomnak az újjáépített letenyei Mura-hidat hegesztett acélfőtartós öszvér szerkezettel. Ez volt a Jugoszláviával elsőként újjáépített határhíd.

1963 Eredményes program indult a megye Zala-hídjainak építésében: 1967-ig nyolc Zala-híd épült (zalaistvándi, pakod-dötki, kemendollári, kávási, zalacsébi, tüskeszentpéteri, keménfai, zalalövői) és folytatódott még a program, jellemzően többnyílású, monolit vasbeton szekrény szerkezetek épültek.

1965 A zalaszentgróti boltozott hídra megmentőjének (Hatamov) emléktáblája került.
A tanácsi utakon 357 híd volt: 44 boltozat, 77 vasbeton és 236 fahíd.

1967 Az országos közutakon 37 boltozat, 41 fa-, 191 vasbeton és 2 acélhíd volt. Ebben az évben már csak Zala megyei hidakat kezelt a közúti igazgatóság. Zalalövőnél elkészült az új vasbeton Zala-híd és elbontották a monumentális boltozat még álló három nyílását.

1968 Türjén a Nádas-patakon Hoyer-tartós, takarékügeres lemezsávos híd épült.

1969 Türjén a vasútvonal feletti háromnyílású műtárgy épült.

1972 Pethőhenyén a volt nyolcnyílású vasúti provizórium átépült közúti híddá, vasbeton pályalemezes együttdolgozó szerkezettel.

1974 Zalaszentgróton megépült a négynyílású, boltozott Zala-híd mellett az ötnyílású előregyártott új gerendahíd, mellette ottmaradt a műemléki védettségű régi híd. Elkészült a 74. sz. főút korszerűsítése keretében a korpavári, vasút feletti műtárgy.
Murakeresztúron elkészült a háromnyílású, hegesztett rácsos felszerkezetű vasúti Mura-híd.

1976 Zalaegerszegen az akkor 74. sz. főút korszerűsítése kapcsán négy híd épült, köztük a vasútvonal feletti, előregyártott gerendás műtárgy.

1977 Az országos közutak 385 hídja között már nem volt fahíd.

1979 A megye mai területe akkor alakult ki, visszakerült a keszthelyi járás.

1982 A letenyei Mura-hidat újramázolták.

1985 Elkészült a 7. sz. főút Nagykanizsát elkerülő szakasza három híddal, ezek között a szombathely-nagykanizsai vasútvonal feletti háromnyílású, EHGT tartós felszerkezettel. Az eredeti tervtől eltérően meghagyott zalaszentgróti Zala-híd állapota leromlott, izgatott intézkedések történtek.

1986 Egy ismeretlen jármű eltörte a fenékpusztai Zala-híd keresztkötését, alapos vizsgálat után a hibát kijavították. 1988-ban a régi mellett új híd épült.

1987 Az önkormányzatok kezelésében 183 híd volt.

1993 Zalabaksán külső kábeles feszítéssel a Kerka- illetve a Cupi-patak hídját „B", illetve „A" teherbírásúra erősítették 1994-1996-ban, a zágorhidai Cserta- és az andráshidai Zala-híd erősítése is ezzel a módszerrel történt.

1995 Nagykanizsán elkészült a 14,4 m nyílású vasbeton ívhéj szerkezetű híd az 1959 óta üzemelő provizórium helyén.
Négy önkormányzati (16 m nyílású) híd épült a volt NDK hadihíd-elemekből.

2001 Zalaszentgróton elkészült a már végső pusztulásnak indult Zala-híd felújítása/újjáépítése.
Elkészült a 74. sz. főút Zalaegerszeget elkerülő szakaszán öt híd: egy Zala-, egy Zala-ártéri, a budapest-zalaegerszegi vasútvonal feletti és két kisebb műtárgy.

2002 Kehida-kustánynál a megye legrégibb vasbeton Zala-hídját szélesítették és külső kábeles feszítéssel erősítették.

2003 Zalaegerszegen a vasúti deltavágányban elkészült a folytatólagos, ívben fekvő, hegesztett rácsos híd a Zalán.
Megindult az M7 és M70 autópályán, a becsehely-tornyiszentmiklósi szakaszon a hidak építése.

Tervezők

Póka Antal főföldmérő
Zalalövő, Zala-híd (nem valósult meg) 1819
Molnári fahíd 1818
Söjtör fahíd 1826

Országos Építési Főigazgatóság
Zalalövő, Zala-híd 1822

Bajomy István földmérő
boltozott híd tervek 1831

Zielinski Szilárd dr. egyetemi tanár
Kustány, Zala-híd 1912
Letenye, Mura-ártéri-híd 1912
Andráshida, Zala-híd 1914

Lipták Pál dr.
Letenye, Mura-híd 1913

Sabathiel Richárd dr. egyetemi tanár
Kaszaháza, Zala-híd 1926

Gép- és Vasútfelszerelési Gyár
Balatonhídvég, Zala-híd (felszerkezet) 1926

Vegyipari Gépgyár Rt.
Zalabér, Zala-híd (felszerkezet) 1929

Farkas és Tsa., vállalkozó
Fenékpuszta, Zala-híd (felszerkezet) 1930

Halász József, vállalkozó
Lenti, Kerka-híd 1930

Mattyók Aladár, vállalkozó
Lenti, Bánkúti-patak-híd 1930

Pischinger Gyula ny. h. államtitkár
Alibánfa, Zala- és Zala-ártéri híd 1930

Mehyhárd István
Zalaapáti, Zala-híd 1941

Schwertner Antal
Hodosány, Ternava-híd 1941

Hilvert Elek, Tantó Pál
Balatonhídvég, Zala-híd 1948

ÁMTI
Bölcskei Elemér
Zalabaksa, Kerka-híd 1949
Petúr Alajos dr.
Fenékpuszta, Zala-híd 1951

Mélyépítési Tervező Vállalat
Kemény Ádám, Kiss Lajos
Zalaegerszeg, kaszaházi Zala-híd 1953
Szerbák Elek
Zágorhida, Cserta-híd 1953

Uvaterv
Bots Dénes
Mura-ártéri híd 1963
Darvas Endre
Muraszemenye, Hangyajárás-híd 1961
Gál András
Csatár, Válicka-patak-híd 1960
Gyarmati Tibor
Újudvar, Principális-csatorna-híd 1965
Hunyadi Mátyás
Dobri, Kerka-híd 1962
Huszár Gyula
Galambok, Nagyfolyási-híd 1953

Kapeller György
Türje, vasút feletti híd 1969

Kerényi György
Kisvásárhely, Marcal-híd 1968

Lajta Károly
Kerkaszentkirály, Kerka-híd 1975

Lipták László
Zalaapáti, Zala-híd 1959

Megyeri Ferencné
Nagykanizsa, vasút feletti híd 1985

Mistéth Endre
Nagykanizsa, vasút feletti híd 1959

Néveri Imre
Kányavár, Válicka-híd 1963

Perneczky Béla
Letenye, Mura-híd 1961
hét Zala-híd 1963-72

Reviczky János
Szécsisziget, Kerka-híd 1954

Ronto Imre
Teskándi-híd 1983

Schüler Frigyes
Csesztreg Kerka-híd 1960

Sigrai Tibor
Zalabér, Zala-híd 1960

Strébl László
Mikekarácsonyfa, Cserta-híd 1963

Szánthó Pál
Andráshida, Zala-híd 1954

Szuroviák Tamás
Zalaegerszeg, Válicka-patak-híd 1977

Varga József
Zalalövő, Zala-híd 1967

Uvaterv Rt.
M7, M70 hídjai 2003

Közúti Igazgatóság Zalaegerszeg
Balogh Gábor
Ortaháza, Cserta-híd 1958
Nagy Endre
Nagybakónak, Bakónaki-patak-híd 1970
Szekeres Imre
Pórszombat, Cupi-patak-híd 1978

Zala Megyei Tervező Vállalat
Lentikápolna, Kerka-híd 1985

Varga Gellért erdőmérnök
Kányavári fahíd 1995

Farkas János dr.
Nagykanizsa vasút feletti 1995
önkormányzati hidak, hadihíd szerkezetből 1995

Pannon Freyssinet
Zalabaksa, Kerka- és Cupi-híd erősítése 1993
Loykó Miklós dr.
74. sz. főút (elkerülő), Zala-híd 2001

MSc
Gál András
Zalaegerszegi deltavágány, Zala-híd 2003

Kivitelezők

Schracz Károly sümegi kőműves
Diszel 1793
Hartner Ignác sümegi kőműves
Káptalanfa 1794
Gyepűkaján 1795
Prissing József kőműves
Zalalövő, Zala-híd 1830
Kugler Mihály keszthelyi kőfaragó
Zalaszentgrót, Zala-híd 1846
Fekete Fülöp vállalkozó
Kustány, Zala-híd 1912
Lipták Pál dr.
Letenye, Mura-híd, felszerkezet 1913
Zsigmondy Béla
Letenye, Mura-híd alépítmény 1913
Wassermann
Andráshida, Zala-híd 1914
Vegyipari Gépgyár Rt.
Zalabér, Zala-híd felszerkezet 1929
Müller István és **Müller Dénes** vállalkozók
Zalabér, Zala-híd alépítmény 1929
Marek János vállalkozó
Balatonhídvég, Zala-híd alépítmény 1926
Gép- és Vasútfelszerelési Gyár Rt.
Balatonhídvég, Zala-híd felszerkezet 1926
Reinisch és **Wohl** vállalkozók
Zalaszengtrót, Páva-árok-híd 1927
Fábián Lajos vállalkozó
Zalaegerszeg, kaszaházi Zala-híd 1926
Farkas és Tsa.
Alibánfa, Zala-híd (felszerkezet) 1930
Kenedi, Horváth és **Vas** építőmesterek, Nagykanizsa
Alibánfa, Zala-híd (alépítmény) 1930
Fenékpuszta, Zala-híd 1930
Fusch és **Grósz** vállalkozók, Zalaegerszeg
Lenti, Kerka-híd 1930
Állami Mélyépítési Vállalatok Munkaközössége
Lenti, Kerka-híd 1946
Márkus Lajos Vasszerkezeti és Láncgyár Bp.
Balatonhídvég, Zala-híd alépítmény 1948
Csengeri-Olasz-Nagypál-Török
Balatonhídvég, Zala-híd alépítmény 1948
Mélyépítő és Mélyfúró Vállalat
Galambok hővel feszített híd 1949
Zalabaksa, Kerka-híd 1949
ÉM 4. sz. Mélyépítő Vállalat
Zalaegerszeg, kaszaházi Zala-híd 1953
Zágorhida, Cserta-híd 1953
Andráshida, Zala-híd 1954
Betonútépítő Vállalat
Galambok, Nagyfolyási-híd 1953
Zalakomár, vasút feletti híd 1953
Ganz-MÁVAG
Letenye, Mura-híd felszerkezet 1961
Mostogradnja (Jugoszlávia)
Letenye, Mura-híd alépítmény 1961
Hídépítő Vállalat
(Benkeházy Károly, Encsy Balázs, Gyukits György, Molnár Zoltán, Novák Géza, Toman Miklós)
Zalabaksa, Cupi-híd 1957
Zalaapáti, Zala-híd 1959
Zalabér, Zala-híd 1960
Zalaistvánd, Zala-híd 1963
Kemendollár, Zala-híd 1965
Kávás, Zala-híd 1965
Zalacséb, Zala-híd 1966
Zalalövő, Zala-híd 1967
Keménfa, Zala-híd 1967
Türje, vasút feletti híd 1969
Zalaszentgrót, Zala-híd 1975
Kerkaszentkirály, Kerka-híd 1975
Hídépítő Rt.
Zalabaksa, Tubosider-híd 1994
M7-M70 hídjai 2004
Zalaegerszegi Útfenntartó Vállalat
Lenti, Kerka-ártéri-híd 1950
Veszprémi Útfenntartó Vállalat
Hévíz, Vörösgáti-híd 1950
Közúti Üzemi Vállalat, Kaposvár
Nagykanizsa, Bakónaki-patak-híd 1956
Letenye, Béci-híd 1960
Közúti Üzemi Vállalat, Zalaegerszeg
Csatár, Válicka-híd 1960
Közúti Építő Vállalat, Zalaegerszeg
Nagybakónak, Bakónaki-híd 1970
Pethőhenye, Zala-híd 1972
Pórszombat, Cupi-híd 1978
Lentikápolna, Kerka-híd 1985
Strabag
Alsópáhok, Páhoki-híd 1998
Andráshida, Zala-híd felújítás 1996
Pannon Freyssinet
Zalabaksa Kerka- és Cupi-híd erősítés 1993
Andráshida, Zala-híd erősítés 1996
Zalaegerszeg 2000 Konzorcium
74. sz. főút, Zala-híd 2001

A megye hídügyeinek intézésében részt vettek

Tomasich János földmérő (1790-), **Póka Antal** főföldmérő (1810-), **Bajomy István** földmérő (1830-).

A ***Zalaegerszegi Államépítészeti Hivatal*** részéről
Tantó Pál (1910 később a minisztériumban), **Rausch Ernő** (1927-), **Bereczky Vilmos** (1928-), **Deme Sándor dr.** (1930, később hivatalfőnök) **Szabó Jenő** (1930-), **Csécsi Nagy László dr.** (1937-), **Szarvas József** (1938-), **Zeke István** (1938-), **Balogh Gábor** (1948-), **Vaday Zoltán** (1949-), **Butkai István** (1949-), **Kiss Béla** (1946-), **Kőszeghy Károly** (1945-)

A ***Közlekedési és Postaügyi Minisztérium*** részéről
Baksay Zoltán (1938-), **Kmetty Lajos** (1942-), **Ullrich Zoltán** (1941-), **Harkányi János** (1950-), **Zsámboki Gábor** (1950-) **Gözsy Kováts István** (1953-) **Baczoni István** (1959-), **Hidvéghi Rudolf** (1958-), **Ámon Tibor** (1967-)

A ***Közúti Igazgatóság*** hídügyi előadói és hídügyekkel foglalkozók:
Balogh Gábor (1958-62), **Szekeres Imre** (1962-67), **Nagy Endre** (1967-91), **Andrics Gyula** (1991-92), **dr. Farkas János** (1992-97), **Tótmajor János** (1997-99), **Biri Gábor** (1999-), **Szilasi László, Doszpot Tamás** műszaki ellenőrök voltak

Megjegyzés: korántsem teljes a névsor, a zárójelben szereplő évszám általában fellelt dokumentumokon alapul.



A letenyei Mura-híd (Dr. Imre Lajos ecsetrajza)

Kiegészítő irodalom

Általános hídtörténeti irodalom

A magyar közúti hidak, Autópálya Igazgatóság, Bp. 1990.

Ábrahám Kálmán dr.: Utak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1976.

Andai Pál: A mérnöki alkotás története, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1959.

Apáthy Árpád - Träger Herbert: Közúti hidak, MSz., 1970. 4.

Apáthy Árpád: Az országos közúti hidak négy évtizede, KMSz., 1993.5.

Apáthy Árpád: Feszített hídszerkezetek az országos közutakon, KMSz., 1993. 5.

Balázs György dr.: Beton és vasbeton II., Akadémiai Kiadó, Bp. 1995.

Beke József és munkatársai: Vasbetétes betonszerkezetek. Jelentés külföldi tanulmányutakról. Pallas Rt. Budapest, 1904.

Bölcskei - Csaba - Láng-Miticzky: Vasbetonhidak, Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1959.

Császár László: Korai vas és vasbeton építészetünk, Műszaki Könyvkiadó, 1978.

Darvas Endre: Közúti és vasúti acélhidak szerkezetei, Uvaterv, Műszaki Közlemények 1975. 1-2.

És mégis élünk, Magyarország 1920-30., Budapesti Hírlap, 1931.

Feszített betonszerkezetek I-II. (Böröcz Imre), Közlekedési Kiadó, Bp. 1952-53.

Gáll Imre dr.: Néhány adat a XVIII. és XIX. századi út- és hídépítés történetéhez, KSz. 1970. 9.

Ganz Acélszerkezet Rt. Híd referencialista, Ganz Híd-, Daru- és Acélszerkezetgyára Rt. 1999.

Hanzély János: Magyarország közútjainak története, UKI 14. kiadványa, Bp. 1960.

Hídépítő történet (Zsigmondy András), Budapest, 1999.

Knebel Jenő dr.: Vasbeton és feszítettbeton hidak, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1975. 2.

Loykó Miklós dr.: A vasbeton hídépítés eredményei, KMSz., 1990. 1.

Magyar műszaki alkotók (Révész-Varga), Műszaki Könyvkiadó, 1964.

Magyarország közlekedésügye (Pártos Szilárd), Pallas, Budapest, 1937.

Magyarország közútainak története (1960-90), KHVM Közúti Közlekedési Főosztály (tanulmányok), Budapest 1992

Medved Gábor dr.: Történetek a világ hídjairól, Terc Kft., 2001.

Mihailich Győző dr.: A XIX. és XX. századi magyar hídépítés története, Műszaki Könyvkiadó, 1960.

Mihailich Győző dr.: Vasbeton szerkezetek, Budapest, 1922.

Palotás - Medved - Nemeskéri-Kiss - Träger: Hidak, Műszaki Könyvkiadó, Bp. 1987.

Petúr Alajos dr.: Hídépítésünk fejlődése, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1969. 1. sz.

Petúr Alajos dr.: Közép- és nagynyílású hídjaink tervezése korszerűbb építési technológiákkal, MSz., 1978. 7.

Petúr Alajos dr.: Nagyüzemi gyártásra tipizált hídgerendák a 10-30 m nyílástartományban, MSz., 1978.8.

Seefehlner Gyula: A vashidak előállítása, fenntartása és biztonsága, MMÉEK, 1893. 27.

Sigrai Tibor dr.: A közúti hídépítés fejlődése, MSz., 1984. 4. 167-178.

Százéves a hídépítés a Ganz-MÁVAG-ban, Ganz-MÁVAG Közlemények 49. sz. 1979.

Széchy Károly dr.: A magyar hídépítés évszázados fejlődése, Magyar Technika 1948. 3.

Széchy Károly dr.: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése, Magyar Technika, 1948. 8.

Széchy Károly dr.: A közúti hidak, MSz., 1955.

Szittner Antal: Vas és fémszerkezetek fejlesztésének újabb irányai, MSz., 1959. 2. sz.

Tanulmány a magyarországi Duna-Tisza hidak fejlesztésére, Uvaterv, 1985-86.

Technikai fejlődésünk története (1867-1927) Stádium, MMÉEK Bp. 1928.

Tóth Ernő dr. - Träger Herbert dr.: A hazai hídgazdálkodás főbb jellemzői az elmúlt ötven évben, KMSz., 1996. 2.

Tóth László: Magyarország közútjainak története, Budapest, 1995.

Träger Herbert: Előregyártott hídszerkezetek, MTI, Budapest, 1961.

Träger Herbert: Közúti hidak, MTI, Budapest, 1962.

Vajda Béla: A légnyomásos alapozás 100 éve Magyarországon, MSz., 1963. 1.

Vajda Pál: Magyar hidak, magyar hídépítők, Művelődésügyi Minisztérium, Budapest, 1984.

Windisch Andor: Feszített vasbeton szerkezetek alkalmazása Magyarországon 1966-ig. Magyar Építőipar, 1970. 4. sz.
Zsámboki Gábor: Acél szerkezetű közúti hidak építése hazánkban, 1945-1969 között, 1969. kézirat.

Helytörténet

Bíró Friderika-Havasi Bálint-Káli Csaba-Kapiller Imre: Szentgyörgyvölgy, Száz magyar falu könyvesháza, 2000.
Búza Péter: Söjtör, Száz magyar falu könyvesháza, 2000.
Dóber Viktor: Zalacsány és Zalaapáti között, Mindszent, Bókaháza és Újfalu története I-II. kötet, 1998.
Fejezetek Csesztreg történetéből (szerk.: dr. Vándor László), Zalai Kismonográfiák 2, Zalaegerszeg, 1996.
Dr. Guzsik Tamás-Fehérváry Rudolf: Eltűntnek hitt pálos kolostorhelyek Zala megyében, Zalai Gyűjtemény 16, Zalaegerszeg, 1981.
Kerecsényi Edit - Tóth Oszkár: Letenye története, Letenye, 1992.
Koppány Tibor - Péczely Piroska - Sági Károly: Keszthely, Képzőművészeti Alap, 1962.
Kovacsics József: Zala megye helytörténeti lexikona, Budapest, 1991.
Lotz Gyula: A Kis-Balaton múltja és jövője, Zalai Gyűjtemény 8, Zalaegerszeg, 1978.
Lovász György és munkatársai: Zalakaros, Zalakaros, 2000.
Mészáros Ferenc és munkatársai: Pacsa története, Zalaegerszeg, 1998.
Radnóti Aladár-Gerő László: A Balaton régészeti és történeti emlékei, Budapest, 1952.
Ruzsa Károly-Horváth László András-Kostyál László: Zalavég története, Zalaegerszeg, 1994.
Sági Károly-Zákonyi Ferenc: Balaton, Panoráma, 1974.
Sági Károly: A zalacsányi törökkori várak, Göcseji Múzeum Jubileumi Évkönyve 1950-60, Zalaegerszeg, 1960.
Srágli Lajos-Vándor László: Egervár, Száz magyar falu könyvesháza, 2000.
Szántó Imre: Hévíz története I., Szeged 1977.
Szántó Imre-Szántó Endre: Alsópáhok és Felsőpáhok története, Alsópáhok, 1990.
Takács J. Ince: Zalatárnok község és plébánia története, Zalatárnok, 1977.
Tantalics Béla: Kerkaszentkirály története, 1994.
Tar Ferenc: Keszthely története 1849-1949, Millenniumi kormánybiztos támogatásával.
Tóth József: Kehidakustány, Tájak, korok, múzeumok 456., 1993.
Vándor László: Zalai castellumok kutatásának eredményei, Castrum Bene 2/1990, Budapest, 1992.
Vaska Miklós: Nova története, Nova, 1997.
Vaska Miklós: Barlahida története, 2002.
Vikár Tibor: Krónika, Szepetk és Póka története, Pókaszepetk önkormányzata.
Zalavár (szerk.: Bilkei Irén) Száz magyar falu könyvesháza, 2000.

Vasbeton fejezethez

A KKM mintaterv gyűjteménye (Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény).
Baksay Zoltán: Kis- és középnyílású hidak korszerű típusa és építése, UKI 31. kiadványa, Bp. 1963.
Bölcskei Elemér dr.: Beton-, vasbeton- és feszítettbeton hidak (Második kiadás), Tankönyvkiadó, Budapest, 1973.
Bölcskei Elemér dr.: Előregyártott vasbeton hídszerkezetek, MSz. 1953. 3. sz.
Bölcskei Elemér dr.: Előregyártott vasbeton hídszerkezetek, MTI 5-4, Bp. 1953.
Előregyártás a mélyépítésben konferencia, KTE, Budapest, 1973.
Haviár Győző dr.: Feszített betonhídjaink építésével szerzett tapasztalatok, MSz, 1961. 7.sz.
Hídtervezés, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1985-86.
Mihailich Győző dr.: Kő-, beton-, vasbeton- és fahidak, Terv- és ábragyűjtemény, 1922.
Petúr Alajos dr.: Előregyártott hídfelszerkezeti rendszer a 10-20 m-es támaszköz tartományban, Mélyépítéstudományi Szemle 1972. 9. (385-394).
Tarpai Gyula: Feszített szerkezetek a magyarországi közúti hídépítésben, MSz, 1958. 6. (259-263).

Vasúti hidak

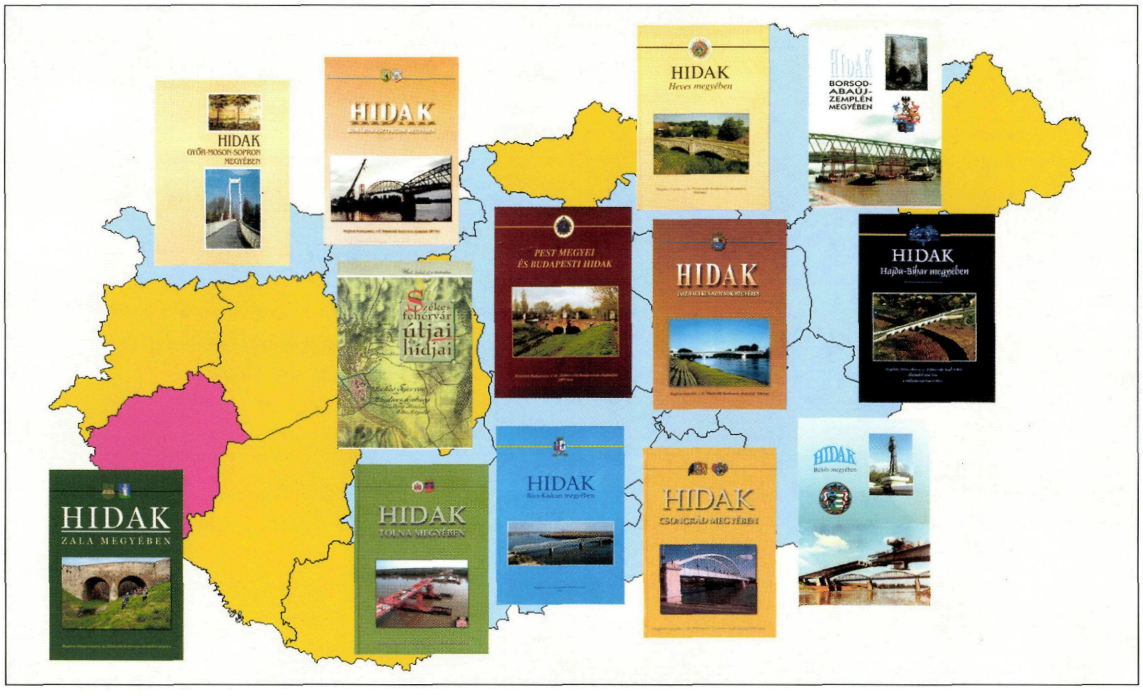
Kováts Alajos: A MÁV vasúti hídjainak újjáépítése, Magyar közlekedés-, Mély és Vízépítés, 1949. 4. sz. - 1950. 2. sz.
Kováts Alajos: Vasúti hidak, MSz, 1955. 4. sz.
Horváth Ferenc dr.: A magyar vasút veszteségei a második világháborúban és a rombolások helyreállítása, Vasúthistória Évkönyv, 1995.
Magyar vasutak a II. világháború éveiben (szerk.: Lovas Gyula) MÁV Rt., Budapest, 1996.

Rövidítések

MSz: Mélyépítéstudományi Szemle
KMSz: Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle
KSz: Közlekedéstudományi Szemle
MMÉEK: Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye
MTI: Mérnöki Továbbképző Intézet
UKI: Útügyi Kutató Intézet
Uvaterv: Út-, Vasúttervező Vállalat

Hídmérnöki konferenciák

1.	1962. IV. 26-27.	Budapest	57 fő	24.	1984. V. 8-9.	Balatonföldvár	60 fő
2.	1962. X. 25-26.	Szolnok	51 fő	25.	1984. X. 21-22.	Budapest	37 fő
3.	1963. V. 9-10.	Budapest	45 fő	26.	1985. X. 22-24.	Balatonföldvár	75 fő
4.	1963. VIII. 28-29.	Békéscsaba	54 fő	27.	1986. X. 7-9.	Balatonföldvár	70 fő
5.	1964. VI. 24-25.	Zalaegerszeg	77 fő	28.	1987. XI. 9-11	Balatonföldvár	70 fő
6.	1966. V. 5.	Szombathely	48 fő	29.	1988. X. 18-20.	Budapest	90 fő
7.	1967. V. 17-18.	Budapest	77 fő	30.	1989. VII. 28-30.	Győr	120 fő
8.	1968. V. 14-15.	Győr	120 fő	31.	1990. X. 9-11.	Szolnok	160 fő
9.	1969. IX. 23-24.	Siófok	114 fő	32.	1991. VIII. 28-30.	Kecskemét	142 fő
10.	1970. X. 8-9.	Szolnok	85 fő	33.	1992. IX. 2-4.	Balatonfüred	162 fő
11.	1971. X. 14-15.	Budapest	86 fő	34.	1993. V. 26-27.	Győr	166 fő
12.	1972. X. 11-12.	Nyíregyháza	90 fő	35.	1994. VI. 8-9.	Sárospatak	266 fő
13.	1973. IX. 5-6.	Szeged	91 fő	36.	1995.VI. 7-8.	Gyula	262 fő
14.	1974. V. 16-16.	Pécs	104 fő	37.	1996. VI. 3-5.	Debrecen	201 fő
15.	1975. V. 6-7.	Tata	132 fő	38.	1997. X. 8-10.	Budapest	212 fő
16.	1976. X. 5-6.	Bp.-Visegrád	122 fő	39.	1998. VI. 29-VII.1.	Eger	280 fő
17.	1977. V. 25-26.	Eger	88 fő	40.	1999. V. 17-19.	Baja	350 fő
18.	1978. IX. 19-20.	Győr	112 fő	41.	2000. X. 11-13.	Szolnok	300 fő
19.	1979. IX. 25-26.	Debrecen	92 fő	42.	2001. VI. 27-29.	Esztergom	254 fő
20.	1980. III. 26-27.	Siófok	80 fő	43.	2002. X. 16-18.	Szekszárd	349 fő
21.	1981. IV. 7-9.	Tengelic	73 fő	44.	2003. VII. 2-4	Szeged	270 fő
22.	1982. V. 11-13.	Kőszeg	120 fő	**45.**	**2004. V. 25-27.**	**Zalaegerszeg**	
23.	1983. V. 10-12.	Gyula	95 fő				



Az eddig elkészült megyei hídtörténeti könyvek (Hajós Bence)

Képek a Zalai Hírlapból



20 éves a Közúti Építő Vállalat

ZALAEGERSZEGI 1950 KÉV 1970

Áttervezés — nagyban

Koltai Kálmán előkészítő csoportvezető

Varsányi Árpád tervosztályvezető

ZALAEGERSZEGI KÖZÚTI ÉPÍTŐ VÁLLALAT

Alapító tagok

(Zalai Hírlap 1971. 11. 07.)



Hídépítés fényárban

Éjszaka emelték helyére az új vasúti felüljáró elemeit

Szerdán a nappali órákban a beemelt hídelemeket rögzítették a tartópilléreken

A 74-es főút zalaegerszegi elkerülő szakaszának kivitelezése körülbelül a felénél tart. Tegnapra virradóan a 2 milliárdos munka újabb fontos állomásához érkezett: éjszakai vágányzár alatt emelték helyükre az ukrajnai gyártású, 15 tonnás hídelemeket. Kedden éjszaka fél tizenkettőkor megérkezett a helyszínre a 120 tonnás autódaru. Akár karácsonyfán, olyan bőséggel világított rajta a lámpák sokasága. Persze, elkelt a csendesen pöfögő aggregátorok

rró hídgerendáit. Kedden éjszaka zelőszemélyzet pillanatok alatt rögzítette a daru talpait, majd küldte fel a sötét csillagos égbe a gémet, rajta a „láncköteles", némi hevederrel kiegészítve. *(Az éjszakai munkáról további-ak hasonló cím alatt a 3. olda-*

(Zalai Hírlap 2000.09.28.)



Hídépítés éjszakai fényárban

(Folytatás a: 1. oldalról.)

A helyszínen a Strabag Építő Kft. építésvezetője, *Kovács Tibor* a műszaki ellenőrzésre megjelent *dr. Farkas Jánossal* újból végigírta a munkaterületet. Nem ártott az éjszakai szellőben a „friss" nézelődés, egy keretállvány megerősítéséről határoztak a felelős vezetők.

Aztán megérkeztek a MÁV Rt. szakemberei, akik az éjféli vágányzár betartásáért felelősek, s nyomukban begördült az építési területre a fővárosban gyártott hatalmas hídelemeket szállító pórekocsis irányvonat.

A mérnökre jellemző, hogy a négy kocsin mindössze 8 előregyártott hídelem volt rögzítve. Persze ezek mindegyike 18 méter hosszú volt, s egyenként nyomott legalább 16 tonnát. Ezért is kellett a speciális autódarus teljesítmény a gyors és precíz beemeléshez.

Sisak a fejre, erővágó a kézbe a pórekocsihoz „szegezett" be-

Eredmény

A vasúti pálya feletti gerendázatot szerdára virradó éjszaka daruzták a magasba

Oldás, kötés, emelés — és ez ismétlődött még hétszer. Éjszaka. Az első elemre több időt for-

herszerelvényről, hanem a zalaszentiváni átrakás után közúti tréler közbeiktatásával „jették"

Kft. a vezetője — a hét végén a Zala Megyei Állami Közútkezelő Kht. igazgatója kalauzolá-

(Zalai Hírlap 1996. 06. 01.)



Határkitűzés a déli végeken

Dr. Bacsa Gábor nyugállományú határőr alezredes három és fél évtizedes hivatásos szolgálat után a nyolcvanas évek közepétől tudott igazán időt szakítani arra, hogy az országos, a hadtörténeti, illetve a megyei levéltárak anyagát tanulmányozva készítse el kandidátusi értekezését.

A nagykanizsai kutató 1996 februárjában sikerrel védte meg „A magyar—jugoszláv (S.H.S.) határ megállapítása és kitűzése a trianoni szerződés szerint 1921—1924" című disszertációját a Zrínyi Miklós Katonai Akadémián. Munkájáért a Magyar Tudományos Akadémia doktori tanács hadtudományi szakbizottsága a hadtudomány kandidátusa tudományos fokozatot adományozta, melynek ünnepélyes átadására még ebben a hónapban kerül sor Budapesten.

tét és esélyeit 1921—24 között. Bacsa Gábor kutatásaival bebizonyította, hogy a határkitűzés követte a trianoni békediktátum szellemiségét a Magyar Királyság déli határai illetően. Amint a disszertációból kitűnik: a határkitűzés során elsősorban nem a helyi lakosság etnikai, kulturális, illetve gazdasági igényei érvényesültek, hanem a határmegállapító bizottság a nagy-

A határmegállapító bizottság helyszíni szemléje 1921-ben a Dráva-hídon.

Antich ezredes, a nisi hovashadosztály parancsnoka volt. A magyar—szerb határmegállapító bizottság 1921. november 23-án Nagykanizsára, mint-

— Úgy gondolom, hogy egyetértenének mindazzal, ugyanis a magyar—jugoszláv határt rendező bizottság ezt a szerepet 8 hónap alatt játszotta

lly módon már nem is volt magyar arculata az adott területnek, mire a határmegállapító bizottság odaérkezett. Másutt kiszerdtek és cirill betűkkel

(Zalai Hírlap 2000. 08. 25.)



Csak téglából épül a Kőhíd

A városképet meghatározó műemlék rekonstrukciója 50-60 millió forintba kerül

Nézőpont

Decemberre befejeződnek a munkálatok

A híd újjáépítéséhez 200 ezer téglát használnak fel

(A szerző felvétele)

Légi felvételek



A kányavári fahíd a Kis-Balatonon (fotó: Mészáros T. László)



A zalavári kolostor romjai, a Zala átkelőtől idevezető úttal (fotó: Mészáros T. László)

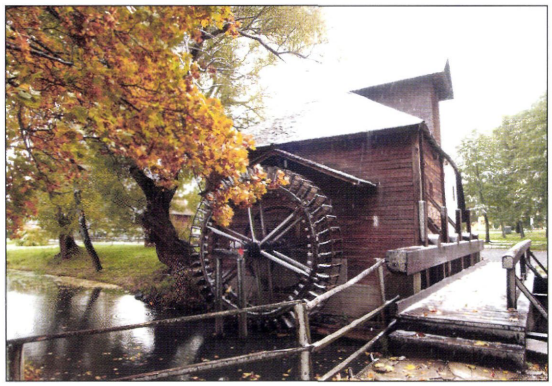
Tavasz, nyár, ősz, tél – Zalában



Zalavár, emlékpark



Zalaegerszeg, Termálfürdő



Zalaegerszeg, Göcseji Falumúzeum



Hévíz, tófürdő



Kustánszeg
(fotók: Mészáros T. László)

Összefoglaló

Zala megye az ország délnyugati sarkában helyezkedik el. Természeti tájai a Keszthelyi-hegység és a Zalai-dombság. A megye területe a történelem során többször, jelentős mértékben változott (legnagyobb kiterjedése 6000 km² volt, ma 3800 km²). A megye vízfolyásokban igen gazdag (Mura, Zala, Kerka, Válicka, Principális-csatorna, Cserta), településhálózata is a legsűrűbbek közé tartozik (257 település van ma).

Közúthálózata a római kortól kezdve ismert, az ennél korábbi emlékek feltárása napjainkban folyik. Az észak-déli irányú Borostyánút Zalalövőn át vezetett, hídja közel kétezer éve ugyanazon a helyen állt. Fenékpusztánál révátkelő volt, s fontos kelet-nyugat irányú utak is voltak a megyében.

A Zalán már a 13. században biztosan álltak hidak, ezt igazolják a településnevek (Kehida, Barlabáshida stb.), illetve a hídvámokról szóló oklevelek: Zalakaros, Zalacséb. A középkori, meglehetősen sűrű úthálózat a révhelyek, út- és hídvámok alapján ismert.



A megye legidősebb hídja Nemesbükön (fotó: Mészáros T. László)

Hidak, révek védelmére síkvidéki várak, erősségek nagy számban épültek, ezeknél természetesen hidak álltak, melyek helyét a 16. századi hadmérnöki felmérésekből és régészeti kutatásokból ismerjük. A török megszállás alatt, különösen 1600-tól (Kanizsa várának elfoglalása) a Zala völgyében lévő átkelőhelyek és az ezeket védelmező erősségek jelentősége növekedett.

A török kiűzése után átrendeződött az úthálózat, az I. katonai felmérés (1784) és az első megyei mérnök részletes úthálózati térképe (1792) kiterjedt úthálózatot és sok hidat mutatott: 1784-ben 572 híd volt a megyében. Részletes útfelmérés 1832-ből áll rendelkezésre. Ez azt mutatja, hogy nagy ütemben épültek a 18. század végétől boltozott hidak is. Legjelentősebb az 1830-ban elkészült ötnyílású (6-6 öl nyílású) zalalövői Zala-híd, ezenkívül a felmérés idején további 195 boltozott hidat vettek számba, köztük a forgalmat máig is viselő hegyesdi, diszeli, káptalanfai többnyílású szép hidakat. (Ezek ma Veszprém megyéhez tartoznak, a Balaton-felvidék csak a második világháború után került el Zalától.) Zalaszentgróton 1846-ban lett kész a négynyílású, téglaboltozatú Zala-híd. A második világháborúban épen maradt, 1975 után, miután megépült mellette az új Zala-híd, funkcióját elvesztette.

A fahidakkal kapcsolatban említést érdemel egy adat 1832-ből: 347 fahíd volt ekkor, köztük a muraszerdahelyi 60 öl (114 m), az andráshidai 36 öl és a hídvégi 40 öl hosszú cölöpjármos híd. Ebből az időből hídtervek is rendelkezésre állnak.

Acélhidak először a vasútvonalakon épültek, így 1860-ban Murakeresztúrnál. Közúti acélhíd Muraszerdahelynél (1904), Letenyénél (1913) épült csonkaszegmens, rácsos szerkezettel. A megyében viszonylag kevés volt az acélhíd, 1926-30 között három Zala-híd (Balatonhídvég, Fenékpuszta, Zalabér) és egy Kerka-híd épült (Zalabaksa).

A vasbeton hídépítési alkalmazása 1892-ben a Wünsch-rendszerrel kezdődött, majd Zielinski Szilárd munkássága nyomán a Hennebique-rendszer honosodott meg. A megyében ma meglévő legidősebb vasbeton híd 1907-ben épült, a legjelentősebb korai vasbeton híd Kehida-Kustánynál 1913-ban épült Zielinski tervei szerint. Megszélesítve és megerősítve, lényegében az eredeti szerkezet áll ma is. Andráshidánál 1914-ben épült a háromnyílású Zala-híd, ennek felszerkezete a második világháborúban elpusztult, nyílásainak számát az újjáépítéskor megnövelték.

Vasbeton hidak építése különösen 1923-tól vált tömegessé, lemezhidak és 10 m vagy annál nagyobb nyílás esetén bordás gerendahidak épültek. 1945-ben már a hídállomány közel 20 %-a (101) vasbetonszerkezet volt, ezenkívül 210 fa és 204 boltozott híd volt még a második világháború végén. A boltozott hidak között nevezetes a nemebüki kétnyílású. 1825-ben épült, eredeti formájában áll. Ezenkívül még tíz 100 évesnél idősebb boltozat viseli a forgalmat.

A második világháborúban mintegy 200 hidat pusztítottak el két hét alatt. A nagyobbak közül a kehida-kustányi és a zalaszentgróti Zala-híd és Alibánfa Zala-ártéri hídja kerülte el a pusztulást, a zalaszentgróti megmentőjének nevét is megőrizte a krónika. A hatalmas pusztítás után provizóriumok építésével lehetett a közlekedés feltételeit biztosítani, majd 1946-47-ben már állandó szerkezetű újjáépítések történtek.

Acélszerkezettel csak a balatonmagyaródi Zala-híd épült újjá (Langer-tartós ív). Két Zala-híd felszerkezete alsópályás vasbeton ív: Fenékpuszta (1951), Zalaapáti (1959), az utóbbi feszített pályás ív. Boltozott szerkezetet – sajnos – nem építettek újjá, még Zalalövőn sem.

A vasbeton építésben lemez, majd szegélybordás lemezhidak, előfeszített pallós, majd előregyártott gerendás (1958-tól) szerkezetek, a nagyobb, többnyílású Zala-, Kerka-hidaknál takaréküreges, majd szekrényes keresztmetszetű monolit vasbeton hidak épültek 1975-ig. Zalaszentgrótnál a régi boltozott híd mellett EHG gerendás híd épült. A 10 m-nél nagyobb nyílású hidak építésében ettől az időtől e hídgerendatípus továbbfejlesztett változatai terjedtek el (EHGE, EHGT).

1955-től a kishidak korszerűsítése Zala megyében különösen sikeres volt, ennek eredményeképpen a fahidak állománya rohamosan csökkent. 1965-ben még állt a 15 nyílású zalaszentgyörgyi Zala-híd, 1967-ben már csak 41 nem állandó híd volt az országos közutakon, 1977-ben pedig már egyetlen fahidat sem mutatott a nyilvántartás.

A megye hídállománya nagy: az országos közutakon 440 híd van, 49 589 m^2 felülettel. Az önkormányzatok kezelésében 437, vasúti híd 103, erdei vasútvonalakon 25 híd és saját használatú utakon 50-100 körüli műtárgy található. A megye hídállománya folyamatosan nő, részben elkerülő szakaszok építésével (Zalaegerszeg), részben az autópálya-építés most folyó munkái kapcsán.

Jelen könyv a megyei hídtörténeti sorozat 12. kötete, az előzőkhöz hasonló elvek szerint szerkesztve: bőséges ábraanyag, forrásművek megadása a további kutatáshoz.

A könyv írásában többen vettek részt: Biri Gábor megyei hídmérnök, dr. Farkas János tervezőmérnök, dr. Gáll Imre Jáky-díjas rubindiplomás mérnök, dr. Horváth László régész, múzeumigazgató, Gecseg Miklós ny. főosztályvezető, Srágli Lajos MOIM múzeumigazgató, Szabó László muzeológus, Bárdosi László és Vajda Lajos MÁV mérnökök, dr. Vándor László, a Göcseji Múzeum igazgatója és a könyv szerkesztője, dr. Tóth Ernő ny. hídosztályvezető. A könyv lektorálását, a német nyelvű összefoglalót dr. Träger Herbert ny. főtanácsos, az angol nyelvre fordítást dr. Gáspár László, a KTI tudományos igazgatója készítette.

A könyv fontosabb fejezetei: földrajzi adottságok, a megye közúthálózatának kialakulása, a vízrendezések szerepe, korai hídtörténelem: fahidak, boltozott hidak, vas- és acélhidak, vasbeton hidak, az 1945. utáni újjáépítés, a Zielinski-iroda tervei, régészeti tanulmányok, levéltárak kincsei, mellékletek, időrendi áttekintés, tervezők, kivitelezők, egyedi leírások a nevezetesebb hidakról.

Zusammenfassung

Der Komitat Zala befindet sich in der südöstlichen Ecke des Landes. Seine natürliche Gebiete sind das Gebirge bei Keszthely und die Hügellandschaft Zala. Die Fläche des Komitats veränderte sich während der Geschichte öfters, in beträchtlichem Maß (die größte Fläche betrug 6000 km², heute beträgt sie 3800 km². Der Komitat ist sehr reich an Flüssen (Mur, Zala, Kerka, Válicka, Principális-Kanal, Cserta), auch die Ortschaften sind nahe aneinander (es gibt 257 Ortschaften).

Das Straßennetz ist seit der Römerzeit bekannt, die Freilage älterer Überreste ist im Gange. Die nord-südliche Bernsteinstraße führte über Zalalövő, ihre Brücke stand seit nahe 2000 Jahren am selben Ort. Bei Fenékpuszta gab es eine Reede und auch wichtige ost-westliche Straßen befanden sich im Komitat.

Über den Fluß Zala standen schon im 13. Jh. gewiss Brücken, das beweisen die Ortsnamen (Kehida, Barlabáshida usw.) und die Urkunden über Brückenmaut (Zalakaros, Zalacséb). Das ziemlich dichte Straßennetz des Mittelalters ist durch Reeden und Brückenmauten bekannt

Zum Schutz der Brücken und Reeden entstanden Ebenlandschaftsburgen und Festungen in einer großen Anzahl, bei diesen standen natürlich Brücken, deren Standorte aus der Militärvermessung vom 16 Jh. und aus archeologischen Forschungen bekannt sind Unter der türkischen Belagerung, besonders nach 1600 (Eroberung der Burg von Kanizsa) wuchs die Bedeutung der Flußübertrittspunkte im Tal der Zala und der Festungen, die diese geschützt haben.

Nach dem Vertrieb der Türken wurde das Straßennetz umstrukturiert, die erste Militärvermessung (1781) und die detaillierte Straßenkarte des ersten Komitatsingenieurs (1792) zeigte ein ausgedehntes Straßennetz und viele Brücken: 1784 befanden sich 572 Brücken im Komitat. Eine detaillierte Straßenvermessung steht seit 1832 zur Verfügung. Diese zeigt, dass seit dem Ende des 18. Jh-s auch viele gewölbten Brücken entstanden.Die wichtigste war die Zala-Brücke bei Zalalövő mit 5 Öffnungen (11 m Spannweiten, 1830). Außer dieser wurden derzeit noch 195 gewölbten Brücken aufgenommen, darunter die schönen, mehrfeldrigen Brücken bei Hegyesd, Diszel, Káptalanfa, die heute noch dem Verkehr dienen. (Diese gehören jetzt zum Komitat Veszprém,, das Gebiet nördlich vom Balaton wurde erst nach dem II. Weltkrieg vom Komitat Zala abgetrennt. In Zalaszentgrót entstand 1846 die vierfeldrige, aus Ziegel gebaute Zala-Brücke, Im II. Weltkrieg blieb sie unversehrt; nach 1975, als daneben eine neue Brücke erbaut wurde, hat sie ihre Funktion verloren.

Über die hölzernen Brücken ist eine Angabe aus 1832 erwähnenswert: damals befanden sich 347 hölzernen Brücken, unter diesen diejenige Pfahljochbrücken in Muraszerdahely (114 m), Andráshida (68 m) und Hídvég (76 m). Aus dieser Zeit stehen auch Brückenpläne zur Verfügung.

Stahlbrücken wurden zuerst für die Eisenbahn gebaut, z. B. 1860 bei Murakeresztúr. Stählerne Straßenbrücken entstanden 1904 bei Muraszerdahely und 1913 bei Letenye: Fachwerke mit veränderlicher Trägerhöhe. Im Komitat waren verhältnismäßig wenig Stahlbrücken, zwischen 1926 und 1930 wurden vier solche gebaut: drei über die Zala bei Balatonhídvég, Fenékpuszta und Zalabér, bzw. eine über die Kerka bei Zalabaksa.

Die Verwendung des Stahlbetons im Brückenbau begann 1892 mit dem Wünsch-System, dann wurde nach der Tätigkeit von Szilárd Zielinski das Hennebique-System eingeführt. Die älteste, noch bestehende Stahlbetonbrücke stammt aus 1907, die bedeutendste frühzeitige Stahlbetonbrücke bei Kehida-Kustány entstand 1913 nach den Plänen von Zielinski. Die originelle Konstruktion steht heute verstärkt und verbreitet. Bei Andráshida entstand 1914 die dreifeldrige Zala-Brücke. Deren Oberbau wurde im II.Weltkrieg vernichtet, beim Neubau bekam sie eine weitere Öffnung.

Der Bau der Stahlbetonbrücken wurde besonders ab 1923 massenhaft: es wurden Platten und ab 10 m Spannweite Plattenbalken gebaut. 1945 war schon 20 % des ganzen Brückenbestandes aus Stahlbeton (101 Stück), daneben standen 210 hölzernen und 204 gewölbten Brücken. Unter den letzteren ist die zweifeldrige in Nemesbük berühmt, sie steht seit 1825 in ihrer originaler Form. Außer dieser stehen noch zehn Brücken unter Verkehr, die älter, als 100 Jahre sind.

Im zweiten Weltkrieg wurde – innerhalb zwei Wochen – ca 200 Brücken vernichtet. Unter der größeren blieben nur die Zala-Brücken bei Kehida-Kustány und Zalaszentgrót, ferner die Brücke über dem Flutgebiet der Zala bei Alibánfa unversehrt. Der Name des Retters der Brücke bei Zalaszentgrót wurde in der Chronik bewahrt. Nach der riesigen Zerstörung konnte der Verkehr durch den Bau provisorischer Brücken aufgenommem werden. Ab 1946/47. geschahen schon endgültige Nebauten

Als Stahlkonstruktion wurde nur die Zala-Brücke bei Balatonmagyaród (Langerscher Balken) neugebaut. Zwei Zala-Brücken sind Stahlbetonbogenkonstruktionen mit unten liegender Fahrbahn: Fenékpuszta (1951), Zalaapáti (1959), die letztere besitzt eine Spannbetonfahrbahnplatte. Gewölbte Brücken wurden leider nicht wiedergebaut, sogar diejenige in Zalalövő nicht.

Im Stahlbetonbau entstanden Platten, später latten mit verstärktem Randbereich, Platten mit Spannbetonbrettern als Schalung, dann ab 1958 Fertigteilplatten. Die größeren Brücken (Zala, Kerka) wurden bis 1975 monolytisch gebaut, erst mit Sparhohlräumen, dann mit Kastenquershnitt. In Zalaszentgrót entstand neben der alten, gewölbten Brücke eine neue, mit 22 m langen Fertigteiklbalken. Bei Spannweiten über 10 m verbreiteten sich nach diesem Zeitpunkt die weiterentwickelten Spannbetonbalken (EHGE, EHGT). Ab 1955 war die Modernisierung der kleinen Brückern besonders erfolgreich, dadurch verminderte sich der Bestand der hölzernen Brücken rasch. 1965 stand noch die 15 feldrige Zala-Brücke bei Zalaszentgyörgy, 1967 waren nur mehr 41 nicht ständigen Brücken und 1977 zeigte das Inventar keine einzige.

Der Brückenbestand des Komitates ist groß: auf den staatlichen Straßen befinden sich 440 Brücken mit 49 586 m^2 Oberfläche. Die Selbstverwaltungen besitzen 437, die Eisenbahn 103, die Schmalspurbahnen 25 und private Organisationen 50-100 Brücken. Der Bestand wächst allmählich, teils durch den Bau von Umfahrungsstraßen (z. B. Zalaegerszeg), teils durch den Bau der neuen Autobahnen (M7, M70).

Diese Buch ist der 12. Band der Serie der Komitatsbrückengeschichten, zusammengestellt nach den früheren Prinzipien: zahlreiche Abbildungen, Angabe der Literatur für weitere Forschungen. Als Autoren wirkten Gábor Biri Komitatsbrückeningenieur, Dr. János Farkas entwerfender Ingenieur, Dr. Imre Gáll, Ingeieur mit Rubindiplom, Besitzer des Jáky-Preises, Dr.László Horváth Archeologe, Museumsdirektor, Miklós Gecseg Hauptverwaltungsleiter i. R., Lajos Srágli Direktor des Museums der Ölindustrie, László Szabó Museologe, László Bárdosi und Lajos Vajda Eisenbahningenieure, Dr. László Vándor, Direktor des Göcsej-Museums und der Redakteur des Buches: Dr. Ernő Tóth Brückenabteilungsleiter i. R. Als Lektor wirkte Dr. Herbert Träger, Ministerialrat i. R. mit. Er übersetzte die Zusammensetzung auf Deutsch, Dr. László Gáspár,

wissenschaftlicher Direktor des Institutes für Verkehrswissenschaft auf Englisch.

Die wesentlichen Kapitel des Buches sind die folgende: Geographische Gegebenheiten; Die Ausbildung des Straßennetzes; Frühzeitige Brückengeschichte (hölzerne, gewölbte, eiserne und stählerne Brücken, Stahlbetonbrücken); Neubau nach 1945; Die Pläne des Zielinski-Bureaus; Archeologische Studien; Die Schätze der Archive; Beilagen (Chronologischer Überblick, Entwerfer und Baufirmen, Beschreibungen der bedeutenden Brücken).



A balatonhídvégi Zala-híd (fotó: Mészáros T. László)

Summary

County Zala is situated in the South-western corner of the country. Its natural regions are Keszthely-mountain and Zala-hills. The area of the county considerably changed several times during the history (its largest size was 6000 km², today it amounts to 3800 km²). The country is very rich in waterways (Mura, Zala, Kerka, Válicka, Principális-csatorna, Cserta), besides its settlement network is among the most dense ones in the country (257 settlements presently). Its road network is known from the Roman ages on, the remains from the ever earlier ages are being excavated nowadays, The Northern-southern so-called Amber Road led thorough Zalalövő, its bridge has stood on the same spot for almost 2000 years. Close to Fenékpuszta, there was a ferry crossing. Important Western-Eastern roads also led across the county.

Undoubtedly, there were bridges on river Zala already in the 13th century, this very fact can be proved by several settlement names (Kehida, Barlabáshida etc) and by the documents about bridge tolls: Zalakaros, Zalacséb. The rather dense road network in the Middle Ages is known based on ferry crossings, road and bridge tolls.

For the protection of bridges and ferries, many plain castles and fortresses were built where, of course, bridges were also found. Their locations are known from military engineering surveys of 16th century and archaeological excavations. During the Turkish occupation, mainly after the seize of the castle Kanizsa the importance of the crossing points in Zala-valley and the fortresses built for their protection increased after having driven out the Turks from the country, the road network changed, the first military survey (1784) and the detailed road map of the first county engineer (1792) included and expanded road network and many bridges. In 1784, there were 572 bridges in the country. A detailed road survey is known from 1832. It shows that also a high number of arched bridges were built from the late 18th century. The most significant among them is the five-span Zala-bridge at Zalalövő (each span amounts to 6 fathoms), besides 195 other arched bridges were included in the survey, among others, the nice, multi-span bridges at Hegyesd, Diszel and Káptalanfa which are still being under operation. (These bridges can be presently found in county Veszprém, the region over lake Balaton was a part of county Zala till World War II). In Zalaszentgothárd, the four-span, brick-arched Zala-bridge was completed in 1846. It was not damaged during World War II. In 1925, the bridge has lost its function since the new Zala-bridge was built close to it.

There were 374 timber bridges in 1832, among others, the one by Muraszerdahely is 114 m (60 fathoms) long, the one by András-hida 36 fathoms and the one at Hídvég 40 fathoms long bridge with "pile bow" type foundation. From this age, also bridge design drawings are available.

The first steel bridges were built on railway lines, e.g. at Murakeresztúr in 1860. Highway steel truss bridges were constructed by Mura-szerdahely (1904 and Letenye (1913) using truncated section. Relatively few steel bridges were built in the county. Actually, three Zala-bridges (Balatonhídvég, Fenékpuszta, Zalabér) and one Kerka-bridge (Zalabaksa) were completed between 1926 and 1930.

The use of reinforced concrete in bridge construction started with Wünsch-system in 1892, then it became widespread with the

Hennebique-system by the activity of Szilárd Zielinski. Presently, the oldest reinforced concrete bridge in the county was built in 1907, while the most significant, relatively old reinforced concrete bridge was completed in Kehide-Kustány based on Zielinski's design in 1913. Actually, the original structure is still under operation, although it has already been widened and strengthened. The three-span Zala-bridge was constructed by Andráshida. Its substructure was destroyed during World War II, the number of its spans was increased when reconstructed.

The construction of reinforced concrete bridges became really widespread from 1923 on, slab bridges as – above 10 m spans – ripped girder bridges were built. In 1945. already fast 20% of the bridge stock (101) was reinforced concrete, also 210 timber and 204 arched bridges were registered that time. Among the arched structures, the two-span bridge at Nemesbük is famous. It was built in 1825 and still stands in its original form. Besides, there are still 10 other arched bridges above 100 years under operation.

During World War II, some 200 bridges in the county were destroyed in 2 weeks. Of the longer bridges, the Zala-bridges at Kehida-Kustány and Zalaszentgrót, as well as the flood area Zala-bridge at Alibánfa could avoid the destruction. (The name of the saver of Zalaszentgrót-bridge is also known from the chronicles.) After this vast destruction, the construction of temporary bridges gave the possibility for traffic. In 1946-47, already permanent structures were also built.

The reconstruction of the Zala-bridge at Balatonmagyaród was the only one with steel construction (Langer-girder arch). The superstructures of two Zala-bridges are low deck reinforced concrete arch: Fenékpuszta (1951), Zalaapáti (1959), this latter one prestressed deck arch. Unfortunately, arched structures were not reconstructed not even in Zalalövő.

Till 1975, reinforced concrete slab, then frame edge slab bridges, pressurised plank then prestressed girder structures (from 1958 on), while – at the larger, multi-span Zala and Kerka-bridges – spare hollow case, then case cast reinforced concrete bridges were constructed. At Zalaszentgrót, an EHG-girder bridge was built beside the old arched bridge. From this time on, further developed version of this bridge girder type (EHGE, EHGT) became widespread in the construction of bridges over 10 m span. After 1955, the reconstruction of small bridges was especially successful in county Zala, and, as a consequence, the timber bridge stock has quickly decreased. In 1965, the 15-span Zala-bridge at Zalaszentgyörgy was still in operation. In 1967, there were only 41 temporary bridges on the national highways. The registration in 1977 contained no timber bridges any more.

The bridge stock of the county is rather big: there are 440 bridges on the national highway network with the area of 49589 m^2: There can be found 437 bridges managed by municipalities, 103 railway bridges, 25 forestry bridges and 50-100 private ones. The bridge stock of the county is continuously growing partly by the construction of settlement by-passes, partly due to the present motorway construction.

Present publication is the 12th volume of the county bridges history series using the earlier editing principles: a huge number of figures, literature sources for further investigation.

Several experts participated in the completion of this book: Gábor Bire county bridge engineer, Dr. János Farkas designer, Dr. Imre Gáll rubin-diplomed engineer with Jáky-price, Dr. László Horváth archaeologist, museum director, László Szabó museologist, László Bárdosi and Lajos Vajda railway engineers, Dr. László Vándor director of Göcsej museum and the editor of the publication, Dr. Ernő Tóth, retired head of bridge department. Dr. Herbert Träger retired senior counsellor was the reader and translated the summary to German. The English translation

was done by Dr. László Gáspár, research director of Institute for Transport Sciences.

The main chapters of the book are as follows: geographical conditions, development of the road network of the county, role of water regulation activities, early bridge history: timber bridges, arched bridges, iron and steel bridges, reinforced concrete bridges, reconstruction after 1945, designs of Zielinski-bureau, archaeological surveys, treasures of archives, appendices, chronological review, designers, contractors, description of major bridges.



A zalaapáti Zala-híd a feszítettpályás vasbeton ívhidak egyik első sikeres példája (fotó: Mészáros T. László)

Utószó

A Zala megyei hidak történetéről összeállított könyv minden eddiginél terjedelmesebb és a legtöbb illusztrációt tartalmazó része a könyvsorozatnak, mégis sok minden hiányzik belőle:

– a megye régi, mainál nagyobb területén lévő hidak közül csak néhányról történik említés, pedig nagy és értékes Dráva- és Mura-hidak, a mai Veszprém megyei területen pedig szép boltozatok voltak.

– a megye mai területen álló hidak történetében is vannak fehér foltok, nemcsak a 13-19. században, hanem a későbbiekben is, pl. Nagykanizsán a vasút feletti híd építésének története, a háborúban elpusztított hidak pontos jegyzéke ismeretlen.

– egyes földrajzi, vízrajzi kérdésekről nem vagy alig esik szó (Göcsej, Szegek világa stb.). Rendkívül érdekes a megyében épült híd-, illetve dorongutak története. Doszpot Tamás megfigyelése és Gecseg Miklós részletes elemző tanulmánya – az irodalomból ismert – Csalog József elemzésétől eltérő magyarázatot ad ezen utak építésére. E rendkívül érdekes kérdést érdemes megvitatni, s a későbbiekben publikálni az elfogadott elméletet.

– rendkívül sok levéltári, múzeumi és sajtó forrás szól a megye hídjairól, ezek közül csak kevés került a könyvbe, sok reprodukció rendelkezésre áll és a könyvben szereplő listák megkönnyítik a kutatók munkáját.

– a megye hídjairól archív fotó viszonylag kevés állt rendelkezésre, a mai állapotot mutató felvétel azonban igen nagy számban készült (téli-tavaszi). A Zala-hidak fotózása azok nagy hosszúsága és a terepből való csekély kiemelkedése miatt rendkívül nehéz, ezért kosaras kocsiból készített és légifelvételek is szerepelnek, zömében Mészáros T. László remek képei. A könyvbe be nem került felvételek az érdeklődők rendelkezésére állnak a közútkezelőnél.

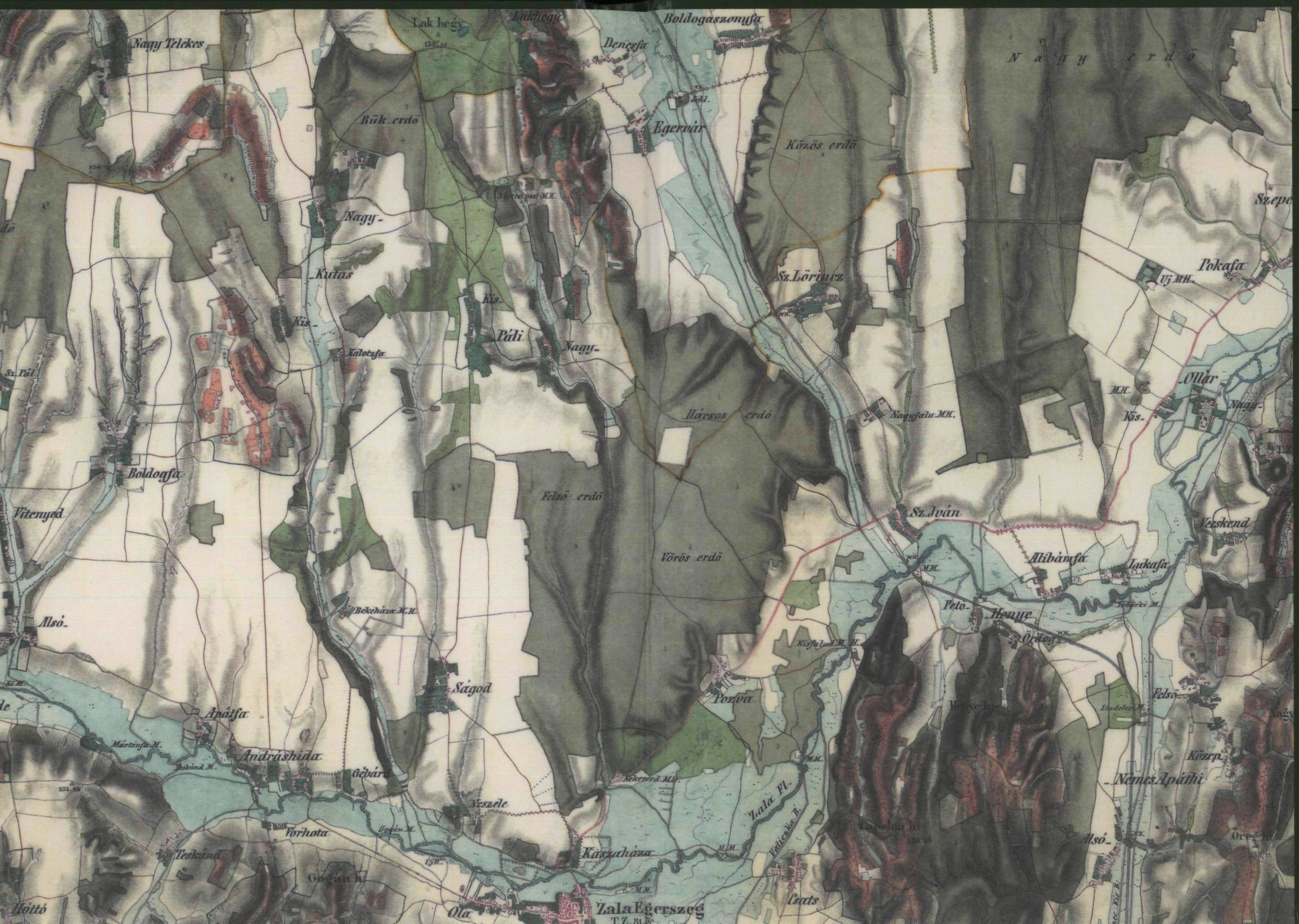
– szerepelt a könyv tervében az M7 autópálya nyomvonalán végzett régészeti feltárás és a megyére oly jellemző erősségek, várak történetének bemutatása, mivel ezek általában átkelőhelyeket védtek, több közülük mocsárvár volt és mindegyiknél bejáró híd(ak) volt(ak). Dr. Horváth László és dr. Vándor László múzeumigazgatók, e témák legfőbb ismerői sajnos elfoglaltságuk miatt végül nem tudták vállalni az ismertetők megírását, remélhetőleg ezek elkészítésére a későbbiekben mód lesz.

Ez az utószó nem mentegetőzés kíván lenni, hanem további kutatásra buzdító tájékoztatás arról, hogy milyen sok téma és forrás van még a megye hídügyeiben.

dr. Tóth Ernő



Az egervári vár melletti híd (fotó: Mészáros T. László)



Nagy Telekes
Lak hegy
Lakhegy
Boldogaszonyfa
Denesfa
Nagy erdö
Bük erdö
Egervár
Közös erdö
Nagy-
Kutas
Kis-
Kis-
Páli
Nagy-
Kalotzfa
Sz. Lörincz
Pokafa
Uj MH.
Szepe
Ollár
M.H.
Kis-
Nagy-
Hársos erdö
Nagyfalu MH.
Boldogfa
Vitenyed
Felsö erdö
Sz. Iván
Veeskend
Vörös erdö
Alibámfa
Lukafa
Peto-
Henye
Alsó-
Bekeháza M.H.
Ságod
Pozva
Felsö-
Apátfa
Andráshida
Gébárd
Neszele
Zala Fl.
Közep-
Nemes Apáthi
Vorhota
Teskánd
Kaszaháza
Alsó-
Csats
Hóttó
Ola
Zala Egerszeg