

Dr. Tóth Ernő* : Rövid híradó 1994-2004

Az elmúlt években minden év végén az esztendő híradás eseményeiről, eredményeiről és főbb adatáról rövid, csupán két oldalas összefoglaló készült, amely elsősorban az év végi Hídosztály-találkozón került kiadásra. A „karácsonyi” találkozón szép létszámmal évről-évre találkoznak a központi (minisztériumi – UKIG – ÁKMI) Hídosztály jelenlegi és egykori dolgozói.

Az éves visszatekintések elsősorban a Hídosztály nézőpontjából adnak összefoglalást, azonban sok hasznos, érdekes adat megtalálható bennük. Az alábbiakban ezeket adjuk közre – lényegi változtatás nélkül – mintegy áttekintésül a híradás szakma elmúlt tíz évéről.

1994

Ebben az évben elhunyt dr. Illéssy József, nem sokkal azután, hogy sikeresen megvédte kandidátusi disszertációját. Emlékét megőrizzük.

Kolozsi Gyula a KHVM Közúti Főosztályán betöltött hídszakági főmérnöki beosztását felcserélte az UTIBER-nél, az Ámon Tibor halálával megüresedett beruházási főmérnöki munkakörrel. Helyét a Közúti főosztályon nem töltötték be.

Sárospatakon, június 8-10-én volt a 35. Hídmérnöki konferencia, melyen minden eddig élők többen vettek részt. Főbb témák: a hídrehabilitáció, a korrózióvédelem tapasztalatai, vállalkozók bemutatkozása és egyéb kérdések voltak. A helyszíni bemutatón a cigándi Tisza-híd építésével ismerkedtek meg a résztvevők. Szép hagyományként a szervező-házigazda Miskolci Közúti Igazgatóság elkészítette és a megjelent kollégáknak átadta a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei hidak történetét összefoglaló színes kiadványt. Igen értékes ajándékot adott a résztvevőknek a Concretin: a Németh István által összeállított magyar-német és német-magyar szakmai szótárt.

Több tanulmányúton, konferencián is részt vehettek ez évben a híradás szakemberek: FIP Kongresszus, tanulmányút Dániában és az USA-ban, hídfenntartási konferenciák Ausztriában, Lengyelországban, Litvániában. A szokásos autóbuzosos külföldi tapasztalatcsere helyszíne pedig Szlovákia volt.

* nyug. hídosztály vezető, UKIG 1024 Budapest Fényes Elek utca 7-13.

Kiemelkedően jók voltak anyagi lehetőségeink, a hídérték közel 1,5 %-a jutott a hidak fenntartására, felújítására.

Az M0 és M1 autópályák ez évben elkészült szakaszain egy közúti igazgatóság hídállományát elérő mennyiségű híd épült. Külön is említésre méltó, hogy hosszú évek után először, zömében monolit hidak épültek, remélhetően ez jó irányú választékbővítést jelent.

Elkészült másféléves munkával a cigándi Tisza-híd, mégpedig a Mihailich professzor tervezte polgári Tisza-híd felhasználásával. A 106 m hosszú rácsos szerkezetek úsztatása a Tiszán a tokaji híd alatt és a tiszalöki duzzasztón át jelentős szakmai teljesítmény volt.

Feltétlenül említésre méltó az orosházi Szőlő körüti felüljáró, amely szakaszos előretolós technológiával, a teljes hidfelület színezésével, zaj védelmet is szolgáló üvegkorláttal készült.

A hidak állapotjavítását szolgálta mintegy 1,3 mdFt értékű hídfenntartási munka. Ennek keretében 34 hídnál jelentősebb híd-rehabilitáció történt a Világbank és az EIB hiteltámogatásával. Az 1993-ról áthúzódó munkák mellett említésre méltó a váci felüljáró, a csengeri Szamos-híd, a pécsi 58. sz. úti és a szegedi Izabella felüljáró felújítása. Elgondolkozató, hogy nem túl idős nagyobb hidak felújítása esetenként eléri, sőt meghaladja a 100 millió forintot. Határhidak nagyobb javítása 1994-ben nem történt meg, a záhonyi Tisza-híd felújítása azonban 1995-ben nem kis problémát okozva aktuális. A közös közúti-vasúti hidak közül a bajai Duna-híd pályaszerkezet-cseréje lesz a következő évek egyik nagy feladata.

Elkészült egy út-, hídfenntartási stratégia, mely addig is, míg nem lesz működőképes, fejlett hídgazdálkodási rendszerünk, megalapozza igényeinket, bemutatja a fenntartási munka hatékonyságát.

Pályázatot írtunk ki a Hídgazdálkodási Rendszer (HGR) kidolgozására. Sajnos annak ellenére, hogy kellő számú pályázó volt, eredménytelennek kellett minősíteni a pályázatot.

A Hídszabályzat Bizottság ez évben folytatta munkáját: figyelemmel kísérte a tervezések, jóváhagyások tapasztalatait, szabványok ki- és átdolgozását kezdeményezte (pl. saruk, dilatációk, hídvizsgálat-hídnylvántartás, roncsolásmentes betonvizsgálat, ortotróp pályalemez hidak szigetelése). Mivel alapvetően megváltozott a szabványosítás egész rendszere, célul tűztük ki, hogy az eddigi különálló szabványokból, azok részbeni átdolgozásával, újra Hídszabályzatot készítünk.

A már említett Borsod-Abaúj-Zemplén megyei hidak történetének megírása mellett Győrben tovább folyt több híd, így a 100 éve épített

különleges Rába-hidak történetének kutatása. A közeljövőben kiadványt is megjelentetünk. Elkezdődött a Békés és Pest megyei hidak történetének írása is. Ezúton is kérek minden kollégát, hogy segítse ezt a munkát.

Jelentős eredménynek tartom, hogy Kaposváron az elbontott donneri felüljáró elbontott elemeiből emléket állítottak, a szabadszállási alumíniumhíd pedig végre bekerült a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteménybe. A műemlék hidakkal ez évben komoly gondjaink voltak Heves megyében, az itteni tapasztalatokat figyelembe kell venni.

A 4. sz. úton – minden eddiginél pontosabb számítással alátámasztva – mód volt a Hajdúszoboszlónál többször megsérült Keleti-főcsatorna-híd alsó keresztkötéseinek eltávolítására. Az útvonalengedélyezés miatt fontos ez.

Fontos kutatások folytak és folynak: így a szigetelések műszeres vizsgálatának fejlesztése, régi acélszerkezetek fáradásának mérése, hídhibakatalógusok kiadása, az útvonalengedélyezés számítógépes módszerének fejlesztése.

1995

Súlyos veszteség érte a hidász társadalmat: elhunyt Apáthy Árpád, László Mózes és Zsámboki Gábor. Nekrológok jelentek meg, az UKIGNál kis műszaki kiállítás mutatja be Apáthy Árpád életének néhány epizódját. Emléküket megőrizzük.

Ezúton is kérem a kollégákat, hogy akik még nem tették meg, küldjék el részemre szakmai életrajzukat.

Ez évben Gyulán volt a 36. Hídmérnöki konferencia. Főbb témák: hídrehabilitációk versenyztetése, értékes boltozott hidak védelme, hídesztétika, vállalkozók bemutatása. A helyszíni bemutató Gyomán, a Holt-Körös hídjának és Szeghalmon, a Sebes-Körös hídjának felújítása volt. Elkészült a konferenciára a Békés megyei hidak történetét bemutató könyv.

Több tanulmányúton, konferencián vettek részt ez évben is a hidász szakemberek. A szokásos autóbuszos külföldi tapasztalatcsere ez évben Ausztriában volt, ahol osztrák kollégák kalauzolásával érdekes, nagy hídepítéseket tekintettek meg a résztvevők.

A hídgazdálkodási program kidolgozásával kapcsolatban az amerikai PONTIS program adaptálása folyik. Ez évben három Egyesült Államokbeli szakembert fogadtunk, akik véleményezték eddigi munkánkat és válaszoltak kérdéseinkre. Módunk volt egy konferenciá-

hoz csatlakozva Kaliforniában tanulmányozni a PONTIS-alkalmazások egyes részkérdéseit.

Több fontos tárgyalást folytattunk az esztergomi Duna- és a záhonyi Tisza-híddal kapcsolatban.

Több mint 50 évi eredménytelenség után sikerült megegyezni – még ha részletkérdésekben van is vita – az esztergomi Duna-híd lényegében eredeti alakban való újjáépítésében. A híd elkészültének 100. évfordulója alkalmából ünnepi megemlékezés volt Esztergomban, és ezen a napon – szeptember 28-án – adta be a két miniszter a közös PHARE segélykérelmet Brüsszelben.

A záhonyi Tisza-híd rengeteget szerepelt a sajtóban, sőt a politikai életben is. A határállomáson fennálló kedvezőtlen állapotokat a híd rovasára írták. Ezért is kedvezőnek mondható az a megoldás, mely szerint a jelenlegi híd mellé, a meglévő kiszélesített pillérekre új, nagyteherbírási hídrészek épülnek, ezek elkészülte után a meglévő híd felújítása történik meg. A munka elkészülte után a kamionforgalom az új hídrészekon haladhat, így meggyorsulhat a személygépkocsik áthaladása és elkerülhető a jelenlegi híd túlterhelése, eddig ugyanis „kamionparkolóként” működött a híd.

Az M1 autópályán – hazánkban az első koncessziós szakaszon – számos jelentős műtárgy épült, s bár nem az országos közúthálózat része, szólni kell a lágymányosi Duna-híd elkészültéről, melyről a Közlekedésképzési- és Mélyépítéstudományi Szemlében részletes ismertetés jelent meg.

Több híd épült a 4. főutat az M5 autópályával összekötő 405. számú főúton és a 2. sz. főút Vácot elkerülő szakaszán.

Hídjaink állapotjavítását szolgálta a világbanki és EIB hitellel támogatott hídrehabilitációs program, melynek keretében több jelentős munka kezdődött el, illetve fejeződött be, így Győrben a 14. sz. főút Duna-hídján, Szolnokon az ártéri Tisza-hídon, Sárváron és Rábahídvégen a Rába-hidakon. Említésre méltó, hogy megkezdődött önkormányzati és útalapforrásból a régi szegedi Tisza-híd felújítása is.

A hídszabályzat bizottság ez évben folytatta munkáját, legjelentősebb, folyamatos feladata az eddigi ágazati szabványok felülvizsgálata és ennek alapján egy korszerű hídszabályzat készítése. E munka jó ütemben halad, sok azonban még a teendő. Említésre méltó, hogy elkészült a hídnilyvántartás és hídvizsgálat műszaki szabályozásának tervezete, és megindult az Eurocode méretezési előírásának a jelenlegi hazai gyakorlattal való összevetése.

Fontos kutatási munkák folytak a már említett hírdgadzálkodási program adaptálása mellett a hírdpálya szigetelések és burkolatok vizsgálatára és méretezésére, a vasbeton korrózióállóságát fokozó adalékszerek használatának vizsgálatára vonatkozóan.

Örömmel jelentem, hogy Kiskörösön jelentősen megnövekedett területen, új épülettel gazdagodva megnyílt az új szakkiállítás, s a hírdskanzen értékes elemeként ma már megtekinthető hazánk egyetlen alumínium hírdja. Kérem minden kolléga segítségét, hogy a skanzen dinamikusán bővüljön.

Jelentős hírdtörténeti kutatások folynak ez évben is, a Békés megyei hírdtörténeten kívül elkészült a Körös- és Berettyó hidak 100 évvel ez előtti állapotát mutató album, lényegében elkészült a Pest megyei hidak története, Mentés Zoltán kutatásai is folytatódtak a Győr-Sopron megyei hidak háborús kárai és újjáépítése vonatkozásában.

Tervezek egy megemlékezést a hidak újjáépítéséről, kérem ez ügyben minden kollégámat, hogy fotókkal, személyes élményekkel segítse ezt a munkát.

Végezetül, ismét szervezeti változás el őtt állunk, remélhetőleg sikeresül eddigi értékeinket megőrizni.

1996

Sajnos ismét fájdalmas veszteség érte a hírdász szakmát, elhunyt dr. Tráger Herberné és dr. Szilágyi György, emléküket kegyelettel őrizzük.

Nyugdíjas lett Kiss József, az UKIG-hoz került Székesfehérvárról Juhászné Viniczai Ágnes. Az „Év hírdásza” címet ez évben Vértes Mária, a Győri Minőségvizsgáló osztály vezetője nyerte. Vasdiplomát kapott a hírdtörténelem fáradhatatlan kutatója, dr. Gáll Imre.

Jelentősen változott a Közúti Igazgatóságok és az UKIG szervezete is. Az igazgatóságok közhasznú társasággá alakultak, az UKIG pedig két részre szakadt. Az alapfeladatokat egy kisebb létszámú szervezet látja el változatlan néven, az információs, minőség-ellenőrzési, műszaki szabályozási feladatokat pedig közhasznú társaságként a belőle kivált rész ÁKMI néven látja el. A KHVM Közúti főosztály vezetője Hórvölgyi Lajos lett, az UKIG-é Csordás Csaba.

Öröndetes, hogy a tradicionális – immár 37. alkalommal megrendezett – Hírdmérnöki konferencia mellett, több, a hírdszakágot érintő konferencia volt. Ráckeven a korrózió elleni védekezésről folyt tanácskozás, a Techno-Wato színvonalas nemzetközi konferenciát szervezett

a betonjavításról. Debrecenben (június 2-3-án) a hídgazdálkodási feladatok, a hídkorszerűsítési program, a munkák versenyeztetése és vállalkozók bemutatása szerepelt a programban és mód volt szakmai bemutatón is részt venni (4. sz. úti KFCS-híd, betonbontás). Június 24-én dr. Balázs György 70. születésnapja alkalmából tudományos ülés-szak volt a Budapesti Műszaki Egyetemen. A betontartósságról rendezett konferenciát dr. Balázs György összefogásával több egyesület, s színvonalas tudományos ülés-szakon ünnepelték meg a Szabadság (Ferenc József) híd építésének 100. évfordulóját.

Ez évben az Egerben megtartott Útügyi Napokon is szerepelt hidas téma. Külföldön is részt vehettek a magyar hidászok konferenciákon, így Innsbruckban és Badenben, Drezdában, Kassán és gyakorló hídmérnökök Kaliforniában tanulmányozhatták a hídgazdálkodás gyakorlatát.

Kiemelt nagy feladat volt magyar-ukrán együttes munkával a záhonyi Tisza-híd átépítése. Hosszas tárgyalások után az a döntés született, hogy az ukrán fél az 1962-ben épített rácsos mederhíd mellé egy-egy egysávos hidat épít, mindkét fél pedig megépíti a csatlakozó útszakaszokat. Novemberre elkészült a két új, extra teherbírású acél szekrénytartós, ortotrop pályalemezes hídrész és a magyar kivitelezők is elkészültek az ártéri híd és a csatlakozó út szélesítésével. A soron következő, már elkezdett munka a rácsos Tisza-híd részbeni átépítése és felújítása.

Sajnos nem sikerült érdemben előrelépni a esztergomi Duna-híd új-jáépítésében, a tervezés azonban folyik, s úgy tűnik, hogy a műszaki kérdésekben (vízszint, illetve szerkezeti alsó él magassága) sikerül megállapodni.

Foglalkozni kellett és kell Dráva-hídjainkkal is, különös tekintettel az IFOR alakulatok mozgására. Barcsnál a pályaburkolat ideiglenes javítása megtörtént, s megkezdődött a drávaszabolcsi híd felújításának tervezése is.

Elkészült Szegeden a belvárosi Tisza-híd – kisebb átalakítást is tartalmazó – felújítása és rendkívül tanulságos volt a szolnoki Tisza-ártéri híd felújítása. Megépült Túrkevéen a Hortobágy-Berettyó-híd a közel 50 éve itt álló Herbert-híd helyett, melynek egy része a kiskőrösi hídszkanzenba került.

Különleges feladat volt Kapuvár-Andau között az 1956. novemberében jelentős szerepet játszó fahíd újjáépítése magyar-osztrák együttműködéssel.

A hídrehabilitációs programban (26 db) kiemelendő a külső kábeles erősítés, mely ez évben Szolnokon, Zalaegerszegen is jó eszköz volt a hidak teherbírásának növelésére.

Kiemelt, érdekes munka volt a szeghalmi Berettyó-híd pályaszerkezetének átépítése, valamint PHARE támogatással a 37. sz. úton új Hernád-híd átépítése.

Megkezdődött a bajai Duna-híd korszerűsítésének tervezése, ennek lényege: a középső pálya csak a vasúti, a két konzolos rész pedig a közúti forgalmat fogja viselni. Tanulmányterv készült az igen keskeny, közúti-vasúti forgalmat viselő tiszauji Tisza-híd korszerűsítésére és érdekes megoldású terv készült a taksonyi Dunaág-híd szélesítésére (főtartók széthúzása).

Feltétlenül említést érdemel, hogy útrehabilitációs program folyik a 33., 42., 37., 61. számú utakon, s ennek keretében az érintett szakaszon levő hidak felújítása, esetenként szélesítése és/vagy erősítése is megtörténik.

Jelentős előrelépés a hídrehabilitációs tervek zsűrizése, mely idén rendkívül hasznos tapasztalatokkal járt. Jó lehetőség volt, hogy központi forrásból ingyen kapták a közúti igazgatóságok a Simon hídvizsgáló berendezést.

Befejezés előtt áll az amerikai PONTIS hídgazdálkodási program hazai adaptálása (KTI, SZIF), remélhető, hogy az igények alátámasztásában, a forráselosztásban előrelépést hoz ennek alkalmazása. A hazai hídgazdálkodásról célszám jelent meg a Közlekedés- és Mélyépítéstudományi Szemlében (1996/2).

Ugyancsak a közeljövőben készül el a hídkorszerűsítési program, melyet az Uvaterv Rt. készít, s mely a korábbi Duna- és Tisza-híd fejlesztési tanulmányhoz hasonlóan a kiemelt hidakkal egyedileg foglalkozik.

Ez évben is működött a Hídszabályzat Bizottság: elkészült a vasbeton hidak tervezésének új előírása, összehasonlító számítással vizsgálta meg az Eurocode, illetve az eddigi hazai terhek és vasbeton méretezési előírások szerinti tervezés eredményeit.

Az eddigi ütemnél nagyobb lépésekben kellene a Közúti Hídszabályzatot kidolgozni, ezért összeállítottuk 1999-ig a műszaki szabályozás forrásigényét. A műszaki szabályozásban együtt működünk a MÁV Rt. Híddivíziójával és a Magyar Útügyi Társasággal.

Ez évben a kutatási (mérés-vizsgálati) feladatok közül a legnagyobb a hídgazdálkodás hazai alkalmazását megalapozó munka volt. E

feladatot a BMS (Hídgazdálkodás) Bizottság irányította. Említésre méltó, újszerű eredményt hozott a korróziót csökkentő adalék alkalmazása tárgyú vizsgálat (BME). Fontos teendőkre hívta fel a figyelmet a Betonacélok minőségének figyelemmel kísérése, valamint az időszakos hídvizsgálatok értékelése tárgyú tanulmány (KTI).

Átvette az UKIG a központi hídtervtárat, s ez 1997-ben a Petrezselyem utcában hozzáférhető lesz, személyesen kölcsönzési ügyekben dr. Tráger Herberthez, vagy Szilassy Ákoshoz kell fordulni.

Folytattuk a hídtörténeti kutatásokat, a Debrecenben megtartott Hídmérnöki konferenciára elkészült a Hajdú-Bihar megyei hidak története, Mentés Zoltán összefoglalta Győr város hídjainak történetét, lényegében elkészült Pest megye hídtörténete, Hargitai Jenő megírta a hazai Duna-hidak történetét, a vámoszabadi hidét s jórészt elkészítette Tisza-hídjaink történetét összefoglaló tanulmányát. Az 1998. évi átadásra elkezdjük a záhonyi Tisza-híd történetének a gyűjtését.

A Közlekedési Múzeum segítségével a Kossuth híd építésének 50. évfordulója alkalmából (II. Fényes E. u. 7-13.) kamara-kiállítást rendeztünk, s hónapokig gyönyörködhetek ugyanitt az érdeklődők az I. katonai felmérés (II. József kori) színes térképszelvényeiben, ez a páratlan értékű anyag most vándorkiállításaként Székesfehérváron tekinthető meg.

A kiskőrösi Közúti Szakgyűjteménynek új vezetője van: Szászi András. Elődje, Tóth László sajnos a megérdemelt pihenés előtt örökre távozott körünkből. Ezúton is kérek minden tisztelt hidász kollégát, hogy minden tárgyi emléket (feljegyzést, fotót stb.) bocsássonak a szakgyűjtemény rendelkezésére. Kérem azokat is, akik még szakmai önéletrajzukat nem juttatták el hozzánk, tegyék ezt meg.

Szaktanulmányok indult meg ez évben, ebben többek között hídféltartást és hídfenntartást is oktattak munkatársaink. Jövőre műszaki ellenőri képzés indul, s a tervek szerint a tárca állandó oktatási központtal kívánja biztosítani a szakmai továbbképzést.

1997

Az országos közutak hídjainak száma 1997. január 1-én 5887, felületük 972 ezer m². Az önkormányzatok hídjairól friss adatokkal nem rendelkezünk. 1988. december 31-én 4416 híd volt, 336 ezer m² felülettel. A PONTIS hídgazdálkodási program hazai adaptálása lényegében elkészült, a rendszernek megfelelő állapotfelmérés megkezdődött, ez a munka jövőre fejeződik be. A PONTIS legújabb változatának megismerése

és hazai kutatások alapján a gazdálkodási rendszer továbbfejlesztése esedékes. Elkészült a hídkorszerűsítési tanulmányterv és program is az Uvaterv gondozásában.

A hidak sókorrózió elleni védelmét és a hídvizsgálatok megbízhatóságának növelését szolgálja a Berger és Simon berendezések központi programja. Tavasszal hídlemosás, az év többi részében hídvizsgálat folyik.

1997-ben hídrehabilitáció 34 hídon folyt, illetve folyik. Elkészült jelentősebb munkák: a 37. úti Hernád-híd mellett új öszvérszerkezetű híd épült, a szeghalmi Berettyó-híd forgalom alatti pályaszerkezet cseréje technikailag érdekes, nehéz feladat volt. A 44. számú úton a régi békéscsabai felüljáró külsőkábeles erősítése és a híd megmentése a főút forgalmának eddigi akadályoztatását megszüntette. Elkészült a szegedi (északi) Tisza-híd állagmegóvásának első üteme, folyik a tokaji Tisza-híd rehabilitációja, elkészül ez évben a szolnoki Kolozsvári úti felüljáró felújítása.

Fontos eredmény a 61. sz. út Kapos-hídjának erőtani vizsgálata és rehabilitációja, melynek eredményeképpen a korlátozott teherbírást sikerült 40 t-ra növelni. A 33. sz. főúton az út rehabilitálása előtt elkészült a hortobágyi Kilenclyukú híd állagmegóvása.

Az alsóberecki Bodrog-híd felújítása során aggasztó, korróziós jelenségek mutatkoztak. Hazánk legnagyobb alsópályás ívhídjának vizsgálatára hazai és külföldi intézeteket kértünk fel. A komplex szakértői vélemény szerint, bár tényleges kábel szakadások vannak, e gyelőre külső erősítésre nem, folyamatos megfigyelésre és vizsgálatra azonban szükség van. Az utófesztett hidaknál (Vác, Szolnok ártéri híd) tapasztalt korróziós károk fokozott óvatosságra intenek mind ilyen hidak tervezésében, mind ezek vizsgálatában, fenntartásában.

A hídrehabilitációs tervek zsűrizése remélhetőleg minőség-javulást fog eredményezni, az egységes tételrend szerinti költségvetés készítés pedig árelemzésekre ad lehetőséget.

A határhidak közül a záhonyi Tisza-híd átépítése: két új hídrész (ukrán kivitelezésben), a rácsos híd pályaszerkezetének cseréje és a híd felújítása megtörtént. A megnövelt kapacitású (szélesebb és nagyobb teherbírási) híd kiemelt kormányzati beruházásban folyt, e munkával több éve vajdó problémát sikerült megoldani.

Jóval kisebb, de fontos munka volt a barcsi Dráva-híd szigetelésének és pályaburkolatának cseréje. Az esztergomi Duna-híd újjáépítésének előkészítésében eredmény, hogy a két ország műszaki

szakembereinek sikerült megállapodni a műszaki megoldásban, a megépítést illetően sajnos a döntés késik.

Ez évben elkezdődött a szajoli felüljáró kapacitásbővítése, annak érdekében is, hogy az utófesztett gerendás régi műtárgy felújítása jövőre megkezdődhessen. A taksonyi Dunaág-híd felszerkezetének átépítése is megkezdődött, a régi hídszerkezet hasznosításának kérdése még nem dőlt el. A jövőben nagyobb korszerűsítési munkák közül a legjelentősebb a bajai Duna-híd konzoljainak erősítése, oly módon, hogy a közúti és vasúti forgalom szétválasztható legyen. Jelenleg a tervek készülnek. A szintén közös üzemű tiszauzi Tisza-híd a 44 sz. főútnak jelenleg a legszűkebb keresztmetszete. A döntéshozókészítő tanulmánytervek szerint a meglévő alépitményeken a régi szerkezet, oldalirányú elhúzás után csak vasúti forgalmat viselne, mellette pedig új közúti hídfelszerkezet épülne. Jelenleg a tervezési munka versenyeztetése folyik.

Az önkormányzati hidak építésére pályázati lehetőség van. Érdeemes a feltételeket részletesen megismerni, mert az igényelhető támogatás mértéke esetenként 50%-nál nagyobb is lehet.

A műszaki szabályozási munkák a Hídszabályzat B izottság irányításával, a MAÚT összefogásával készülnek. Fontosabb ez évi munkák: acélhidak fáradására vonatkozó tanulmány, az Eurocode és a hazai méretezés összehasonlítása, hídkorlátokra vonatkozó új előírás készítése. Az érvényben lévő szabályozások listája a MAÚT-nál megszerezhető, az előírásokat ugyanott meg lehet vásárolni.

Az alkalmazási engedélyek listája az UKIG moderről lekérhető, az engedélyek kiadásában az Építési Törvény hatálybalépése után módosulás várható.

A Központi hídertár az ÁKMI Budapest, II. Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (dr. Tráger Herbert és Szilassy Ákos). Hídvizsgálatokhoz, tervezési munkákhoz nagy segítség az eredeti tervek, egyéb dokumentumok ismerete, élni kell ezzel a lehetőséggel. Fontos, hogy a kivitellel egyező tervek folyamatosan érkezzenek a tervtárba.

Jelentős előrelépés a műszaki ellenőri képzés beindulása (Balatonföldváron). Tavasszal az általános, most ősszel az út-, illetve hidas szakmai ismeretek oktatása történik kiadott jegyzetek alapján, vizsgakötelezettséggel. Egyéb tanfolyamok is folynak, és igény szerint indulnak (ügyintéző: Havasy István, ÁKMI).

Szakmai konferenciák 1996-ban: 100 éves a Szabadság-híd, Beton-tartósság tárgyú (október 29-én, írásos anyag is megjelent), 1997-ben

Ráckeven a már szokásos korrózió elleni védekezéssel foglalkozó konferencia volt.

Öröndetesen megélenkült a FIP hazai tevékenysége (dr. Balázs L. György), érdekes, tartalmas előadások hangzottak el, érdemes a tagok közé belépni.

Elkészült a Diagnosztikai kézikönyv első kötete dr. Balázs György szerkesztésében, ennek nyomdai munkálatai remélhetőleg ez évben elkészülnek, szponzorokat várunk még a kiadás támogatására.

A debreceni Hídmérnöki konferenciáról készített összefoglaló elkészült, ezt minden résztvevő megkapja. Sajnos most is néhány előadó késve adta le előadásának vázlatát, kérjük, hogy ez most ne így legyen, mert a rendező Pest Megyei Állami Közútkezelő Kht. néhány hónapon belül szeretné elkészíteni és megküldeni a mostani Konferencia anyagát.

Elkészült Pest megye és Budapest hídjairól, a minden résztvevőnek rendelkezésére bocsátott könyv, szeretnénk e sorozatot folytatni, kérjük a résztvevőket, hogy fotókkal, in formációkkal, kutató munkával segítsék ezt a munkát. A székesfehérvári Útügyi Napokra készült Székesfehérvár útjainak és hídjainak története, a hidas szakemberek érdeklődésére is számot tart ez a szép kiadvány (Juhászné Viniczai Ágnes műve).

A szakirodalmat a Közúti Közlekedés és Mélyépítéstudományi Szemle is gazdagítja, tervezünk hidas célszámokat is, kérjük a tervezőket, kivitelezőket és minden kollégát, hogy főbb tapasztalatait írja meg és küldje meg az UKIG hídosztályának, vagy a szerkesztőségnek.

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Szakgyűjtemény gyűjti az út-, hídtörténet munkáit. Kiskőrösön a hídszkanzent szeretnénk bővíteni, elbontott hidak részeit, előregyártott hídgerendákat, sarukat stb. ki lehet itt állítani, szolgáljuk ezzel is a szakmai tájékoztatást.

Mérés-vizsgálat, kutatás ez évben sajnos elég kevés történt. Említésre méltó a 37. úti régi Hernád-híd törésig tervezett próbaterhelése, az idős boltozott hidak értékelése, az M1 autópálya 108 km-ben fekvő híd vasalt-talajtámfalainak vizsgálata, hídügyi bibliográfia készítése. Az 1995-ben készült munkák közül közérdeklődésre tarthat számot az időszakos hídvizsgálatok értékelése.

Személyi hír, többek között, hogy szeptember 16-án volt dr. Tráger Herbert 70. születésnapja, ezúton is jó egészséget, szakmai sikereket kívánunk neki.

1998

A személyi ügyek között öröndetes hír, hogy bár betegségek, balesetek nem maradtak távol, nin cs hír halálesetről. Örömmel köszöntjük Fekete János kollégát, aki 90. születésnapját ünnepelte, s korelnökünket Kmetty Lajost, aki kedves üdvözlő sorokat küldött most is.

Az országos közutak hídállománya 1998. január 1-én 5904 db, felületük 980 727 m², értékük több mint 200 milliárd Ft. Az önkormányzati hidakról csak 10 évvel ezelőtti adattal rendelkezünk: 4416 híd, 336 ezer m², azóta az önkormányzati kezelésben lévő hídállomány nőtt, mert külterületi utakon lévő, korábban más szervek kezelésében lévő műtárgyakat vettek át.

Ez évben híd korszerősítési munka folyt a 4. sz. főút szajoli felüljárójánál, ahol kapacitásbővítésként új hídrész épült, ezzel a főút négy nyomúsítása ezen a szakaszon megoldódik és mód lesz a nagyforgalmú vasút feletti híd felújítására is. Taksonynál a Ráckevei-Dunaág felett régi alépitményen új rácsos közúti felszerkezet épült, ezzel megszűnt az egy forgalmi sáv széles híd miatti várakozás és a híd pályalemezének állapota miatti forgalomkorlátozás. Debrecenben a homokkerti felüljárónál is kapacitásbővítő építkezés történt. Szakaszosan előretolt felszerkezetű híd épült itt a korábbi mellett.

Az ez évi korszerősítési munkák között kiemelt fontosságú a bajai Duna-híd konzoljainak erősítése, mely módot ad a közúti és a vasúti forgalom kettéválasztására.

A Duna-hidak sorában ez évben eldőlt, hogy a korábbi feltételekkel a szekszárdi Duna-híd építése koncessziós formában nem indul meg, az 1985-ben eltervezett, fontos hídkapacitás növelés érdekében más feltételekkel azonban megépül ez a híd.

A dunaföldvári Duna-híd állapota az elmúlt időben romlott, május 25-én pedig a pályalemez lokális kilyukadása sürgős intézkedéseket tett szükségessé. A javítás rövid időn belül megtörtént és több módszerrel elkészült a pályalemez állapotának vizsgálata, ennek alapján kell megtenni az intézkedéseket. A beépített tengelysúlymérő berendezés a megengedett tengelyterhelés jelentős túllépését mutatja ennél a hídnál, ezért az ellenőrzés, a szankcionálás feltétlenül szükséges.

A Tisza-hidak közül a tiszai híd korszerősítése aktuális feladat, az elkészült tervek szerint új közúti hídrész épül, így szétválasztható a közúti és a vasúti forgalom. A határhidak közül ez évben a drávaszabolcsi Dráva-híd felújítása történt meg.

A hídrehabilitációs programban ez évben 39 híd, többek között a szegedi északi Tisza-híd, a gyulavári Fehér-Körös-, a szakályi Kapos-, a szolnoki Tisza-híd, a 48. sz. úti debreceni felüljáró, a csákánydoroszlói Rába-híd szerepelt.

A hídüzemeltetési és fenntartási munka fontos része a hídtisztítás és hídvizsgálat. Ez évben is központi program szerint Simon, Berger eszközökkel és alpinista technikával is folyik a hidak lemosása és a hídvizsgálat. A tapasztalt hídhibák is indokolják, hogy ezt a tevékenységet bővítsük. A hídrehabilitációs és hídkorszerűsítési munkákhoz útmutatót készített az UKIG hídosztálya.

A központi hídtervtár az ÁKMI Budapest Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (Szilassy Ákos, dr. Träger Herbert). A hídvizsgálatokhoz, hídtervezésekhez elengedhetetlen egy-egy híd eredeti tervének, építési dokumentációjának megismerése, a hidak mintegy felének tervei itt megtalálhatóak.

A műszaki szabályozási munka keretében a MAÚT összefogásával készülnek a következők: a Közúti Hídszabályzat egyes fejezetei műszaki szabályzat alakjában, a kivitelezői szabványok helyére lépő műszaki előírások, a korlátokra, sarukra és dilatációs szerkezetekre vonatkozó műszaki előírások, a meglévő hidakra vonatkozó előírások, egyes régebbi előírások átdolgozása, korszerűsítése.

Ebben az évben Egerben volt a Hídmérnöki konferencia, melynek egyik fő témája a híddiagnosztika volt, ehhez nyújtott segítséget a Techno-Wato ez évben megrendezett III. nemzetközi konferenciája és a dr. Balázs György szerkesztésében elkészült kézikönyv első kötete, mely az érdeklődők számára beszerezhető.

A műszaki ellenőri képzés ez évben folyik és jövő évben is indul tanfolyam Balatonföldváron. A kötelezően előírt nyilvántartásba vétel mellett ez a tanfolyam előreláthatóan az alapja lehet a vizsgabizonyítvány megszerzésének.

Az eddig is aktív és hasznos FIP a nemzetközi változásnak megfelelően *fib*-bé alakult. Minden, a szakmában dolgozó kolléga számára hasznos az egyesület munkájában való részvétel. A civil szervezetek között a KTE és a Mérnöki Kamara munkája is igen fontos. A Mérnöki Kamarában Hidász Szakosztály alakult, elnöke Mátyássy László (PONTERV).

Ez évben is sikerült elkészíteni a konferenciának helyet adó Heves megye hídtörténetét bemutató könyvet. Fontos minden, még fellelhető

dokumentumot nyilvántartásba venni, összegyűjteni, nehogy éppen a mai és a közelmúlt hídépítési emlékei kallódjának el.

1999-ben Bács-Kiskun megye lesz a szervezője a 40. Hídmérnöki konferenciának, jó lenne, ha a megye hídtörténetéhez fotókat, terveket, visszaemlékezéseket adná nek a kollégaik és kollégák.

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény gyűjti az út és hídtörténeti emlékeket. A hídszkenzen bővítéséhez elbontott hidak részei, előregyártott hídgerendák és tárgyi emlékek szükségessé. Kérjük minden kolléga segítségét ez ügyben is.

A szakirodalmat a Közúti Közlekedés és Mélyépítéstudományi Szemle (neve változott) igyekszik gazdagítani. Kérjük a tervező, kivitelező és fenntartó kollégákat, hogy küldjék meg tapasztalataikat, a jelentősebb munkák ismertetését, hozzászólásaikat más írásokhoz.

1999-ben megjelenik a hidász szakirodalom bibliográfiája, remélhetőleg ez is segíti a gyakorlati munkát.

Ez évben átadja a stafétabotot az elmúlt tíz év hidász összejöveteleinek szervezője, remélve, hogy továbbra is jó hangulatú év végi – esetleg év közbeni – találkozók is mód lesz a szakma múltjáról, jelenéről, jövőjéről eszmét cserélni.

1999

Az országos közutak hídállománya 1999. január 1-én 5911, felületük 987246 m², értékük több mint 200 milliárd Ft. Ezen adatok nem tartalmazzák a koncessziós autópályák újonnan épített hídjainak adatait.

Az 1999. évben a hidakra fordítható forrás az elmúlt tél, illetve az azt követő árvíz miatt jelentkező többletköltségek miatt szerényebb volt. (A központi hirdetésű hídrehabilitáció során a 32 munka közül nagyobb feladatok voltak a körmendi Rába-híd, a balatonhídvégi Zala-híd, a tokaji Görbe-híd és a gyomai Hármas Körös-híd felújítása).

Az ez évi korszerűsítési munkák között kiemelt fontosságú volt a bajai Duna-híd konzoljainak erősítése, mely módot ad a közúti és a vasúti forgalom kettéválasztására. A kivitelezési munka október hónapban átadásra került.

A Tisza-hidak közül a tiszaugi híd korszerűsítése aktuális feladat, az elkészült tervek szerint a régi alépítmények kiegészítésével új közúti híd épül, így szétválasztható a közúti és a vasúti forgalom. A kivitelezés ez évben elkezdődik.

A dunaföldvári Duna-híd – az előző évben – feltehetően túlsúlyos gépkocsi, valamint a pályalemez leromlott állapota miatt kilyukadt. A

pályalemez vizsgálata alapján annak rekonstrukciója elkerülhetetlen. A bajai munka befejezésével a híd korszerűsítése elkezdődik, melynek során mód nyílik a közös (közúti-vasúti) üzem megszüntetésére.

Bakonszegen az elégtelen teherbírású és szélességű Berettyó-híd helyett új műtárgy épült.

Szlovák és magyar közös beruházásként folyik az esztergomi Mária Valéria-híd újjáépítésének előkészítése. A két ország miniszterelnöke szeptember 16-án aláírta a híd újjáépítésre szóló megállapodást, a tendertervek elkészültek. Egy dunaszerdahelyi kiadó szép könyvet jelentett meg a hídról.

A hídrehabilitációs és hídkorszerűsítési munkákhoz útmutatót készített az ÁKMI Hídosztálya. Az 1999. évi rehabilitációs feladatok elbírálásánál először volt kiértékelési szempont a kötelező költségvetésen kívül az egységárak vizsgálata is. Több esetben a nyertes vállalkozó nem a legalacsonyabb árat megajánló lett, mert a tételenként vizsgált egységárainál jelentős eltéréseket találtunk.

Az ÁKMI Hídosztályán rendelkezésre áll az 1888-1945 között kiadott híd mintatervek gyűjteménye. Ez olyan esetekben használható, amikor a híd eredeti terve nem áll rendelkezésre, de néhány főbb méret ellenőrzésével valószínűsíthető, hogy a híd mintaterv alapján épült.

A központi hídtervtár az ÁKMI 1024. Budapest, Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (Szilassy Ákos, dr. Träger Herbert). A hídvizsgálatokhoz, hídtervezésekhez elengedhetetlen egy-egy híd eredeti tervének, építési dokumentációjának megismerése. A hidak mintegy felének tervei itt megtalálhatóak.

A műszaki szabályozási munka keretében a MAÚT összefogásával készülnek a következők: a Közúti Hídszabályzat egyes fejezetei műszaki szabályzat alakjában, a kivitelezői szabványok helyére lépő műszaki előírások, a korlátokra, sarukra és dilatációs szerkezetekre vonatkozó műszaki előírások, a meglévő hidakra vonatkozó előírások, egyes régebbi előírások átdolgozása, korszerűsítése.

A műszaki ellenőri képzés ez évben folyik és a jövő évben is indul tanfolyam Balatonföldváron. A kötelezően előírt nyilvántartásba vétel mellett ez a tanfolyam alapja lehet a vizsgabizonyítvány megszerzésének (ügyintéző: Havasy István).

Ebben az évben Baján rendeztük meg a 40. Hídmérnöki konferenciát. Mintegy 300 résztvevő a folyami hidak korszerűsítéséről, a híddiagnosztikáról hallhatott és folytathatott eszmecserét. Szakmai program

a bajai Duna-híd korszerűsítésének megtekintése volt. Az „év hidásza” címet Beloberk László nyerte el.

Ez évben ünnepelte a Ganz Acélszerkezet alapításának 125. és a Hídépítő Rt 50. évfordulóját. Színvonalas megemlékezések és kiadványok is készültek.

Ez évben is sikerült elkészíteni a konferenciának helyet adó megye hídtörténetét bemutató könyvet. Fontos minden, még fellelhető dokumentumot nyilvántartásba venni, összegyűjteni, nehogy éppen a mai és a közelmúlt hídépítési emlékei kallódjának el. Tolna és Jász-Nagykun-Szolnok megye hídtörténetét szeretnénk megírni, ehhez kérjük minden kolléga segítségét.

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény gyűjti az út és hídtörténeti emlékeket. A hídszkanzen bővítéséhez elbontott hidak részei, előregyártott híderendák és tárgyi emlékek szükségesek. Jövőre idekerül az elbontott bakonszegi 90 éves vasbeton híd egy szelete. Kérjük minden kolléga segítségét ez ügyben is.

A dr. Balázs György által szerkesztett Beton- és vasbeton szerkezetek diagnosztikája II. (Esettanulmányok) elkészült a Műegyetemi Kiadó gondozásában. A hidakkal nagy terjedelemmel foglalkozó könyvet minden érdeklődőnek javasoljuk beszerezni.

A szakirodalmat a Közúti és Mélyépítési Szemle igyekszik gazdagítani, kérjük a tervező, kivitelező és fenntartó kollégákat, hogy küldjék meg tapasztalataikat, a jelentősebb munkák ismertetését, hozzászólásaikat más írásokhoz.

Ez évben megjelenik a hidász szakirodalom bibliográfiája, remélhetőleg ez is segíti a gyakorlati munkát.

Szomorú szívvel jelentjük, hogy ez évben eltávozott körünkől Berkes László és dr. Tóth Jenő, temetésükön részt vettünk, emléküket megőrizzük.

Dr. Träger Herbert aranydiplomát vehetett át és megválasztotta az IVBH magyar csoportja elnökének, gratulálunk. Dr. Gáll Imre 90. születésnapját szűk körben megünnepeltük, Isten éltesse erőben, egészségben.

Az ÁKMI Hídosztályára került Romhányi Mihály mérnök kolléga, s remény van az osztály to vábbi erősítésére.

Ez évben is néhány konferencián vettek részt a hídmérnökök (Ausztriában, Csehországban, Szlovákiban). A hídmérnökök utazása, a hagyományos külföldi tapasztalatcsere (a szokásosnál rövidebb) Ausztriában volt, dr. Träger Herbert tolmácsolásával és vezetésével.

Színvonalas előadássorozat hangzott el a Lánchíd elkészültének 150. évfordulóján és tartalmas könyv is megjelent a hídról.

2000

Szomorú szívvel jelentjük, hogy ez évben eltávozott körünkől Hargitai Jenő, Hídvéghi Rudolf és dr. Jávor Tibor, temetésükön részt vettünk, emléküket megőrizzük. Az ÁKMI Kht. Hídosztályára került Szőke József kolléga, s remény van az osztály további erősítésére.

Az országos közutak hídállománya 2000. január 1-én 6034 db, felületük 1 077 370 m². Ezen adatok tartalmazzák a koncessziós autópályák hídjainak adatait is.

Ez évben a hidakra fordítható forrás a Duna- illetve Tisza-hidak korszerűsítése miatt jelentős, hídrehabilitáció azonban csak 11 hídon történik mintegy 400 millió Ft költséggel.

Az ez évi korszerűsítési munkák között kiemelt fontosságú a dunaföldvári Duna-híd korszerűsítése, aminek eredményeként mód nyílik a közös (közúti-vasúti) üzem megszüntetésére. A vasbeton pályalemez helyett ortotróp szerkezet épül, a forgalom fél szélességben való fenntartása mellett.

A Tisza-hidak közül a tiszauzi híd kapacitásbővítése folyik. A régi alépitmények kiegészítésével új közúti híd épül, így szétválasztható a közúti és a vasúti forgalom.

Szlovák és magyar közös beruházásként, az EU hathatós támogatásával megkezdődött az esztergomi Mária Valéria-híd újjáépítése. A kivitelezést magyar-szlovák konzorcium végzi. Elkészült a magyar oldalon a vámház felújítása, s múzeummal alakítása. Egy dunaszerdahelyi kiadó szép könyvet jelentetett meg a hídról.

A központi hídertár az ÁKMI Kht. Budapest, Petrezselyem utcai helyiségében üzemel (Szilassy Ákos, dr. Träger Herbert). A hídvizsgálatokhoz, hírdtervezésekhez elengedhetetlen egy-egy híd eredeti tervének, építési dokumentációjának megismerése. A hidak mintegy felének tervei itt megtalálhatóak.

A műszaki szabályozási munka keretében a MAÚT összefogásával készülnek, illetve elkészültek a következők: a Közúti Hídszabályzat egyes fejezetei műszaki szabályzat alakjában, a kivitelezői szabványok helyére lépő műszaki előírások, a korlátokra, sarukra és dilatációs szerkezetekre vonatkozó műszaki előírások, a meglévő hidakra vonatkozó előírások, egyes régebbi előírások átdolgozása, korszerűsítése.

Ebben az évben Szolnokon rendeztük meg a hídmérnöki konferenciát. Sikerült elkészíteni a konferenciának helyet adó megye hídtörténetét bemutató könyvet. Fontos minden, még fellelhető dokumentumot nyilvántartásba venni, összegyűjteni, nehogy éppen a mai és a közelmúlt hídepítési emlékei kallódjanak el. Jelenleg folyik Tolna és Komárom-Esztergom megye hídtörténetének írása ehhez is kérjük minden kolléga segítségét. (Jövőre nemzetközi konferencia lesz Budapesten, Utak és hidak Európában címmel május 21-23-án, melynek szakmai bemutatója az esztergomi Duna-híd építése lesz.)

A Közlekedési Múzeum és a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény gyűjti az út- és hídtörténeti emlékeket. A hídskanzen bővítéséhez elbontott hidak részei, előregyártott hídgerendák és tárgyi emlékek szükségesek. Idekerül az elbontott bakonszegi 90 éves vasbetonhíd és az M1 autópályán elbontott híd előregyártott hídgerendájának egy-egy szelete. Kérjük minden kolléga segítségét a hídskanzen bővítése ügyében is.

Ópusztaszeren a Nemzeti Parkban megnyílt a közutas kiállítás, mely méltó emléket állít a magyarországi közutas szakmának.

A dr. Balázs György által szerkesztett Beton és vasbeton szerkezetek diagnosztikája II. (Esettanulmányok) és a Beton és vasbeton szerkezetek védelme, javítása és megerősítése I. c. könyvek elkészültek a Műegyetemi Kiadó gondozásában.

A szakirodalmat a Közúti és Mélyépítési Szemle is igyekszik gazdagítani, kérjük a tervező, kivitelező és fenntartó kollégákat, hogy küldjék meg tapasztalataikat, a jelentősebb munkák ismertetését, hozzászólásaikat más írásokhoz. Ez évben megjelent a hidász szakirodalom bibliográfiája, remélhetőleg ez is segíti a gyakorlati munkát, kérjük, hogy észrevételeiket, kiegészítő címjavaslataikat adják meg a KTI Könyvtárának (dr. Boros Pál).

Ez évben is néhány konferencián vettek részt a hídmérnökök (Ausztriában, Németországban, Svájcban).

2001

Személyi hírek: szomorú kötelességünk megemlékezni elhunyt kollégáinkról. Ebben az évben Bacsoni István távozott közülünk. Öröndetes esemény, hogy az ÁKMI hídosztályára került Hajós Bence (Clark Ádám szépunokája) s rubindiplomát kapott dr. Gáll Imre.

Változott a minisztérium Közúti főosztálya vezetőjének személye, az általunk jól ismert Holnapy László tölti be ezt a tisztséget.

Ez az év a nagy hídkorszerűsítések éve volt, elkészült Dunaföldváron a híd pályalemezének átépítése ortotróp acélpályalemezre, a forgalom félszélességben való fenntartása mellett. Jelentős előrelépés, hogy a híd korszerűsítésével sikerült a közös üzemet megszüntetni. A felhagyott vasúti pálya lehetőséget ad a várost tehermentesítő út megépítésére.

A fontos tranzitút (52-44 főút) másik folyami hídja, a tiszauagi Tisza-híd szűk keresztmetszet volt (5,3 m széles), ezért öröndetes, hogy a meglévő aléptítmények felhasználásával önálló, felsőpályás, változó magasságú acél gerendahíd épült itt különleges hosszirányú behúzással.

Úgy gondoljuk minden hidász régen várta – 1944 karácsonya óta – az esztergomi Duna-híd újjáépítését. Ez év október 11-én ünnepélyes keretek között adta át a két miniszterelnök és az EU képviselője a hidat, majd tízezrek sétáltak napokig a régihez hasonló megjelölésű „új” hídon.

Szekszárdnál is megindult a Duna-híd régóta húzódo építése, ezzel a Budapest alatti Duna-híd sűrűség is javulni fog. E híd építése jövőre kerül látványos szakaszba.

A gyorsforgalmú utak megindult nagy fejlesztése az M3 autópályán Oszlárnál új Tisza-híd építéssel jár, az acél gerendahíd első szerkezete már a helyén van, a második beúsztatása december 19-én lesz.

Méltán nevezhetjük ezt az évet a Duna- és Tisza-hidak történetében rendkívülinek, hisz ennyi folyami híd egyszerre még nem épült.

A többi híd szempontjából (ma az országos közutakon 6047 híd van) a helyzet kevésbé kedvező, kevés a hídrehabilitációra fordított pénzügyi keret.

Nagyjelentőségű, hogy elkészült a Közúti hidak tervezési szabályzatának szövegtervezete, az ehhez csatlakozó Műszaki előírások pedig meg is jelentek. Többéves előkészítés után remélhetőleg fontos mérnök lesz a hídtervezésben az új szabályzat és a csatlakozó előírások megjelenése, már csak azért is, mert egyébként a korábbi ágazati szabványok már nem kötelező érvényűek.

Ebben az évben június 27-29-én Esztergomban volt a 42. hídmérnöki konferencia, melynek fő témája a folyami hidak jelentősége, ezek tervezési és kivitelezési kérdései voltak. Sikerült úgy szervezni ezt a szakmai találkozót, hogy a résztvevők a várhegyről, a Vármúzeum teraszáról nézhették meg a második új hídszerkezet beúsztatását. A konferencia résztvevői kézbevehették a Komárom-Esztergom megye hídjai című könyvet, mely áttekintést ad a megye igen változatos, érdekes

hídtörténetéről. A hídmérnöki konferenciát megelőzően május 22-én az Utak, hidak Európában nemzetközi konferencia résztvevői is ellátogattak az ősi királyi székhelyre az újjáépülő híd megtekintésére.

Öröm számunkra az is, hogy második éve Széchy Károly és Palotás László díjat kapnak az arra érdemesek, így a körünkbe tartozó Fazakas György is, gratulálunk a kitüntetetteknek.

Több értékes könyv is megjelent ebben az évben, így dr. Mistéth Endre Méretezéselmélete, a most 75 éves dr. Balázs György: Barangolásaim a betonkutató területén, A beton és vasbeton IV. kötete, dr. Medved Gábor: Történetek a világ hídjairól c. műve.

Az ÁKMI hídosztálya továbbra is kezeli a központi hídtervtárat, s foglalkozik mindazzal a hídszakági feladattal, mely segíti a KöViM Közúti főosztályának és a megyei közútkezelők, hídkezelők munkáját (nyilvántartás, hídgazdálkodás, műszaki szabályozás, kutatás-fejlesztés szakmai konzultációja, nemzetközi kapcsolatok stb.)

Kérünk minden kollégánót és kollegát, hogy szakmai életrajzát, nélkülözhetetlen tárgyi emlékeit, fotóit stb. bocsássa az ÁKMI hídosztálynak, ezen keresztül a kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény rendelkezésére, hogy a szakmatörténet ezzel is gazdagodjon. Cím: 1024. Bp. Fényes Elek u. 7-13.

2002

Személyi ügyek: több kollégánk jeles születésnapot ünnepelt: dr. Mistéth Endre 90., dr. Träger Herbert 75 éves. Nekik és minden kollégának kolléganőnek jó egészséget kívánunk.

Változott a minisztérium neve (Gazdasági és Közlekedési), sőt a Közúti főosztály tradicionális székhelye is, átköltöztek a Margit körúti minisztériumi épületbe. A Közúti főosztály vezetője változatlanul Holnapy László, az illetékes helyettes államtitkár dr. Ruppert László.

Az ÁKMI Kht. hídosztályára két új kolléga jött: Kara Katalin és Csikós Csaba, munkahelyet változtatott Hajós Bence. Szilassy Ákos nyugdíjas, Romhányi Mihály pedig a Közlekedési Főfelügyelet munkatársa lett.

Szomorú hír, hogy legidősebb kollégánk Kmetty Lajos 100 éves korában meghalt, emlékét szeretettel őrizzük.

A hídnilyvántartásban jelentős fejlesztés történt, az eddigi adatok nem veszttek el, gazdagodott, részben módosult a rendszer (pl. felszerkezeti kódok több évtized után változtak). Az országos közutakon – az autópályák nélkül – 5643 híd van, felületük 845 148 m².

A rendkívül eredményes folyami hídépítési program folytatódott. Ez évben elkészült az új 920 m hosszú szekszárdi Duna-híd felszerkezete és átadták a forgalomnak az M3 autópálya oszlári Tisza-hídját. Mindkét műtárgyat az Esztergomban is alkalmazott emel öszerkezettel emelték be, melyért az alkotók Innovációs díjat kaptak. A szekszárdi Duna-híd 100, 120, 66 m-es felszerkezeti elemeit 140 km-es vízi úton szállították a helyszínre.

Igen sok, jelentős híd építésére készültek, illetve készülnek tervek a gyorsforgalmi utakon (M7 1740 m hosszú völgyhíd, dunaújvárosi Duna-híd 320 m nyílással, M0 északi Duna-híd 1847 m stb.). Reméljük, hogy ezek a tervek megvalósulnak. Érdemes megemlíteni, hogy 1989 óta három Duna és hat Tisza-híd épült és két Duna-híd korszerűsítésével sikerült a közúti-vasúti közös üzemet megszüntetni.

Karbantartási munka 250 hídnál, felújítás 70 hídnál, nagyobb rekonstrukció 31 hídnál folyt. A rekonstrukciók költsége 1,8 milliárd Ft volt.

Ebben az évben Szekszárdon volt a Hídmérnöki konferencia, meghozta 350 fős rekordlétszámmal. Színvonalas előadások szóltak a folyami hidak építésén kívül kisebb hídfelújítási, hídbontási munkákról. (A Ferihegyi repülőtérré vezető út régi ívhídjának bontása torokszorító érdekességű.)

A konferenciára jelent meg a megyei hídtörténeti sorozat 10. könyve, Hidak Tolna megyében címmel, 200 oldalon, 400 illusztrációval, érdekes, gazdag tartalommal. Negyven hídról egyedi leírás található a könyvben, s több újdonság is található e kiadványban: kislexikon, érdekes-humoros történetek stb. Jövőre Szeged fogadja június hónapban a hídmérnököket. A Csongrád megyei hídtörténet kiadását tervezzük, ehhez kérjük mindenki segítségét (fotók, érdekes emlékek, tárgyi dokumentumok).

A szekszárdi Hídmérnöki konferencián Molnár István székesfehérvári osztályvezető – korábban hídmérnök – kapta meg az „Év hidásza” díjat, elsősorban a PONTIS hídgazdálkodási program hazai adaptálásában, alkalmazásában kifejtett munkájáért.

Elkészült a hajdan közúti Hídszabályzatot képező Közúti hidak tervezése Általános előírások (ÚT 2-3.401) és az öt kiegészítő előírás (ÚT 2-3.411-415). Az eddig kötelezően alkalmazott nemzeti szabványok MSZ-07-3701 és 3702, MSZ-07-3710 és 3711, valamint az ME-07-3700 és 3709 hatályukat veszítették. Az előírás sorozat dr. Träger Herbert irányításával, többévi munkával készült.

A hidak elnevezésével kapcsolatos útmutató készült részben azért, mert az önkormányzatok, civil szervezetek igen aktívak elnevezések ajánlásában, részben azért, mert évek óta működik a Földrajzinév bizottság, mely illetékes a hivatalos hídnév elfogadásában, hiányzott azonban a névadás menetének a szabályozása. E témakör feldolgozatlansága miatt kérjük kollégáink észrevételeit, véleményét.

Fontos híd építési tárgyú cikkek jelentek meg a Közúti és Mélyépítési Szemlén kívül, dr. Domanovszky Sándor tollából a MAGÉSZ Hírlévlében, a Mérnök Újságban, a Dunaferr Műszaki Gazdasági Közleményeiben (2002/3). Hídtörténeti cikkeket írt Hajós György a Mérnök Újságban, dr. Balázs György professzor úr dr. Mihailich Győző születésének 125. évfordulójára tartalmazas könyvet írt, s színvonala előadások hangzottak el az ünnepi megemlékezésen;

Acélszerkezeti Ankét volt (22. alkalommal a BME-n) s ezen a nagy folyami hidak tervezéséről, gyártásáról, szereléséről számoltak be e nagy munkában résztvevők.

Filmsorozat készül a hazai Duna-hidakról, s Németországban a világ nevezetes hídjait viszik filmre, köztük elkészült a Lánchídról szóló (dr. Domanovszky Sándor birtokában van ez a film). Hosszú évek után a Szabadság híd pesti hídfője egyik volt vámszedőházában kis kiállítás nyílt (hétfőn és csütörtökön 10-14 óra között van nyitva), a kiállítás rendezői kérnek és várnak kiállítható dokumentumokat.

Kiskőrösön a hídszkanzen további fejlesztése a cél, ehhez is kérjük a kollégák ötleteit, megőrzésre, kiállításra szánt anyagait.

2003

Személyi, szervezeti ügyek: szomorú hír, hogy dr. Gállik István az elmúlt hónapban elhunyt. Az ÁKMI Hídosztályán ismét változás történt: Csikós Csaba az Állami Autópályakezelő Társasághoz ment. A Hídosztály 2004. január 1-től ismét az UKIG keretében fog működni.

A hídállomány – az Autópályakezelő Társaság hídjai nélkül – 5617 darab, 81 931 fm, 795 ezer m² hasznos felület. A hazai hídállomány az önkormányzati kezelésben levő hidakkal (1989. évi adat) – autópályák nélkül – 12 804 darab, 152 804 fm, 1 311 ezer m².

Ebben az évben nagyobb hídepítések kezdődtek az M7 autópálya újabb szakaszain Balatonföldvár és Letenye térségében (28 db).

A 26. sz. főúton elkészült a Mátyás király nevét felvevő Hosszúrévi Sajó-híd. A Sárvárt elkerülő úton érdekes alsópályás ívhíd épül a Rába felett, a behúzás október 10-én történt.

Az új, Szekszárd melletti – Szent László nevét felvevő – több mint 900 m hosszú új Duna-hidat július 4-én adták át. Nagy esemény ez, hiszen 1930 óta nem épült híd Budapeستől délre a Dunán. Az új Duna-híd a hozzá csatlakozó úttal együtt jelentős mérnöki alkotás, fontos része az úthálózat fejlesztésének. (Beszámoló a Közúti és Mélyépítési Szemle 8. számában.)

Ebben az évben viszonylag kevés hídrehabilitációs munka folyt. Közülük kiemelkedik a szegedi Bertalan Lajos Tisza-híd felújítása, ezen belül a vasbeton gyalogjárdák átépítése. Ez a híd az országos közúthálózat legnagyobb felületű, négy forgalmi sávós hídja, felújítása több ütemben történt.

A hídmérnöki konferencia Szegeden volt, július 2.-4. között. Az ismét sok érdeklődőt vonzó rendezvényen érdekes, tartalmas előadások hangzottak el hídfelújításokról, új hidak építéséről (csömör-kistarcsai Auchan áruház csomóponti hídja, sárvári Rába-híd, M7 autópálya 17-110 km szakaszán levő hidak felújítása, a Széchenyi Lánchíd lánckamrájának rehabilitálása és természetesen a Bertalan Lajos Tisza-hídon végzett munka. Ez utóbbit a konferencia résztvevői a helyszínen is tanulmányozhatták. Szó volt még zsaluzási rendszerekről, a nagyszilárdságú és az öntömörödő betonról és más fontos témákról. A személyes beszélgetések, a kiállítás, a városnézés jól szolgálta a megjelentek tájékoztatását. A konferenciára megjelent a megyei hídkönyvek 11. kötete. (Beszámoló a Közút c. lap 2003. évi 6.-7. számában.)

A hídszakma ünnepe volt a régi és az új Erzsébet hídról való megemlékezés október 10-én a Budapesti Történeti Múzeumban. Az egész napos rendezvény látványos kiállítás megnyitásával fejeződött be, majd a következő két napon a hídnál kiállítás, a horgonykamrák megtekintése és emléktábla avatása zárta a megemlékezést. A centenáriumra megjelent a régi és új Erzsébet hidat bemutató reprezentatív könyv is. A könyv, az előadás-sorozat, a kiállítás sok ember munkájának eredménye, fő mozgatója, irányítója Földi András (MSc) volt. (Beszámoló a Mérnök Újság 2003. októberi számában.)

A központi hídtervtár továbbra is a szakma rendelkezésére áll (dr. Träger Herbert és Szegedy István). Félfogadás kedden, szerdán és csütörtökön 8 és 12 óra között.

A Közúti Hídszabályzat ügye úgy áll, hogy a vonatkozó utügyi műszaki előírásokat felújítjuk a szükségessé vált módosítások miatt. Ezek megtárgyalására 2004. januárban tervezzük a Hídszabályzat-bizottság összehívását. Az ÚT 2-3.401 sz. előírás szabályzattá való előléptetése

most nem időszerű, egy-két év múlva esedékes lesz a teljes átdolgozás az Eurocode fokozott mértékű érvényesítése miatt.

Kérünk minden kedves kollégánőt és kollégát, hogy a személyi adatokban bekövetkezett változást szíveskedjen jelezni, s aki még nem adott szakmai önéletrajzot, ezt pótolja.

2004

Személyi, szervezeti ügyek: dr. Gáll Imre rubin diplomás mérnök ez évben töltötte be 95. életévét, ma is aktívan publikál, gratulálunk, jó egészséget kívánunk. A Hídosztály Hídfőmérnökségként működik az Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság (UKIG) keretében, vezetője Sitku László főosztályvezető, Rigler István osztályvezetőként, Halász Lajos és Kara Katalin, továbbá két nyugdíjas dr. Träger Herbert és dr. Tóth Ernő intézi a hídügyeket. Új telefonszámok vannak: 3368-100 (központi). A központi hídtervtár (Szegedy István, dr. Träger Herbert) továbbra is rendelkezésre áll.

Az országos közutak hídállománya – a gyorsforgalmi utak hídjaival együtt – 6415, szerkezeti hosszuk 116084 m, felületük 1191935 m². Hídnilyvántartásunk (OKA 2000) ma már minden híd szerkezeti vázlatát és a hídról készült fotókat is tartalmazza. A hídérték aktualizálása folyik (több mint 500 milliárd Ft).

Ebben az évben 38 kisebb hídrehabilitációs munka indult, ezek költsége 318 millió Ft, előző évről 19 híd felújítása húzódott át. Hídfenntartásra sajnos az indokoltnál kevesebb forrás állt rendelkezésre, remélhető, hogy a most készülő Nemzeti útfelújítási programból a hídakra is jut forrás.

A PONTIS hídgazdálkodási rendszert használjuk, megindult – az alapelvek megtartása mellett – ennek magyarítása, felhasználóbaráttá tétele és az optimalizáció elvének felülvizsgálata.

Úthálózat-fejlesztési munkák (autópályák építése, elkerülő szakaszok, burkolat-megerősítés) keretében jelentős hídkorszerűsítési és építési munkák folynak. Az autópálya építések során az M7-en elkészültek a Becsehely-Letenye közötti szakasz hídjai, köztük a Koronginak elnevezett "extradosed", más szóval függesztett-feszített, mely hazánk első ilyen szerkezetű hídja. Az M7 autópályán nagy hídepítési tevékenység folyik, s elkezdődött a Kőröshegyi völgyhíd építése is. Az M3 újabb szakaszának átadása, Miskolc autópályával történt elérése a közelmúltban volt, itt is jelentős műtárgyak épültek, s közismert, hogy a dunaúj-

városi Duna-híd gyártása is megkezdődött. Kialakítása miatt említést érdemel a Sárvár elkerülő útján épült acél Rába-híd.

Gazdag volt ez az év konferenciákban, tanulmányutakban, közülük néhányat említünk: május 26-28-án volt Zalaegerszegen a 45. Hídmérnöki konferencia, ezen az „Év hidásza” kitüntető címet dr. Domanovszky Sándor kapta; június 24-26-án volt Újvidéken a Hidak a Dunán konferencia 5. rendezvénye, melyen hazai mérnökök is résztvettek és előadásokat is tartottak; augusztus 24-25-én Sárospatakon a magyar közúti hídépítés elmúlt és a következő tíz évről emlékeztünk meg; szeptember 1-3-án a hidászok népes csapata Pozsony 5. Duna-hídját (acél ívhíd) ismerhette meg, melyhez hasonló – csak nagyobb nyílású – lesz a Dunaújvárosnál épülő; szeptember 8-10-én Békéscsabán tartották meg az Útügyi napokat, ezen a rendezvényen több, hidakkal kapcsolatos előadás is elhangzott; szeptember 21-én a Közlekedési Múzeumban Maderspach Károlyra emlékeztünk és előadást hallhattunk a dunaújvárosi Duna-híd tervezéséről. A tragikus sorsú Maderspach Károlyról október 5-én a Hadtörténeti Múzeumban is szép megemlékezés volt, a neves hidász aranyozott bronzszobra azóta megtekinthető; szeptember 22-24 a IABSE konferenciája volt Sanghajban, melyen magyar mérnökök is részt vettek, megcsodálva a kínai hídépítés eredményeit; szeptember 25-én a Magyar Tudományos Akadémiai Magyar örökség díját adták át dr. Zielinski Szilárd családja képviselőjének és a Mérnöki Kamarának; november 16-án Acélszerkezeti ankét volt a Budapesti Műszaki Egyetemen, ezen az elhunyt dr. Platthy Pálról és aktuális kérdésekről volt megemlékezés; november 17-én Tiszalökön az 50 éve épült három Keleti Főcsatorna-hídra emlékezett a szakma és a települések, pályázat alapján nevet is kaptak e hidak.

Nem volt hivatalos megemlékezés, de mindannyian tudjuk, hogy 60 éve kezdődött hídjaink értelmetlen elpusztítása, melynek a legtöbb áldozatot követelő eseménye a Margit-híd felrobbantása volt (november 4-én). A pusztítások nyomai a Maroson, Ipolyon ma is láthatók. Örömteli hír, hogy belátható időn belül remény van néhány Ipoly-híd újjáépítésére.

A hidász szakirodalom napjainkban igen gazdag: a Beton, az Építéstechnika, a Hídépítők, a Közúti és Mélyépítési Szemle, a Közlekedéstudományi Szemle, a KÖZÚT, a MAGÉSZ Acélszerkezetek, a Mélyépítés, a Mélyépítő Tükörkép, a Mérnök Új ság, a Vasbetonépítés is közöl hidakkal kapcsolatos írásokat. Az áttekintés elősegítésére

igyekszünk a korábban elkészült Hídbibliográfiát folyamatosan aktualizálni.

Nívós könyvek jelentek meg hidakról: David J. Brown: Hidak, Kossuth Kiadó (dr. Medved Gábor fordítása); Perino-Faraggiana: Hidak, Alexandra Kiadó; Visegrádi országok technikai műemlékei II., Mérnöki Kamara; Régi és új Erzsébet-híd tudományos ülés előadások gyűjteménye, MAGÉSZ; dr. Gáll Imre: Budapesti Duna-hidak könyve új bővített kiadása is készül.

Út és hídügyi műszaki előírások karbantartásában, korszerűsítésében a Hídfőmérnökség is részt vesz, ez évben jelentette meg, illetve a közeljövőben jelenteti meg a Magyar Útügyi Társaság a következő előírásokat: ÚT 2-3.413 Közúti hidak tervezési előírásai III. Acélhidak; ÚT 2-3.414 Közúti hidak tervezési előírásai IV. Beton, vasbeton és feszített hidak; ÚT 2-1.403 Hídkorlátok kialakítás. Acélkorlátok és biztonsági elemek; ÚT 2-2.202 Acélszerkezetű hidak korrózióvédelmi fenntartási munkái.

A Hídmérnöki konferencia jövőre Somogy megyében lesz, a szakmai bemutató tárgya a Kőröshegyi völgyhíd lesz. Készül a Somogy megye hídjait bemutató könyv, ehhez, ha a kolléganők, kollégák fotókat, érdekes emlékeket, dokumentumokat tudnak rendelkezésre bocsátani jelezzék ezt a szerkesztőnek (dr. Tóth Ernő 3368-259).

2005. január 26-27-én lesz Palotás László professzor úr születésének 100. évfordulója alkalmából megemlékezés a BME-n, jelentkezni még lehet, a jelentkezők Palotás professzor úr életéről összeállított könyvet térítésmentesen vehetnek át a megemlékezésen.

Tisztelettel kérünk mindenkit, hogy ha még nem adott szakmai önéletrajzot, úgy azt szíveskedjen pótolni, mert széleskörű összefogással szeretnénk egy életrajzi adatokat tartalmazó kiadványt készíteni a hídtervezésben, hídépítésben, hídvizsgálatban, hídfenntartásban tevékenykedőkről.

Szarka Judit* : A gesztelyi Hernád-híd átépítése

2004-ben, a gesztelyi Hernád-híd ártéri részét átépítették. A beruházás építési módja tudomásunk szerint egyedülálló, ezért érdemes az építkezés részletesebb ismertetése.

A híd története és a műszaki adatai

Az ősidők óta fontos kereskedelmi út Galíciába vezet. A híd jelenleg egy négyszámjegyű, összekötő úton van (3605 j. út 9+618), amely egykor, fontos főútvonal volt: Miskolcz – Gerenda – felsővízközi állami közút. A két utóbbi helység Szlovákiában található. Az utat a XIX. sz. elején építették ki. A kiépítés szakszerű emlékét őrzik az úton található kisebb vízfolyásokra épített és ma is üzemelő széles és nagyon szép kőhidak (26 db). Az úton a bort szállították Lengyelországba és a sót visszafelé. Az orosz cári hadsereg is ezen az úton jött 1849-ben segítségére az osztrákoknak leverni a magyar szabadságharcot.



Jóárt János* – Hajós Bence** : Pontonhidak az ezredfordulón

Miért aktuális a pontonhidakról írni az ezredforduló után? Mai napig megtalálható a hazai közúti híd palettán a pontonhíd, holott a technika már rég túlhaladta. Európa-szerte tudomásunk szerint még Újvidéken van pontonhíd, de annak telepítését a három újvidéki Duna-híd lebombázása tette szükségessé. Emellett annak kialakítása korszerű nagybárkás, két forgalmi sávot hordoz és nincs rajta súlykorlátozás. Természetesen jelen tanulmányban e korszerű pontonhidat nem mint követendő „példát” szemléljük. A hazai pontonhidak kisbárkásak, keskenyek és súlykorlátozottak. Létezésüket nem is a közlekedési igény tartja fenn, hanem a szokásjog, a „megváltoztathatatlanság”.

Nagy folyóinkon, a Dunán és Tiszán sokáig az egyetlen „állandó” átkelési lehetőséget a pontonhidak jelentették. A hídépítés fejlődése azonban hamar szinte teljesen kiszorította ezeket.

A Tiszán jelenleg három pontonhíd található (a folyásirányban Lónya – Tiszamogyorós, Tiszadob – Tiszaluc és Csongrád – Csépa). Teherbírásuk 10-10 illetve 7,5 tonna, kocsipályájuk keskeny (egy nyom széles), minden hajónál nyitni kell, valamint nem működhetnek árvízkor, jégzajláskor és télen, forgalmuk nem haladja meg a kompátkelők kapacitását. Mindezek ellenére ezek az átkelők működnek, jelentős működési költséget emésztve. Mégis miért? A válaszokat nem műszaki területen kell keresnünk.

Jelen rövid tanulmány áttekintést kíván nyújtani a pontonhidak jelenéről, ezzel is segítve a döntéshozókat a jövő keresésében.

A három meglévő pontonhídról

A három hídszerkezet számos azonos tulajdonsággal rendelkezik. A hídszerkezet pontontestei 5 mm falvastagságú, kétcéllás elemek. Az erre épített felszerkezet jellemző szabad nyílása nyílásközépeken mintegy 12 méter. A kocsipálya egy nyom széles (2,8-3,8 m), ami csak váltakozó irányú forgalmat tesz lehetővé. A pontonhidak tartozékként, azzal párhuzamosan mindhárom helyen köteles komp működik, amely a pontonhíd teherbírását meghaladó járműveket, valamint a pontonhíd

* hídmérnök, Csongrád MÁK Kht. (joart@csongrad.kozut.hu)

** hídmérnök, Szabolcs-Szatmár-Bereg MÁK Kht. (hajos@szabolcs.kozut.hu)

üzemszüneteiben a teljes forgalmat szolgálja. A kompnak köszönhetően csak a különlegesen szélsőséges vízállások, a jégzajlás és a Tisza befagyásakor teljesen kell leállítani az átkelőt.

A befagyás, a kezdeti jégzajlás, a befagyott folyó utáni meginduló jégzajlás közti különbözőséget, szélsőséget csak Paganini tudta hegedűjén érzékelteni. A révészek-vizes emberek saját bőrükön rendszeresen megélik ezt, illetve ennek látványát, a természeti erővel szembeni emberi tehetetlenséget. Bizony gyakran van amikor egyedüli célszerű cselekvésként MENEKÜLNI kell az előzetes megfigyelések és tapasztalatok ésszel való felméréseként. Mindez csak hatalmas vízi-révész-hidász gyakorlat birtokában végezhető munka. A legkisebb hiba is hatalmas emberi és anyagi károkat okozhat.

Az utóbbi évtizedben egyre fokozódó gondot okoz még az áradások utáni és a vízlépcsőknél majd a folyó kanyarulatokban szigetté összeálló hullámtéri faanyag uszadékteraszok romboló hatásai előli menekülés (téli elhúzódáshoz hasonlóan).

A híd teleltetése és egyéb okok miatt a rendszernek szoros tartozéka egy párhuzamos kompüzem, a legnagyobb baj és gond az időszakosság mellett a párhuzamosság az összes eszköz megtartása és lehető jókarban tartása végett.

A pontonhidak üzemeltetéséhez gyakorlott szakember háttér szükséges. Egy pontonhíd üzemeltetéséhez, a hajózás által előírt minimális technológiai létszám miatt 18-19 hidász alkalmazása szükséges!

A Tisza és a Duna kompjai, üzemeltetésük feltételei, és egyéb körülményei a gyakorlatban meglehetősen különbözőek. Az utóbbi idők hajózási jogalkotásában résztvevő szakemberek a Tiszára vonatkozó szabályozás során is nemzetközi és jelentős nagyságú hajóforgalmat feltételeztek, és ehhez igazodóan a korábbinál lényegesen összetettebb és szigorúbb jogrendszer alkottak. Az EU-csatlakozás miatti új jogszabályok teljesítéséhez szükséges felzárkóztatás forrásbiztosításával kapcsolatban viszont kételyeink lehetnek.

Az alábbi fejezetek külön-külön ismertetik a jelenleg működő pontonhidakat és azok rövid múltját, jelenét.

Pontonhíd Lónya és Tiszamogyorós között

A Lónya és Tiszamogyorós közötti révhely ősi átkelő a Tiszán. Lónya 1593-ban kapott először révjogot. Rudolf császár kiváltságot adott Lónyai György, Lónyai János, Lónyai Ferenc és Lónyai Gergely

helyi földbirtokosoknak, hogy Nagy-Lónya és Mogyorós területén a Tiszán át révet tarthassanak és azon vámot szedhessenek.

Az I. katonai térképezés idején (1782-1785) is megemlíti a térképekhez csatolt országleírásban, hogy a két község között a Tiszán komp közlekedik.

1945-ben, a háborús események után a köteles kompforgalom ismét megindult. Az átkelőnél ma egy 20 tonna teherbírású, motoros meghajtású köteles komp van, amely 1997 óta a pontonhíd tartozéka.

A pontonhíd telepítését Szűcs M. Sándor országgyűlési képviselő, református lelkész 1990-ben kezdeményezte az országhatár és a Tisza közé beékelte észak-beregi térség megközelíthetőségének javítására. Az első elképzelések TS uszályhíd létesítéséről szóltak Aranyosapáti és Tiszaadony között. A telepítési és működési költségek biztosíthatatlansága miatt a kezdeményezés több évre megtorpant.

1994 októberében megépült a cigándi II. Rákóczi Ferenc Tisza-híd, átadásával megszűnt a korábbi dombrádi pontonhídüzem. E pontonhíd felszabadulásával, illetve a TS uszályok Tiszáról időközben bekövetkezett elhajzásával pontonhíd telepítése a dombrádi szerkezet felújításával vált reálissá.

A 182,5 m hosszú dombrádi pontonhídnek 14 nyílása volt, 4 állandó alépitménnyel (hídfők és azokhoz kapcsolódó egy-egy pillér). A híd főtartó hosszai rendre az alábbiak voltak: 12,8 + 21,8 + 12,2 + 12,2 + (12,2 + 10,6 + 12,2) + 12,4 + 9,0 + 9,0 + 10,4 + 12,2 + 21,8 + 12,8 m. A 34,9 m széles nyitható hajózányíllást zárójellel jelöltük. A két 21,8 m hosszú bejáró nyílás végeire a szomszédos nyílások feltámaszkodtak. Ez a két nyílás biztosította a vízszintingadozás követését. A 21,8 m hosszú nyílások vége alatt páros-ponton, az összes többi helyen szólóponton vette át a terhelést.

A dombrádi pontonhíd új helyen való továbbüzemeltetésére további lehetséges helyszíneként Olcsvaapáti, Balsa, illetve Aranyosapáti közvetlen alternatívájaként Lónya merült föl. A működési feltételek biztosítására egyedül Lónya esetében volt határozott helyi kezdeményezés, így végül az úszóhíd ide kerülhetett.

A pontonhidat a szakminiszter 1995. augusztus 4-én az állami céltartalék kezelő-hasznosító (KHVT) Kht. rendelkezési állományába sorolta. A híd kezelésére a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Önkormányzat, a Bereg Térségi Fejlesztési Társulás, Tisza-mogyorós és Lónya községek önkormányzata 1995. október 20-án közös társaságot alapított Bereg-Szabolcs Híd Kht. (BESZHÍD Kht.) néven. A céltarta-

lék-kezelő Kht. megbízásából, közbeszerzési eljárás keretében az Észak-Magyarországi Vízügyi Igazgatóság a hídszerkezetet Tiszalökön felújította. A céltartalék-kezelő Kht-tól a BESZHÍD Kht. pontonhidat bérbe vette. A híd telepítése, a hozzájáró utak és hídfők építése állami támogatásból valósult meg.

A pontonhidat 1997 augusztusában a forgalomnak átadták.

A Tisza 650,7 folyamkilométerében fekvő pontonhíd üzemeltetése időszakos. Jégzajlás előtt ugyanis el kell bontani és a hídtagokat telelőbe kell vontatni. A híd jellemzően március-áprilistól november-decemberig üzemelhet, kedvező vízállás esetén.

A pontonhíd üzemszünetei alatt a hidat köteles komp helyettesíti, amelynek feljáró útjai folyásirányban felfelé 57,5 méterre vannak.

A hajóforgalmat a hajózó nyílás (a 47,1 m hosszú kiúszó tag) ideiglenes megnyitásával biztosítják. A sportolók részére 8,56 m szélességű, 1,0 méter magasságú nyílás van kitáblázva.

A hídról a Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Tartalékgazdálkodási (KHVT) Kht. 1996-ban jóváhagyott kiviteli tervet készített, amely az üzemeltetők rendelkezésére áll. A kiviteli tervhez képest a pontonhidat csak csökkentett műszaki tartalommal telepítették. A kiviteli terv tartalmazza a pontonhíd részletes üzemeltetési szabályzatát is. Elmaradt a magasvízi hídfők és az azokhoz csatlakozó ártéri fix nyílások megépítése. A kezelőnek záradékolt kiviteli tervdokumentációja nincs.

A pontonhíd szerkezetileg egy-egy lejáróhídból (21,8 m), ezekhez csatlakozó fixtagokból (2 x 12,2 m) és a teljesértékűen folytatóságosá tett négynyílású hajózónyílásból áll (47,1 m). A lejáróhidak az egyik végükön acélcölöpözésű hídfőre (tervdokumentáció szerinti alacsonyvízi), másik végükön pedig a legközelebbi ponton páron kialakított teherelosztó acél máglyára támaszkodnak. A lejáróhidakhoz csatlakozó fixtagok a lejáróhíd tartóvégére, illetve a hajózónyílással azonosan a pontonelemekre épített fa máglyaszerkezetekre támaszkodnak. A fixtagok kétnyílásúak, középen együttdolgozás nélküli páros ponton alátámasztással, pontononként független máglyaszerkezettel.

A hajózónyílás határainál párós pontonok vannak, majd a hajózónyílást szimpla pontonok hordozzák. Az egyes pontonok fa máglyaszerkezetei azonos kialakításúak, különbség egyedül magasságukban van, a fixtagok 2-2 nyílása a mederközép felé enyhe relatív esésben van, a hajózónyílás relatív vízszintes.

A pontonhíd összesen 15 pontontagból áll, melyből 2-2 db valódi párosponon teherelosztó acél máglyával, 2-2 db ál-páros ponton

együttműködés nélküli, 2-2 db a hajózónyílás miatt egymás melletti, és 3 db teljesen szóló ponton. A 15 üzemi pontonon kívül 7 db tartalék ponton van, melyek közül a kezelők 2-2 darabot folyamatosan a lejáróhidak alatt tartanak, hogy hirtelen vízszintemelkedés esetén a lejáróhidak biztonságos kiemeléséhez kéznél legyenek. Összesen tehát a pontonhídnak 22 pontoneleme van.

A pontonhíd 1997-ben elvégzett felújítása során valamennyi ponton korrózióvédelmét felújították, az iratok szerint egy réteg Rapid cinkkromátos alapozóval és két réteg Durol-222 zománccfestéssel.

A pontonhíd hídtengelyben tartását és az úszó hídrészek mozgatását géphajó segítségével a pontonokra telepített lehorgonyzott drótköteles csörlők biztosítják. Öt pontonon van orr- és farcsörlő, hét pontonon van csak orrsörlő, valamint egy pontonon van csak farcsörlő. Egy csörlőt az alvízi jobbpartra telepítve a hídnítás megkönnyítésére használnak.

A mintegy 30 m³-es pontonok azonos kialakításúak, 8,0 x 3,5 x 1,3 m befoglaló méretűek (ún. „Román” pontonok). Az úszótestek kétcélszerűek, egy közbenső vízzáró válaszfallal. A ponton elején és végén egy-egy lejtőnyílás van. Valamennyi ponton magashomlokú orrkialakítású, azaz a fenéklemez orr részének ferde lecsapása a vízből nem emelkedik ki, ez az uszadékok feltartóztatásában igen kedvezőtlen.

A lejáróhidak két, egymástól 3,0 m-re lévő IPB-800-as főtartóját hat I240-es, illetve I300-as keresztartó köti össze. A hídtengelyben a pályát közbenső I300-as hosszartó is alátámasztja. Az összes többi nyílásnak három I400-as főtartója van. A hajózónyílásba eső egyik nyílás főtartóinak korábbi beépítésből származó okból az alsó övét rálemezeeléssel megerősítették.

A keresztirányú 2"-os (5 cm) fa pályapallózat terheit hat lapjára fektetett (200x100x8 mm) alumínium zártszelvényű hosszartó, majd élére állított (100x200x8 mm) alumínium keresztartók közvetítik. Minden harmadik keresztartó a 4 m-es pályaszélességen 1-1 m-rel túlnyúlik az acél zártszelvényű korlát megtámasztásához.

A kiemelt kezelőjárda pallózatát két-két élére állított 200x50x8 mm-es „U” szelvényű hosszartó hordozza. A kocsi pályája és a kezelőjárda pallózatát hidegen hajlított „Z” profilú lemezek rögzítik, igen gyenge kialakítású csavarkapcsolattal.

A kocsi pályája szélessége 2,8 m, amelyhez két oldalon 0,6-0,6 m széles kezelőjárda csatlakozik. Ezekon kívül helye kedik el az acél zártszelvényű korlát. A korlát összesen három vízszintes csőtagból áll, a kézlécet is beleértve.

A hídfők saruszerkezetei, valamint a bejáróhidakra ráültetett fixtag támaszainak sarui korlátozott hosszmozgást, illetve szögelfordulást (vízszintes síkban) engednek. Ezen kívül a hajózányílások széleinek ovális (stadion) alakú csapreteszei szintén engednek hosszirányú dilatálást. A lejáróhidak mindkét végében és a hajózányílás szélein acél csapólemezes dilatációs szerkezetek vannak.

A hídon 10 tonnás súlykorlátozás, 5 km/órás sebességkorlátozás és valamennyi gépkocsi részére 50 m legkisebb követési távolság van táblákon előírva. Az egy kocsinyom széles hídpályára „vigyázz útszűkület” tábla figyelmeztet.

A hidat üzemelő Beszhíd Kht. a pontonhíd 1997-es átadása óta díjat szed. Az átkelési díjak: juh, kecske: 30 Ft; gyalogos, ló, szarvasmarha: 50 Ft; motorkerékpár: 100 Ft; lovasfogat: 200 Ft; személygépkocsi, utánfutó, pótkocsi: 300 Ft; tehergépkocsi, mikrobusz, erőgép: 400 Ft. Kizárólag Lónya és Tiszamogyorós lakosai részére kedvezményes bérlet váltása lehetséges, melynek éves díja járműre szólóan 4000 Ft, névre szólóan 9000 Ft. A díjbevételekből számított napi átkelések száma 400-500, az átlagos napi forgalom tehát 225 egységjárműre becsülhető. Átlagosan 60-70 darab bérlet van évente forgalomban.

Pontonhíd Tiszadob és Tiszaluc között

A tiszadobi Pontonhíd a 3612. jelű tiszaluc – nagycserkeszi összekötő út 8+190 kmsz-ben van (a híd törzsszáma 3917). A Tiszát Tiszadob külterületén az 500+100 fkm-ben keresztezi.

Polgáron az utolsó polgári pontonhíd 1942-ben vált feleslegessé az állandó híd megépítésével. Azonban helyi lobbí a feleslegessé vált úszó szerkezetet megőrizte Tiszadobon – mind a mai napig. Tiszadob ősi átkelő hely, a legkorábbi hivatkozás Anonymus Gestájában olvasható. A jelenlegi híd helyén 1942-től üzemel pontonhíd, amikor a polgári állandó híd megépítése után az ott felszabaduló ideiglenes hidat áthelyezték Tiszadobra.

A hidat a német hadsereg 1944 őszén felrobbantotta, újjáépítésére 1949-ben került sor. A szerkezet mai formáját az 1986. évi átépítéskor kapta. 1986-ban a pontonok közti acél hossztartók fölötti fa keresztartókat alumínium tartókra cserélték.

A pontonhíd üzemeltetése időszakos. Jégzajlás előtt ugyanis el kell bontani és a hídtagokat téli telelőbe kell vontatni. Általában áprilistól decemberig üzemel, de az üzemeltetést a jelentősebb árhullámok is korlátozzák.

A Tiszán jellemző szélsőséges vízállások idején történő alkalmazást az alacsonyvízi hídfőről a magasvízi hídfőre, vagy a magasvízi hídfőről az alacsonyvízi hídfőre való átállás teszi lehetővé.

A hajóforgalmat a hajózó nyílás (a 49 m hosszú kiúszó tag) ideiglenes megnyitásával biztosítják.

A pontonhidat minden év tavaszán – az üzembe helyezéskor – próbaterhelik. A 12 tonnás terhelőjármű (20% túlterhelés) áthaladása-kor mérik a pontonok merülését, amelyeknek ekkor is több mint 30 cm-rel ki kell emelkednie a vízből.

Téli időszakban a pontonhidat komp helyettesíti, amelynek folyásirányban lefelé kb. 100 m-re külön kisvízi és nagyvízi le-, illetve feljáró útja van.

A hídról az Uvaterv 1956-ban vázlatos felvételi tervet készített, amely az Üzemeltetők rendelkezésére áll.

A Nyírterv 1984-ben javaslatot tett a híd teherbírásának növelésére, de a javaslat nem valósult meg.

A pontonhíd jóváhagyott fenntartási tervdokumentációja 1998-ban készült el.

A pontonhíd üzemeltetése a vonatkozó utasítás szerint, kitűnő szervezettséggel történik. Rendszeres és jó a kapcsolat a Tiszalöki Erőművel, így a hirtelen vízszintváltozásokról többnyire előre értesülnek. Hirtelen áradások során azonban az uszadék felhalmozódásakor (feltorlódásakor a pontonok előtt) a kezelőknek rendkívüli és igen hősies munkát (kárelhárítást) kell végezniük.

A pontonhíd szerkezetileg egy-egy fel-, illetve lejáróhídból és a tulajdonképpeni pontonhídból áll. A 30 m támaszközű acélrácsoszatú fel-, illetve lejáróhidak az egyik végükön a kis-, vagy nagyvízi hídfőkre, másik végükön pedig a legközelebbi pontonra (ponton párra) támaszkodnak. A tulajdonképpeni pontonhíd viszont a 10 db úszótagból (a 30 m³-es pontonokból) és az azokra támaszkodó vegyes (acél, alumínium és fa) anyagú felépítményből áll.

A híd parti tagjai (a fel-, illetve lejáróhidak) ún. Herbert hidak. Támaszközük: 30-30 m. A főtartójuk az osztrák-magyar monarchiabeli hadihíd, háromövé, térbeli acél rácsoszattal, csuklós esomóponti kapcsolatokkal. Keresztartóik I-340-es szegecselt gerinclemezes tartók, hosszartóik pedig I-160-as szegecselt tartók.

Az acéllemezből készült 3,5x8,0 m-es úszótagok (pontonok) vízki-szorítása 30 m³. Az üzemben lévő pontonok darabszáma 16 (5 iker és 6

szóló). Minden ponton orr- és farcsörlővel van ellátva. Az esetleges meghibásodás esetére 1+4 db tartalékponton áll rendelkezésre.

A felszerkezetet a pontonok felett alumínium zárt szelvényekből készült máglya támasztja alá.

A pontonokra támaszkodó hídnyílások 4-4 db I-400-as hengerelt főtartókból, az ezekre fektetett 100x200x8 mm-es alumínium keresztgerendákból és I-300-as acél végkeresztartókból állnak. A pallóterítést a keresztartók felett 9 db, nyílásukkal lefelé fordított 200x50x8 mm-es U szelvényű hosszartó tartja.

A hídon végig egyrétegű, 2"-os keresztirányú keményfa palló burkolat van.

A kocsipálya szélessége 2,70 m (a Herbert hídon), illetve 2,80 m (a Herbert hidak között), amelyhez kétoldalt kiemelt szegélyszáv csatlakozik. Ennek szélessége az úszó hídrészen 0,65-0,65 m, a Herbert hídon pedig 0,85-0,85 m, de az utóbbiból a hasznos szélesség (a ferde rácsrudak miatt) csak mintegy 0,4-0,4 m.

A korlát alumínium zárt szelvényből készült.

A Herbert hidak végein, valamint a fix és a kiúszó tagok között csuklók, illetve acél csúszólemezes dilatációs szerkezetek vannak.

A vasbeton hídfőknek vert vasbeton cölöp alapozása van.

A pontonhíd kis-, illetve nagyvízi hídfőjében a Herbert hídtagok megemelését és keresztirányú mozgatását átemelő berendezés biztosítja, amely rácsos acéloszlopokra telepített csigasoros emelő csörlőkből és a hídtengelyre merőleges acélgerenda áthúzópályából áll.

A pontonhíd hídtengelyben tartását és az úszó hídrészek mozgatását egyrészt a parti drótköteles csörlők, másrészt a pontonokon telepített lehorgonyzott drótköteles csörlők biztosítják.

Az összesen 169,0 m támaszhosszat a bal parttól a jobb felé haladva 30,0 m Herbert híd + 11,7 m kis fix tag + 49,0 m kiúszó tag (hajózó nyílás) + 48,3 m nagy fix tag + 30,0 m Herbert híd alkotja.

A támaszközök, illetve a pontonközépek (esetenként a pontonpárközépek) távolsága a szelvényezés irányában rendre: 30,0 + 11,7 + 12,3 + 2 x 12,2 + 12,3 + 3 x 12,2 + 11,7 + 30,0 m, összesen 169,0 m.

A hídon 10 tonnás súlykorlátozás, 5 km/órás sebességkorlátozás és tehergépkocsik részére 100 m legkisebb követési távolság van táblákon előírva.

Pontonhíd Csongrád és Csépa között

A pontonhíd a 4513 j. csépa – csongrádi összekötő út 12+515 km szelvényében keresztezi a Tiszát (247,2 fkm szelvény). A közút neve alapján illene Csépa-Csongrád elnevezést használni, azonban az átkelő tradicionálisan Csongrádhoz kötődik és közigazgatásilag is az ő területén található.

A ma is üzemelő hídszerkezet építési éve 1957, teherbírása 7,5 tonna, szélességi beosztása (0,2)+3,20+(0,2) m, teljes hossza 200 m, legnagyobb szabadnyílása 12,9 m, hasznos hídfelülete 717 m², hídníylások (mezők) száma 19, domborulata és homorulata a hídmézők mozgatásával változik. Hossz-szelvényileg 15 fokos törésszög előfordulhat, a legnagyobb emelkedő a hídon 5,7 %, míg a hozzávezető úton 6 %. A híd előtt a súlykorlátozást és az 5 km/ó sebességkorlátozást tábla jelzi. A váltakozó irányú forgalmat kézi vezérlésű jelzőlámpával szabályozzák. A híd a Tisza folyót a 242,2 folyamkilométerben keresztezi, ahol az árvédelmi töltések közötti távolság 850 m. Mintegy 100 m sugarú vízszintes ívnek megfelelő töréssel lehet – közvetlen a lakott terület szélén lévő 40 km/ó sebességkorlátozású útszakaszon keresztül – az egyébként egyenes hidat megközelíteni.

A pontonhíd tradicionális, régi átkelőhely, a jelenlegi közvetlen elődjének az 1932. után újjáépített fa hajóhidat kell tekinteni, mely ezen a nyomvonalon, egyező támaszkiosztással, 4 tonna teherbírással és már akkor is úgynevezett bakos hajókkal (állítható kocsipályaszinttel) volt kialakítva. 1944-ben háborús cselekmények során jelentős részét megrongálták, megsemmisítették, az idő teltével a maradék állapota is lényegesen romlott. A hidat 1949-ben ideiglenesen újjáépítették, amikor a parti bakokokat már hengerelt acélszelvényekből készítették (tölgyfa hiánya miatt) és 6 db vas felponton került a hajózási kapunyílásba, ráépített pályával, a változtatható pályaszintes megoldáshoz képest vízszalépként.

1950-ben a városi tulajdonú hajóhid állami tulajdonba került. A nem kifogástalan állapot, sőt ennek romlása és teherbírás elégtelensége miatt a korszerűsítési tervet az Uvaterv készítette (Dóra Tibor, Habinyák Antal) és a KPM IX/2. Hídosztálya (Dr. Haviár Győző, Lébényi László) hagyta jóvá, kivitelezője a Hídepítő-Közgép Vállalat (Kiss István) lett.

A korszerűsítés lényege: a szinte mindenütt acél anyagra való áttérés és a háborús hídhelyreállítások utáni hátramaradt, bontott (provizórikus) anyagkészletek (fel)használása.

1956-ra készült el a jelenlegi formájában lényegében ma is meglévő szerkezet (hivatalos forgalomba állítása áthúzódott 1957-re).

20 alátámasztásból 11 fix-járom, a többi zárt-fedélzetű acél ponton. A fix alátámasztások tölgyfa cölöpjei (mint vert cölöpalapok cca. 6 m hosszal) terepszint közelben visszavágásra kerültek, rájuk monolit beton fejbe ágyazottan összetett, hengerelt acélszelvényekből felépítményi oszlopok készültek.

(3 „cölöp” van egy oszlop alatt, az oszlop-párok közül egymással összekötve csak az elővízfolyáshoz legközelebb esők vannak, a többieket oldalról hengerelt acélszelvénnel támasztották ki, hídtengely irányban az oszlopokat L-szelvényű acél-párral „hátra fűzték, horgonyozták”). A fix támaszok egymástól mért távolsága 9-9,2 m.

Az acél sor-pontonok eredeti fő méretei: 8,0 x 3,50 x 1,25 m.

Ezek egymás mellett (párban) kerültek alkalmazásra. A parti fix támaszhoz legközelebbi ponton egymagában, de nagyobb 10,0 x 4,0 x 1,25 m méretével támasztja alá az itt még rövid 9,2 m-es hídmezőket.

A pontonok fedélzetén talpgerendákra – a fixekhez hasonló, de más szelvényekből – összetett, hengerelt acélszelvényű szintén létrafogásbak-oszlopok annak telepítve.

A bak-oszlop párok tartják a „létrafog-hézagokba” illeszkedő és illeszthető, rövid reteszelő gerendák segítségével a kettős „U” szelvényű keresztartókat.

Ezekre a keresztartókra támaszkodnak a felszerkezeti elemek, a gerendarács főtartójú hídmezők, melyek kéttámaszúak, illetve konzolos kéttámaszúak (helyenként) és végeik egymáshoz csuklósan csatoltak.

Az úszó alépítmények hídmezőkből hatnak a hossza 13,4 m.

A rövid gerendarácsok 6-9 db I 240-es hengerelt acélszelvényű gerendából, a hosszúak 4 db I 280-as szelvényből, de alsó feszítőműves gyámolítású gerendából állnak. A rácsgerendák támaszközben inkább csak távtartásra szolgáló „keresztartókkal” összefogottak, a rövidiek középen 1 db, a hosszúak középre szimmetrikusan 2 db, kengyelekkel össze(fel)szorított keresztartóval rendelkeznek.

A gerendarácsok tetején közvetlen keresztbe fektetett jellemzően 10 cm vastag fa (keményfa) gerenda borítás szolgál kocsipályaként (kerékvető gerendával és egyéb módon leszorítva).

A pontonsort hídtengely irányban (a bakoszlopok vonalában) gerendasor fűzi össze (távolságot tart és korlátozott csuklómozgással, valamint hajlító alakváltozással a koncentrált teher több ponton közötti megoszlásában, a süllyedéskülönbség csökkentésében közrejátszik).

A hídnak a folyó sodrásával szembeni egyenes vonalban tartását a mederfenékre, előre vetett horgonyzással, kötélzetének a ponton-orrokon lévő fedélzeti csörlőkkel való hossz-szabályozásával lehet biztosítani.

Egyidejűleg előforduló heves, a folyás iránnyal ellentétes szél (alszél) és mérsékelt sebességű vízfolyás esetére szükséges a híd hátrahorgonyzása is (előretartás – egyéb funkciókkal együtt – 8 db, hátrtartás 2 db kötéllel).

A hídnál a sodrással-széllel szembeni és a fix hídfőkkel való állandó egyvonalban tartás, a vízszint-ingadozás miatti kötélzet-hosszváltoztatások szisztematikusak és gyakoriak (egyebeken kívül ezért praktikus a csörlőzéses megoldás, no meg a fellépő erőhatások és az emberi erőkifejtő képesség közti különbség áthidalása miatt).

A folyó vízszintjének ingadozása a kocsipálya szintjét változtatja, a part a „fix-pont” pedig egymagasságban áll. Nagyon alacsony vízállásnál a parttól 5-6 m mélyen van a vízszint. Ha a pontonok fedélzetén fix telepítésű lenne a kocsipálya, csak rendkívül meredek úton lehetne reája bejutni, majd róla felkapaszkodni.

A létrafogás, ill. foghézagos bakolások lehetővé teszik, hogy alacsony vízállásakor a ponton-fedélzet fölé mintegy 3 m-re emelhető legyen a kocsipálya szintje és így csökkenjen a lejtő és emelkedő meredeksége. Hogy a csongrádi pontonhíd ezt tudja, ez a legfőbb kuriózum. Polgári igényt elégít ki (uszályhíd, katonai pontonhíd ezt a „tudományt” csak több, legalább 2 db különböző magasságon lévő hídfővel és ekkor már legalább 2 db vonalban való elhelyezkedéssel, hozzávezető úttal lenne képes teljesíteni, mint Tiszadob – Tiszaluc között.)

A létrafog-hézag bakos felmenő szerkezeteken a magassági szabályozás módszere az, hogy az éppen dolgozó reteszgerendán nyugszik a felszerkezet, egy segéd reteszgerendának a dolgozó feletti behelyezésével, ennek és emelőműnek a segítségével a dolgozó reteszgerendáról való felszerkezet leemelése után a dolgozó retesz kiemelhető és a felszerkezet 1 db létrafoggal feljebb emelhető vagy 1 db létrafoggal lejjebb süllyeszthető, természetesen a célhelyre a reteszgerenda alkalmasan áthelyezendő.

Az emelési művelet terheletlen hídon, többnyire a pályán tartózkodó és dolgozó kezelőszemélyzet munkájával, praktikus célszerszám, szerkezeti elemek és hidraulikus sajtó segítségével történik (néhány

perc alatt egy foknyi mozdítás, majd forgalom áteresztés és újabb ciklus).

A hajózási kapu kinyitása és becsukása a pontonhíd kezelésének viszonylag rendszeres, legmunkaigényesebb és legbonyolultabb, legfelöltségeltjesebb művelete a kezelőszemélyzet számára. Manapság az 53 m széles hajózási kapu nyitása 3-5 perc, becsukása 15-25 perc, gyakorisága átlagosan 0,5/nap, létszám igénye 4 fő, a viszonylag gyors becsukás feltétele a mintegy 60 kW teljesítményű úszó munkagép (kisgéphajó). A kinyitáskor a folyóvíz sodrási energiája kihasználásra kerül, becsukáskor ennek ellentettjét kell (célszerű géppel) kifejteni (ha motorgép nincs, emberi erővel, kézi csörlőzéssel és ennek megfelelően hosszabb időtartammal).

Mérsékelt éghajlati övezetben a folyóvizek télen befagynak és gyakorlatilag folyóelzárást jelentő pontonhidat a befagyott folyóállapot, előtti és utáni jégzajlás ellen a mai technikai szinten megvédeni nem lehet, ezért télre menedékkikötőbe kell az úszóműves részt állítani (dec. 15.-márc. 10. között). Ez az évi egyszeri szét és összeszerelés alkalmanként a teljes kezelőszemélyzet másfél-két nappali műszakját, munkavégzését igényli.

Ekkor a mintegy 200 tonnányi tömegű úszóműves részt kell megmozgatni, 4 egységnyi darabban és a csatolásokat, horgonyzásokat bontani-elkészíteni, biztonsági és környezeti munkákat elvégezni, közben lehetőleg a forgalmat legkevésbé hátráltatni, ellehetetlenítését elkerülni.

A 35-40 tonna összteherhordó képességű komp összsúlya a hordóképességével azonos, fő méretei 22,1 x 6,4 x 1,0 m, 1966-ban épített acélszerkezet, melyet ún. kötélvezetéses üzemmódban használnak (kisgéphajó segít a gyors fordulók lebonyolításában, amelynek maximális sebessége 3 forduló/óra, gyakorlata 2 forduló/óra). A komp segít a pontonhíd karbantartási és/vagy javítási munkáinak időszaka alatt a forgalom lebonyolításában.

A hullámteret meghaladó vízállásnál négy v. több kerekos közúti jármű átkelés szünetel (ez évi 2-4 hét), amikor személytől motorkerékpárig terjedő átszállítás céljából kis merülésű, 5 tonnáig terhelhető úszómű (alkalmatosság, dereglye) és kishajó erőforrás segítségével rév-közlekedést kell lebonyolítani.

Az üzem működését engedélyek szabályozzák, hatóságok vizsgálják, szemlézik, üzemeltetési és technológiai utasítások segítik a dolgozókat. A munkafajták meglehetősen széles körébe és változatos

helyzeteibe való begyakorlás időigényes, sem fizikailag, sem szellemileg nem könnyű igazán jól csinálni.

A folyamatos üzem teljes kezelői létszáma 21 fő, rendkívülien élőmunka igényes és magas üzemeltetési és fenntartási igényű az objektum (sokan így tartják, de a hajdani beruházás minimum szintje miatti silány állapotra és a körülményekre semmit nem tekintenek). Igen problematikus a haszon-lecsapódási szférának nem tetszés szerinti alakíthatósága, a ráfordítások egy helyről származásával szemben. Az átkelés használata díjtalan, a forgalma abszolút megítélésben nem nagy és lokális.

A három hazai pontonhíd jövőképe

A hazai pontonhidak jövőjét ugyan nehéz megjósolni, azonban a hatályos jogrendszer és gazdasági körülmények alapján lehetnek elképzeléseink. Új pontonhíd létesítését a jogszabály csak rendkívül indokolt esetben engedi, bár a legjózanabb szakmai érvek is sarokba kerülhetnek a kellő politikai ellenszélben, mint az volt a pontonhidak több évszázados fejlődéstörténetében is.

A bevezetőben élesen szembeállítottuk az újvidéki Duna-pontonhidat a Tiszán úszó kistestvéreivel. Igaz, ezen összevetést megtehetnénk a hazai fejlesztésű TS uszályhíddal kapcsolatosan is. E szintén nagybárkás pontonhidat eddig csak katonai és építési provizórikus jelleggel alkalmazták. Jellemző e tényre, hogy a bárkák közül számos hídépítéseknél szolgál, elsősorban a nagyátmérőjű folyami cölöpözéseknél. A TS uszályok csak egy nyom szélesek, azonban súlykorlátozás nélkül szolgálhatják a közúti forgalmat. Az, hogy ezen uszályok több évtizede rendelkezésre állnak, ám a három tiszai pontonhíd közül komolyabban sehol sem merült fel alkalmazásuk, tisztán mutatja a pontonhidak gazdaságtalanságát. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy a TS uszály vitathatatlan előnyei mellett hátrányos tulajdonságokkal is bír, elsősorban a Tiszán oly jellemző uszadékokkal szembeni kimondottan kedvezőtlen viselkedése miatt.

Visszatérve a három üzemelő pontonhíd eshetőségeire a gazdasági alaphelyzet kettős arcot mutat. Kettő az országos közút „részeként” ingyenes, míg egynél az üzemeltető díjat szed. Kinek van „igaza”? A pontonhíd az eddigi felvázolt okok után luxusnak tekinthető a komppal szemben, míg az állandó híddal szemben csupán csenevész megoldás. Ha a pontonhíd a komp alternatívája, ami a jelen három esetben a csekély forgalom alapján fennáll, akkor a pontonhíd üzemeltetését inkább díjszedésből, semmint extra állami forrásból kívánatos végezni. Itt kell

megemlítenünk, hogy a pontonhíd a komppal szemben két jelentős előnnyel bír: nem kell kivárni a komp fordulóidejét (5-15 perc) és a komppal szemben éjszaka is üzemelhet. Ezen utóbbi előny a komp közlekedésre vonatkozó jogszabály-módosítással bizonyosan elosztható, hiszen az éjszakai kompozásnak nincs jelentős műszaki akadálya, természetesen számos fejlesztést, szervezést igényel.

A pontonhíd probléma végleges megoldása állandó híd építésével megoldható, azonban új állandó híd helyének kiválasztása jellemzően független az üzemelő pontonhíd helyétől. Ha pedig a pontonhíd áttelepítéssel átvészeli az új híd megépültét, a pontonhíd probléma csak újratermelődik, mint az szintén több alkalommal megesett már a hazai pontonhíd-történelemben.

A pontonhidak tartozékaként működő köteles kompok ma teljesen bizonytalan jövője a pontonhidak jövőjétől elválaszthatatlan. A jelenlegi köteles kompüzem igen optimális révközlekedési szempontból, „csupán” a szabad hajóforgalmat akadályozza. A kompötél alternatívái (magasvezetés, mélyvezetés, géphajós komptest, önjáró komp) mind problémák sorát veti fel, melyek nem csak gazdasági jellegűek. Egyik valós gond a komp fordulóidejének jelentős hosszabbodása, ami a komp átkelés teljesítményét rontja, illetve korlátozza. E problémakör teljes bemutatására nem térünk ki, azonban a kompprobléma megoldása akár a pontonhíd kiváltását is eredményezheti. A jelenleg üzemelő három tiszai pontonhíd forgalmát bizonyosan hosszú távon szolgálná önállóan (azaz pontonhíd nélkül) egy új, korszerű, nagy teherbírású és teljesítőképességű komp. E megoldás előnye, hogy költségigénye elfogadható lehet és a szokásjoggal összeütköző pontonhíd-felszámolás élet csökkenti a komp minőségi színvonal emelése.

Mint jelen tanulmányból is kitetszik, a téma igen szövevényes és számos kutatásra-közlésre méltó részterületet ölel fel. Az eddigi igen szegényes pontonhíd irodalom hiányán reményeink szerint valamelyest enyhít írásunk, azonban további cikkek, kitekintések szükségesek. Ezek közül itt csak két interdiszciplináris terület említünk példaként, a pontonhidak üzemeltetésétől elválaszthatatlan hidro-fizikát vagy éppenséggel a hídüzemeltetésben a mai napig használatos szókinccset (hogyan is fagy be a folyó?, -0,2 Celsius foknál pillézik, jégkristályok, jégtáblák... vagy a hidász nyelvhasználat klasszikusan szép magyar kifejezései: ré, rév, dereglye, lenta, burcsella (Szegeden), billenőhíd-zsámoly, süveggerenda, superolás-hajóácskodás, borda, gerinc, burkony, tat, timonykormány, evező-kormánylapát, vízszélgerenda, pisztoly...).

Az aktuális jogi szabályozás útvessztőiben, a követelmények

Az alábbiakban rövid bepillantást kívánunk adni a pontonhíd üzemmenetre vonatkozó jogszabály erdő érdekesebb pontjaiba.

A **2000. évi XLII. törvény** szerint:

- 3.§. a) **helyi közkomp** működőképességének a biztosítása **önkormányzati** feladat.
- 24.§ (1) ...komp...üzembentartója számára ... **hajó-felelősség-biztosítás** kötelező. (hatályba lépés később)
- 26.§ (1) Úszólétesítményt csak külön jogszabályban meghatározott **képesítésű személyzet** működtethet.
- 31.§ (2) ...**komp** fedélzeti ... **személyzet** ... munkáltató által biztosított **formaruhát köteles viselni**.
- 43.§ (2) ...munkavállalók **napi munkavégzési** időtartama legfeljebb **14 óra** hosszú.
- 48.§ (2) ...úszólétesítményen szolgálat csak **szolgálati könyv** birtokában látható el.
- 51.§ (1) Hajózási tevékenységhez ... **hajózási hatósági engedély** kell.

A 87.§ Értelmező rendelkezésben 46 fontosabb fogalom magyarázatából néhány: 1. belvízi út; 3. csónak; 6. gazdasági célú hajózási tevékenység; 8. hajó; 12. hajózási létesítmény; 13. hajózási tevékenység; 17. havaria; 20. kikötő; 24. komp; 32. révhajó; 34. személyhajó; 39. úszómű; 40. üzembentartó.

A **17/2002** KöViM rendelet 3.§ szerint a Tisza a 160-254 fkm között (Csongrád) IV. osztályú, a 254-403 fkm között II. osztályú, a 403-612 fkm között (Tiszadob) III. osztályú, a 612-685 fkm között (Lónya) I. osztályú nemzetközi víziút, melyen a 7.§. e) bekezdés szerint mindentől független további feladat **2010. április 7-ig a kompötél**, a legnagyobb hajózási vízszint (LNHV) fölé **15 m magasságba** való felhelyezése. A jogszabályi határidőt egyszer már módosították (2005. áprilisról!). A 7.§ d) bekezdés értelmében új pontonhíd nem készülhet, a meglévők fenntartását külön jogszabály szerint kell végezni. Az esetleges korszerűsítés nem engedélyezett.

A **49/2002** GKM rendelet szól a kikötő, komp, továbbá más hajózási létesítmények általános üzemeltetési szabályairól. Ennek a III. fejezet 12.§ (1)-(19) bekezdései vonatkoznak a kompátkelőhelyekre, míg a 15.§ (1)-(4) bekezdései a **hajóhídra**.

Az **50/2002** GKM r. a kikötő, komp, továbbá más hajózási létesítmények használatba vételéről, üzemben tartásáról rendelkezik, amely-

nek 2.§.(1) b) bekezdése szerint a **komp** engedélyező hatósága a **megyei közlekedési felügyelet**. A 3.§.(2) bekezdése szerinti hatósági eljárások (értelem szerint) mindegyike szükséges: a) elvi létesítési, b) létesítési, c) használatba vételi, d) üzemben tartási, e) fennmaradási, f) rendeltetéstől eltérő használati, g) megszüntetési, h) adatváltozás átvezetési engedély. A 9.§ (2) bekezdése szerint üzemelő átkelőhely 1000 m-es körzetében ... minden esetben **elvi engedélyt** is kell kérni. A 47.§ (1) bekezdés hatályos 2003. II. 28-tól. A 48.§.(2) bekezdés szerint **2007. I. 1-től létesítmény** csak a rendeletben foglalt **paraméterekkel** tartható korlátozás nélkül üzemben. A rendelet 1. sz. melléklete a kompátkelőhelyekre vonatkozó részletes szabályokat tartalmazza.

A **39/2003. GKM** rendelet 2003. október 1-jével léptette hatályba az új **Hajózási Szabályzatot**, melynek különböző helyeken lévő cikkelei foglalkoznak a folyóátkelésekkel. Jellemző erre a II. rész, belvizekre vonatkozó szabályozásának különleges szabályai:

4.01 cikk Utas- és járműszállítás kompon ...

4.02 cikk Hajóhíd 2. Hajóhíd megközelítésekor a rádióhasználatra kötelezett vízi járművek kötelesek a híd üzemi csatornáján jelezni érkezésüket és – ha arra az üzemeltetési rend lehetőséget ad – a nyitást kezdeményezni érkezés előtt legalább 1 órával.

Az idézett jogszabály részletekből kitűnik, hogy a jogrendszerünkben némileg idegen test a pontonhíd.

Összefoglalás

A Tiszán szolgáló pontonhidak teherbírása jelentősen korlátozott, igen keskenyek (egy szűk kocsinnyal), az évek csak egy részében működhetnek és mellettük párhuzamos kompüzemet kell fenntartani.

Mindhárom ismertett pontonhíd új korában is szedett-vetett anyagból összeállított szükség szerkezet volt (hadianyagok, korábbi hadi pontonhidak, alumínium hadihíd, hídprovizórium-elemek...). A hidak „konzerválták” az '50-es évek kényszerűségében született, olykor ma már abszurdnak nevezhető műszaki megoldásait. A folyamatos „fejlesztésben” és „újításban”, elsősorban Csongrád járt élen.

Az üzemmenet kettőssége gazdaságilag igen hátrányos. A pontonhíd tartozéka a komp, ami $\frac{3}{4}$ évben, míg a híd télen $\frac{1}{3}$ évben áll, illetve a hídszerkezet súlykorlátozása alatt számos alkalommal valóságos párhuzamos üzemet kell végezni, ami pedig végképp gazdasági nonszensz.

Az uszadék okozta nehézségekről több helyen is tettünk említést. Az uszadékok jelenléte folyamatos „harckészültséget” igényel. Ezek az „ártatlan” úszó szigetek gyors, szakszerű mentés hiányában az áradások alkalmával órák alatt az egész pontonhidat elsüllyesztenék! Ilyen körülmények között kell a lehető legkisebb forgalom-zavarással a hidakat üzemeltetni.

A kevésbé, vagy egyáltalán nem ismertektől való félelem alapvető emberi tulajdonság, reflex. De civilizált józan ésszel szükséges és halaszthatatlan a feladatokat legalább megosztani.

A pontonhidak fennálló üzeme elsősorban szokásjogon, a status quo-n alapul, semmint közlekedési, műszaki szükségszerűségeken. Az üzemvitelük aránytalanul magas költségráfordítással végezhető, elsősorban a gyér forgalom, műszaki avultságuk, párhuzamos üzem, valamint a fentiekben részletesen bemutatott számos további indok miatt. A jelen állapoton változtatni leginkább a pontonhíd hátrányára, a kompüzem fejlesztésével célszerű, a pontonhíd leépítésével és megszüntetésével, amely stratégiai irány egybeesik a szintén ismertetett jogszabályi előírásokkal és kívánalmakkal.

Reméljük e kis összefoglaló segítséget adhat a döntéshozóknak és a helyi lakosságnak is a pontonhíd-problematika áttekintésében és konstruktív együttgondolkodás elindításában. Bízunk benne, hogy a jogszabályban előírt határidőig, 2010-ig kialakulhat a három pontonhíd műszakilag, gazdaságilag és társadalmilag is elfogadható jövője.

Bibliográfia

- [1] Csongrád Megyei Levéltár Csongrádi Levéltára, Csongrád város képviselő testületének iratai, jegyzőkönyvek.
- [2] Licsicsányi István: A csongrádi tiszai hajóhíd. Oppidum, Csongrád, 2002
- [3] Csongrád Megyei Állami Közútkezelő terv- és irattára
- [4] Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Állami Közútkezelő terv- és irattára
- [5] BESZHID Kht. terv- és irattára
- [6] Szeged története 3.1 (szerk.: Gaál Endre) Szeged, 1991
- [7] Mozgó átkelőhelyek a Tiszán. Szolnok, 1995

A tanulmányhoz tartozó fényképek a színes mellékletben találhatóak.