

Műszaki ellenőrzés és más mérnöki munkák 50-60 évvel ezelőtt
Hídász napok, Visegrád, 2015. jún. 11.
Az előadás szerkesztett változata

1950 márciusában kezdtem dolgozni a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hídosztályán.

Egyik első munkám a budapesti Kerepesi úton annak a hídnak a próbaterhelése volt, amelynek helyébe most épül az új, háromfőtartós acél ívhíd (1. ábra). Más próbaterhelés alkalmával észlelőként kellett „helytállni” (a dunaföldvári Duna-hídon), kb. egy négyzetméteren (2. ábra). Nagyon hideg volt.

A kb. 40 tagú Hídosztályon belül, a tervellenőrző csoportban, kisebb tervezések mellett a tervek jóváhagyásra való előkészítését végeztük, az erőtani számítás ellenőrzésével. Segédeszközök: logarléc, 20 jegyű Brunsviga számológép, hétjegyű logaritmustáblázat. A korra jellemzően kimutatást kellett készíteni arról, hogy hány kg. fölösleges vasat sikerült kihagyatni.

A fővárosi hidak is hozzánk tartoztak, a hídmesterekkel végigmásztam a kezelőjárdákat. Igazolványom volt a hidak minden részének megközelítéséhez.

A Petőfi híd (3. ábra) újjáépítésével kapcsolatban részt vettem a hengerelt acél átvételében Ózdon és Diósgyőrött, továbbá a gyártás ellenőrzésében a MÁVAG-ban. Az esetenkénti, ill. állandó belépési engedély megszerzése – nevem miatt – elég nehézkes volt.

Az ország kerületekre volt osztva, ennek megfelelően a Hídosztályon kerületi felügyelők voltak, később területi főmérnöknek hívták őket. Mellettük 1-2 fiatal mérnök végezte a nagyobb építési munkák műszaki ellenőrzését

Én 1952. májusban kezdtem a műszaki ellenőrzést, a 6. (akkor 63.) sz. úti, mecseki völgyhidaknál, Pál Tibor mellett (4. ábra). Az első utazáskor fagyos éjszaka volt. A munkahely megközelítése autó hiányában csak vonattal volt lehetséges, a nagy távolság miatt napi ingázás szóba sem jöhetett, ezért általában keddtől péntekig a terepen voltunk. A szállás és az építésvezetőség közötti közlekedés céljára eleinte saját kerékpárt, majd az addigra megszűnt Közúti Hídberuházási Vállalattól örökölt, 125 köbcm-es motorkerékpárt használtam.

Abban az időben építés közben nem voltak külső geodéták.

A munkahely-átadáskor átadták a szükséges alappontokat, ezután minden mérést nekünk kellett elvégezni. Ez a nehéz műszerekre és a nagy szintkülönbségre való tekintettel nem volt könnyű munka. A munkahelyi laboratóriumban próbakockák készítésével is foglalkoztunk, a sablonok igencsak eltérőek voltak a maiaktól (5. ábra). Kisegítőként mecseknádasdi, németajkú lányok dolgoztak,

akik egymás közt anyanyelvükön beszéltek. A szakkifejezéseket csak magyarul tudták, így néha érdekesen vegyes mondatok hangzottak el.

A nagy állvány készítéséhez eredeti nagyságban fel kellett rajzolni a 98 m-es íveket (6., 7., 8. ábra).

A szomszédos Bolond-úti völgyhíd is hozzánk tartozott (9. ábra).

1953. februártól a Keleti-főcsatorna hídjainál dolgoztam. A Tiszalök melletti 2. sz. híd (10. ábra) fiók-internáló tábor volt, csak az építésvezető nem volt rab. Erről az időszakról tavaly tartottam előírást, ezért most nem foglalkozom vele.

Következő feladatomban a sárospataki Bodrog-híd újjáépítésének ellenőrzése volt. Az érdekes kialakítású vashíd (11. ábra) felrobbantása után ideiglenes fahíd épült (12. ábra), ami már nagyon rossz állapotban volt. Az új híd az első (13. ábra) hosszirányú esésben levő hidunk, ezért a város felőli hídfőt meg kellett emelni a jobb hossz-szelvény érdekében (14. ábra). Ezzel eltemettük a mellette volt cigánytelepet. Helyette új házak épültek, ezek ellenőrzése is feladatomban volt.

Részben ezzel egy időben épült szabad szereléssel Tokajban az új Tisza-híd. Ennek elődje is szép, érdekes vasszerkezet volt (15., 16., 17. ábra). Itt is volt házépítés. Medved Gábor itt kezdte pályafutását.

Szolnokon a provizórikus híd helyébe végleges hidat (18. ábra), az ártéren, új nyomvonalon új hidat kellett építeni. Mikor ezt a feladatot megkaptam, kértem az osztályvezetőt, hogy kerületi felügyelő közbeiktatása nélkül, közvetlen osztályvezetői irányítással végezhessen. Medved Gábor és Benő János segítségével láttuk el a műszaki ellenőrzést. Fontos, sok szervezést és tárgyalást igénylő munka volt a meglévő híd áthúzása ideiglenes alépítményekre (19. ábra), ez háromnapos teljes zárással járt.

A „százlábú” ártéri hídhoz 120 db, darabokban előregyártott gerendát készítettünk (20. ábra). Ezek gyártása, összeépítése, feszítése újszerű feladat volt, amit Bándy Iván építésvezető közreműködésével oldottunk meg. Az elhelyezést árvizes időszakban is folytatni kellett, ehhez Herbert-hídelemekből betoló szerkezet készült. Az újszerű gerendákon különböző vizsgálatot és méréseket végeztünk, kettőn törésig (21. ábra).

A Nemzetközi Híd- és Szerkezetépítő Egyesület eredetileg háromnyelvű volt, azóta fokozatosan egynyelvűvé alakult. Az említett mérésekről német nyelvű dolgozatot küldtem az 1964. évi Rio de Janeiro-i kongresszusra (22. ábra). A személyes részvétel „nem volt indokolt”.

A hivatalos külföldi utazás akkoriban ritkaság volt. Talán véletlen, hogy ugyanannak az évnek elején volt első hivatalos külföldi utam: hegesztett hidak tanulmányozása a SZU-ban egy MÁVAG-os kollégával. Jó előre közölték, hogy nem lesz tolmács, ezért erős nyelvtanulásba kezdtem. Aztán mégis lett tolmács, és tanulás helyett útikönyvekkel és térképpel foglalkoztam. Régen vágytam arra, hogy idegen nagyvárosban próbára tehessem eligazodási képességemet. Itt volt rá alkalom, még idegenvezetésre is a tolmáccsal együttműködve.

Azóta más idegen nagyvárosokban is eligazodtam, de ez már túlmegegy az előadás témájául választott időszakon.