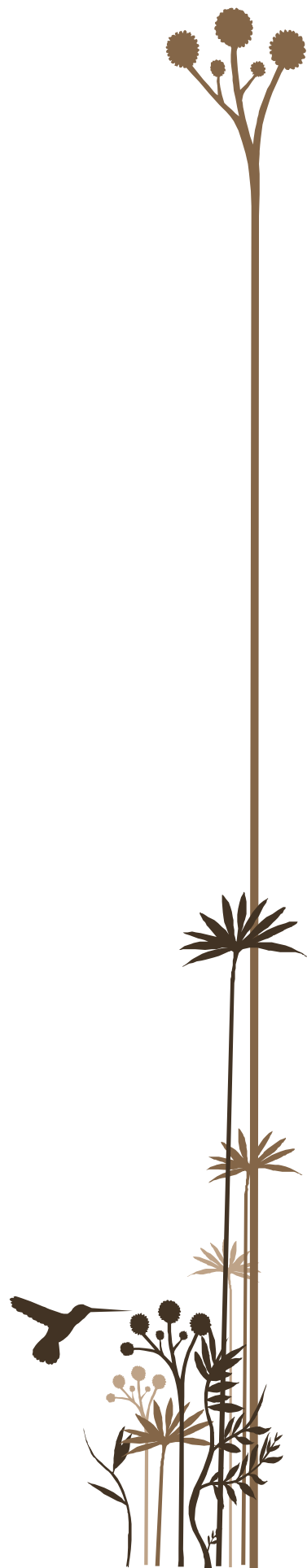
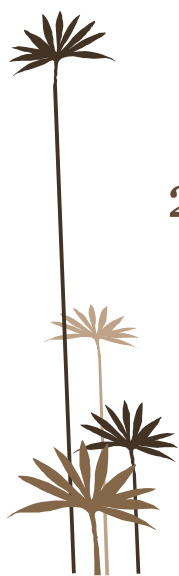


Dr. Träger Herbert

Pályafutásom emlékei

2017. szeptember



Tartalom

Előzmények
Az Egyetem
A Közlekedés-és Postaügyi Minisztériumban
Határhidak
Külföldi tanulmányutak
Nemzetközi kapcsolatok
Transeuropean Motorways
Német munkaülések
Nyugdíjas évek
Osztrák és német munkaülések és események
Szakirodalom, oktatás
Könyvek készítése a KKK-ban
Kitüntetések
Család
Névjegy



Előzmények

Családom Pinkafőrről származik, ami Trianon előtt Magyarországhoz tartozott. A zömében németajkú településen a család ősei nemzedékeken művelték a pékipart.

Testvérei közül édesapám egyedül magyar iskolába járt és felnőtt korára teljesen kétnyelvűvé vált. Részt vett az első világháborúban, utána Bécsben világkereskedelmi főiskolát végzett, de Budapesten helyezkedett el, egy pinkafői textilgyár képviselőjeként.

Itt nősült meg és én itt születtem 1927. szeptember 16-án. Édesanyám a háztartásban tevékenykedett, és mivel ő is jól beszélt németül, én németül tanultam meg beszélni. Akkor biztosan tudtam a „der-die-das”-t, ami ma néha meggondolkoztat.

Budán jártam elemi iskolába és a Fasori Evangélikus Gimnáziumban érettségiztem. Az 1945. júliusi érettségít megelőzte egy kaland: munkaszolgálatos levontaként elgyalogoltam a Csallóközön át Pozsonyig, majd vissza.

Az Egyetem

Mérnöki pályafutásom azzal kezdődött, hogy 1945 őszén beiratkoztam az akkor még József nádorról elnevezett Műegyetem mérnöki osztályára. Elég hamar elért a „mérnök úr” megszólítás, mert a folyosón egy takarítónő megkérdezte: „Mérnök Úr, meg tudná mondani, hány óra van?”. Az oklevél birtokában negyven évig nem sokszor szólítottak így, esetleg építési munkahelyeken, meg egyszer, amire majd visszatérek.



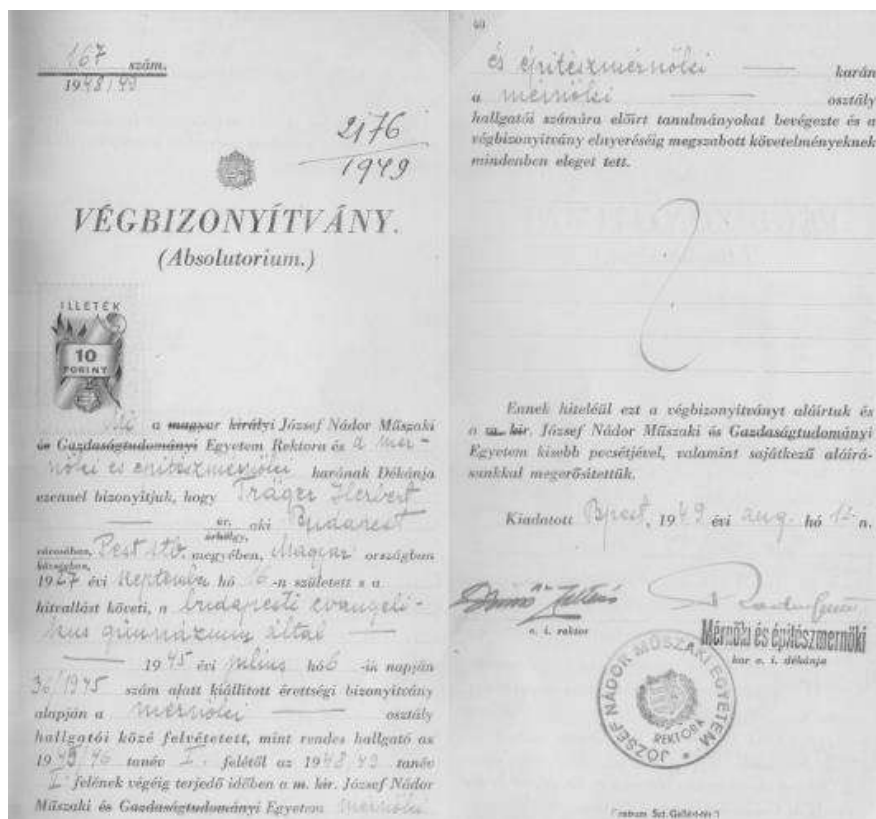
Akkor négy éves volt a képzés, sikerült is négy év alatt befejezni. Volt két utóvizsgám is: az egyik jogi tárgyból (ahol tömegével buktak a kollégák) és Vasbetonból, amit szégyellek. Mihailich professzor előadása nyomán nem értettem a hatásábrát. Fél év múlva Korányi professzor előadásán azonnal megértettem, annyira, hogy újabb másfél év elteltével már demonstrátorként oktattam, az akkor szokásos „faragjunk minden elmaradottból mérnököt” mozgalom keretében.

Itt vissza kell kanyarodni arra a Magasépítéstan előadásra, melynek utolsó perceiben az auditórium maximum (akkori szóhasználat: aud. max.) oldalajtáján tömegesen szöktek ki a hallgatók. Kotsis professzor megkérdezte: Hova sietnek az urak? Az egyik válaszolt: geodéziagyakorlatra megyünk, és ha egy percet késünk, nem kapunk aláírást és oda a félévünk. Mire a professzor: Úgy, és kik azok, ilyen szigorúak? Megmondták, hogy X és Y tanársegéd urak. A professzor válasza: Azok az urak jobban tennék, ha szigorlatoznának Magasépítéstanból, minthogy kellemetlenkednek a hallgatóknak. Ezek után kb. két évvel Tartók sztatikájából „pótfajtágító” órát tartottam, amikor beóvakodott X és Y tanársegéd úr.

1949 őszén a csengeri Szamos-híd átadására Korányi professzort is meghívták. Sem neki, sem a tanszék többi tagjának nem volt kedve elmenni, én viszont kíváncsiságból jelentkeztem. El is mentem, 6 óra zötykölődés egy ásatag motorvonaton, ünnepi beszéd a kor szellemének megfelelően, némi ebéd és 6 óra visszaút. Nem bántam meg, mert azelőtt nem jártam azon a vidéken (később annál többet).

Az utolsó, 1948/49-es tanév már a kommunista eszmék jegyében telt. Divat volt a felajánlás, az évfolyamunk felajánlotta, hogy 1949 végéig 100 mérnököt adunk a hazának. Eljött az év vége és két végszigorlaton összesen hét oklevelet szereztünk (köztük én is, jeles minősítéssel) és a hétből egy sem volt párttag.

Akkor már néhány hónapja demonstrátorkodtam Korányi professzor mellett, miután választottam a Hídépítési, ill. az Út-vasútépítési tanszék között. A következő lépcsőfok a tanársegédi kinevezés lett volna, de látszott, hogy nem vagyok alkalmas az ifjúság nevelésére. Ezért más munka után néztem, és néhány hónapos mélyéptervbeli tevékenység után (a volt Metropol szálló kávéházában, Sávoly Pál keze alatt) a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hídosztályán kötöttem ki. Széchy Károly vett fel, de ő hamarosan távozott és Ullrich Zoltán lett az osztályvezető.



A műegyetemi index absolutorium bejegyzése 1949-ben

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztériumban

Bár a minisztériumban dolgoztam, valamilyen adminisztrációs ügy miatt egy ideig a szemközti épületben működő Közúti Hídberuházási Vállalatnál kaptam fizetést, havi 961 Ft-ot. Így itt sem voltam egészen, meg ott sem, és kimaradtam a szemináriumnak nevezett politikai továbbképzésből. Volt azonban jóakaróm, aki ezt észrevette és gondoskodott továbbfejlődésemről.

Irodai elhelyezésem érdemel egy-két mondatot. Hirtelenjében nem találtak jobb helyet számomra, beültettek egy kétablakos szobába, ahol dr. Haviár Győző ov. helyettes és titkárnője, Vajna Éva ültek egymásnak háttal, a falnak fordított asztaloknál. Én középtájon ültem, szemben az ablakokkal. Győző bácsi fiókjában nagy káosz volt, de mindig kiismerte magát. Ha viszont Éva rendet csinált, akkor egy ideig nem talált semmit.

Ebbe a szobába egy másik szobán át lehetett bemenni, ahol a hivatalsegédék (azelőtt altisztek) tanyáztak, és jobbnál jobb illatú ételeket főzőcskéztek.

Ez a szobabeosztás nem maradt meg sokáig, mert gyakoriak voltak a költözések, egyenként vagy az egész vándorolt, néha másik emeletre, sőt 1951-ben rövid időre Bajcsy-Zsilinszky út 16. alá és vissza. Nem sokkal később volt még egy ilyen át- és visszaköltözés, Lenin (ma Teréz) körút 36. alá, az 1980-as években pedig a Fényes Elek utcába és vissza.

A hídtervtárat – amit a bombázás után össze tudtak szedni, s ami azóta keletkezett – egy, a folyosó végén levő, belül üvegfalú szobában Gyárfás Gizella kezelte. Ő olyan régi munkatárs volt, hogy már a háború előtt ott dolgozott. (A rossz nyelvek szerint előbb volt ő és köréje építették a minisztériumot.) Nagyon szigorúan bánt a fiatalokkal. Engem kedvelt, de volt, akit be sem engedett a szobájába.

A sok költözés után egyszer csak ebben a szobában találtam magamat. Lehet, hogy előjel volt majdani utolsó munkahelyemre. Vidéki munkáim során nem foglalkoztam a tervtárral, sok évvel később tudtam meg, hogy Tóth Jenő, a Vasúti Hídosztály nyugdíjasa kezeli, Kőbányán, elfogadható körülmények között. Újabb évtizedek teltek el és megtudtuk, hogy az egész anyag összelapátolva pihen egy Margit utcai helyiségben, de erről majd később írok részletesen.

A Minisztériumban tervjövahagyások előkészítése, kisebb tervezések, próbaterhelések levezetése volt a feladatom. Az utóbbiak közül emlékszem a Kerepesi úti „Százlábú” hídra, amely 2015-ig állt, aztán átadta helyét egy korszerű, hosszabb és szélesebb szerkezetnek. (Akkor a fővárosi hidak még a minisztériumhoz tartoztak.) Emlékezetes volt a dunaföldvári Duna-híd próbaterhelése. Igen hideg volt s az egyik pilléren álltam, akkora helyen, hogy a műszerrel éppen elértünk.

Mivel hozzánk tartoztak a budapesti Duna-hidak, a hídmesterekkel együtt végigmásztam a kezelőjárdákat. A Margit híd volt különösen szűk.

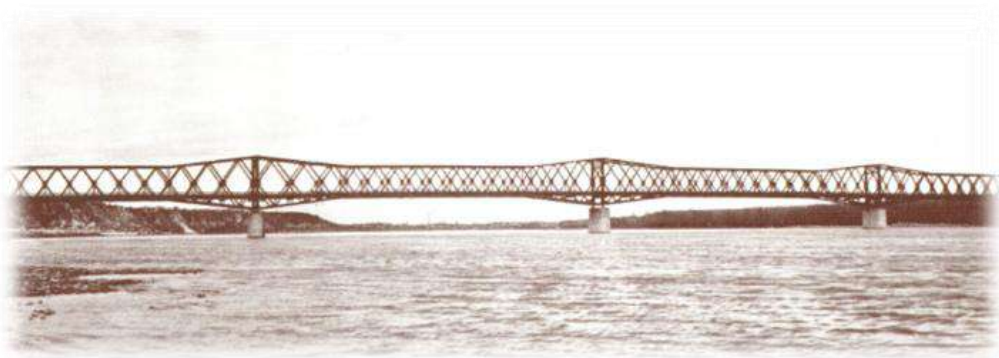
Volt egy igazolványom, mely szerint a hidak bármely részére beléphetek, és ott tartózkodhatom. Egy hajnalon, uszodába menet nem volt kedvem a Margit híd közepénél az aluljárót használni, hanem átvágtam a teljesen üres úttesten, egyenesen egy rendőr karjába. Mutattam az igazolványt, a rendőr csóválta a fejét, aztán elengedett.

A tervek átvizsgálásakor a takarékoság fókuszpont volt, és ki kellett mutatni, hogy tevékenységünk nyomán hány kg fölösleges vasbetétet sikerült kihagyni.

Részben anyagi okból, részben mert szükség volt ránk, esténként néhányan a Mélyéptervben dolgoztunk, én pl. a dunaföldvári Duna-híd hatásábráin.



Próbaterhelés közben a hidegben



A dunaföldvári Duna-híd

Részt vettem a Petőfi híd anyagának hengerművi átvételében és a gyártás ellenőrzésében. Az előbbi miatt rendszeresen utaztam Diósgyőrbe és Ózdra. Egy alkalommal hétvégi bükki túra után vasárnap este egyenesen Ózdra mentem, ahol ezúttal a legjobb vendégszobát kaptam.

A MÁVAG-ban, ahol a gyártás folyt, minden alkalommal belépési cédulát kellett a portásnak kitölteni, ami a nevem miatt jelentős nehézséget okozott.

Ennek elkerülésére a minisztérium állandó belépési engedély kiállítását kérte.

A válasz az volt, hogy ha magyar állampolgár, akkor jöhet.

1952 májusában nagy változás történt munkámban: másik csoportba helyeztek át, a 6. (akkor még 63.) sz. út nagy hídépítéseihez műszaki ellenőrnek osztottak be, Pál Tibor mellé. Első alkalommal hálókocsiban utaztam Pécsre és nagyon fáztam. Reggelre kiderült, hogy fagyott és jelentős károk keletkeztek.

Akkor még szó sem volt a műszaki ellenőrök naponkénti hazajárásáról, a távollét hétfőtől péntekig tartott, szombaton a hivatalban adminisztráltunk. Szállásról a kivitelező gondoskodott, ezúttal Zengővárkonyban, kb. 2 km-re a fő-építésvezetőség székhelyétől, ami akkor Pécsvárad keleti szélén volt. A napi közlekedéshez rövid ideig kerékpáromat használtam, de hamarosan megkaptam a megszűnt Közúti Hídberuházási Vállalat készletéből egy 125 cm³-es motorkerékpárt.

Munkaterületem Szekszárdtól Pécsváradig tartott. Első alkalommal – néhány órás gyakorlás és vizsga után – Szekszárdra motoroztam. Akkor még nem volt sisak és öltözékem – kánikula lévén - rövidnadrágból, ingből és napszemüvegből állt. (Ma már könnyelműségnek minősítem.) A motor elől teleszkópos volt, de hátul nem. A csomagtartóra helyezett csomagban az anyai útravaló sütemény szabálytalan méretű, apró gömböcskékké alakult át.

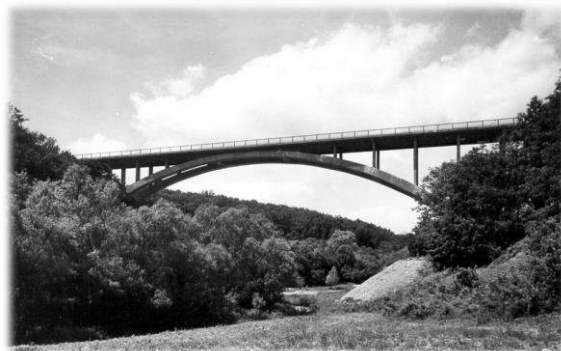
Hosszú utakat többször nem tettem meg vele, de helyben jó szolgáltatásokat tett. Télen felmentem a régi főút 20 %-os emelkedőin, amikor a teherautók már nem tudtak.

Nagy és érdekes munkák voltak. Akkoriban nem voltak külön geodéták. A tervező átadta a szükséges pontokat, aztán mindent mi csináltunk. Jó és súlyos, Wild-féle műszereink voltak, a szintkülönbség a völgyfenék és a pályaszint között 32 m volt.

A varasdi völgyhíd 98 m-es ívéhez az állvány lerajzolása, majd felállítása különleges feladat volt. Nem is sikerült elsőre tökéletesen, az ív középpontja hosszirányban kb. 20 cm-re került a helyétől. Meglazítottuk a kötéseket, és csörlőkkel az előírt helyére húztuk az állványt.



Állványzat



Varasdi völgyhíd

A fő-építésvezetőség később a két völgyhíd közé költözött. Volt egy kis betonlaboratórium, ahol mecseknádasdi sváb lányok is dolgoztak. Egymás között svábul beszéltek, de a szakkifejezéseket csak magyarul tudták. Így aztán ilyen mondat is elhangzott: „bring her die próbakocka!”.



Próbakockák

A hetenkénti utazás elviselhető volt, első osztályú szabadjeggyel. Csak a dohányosokkal volt baj. Hét-nyolc fülke közül kettő volt nemdohányzó, de még ott is rágyújtottak és még meg voltak sértődve, ha szóvá tettük.

A kényelmes utazást illetékes helyen megirigyelték, és 1952 végével kilátásba helyezték megszüntetését. Amíg lehetett, jól kihasználtuk. Karácsony előtt László Mózes kollégámmal Aggtelek-Jósvafőre kirándultunk. Útközben megismerkedtünk igazi barlangászokkal, ennek eredményeként módunk volt kísérő nélkül végigmenni a barlang egyik bejáratától a másikig. Nagy élmény volt, de a végén már cseppkőbetegséget kaptunk.

Karácsony és Újév között az osztályról hatan – a határsávba való belépésre szóló engedéllyel – Sopronba utaztunk. A hatból négyen két laza párt alkottak, leendő párom és én szinglik voltunk. A Duna-hídon robogott át a vonat, amikor általános pertut ittunk. Ez az utazás bizonyosan hozzájárult ahhoz, hogy felkeltse egymás iránti érdeklődésünket. Amikor Kelenföldön szálltunk a vonatról, ott szállt le Ullrich Zoltán osztályvezetőnk is, aki az utazás engedélyezéséhez véleményt adott. Szinte láttuk gurulni a köveket, amelyek a szívről leestek, mikor látta, hogy egyikünk sem disszidált.

Sok bajunk volt a titkos ügykezeléssel (TÜK). A Duna- és Tisza-hidak általános tervei és fontosabb iratai, valamint a nagyobb hidakba beépítendő „hídvizsgáló berendezések” (mindenki tudta, hogy robbantó lyukakról van szó, sokszor el is lopták a fedőlapját) különleges bánásmódot igényeltek. Átadás-átvételnél külön eljárás keretében titkos jegyzőkönyvet kellett készíteni, „szűz” indigóval és azt is meg kellett őrizni.

(1969-ben egy titkos iratot Pozsonyba kellett eljuttatni. A „biztonság kedvéért” Ámon Tiborral ketten utaztunk.)

Később valamilyen, e téren történt mulasztás miatt Ullrich Zoltánt sokat faggatták, végül leváltották. Haviár Győző lett az utóda, akit később – nyugdíjazásakor – Körmeny Lajos követett.

Mecseknádasdi tevékenységem alig egy évig tartott, mert megkezdődött a Keleti Főcsatorna hídjainak építése. Ez vízügyi beruházás volt, de a hídepítések lebonyolítását átvette a KPM. Külön csoportot alakítottak Tarpai Gyula vezetésével és ebbe kerültem, kezdetben Dobó Istvánnal. (Később mások is dolgoztak, ill. helyettesítettek ezeken a hidakon.)



Tiszaörsi „Bocskai” Keleti-főcsatorna-híd

A műszaki ellenőrzéstől független esemény volt, hogy Sztálin halálakor ki kellett vonulni, gyászolni a Hősök terére. Tömegközlekedés – mint általában május 1-jén is – nem volt, így a soproni utazásnál már említett hölgyet gyalog hazakísértem az Üllő útra. Jó hosszú beszélgetés volt.

A Keleti-főcsatornán a munkaterület kezdetben kb. 60 km hosszú volt, ezen osztoztunk Dobó Istvánnal. A legészakiabb, 2. sz. híd a tiszaörsi internálótábor része volt, ahol az építésvezető kivételével mindenki fogva tartott volt. Mivel Dobó István fivére politikai okból ismeretlen helyen tartózkodott, egy esetleges találkozás elkerülése érdekében enyém lett az északi rész, Tiszaörsötől Hajdúnánásig. A nagy távolság miatt itt is motorkerékpárt kaptunk. Egyes munkahelyeket csak földúton lehetett megközelíteni, tréfásan arra gondoltunk, hogy jobb volna, ha lovat adnának. Volt eset, hogy gumicsizmában, esőkabátban és esernyőben ballagtam a hídhöz.

A csatornát már a háború előtt kikotorták, csak a hidak helyét hagyták ki, olyan sávban, hogy a terelőút is elérjen. Mikor mi megkezdtuk a műszaki ellenőrzést, a síkalapozású hidak egyes alaptestei már elkészültek, Az utak általában ferde szögben keresztezik a csatornát, de a hidak merőleges szerkezetűek. Ezért az alaptest egyik sarka közelebb esik a parthoz, mint a másik. Mikor megálltam a képzeletbeli partvonalban, gyanúsaként találtam, hogy a két hídfőnél ez a távolság nem egyforma. Kiderült, hogy a hídközép

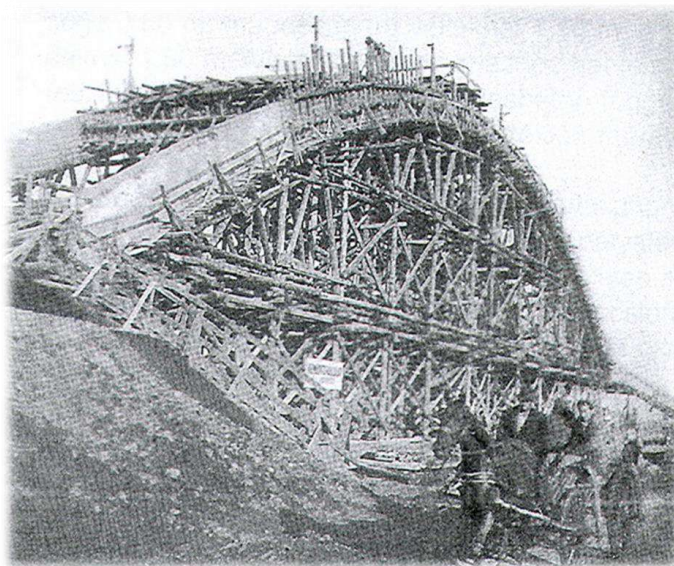
szelvényének meghatározásakor az út-, illetve a hídtervező a legközelebbi km-kövekből, ill. hektométer-kövekből indult ki és ellenőrizték mindkét irányban. (Akkor még voltak 200 m-enként kis hm-kövek.) Az 1000, ill. 200 m rendben is volt, csak a hm-kövek helyzete 2 m-rel eltért a szükségestől. Az alaptesteket a szükségesnek megfelelően kiegészítettük, a fölösleges beton bent maradt az utókor számára.

A kikotort csatornaszakaszok igen alkalmasak voltak a fürdésre, csak a part volt sáros, ezért új munkahely berendezésekor egyik első feladat volt a vízbe menetelhez szükséges lépcső megépítése.

Öntözés céljából a Tisza vizét a hidak elkészülte előtt be kellett engedni a csatornába. Ezért a terelőutakba 8 m nyílású, előregyártott elemekből álló ideiglenes hidakat építettünk. Akkoriban nagy divat volt az újítás, itt is sikerült néhány cölöpöt „megújítani”, azaz elhagyni.

Mivel a csatornát hajózhatónak tervezték, a sík vidéken nagy mennyiségű földből kellett a hídfeljárókat megépíteni. A földszállítás kordékkal történt, ezzel is kellett a műszaki ellenőrnek foglalkoznia.

Amikor az ívnek a pályaszint feletti állványa elkészült, egy helybeli szekeres atyafi megkérdezte: Mérnök úr, hogyan fogunk mi a lovainkkal oda feljutni?



KFCs híd állványzata

A vasúti közlekedés akkoriban igen bonyolult volt. Tiszavasváriba háromszori átszállással lehetett eljutni, vagy több órás debreceni várakozással. Még legjobb volt a hálókocsi Debrecenig vagy Nyíregyházáig. Egyszer előfordult, hogy négyen utaztunk együtt éjszaka, de nem kaptunk hálókocsijegyet. A peronon állva végig bridzseztük az utat, mialatt a hó befűjt az ajtó résein.

Nem tartozik a munkához, de megemlítem, hogy az említett motoron utaztunk leendő feleségemmel Pápára, a családnak bemutatkozni. A kiváló üléseknek köszönhetően hazafelé egy alkalmas réten hason fekve pihentünk. Csomagunkat – hátizsák formájában – előlről belebújva, a tankon nyugtattam. Egy rendőr közölte, hogy ez engem zavar a vezetésben. Nem vitatkoztam, hátraadtam a párom hátára, amitől rosszabb lett a stabilitás, de 1-2 km után visszarendeztem és épségben hazaértünk.

Mivel választottam a már többször említett Közúti Hídberuházási Vállalattól a minisztériumba került, kapcsolatunk köztudott volt. Amikor leánykérés céljából – már vonattal, rendes ruhában - utaztunk Pápára, utána megkérdezték: „Adták?” Egyébként is sokat ugrattak és megmondták, hogy ez addig így lesz, míg össze nem házasodunk.

A házasságkötés 1953 szeptemberében megtörtént.

Tiszavasváriban nem albérletben laktam, hanem a fő-építésvezetőség területén volt egy szobám. Abban az időben a vízöblítéses WC még nem volt általános, a pottyantós az udvaron volt. (Egy évvel később, a hajdúnánási fő-építésvezetőségen még az irodaépület belsejében is ilyen volt.)

Mikor hosszabb szabadságon voltam, helyettesítő kollégám egy fél görögdinnye társaságában elfoglalta a szobát. Nem tudták, hogy van helyettesem és az épületet éjszakára bezárták. Szerencséjére a dinnyét úgy ette meg, hogy kikotorta a belsejét, így aztán éjszaka, mikor rájött, hogy be van zárva, a dinnye héjával megmentette a helyzetet.

Érdekes feladat volt az ívek állványának leeresztése. Mivel a vonókábelek megnyúlása sokkal nagyobb volt, mint a hagyományos vonóvasaké, gondoskodni kellett róla, hogy a kábelnyúlás az állványleeresztés előtt megtörténjen. Ez többféle erőbeviteli kísérlet után úgy sikerült, hogy a vonókábeleket középen kb. 1 m-rel megemeltük. Az ékpárokat skálával és jelzővonással láttuk el, hogy ellenőrizni lehessen a süllyesztés mértékét.

Egy alkalommal vissza kellett menni motorral a főcsatornához. Reggel – nedves úton – bevittem feleségemet az Uvatervebe, ő bement a kapun, alólam pedig a Türr István utcába kanyarodva kiesett a motor. Szerencsémre ő nem látta, én meg csak a térdemet ütöttem oda az aszfalthoz, így nyugodtan továbbmentem. Gondoltam, a változatosság, meg a táji szépség kedvéért Egerből a Bükkön át megyek Miskolcra. Úgy is tettem, csak azzal nem számoltam, hogy a sok kanyar meg a lassúbb haladás miatt több üzemanyag fogy. El is fogyott a tokaji benzinkút előtt 2 km-rel. Nem volt nagy élvezet tolni a motort.

Munkám során fényképeztem, amit érdekesnek tartottam. Egyszer egy már elkészült híd végén kimosást észleltem. Azt fényképezve, megállt mellettem egy civil ruhás férfi és igazoltatott. Abban az időben nem volt célszerű kérdezősködni, hogy milyen címen igazoltat, inkább odaadtam az igazolványomat. Hosszasan tanulmányozta, majd megkérdezte: „Mondja, magát nem az NDK-ból (!) dobták át?” Ezután abbahagytam a fényképezést.

Szerencsétlenségemre közvetlen kollégáim erős dohányosok voltak. Akkor kezdtek szipkába tett szűrőpapírt használni, amit időnként cseréltek. Egy ilyen, szörnyű szagú papírdarabot az asztalfiókom aljára ragasztottak, és hosszasan keresgéltem, míg megtaláltam.

A kivitelező Vízműépítő Vállalat egyik építésvezetője már abban az időben „maszekolt”: geodéziai munkákat vállalt. Szabad időnkben Dobó Istvánnal segítettünk neki, többek között az eger-putnoki vasútvonal sokszögelésében. A munka során 1957 januárjában Királdon megszálltunk egy olyan szobában, amiben azon a télen még nem fűtöttek. Akkor éjszakai kijárási tilalom volt, de hajnalban induló vonatunkhoz azért elmentünk.

A Keleti-főcsatorna hídépítéseinek egy későbbi szakaszában rövid ideig Hajdúszoboszlón is laktam albérletben. Az asztalon egy Áprily-kötet feküdt. Belelapozva megismertem az „A csavargó a halálra gondol” című költeményt, ami azóta is kedves versem.

A vonókábelekre a mázoláson túl nem terveztek más korrózióvédelmet. Ez a hiány elég hamar kiderült, ezért bitumennel kitöltött vályúkkal vették körül a kábeleket. Ez az ívfejekhez és a kereszttartókhoz történt csatlakozásoknál nem sikerülhetett tökéletesen. Néhány évvel később a hídvizsgálat szakadt elemi szálakat észlelt, és felmerült a kábelek cseréje. Ehhez a hidakat alá kellett volna állványozni, és egyébként sem volt lehetséges a régiék eltávolítása. Javasoltam, hogy építsünk a hídfőknél erős, keresztirányban túlnyúló keresztgerendákat és azokhoz rögzítsünk új, megfelelően védett kábeleket. A gondolatot az Uvaterv segítségével szabadalmaztattuk, Huszár Gyula megtervezte és hat különösen veszélyeztetett hídnál végre is hajtották.

A Keleti-főcsatorna déli szakaszának hídjai már nem igényeltek külön műszaki ellenőrző csoportot. Tarpai Gyula és Dobó István anyagi okokból átmentek vízügyi területre. A továbbiakban már ők látták el a csatorna hídjainak ellenőrzést. A jobb fizetés engem is csábított. Távozási szándékom egészen a miniszterig jutott. Csanádi György személyesen biztatott, hogy maradjak, mert majd megéri. Megérte...

Új beosztást kaptam: a tokaji Tisza-híd újjáépítését, majd később egyidejűleg a sárospataki Bodrog-híd újjáépítését ellenőriztem.



Tokaji Tisza-híd építés közben és napjainkban

Mindkét helyen magasépítési munkák is voltak. Tokajban kisebb útkorrekció miatt átalakításokat és új házépítést is végeztünk. Itt tanultam meg, hogy a pad szó padlást jelent.

A sárospataki híd volt az első, ahol a korábbi vízszintes pályaszint helyett a híd teljes hosszában 2 %-os lejtőben van. Ez jó a vízelvezetés szempontjából, és a dombon levő belterületre vezető útnak kedvezőbb a hossz-szelvénye. Ez ugyanakkor azzal járt, hogy a

belterület felőli hídfő jelentősen magasabb lett, és a rézsű eltemette a tövében állott putrikat. Ezek helyett új házakat építettünk.



Sárospataki Bodrog-híd

A tokaji híd ellenőrzésébe a munka előrehaladtával, az acélszerkezet építésekor Medved Gábor is bekapcsolódott.

A korlátterv nem vette figyelembe a híd változó hosszirányú esését, így a korlátoszlopok mindenütt merőlegesek a pályára. A lámpaoszlopok viszont függőlegesek. A korlátot már nem lehetett átalakítani, ezért a lámpaoszlopokat a függőleges és a korlátoszlop által bezárt szög felezőjébe állítottuk.

Tokajban megfelelő teherbírású, a háború után típustervként tervezett provizóriumon bonyolódott le a forgalom. Sárospatakon viszont a felrobbantott híd aléptítményeire épült, feszítőműves faszerkezet igen rossz állapotban volt, ezért alig vártuk, hogy a kb. 1 km-re levő tartósabb ideiglenes híd elkészüljön.

Ekkor a rozoga fahíd átadhatta helyét az új híd építésének.

1958-ban, a háború óta először nemzetközi kapcsolat jött létre: az NDK-ból háromtagú küldöttség jött tanulmányútra. A magyaros vendéglátás jegyében foglalkoztunk velük, körüljártuk az országot. Az idősebb kolléga körülbelül olyan lehetett az NDK-ban, mint én közvetlenül nyugdíjazás után. A másik kettő jóval fiatalabb volt, vezető beosztású hidászok. Az idősebb mindig mindent fényképezett és egy-egy rendkívüli megállás már-már zavarta a tervezett programot. Abban az időben komolyan vették, hogy a vasút területén nem szabad fényképezni. Amikor barátunk egyszer teheneket akart fényképezni, időnyerés céljából mondtuk, hogy ezek vasúti tehenek, nem szabad őket fényképezni. Nagyon jól érezték magukat és utolsó este ők hívtak meg néhányunkat vacsorázni. A vacsora után egy Goethe-idézettel köszöntem meg kedvességüket, ami lehet, hogy ideológiai szempontból nem tetszett a fiatalabbaknak, de azért a barátság fennmaradt. (Az étteremből eljövot olyan emelkedett volt a hangulat, hogy a Váci utcában egy rendőr intett csendre.)

Az idősebb urat 1964-ben kalandos módon meglátogattam, erről majd később. A legfiatalabbal odáig jutottunk, hogy 1970/71-ben gyereket cseréltünk. Sajnos, az ő fia nem sokkal ezután motorbalesetben meghalt, így a barátság tragikus módon véget ért.

A két, előbb említett nagy munka befejezése után kisebb feladatok következtek, Heves megyében. Füzesabonyban épült a 33. sz. út hídja a vasúti fővonal mellett. Több szempontból „szerencsétlen” volt ez a híd: Magassága nem felelt meg a villamos úrszelvénynek, nyílása pontosan a három vágány úrszelvényének felelt meg.

Valószínűleg az adalékanyag hibája miatt a vasbeton oszlopok alsó része súlyosan károsodott, köpenyezni kellett volna, de az előbbieket miatt nem lehetett. Végül aránylag fiatalon – miután új nyomvonalon, új híd épült – lebontották.

Újlőrincfalva mellett, a Laskó-patakon új, 18 m nyílású hidat kellett építeni. A Hídosztály vezetősége – bölcs előrelátással – úgy intézkedett, hogy ide egy ortotrop pályás acélszerkezet épüljön, gyakorlás céljából, tekintettel a szolnoki Tisza-hídra és főleg a budapesti Erzsébet hídra. Bár ilyen kis hídnál az ortotrop szerkezet nem gazdaságos, az intézkedés helyesnek bizonyult. A kivitelező MÁVAG nagyon megizzadt ezen a munkán, de ez megtérült a két említett nagy hídon.



Újlőrincfalvai Laskó-patak-híd

Sarud térségében, a mai Tisza-tó területén két érdekes esetem volt. Egy helyi úton levő, 12 m körüli nyílású, vasbeton gerendahíd egyik vége – már nem emlékszem, milyen okból – lebillent. Megterveztem és levezettem a felemelését.

A közelben egy épülő vasbeton kerethídnál alapozási hiba történt. A tervezett szekrényalapozás helyett dúcolt munkagödörben készült az alaptest, amely lefelé fokozatosan elkeskenyedett. Nem sokkal forgalomba helyezése után ez az alaptest elmozdult a híd közepe felé, a keret középen eltörött és felpúposodott. Az ügyből per lett, ahová szakértőként megidézték. A bíró mellett ültem és nem győztem súgani meg az asztal alatt lökdösni, mikor dúcolás helyett dukolást mondott. Ezt a hidat egyébként a szakirodalom is tárgyalta.

Végül mindkét itt leírt hidat ellepték a Tisza-tó hullámai.

A kis ortotrop híd után egy újabb kísérleti híd következett: a taktaharkányi Takta-híd, az első nagyszilárdságú feszített (NF) csavaros acélszerkezet. Hetenként jártam a munkahelyre, vonattal és az állomástól kb. 2 km-re gyalog. Nagyon lassan haladt a munka és arra emlékszem, hogy gyaloglás közben el-elgondolkoztam, vajon mennyire haladtak egy hét alatt. Mindig kevesebb volt az előrehaladás, mint amennyire becsültem.



Taktaharkányi Takta-híd

1961-ben nagy feladatot kaptam: a 4. sz. úti szolnoki új Tisza- és ártéri-híd lebonyolítását. A Hídosztály szervezete a kerületi felügyelői, később területi főmérnöki rendszerre épült. Addigi műszaki ellenőri munkámat a területileg illetékes felügyelőhöz beosztva végeztem. Szolnokkal kapcsolatban megkértem Körmendy Lajos osztályvezetőt, hogy ezt a munkát közvetlen osztályvezetői felügyelet mellett végezhessem. Ő helyt adott kérésemnek, így létre jött egy önálló „csoport”, mely rajtam kívül Medved Gáborból és később Benő Jánosból állt. Székhelyünk a Tisza-ligetben, a híd közelében, egy kellemes, lakályos ház volt.

A munka azzal kezdődött, hogy a háború után a régi alépítményekre épített, háromnyílású, félállandó hidat oldalirányban el kellett húzni, hogy helyet adjon az új hídnak. (Az ártéri híd új nyomvonalon épült, ott nem volt ilyen feladat.)

Az áthúzás három napig tartott, erre az időre le kellett zárni a tiszai átkelést. Ez szerteágazó szervezési tevékenységet igényelt: a távolsági forgalom elterelése, a kettévágott város gyalogos közlekedésének megoldása, mentők és tűzoltók kihelyezése stb. Jellemző az akkori minisztériumi vezetőségre, hogy Medved Gábor a legizgalmasabb időben táviratot kapott, hogy adott időben jelenjen meg a minisztériumban. Természetesen nagyon hiányzott a helyszínen és utóbb kiderült, hogy valamilyen főosztályok közötti sportmérkőzésen volt szükséges a jelenléte.

Az új mederhíd - az Újlőrincfalván szerzett tapasztalatok birtokában - különösebb zavaró esemény nélkül megépült. A félrehúzott híd bontása közben történt egy kis baleset: a négy sarkán felfüggesztett, pályaszerkezettől megfeszített 78 m-es szerkezetet leeresztették az alacsony vízállású Tiszába, hogy ott bontsák széjjel. A leeresztés vége felé az egyik felfüggesztés eleresztett és a szerkezet 1-2 m magasból a tervezett helyére esett.



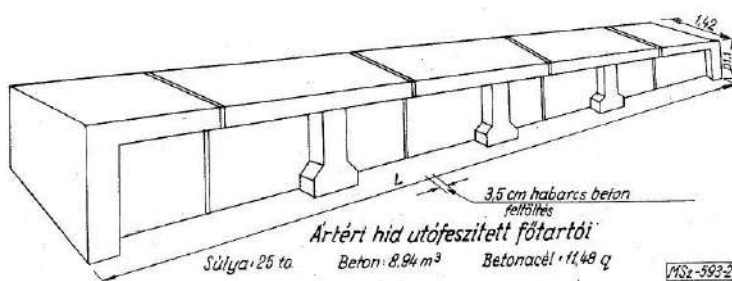
Szolnoki városi Tisza-híd

A helyiek által százlábúnak nevezett ártéri híd kiegyenesített nyomvonalon épült, 15 egyforma közbenső és egy-egy kisebb szélső nyílással. A szoros határidő miatt olyan hídra volt szükség, amelyet árvíz idején is lehet építeni. Így esett a választás az akkor gyermekcipőben járó előregyártásra. 120 egyforma utófesztített tartót kellett gyártani, egyenként öt darabból összefesztítve. A kivitelező Hídépítő Vállalat képviselőjével, Bándy Ivánnal sokat kísérleteztünk, míg a gyártás, összeépítés és a helyszínre juttatás problémáit megoldottuk.



Szolnoki "Százlábú" Tisza-ártéri-híd

Kettővel több tartót gyártottunk, azokat törésig terheltük és további méréseket is végeztünk.



A Százlábú híd tartója

Még tartott a szolnoki munka, amikor Körmeny Lajos nyugdíjba ment, Apáthy Árpád lett az utóda, én pedig a helyettese. Az ezt következő évek szakmai szempontból életem legjobb időszakát jelentették: kiváló főnök mellett, a főnökséggel járó gondok nélkül, csak a szakmával foglalkozhattam. Az osztály tagjai négy-öt megye hídjaival foglalkoztak, nekem Budapest és Szabolcs-Szatmár megye jutott. A budapesti hidakkal 1952 óta csak hatósági szinten foglalkoztunk (tervjóváhagyás stb.). Így az építés utolsó éveiben az Erzsébet híddal is volt dolgom. (Azóta is sajnálom, hogy nem mentem át a szerelőszőnyegen.)

1962-ben Apáthy Árpád kezdeményezésére megkezdődtek a hídmérnöki konferenciák, melyeket eleinte kétszer, aztán évente egyszer, mindig más helyen tartottunk. 2009-ben tartottuk meg az ötvenediket.

Apáthy Árpád jelentős érdemei (fordított T-keresztmetszetű gerendák széles körű elterjesztése, kis hidak tömeges korszerűsítése, egyes útvonalakon levő, nem megfelelő hidak egyidejű javítása stb.) mellett megemlítek két, talán nem világrengető, nekünk mégis hasznos kezdeményezését: bevezette a hidak törzsszámát és kitalálta a tervtári dobozokat. Ezekből azóta többször rendeltünk pótlást (Czap Attila közreműködésével), kb. 1400 dobozunk van.

1962 őszén magánúton eljutottam Innsbruckba és megtekinthettem az Európa híd építését.



Európa híd

1963-ban elkészült Komáromban a vasút feletti híd. Bár nem határhíd, meghívtak szlovák kollégákat az avatásra és utána Móra, ivászatra. Molnár János főosztályvezetőnek nem tetszett, hogy keveset ittam, miközben mások már a prérház mellett könnyítettek magukon. Azt mondta: „Az ilyen ember miért nem megy kertésznek?” Kívánsága hamar beteljesült, mert a nyáron kertés házba költöztem, ahol azóta is kertészkedem.

1964-66 között gazdasági mérnöki képzésben vettem részt. 1968-ban kitüntetéses oklevelet szereztem.

A minisztérium angol tanfolyamot szervezett. Ennek nyomán középfokú nyelvvizsgát tettem. Németből tanfolyam nélkül tettem felsőfokú vizsgát.

A minisztériumnak volt Alsóörsön egy ellátást nem nyújtó üdülője. Nagyon szerettük ezt a helyet, 1967 és 1979 között hét alkalommal üdültünk ott a családdal. 1978-ban onnan utaztam egyenesen a tahitófalui híd avatására.

„A Közúti Hídszabályzat módosításának hatásai” c. dolgozatommal egyetemi doktori (dr. techn.) címet nyertem el.

Haviár Győző 1970-ben elhunyt. Apáthy Árpád távollétében én búcsúztattam az albertirsai temetőben.

Bár nem tartozik szorosan a munkámhoz, megemlítem, hogy szakszervezeti szervezésben két hétig üdültünk Zakopanében. Miskolcig külön kocsiban, onnan tovább külön autóbusszal utaztunk. Az indulás reggelén olyan felhőszakadás volt, hogy a Keleti pályaudvarra csak kerülővel lehetett bejutni. Egyik társunk – ugyancsak negyedmagával - Rákoscaba környékéről indult, de a késések miatt nem ért volna be a Keletibe vonatunk indulásáig. Rákos állomáson rábeszélte a forgalmi szolgálattevőt, hogy állítsa

meg a Tokaj-expresszt. Nem ment könnyen, de azért csak megállt, mégpedig a mozdony a forgalmi szolgálattevőnél, mi pedig az utolsó kocsiiban voltunk. Mire a családdal és a csomagokkal végigvergődött a vonaton, talán Gödöllőig értünk.

A lengyel köztudottan nehéz nyelv. Azért szobaszámainkat sikerült megtanulni, és mindig azzal bővöltem a portást, hogy lengyelül kértem a kulcsokat.

A minisztériumnak volt egy előnye: a dolgozók vasutasnak minősültek és 1957 óta ismét részesültek a megfelelő kedvezményekben: szabadjegy, ill. majdnem ingyen utazás családtagoknak. Ezenkívül évente külföldre is lehetett szabadjegyet, ill. családtagoknak kedvezményt kérni. Ezt eleinte útvonal megjelölésével kellett a MÁV-nál igényelni. Sokat utaztunk így, s mivel feleségem nem bírta a nagy meleget és az iskolai szünetidőhöz voltunk kötve, bejártuk Nyugat- és Észak-Európát. (Autónk csak 1976-ban lett.)

Egy alkalommal a Großglockner-Hochalpenstraße bejárása érdekében Hegyeshalom – Zell am See és Lienz – Hegyeshalom útvonalra kértem a jegyet. A MÁV-nál valaki nagyon okos volt és úgy gondolta, hogy én hibásan írtam Linzet Lienznek, átírta és megkaptam a jegyet Linz – Hegyeshalom útvonalra. Az utolsó pillanatban lévén, nem volt más megoldás, mint Bécsben elmenni a megfelelő helyre és kicseréltetni e jegyet. 8 órára odamentem s 10 órakor már a vonaton ültem a kicserélt jeggyel.

Egy másik alkalommal az NSzK olyan vasútvonalán utaztunk, mely közvetlenül a zónahatár mentén fekszik. Jól láttuk az ablakból az NDK határvédelmi berendezéseit. Nem volt felemelő látvány.

1970-ben az árvíz úgy megmozdította a csengeri Szamos-híd eleve rossz helyen állott pilléereit, hogy a befüggesztett tartó csaknem leesett. Mint a terület gazdája, Néveri Imre tervezővel néhány napra oda költöztem és a helyszínen vezettük az átalakítást. (Ezután sem állt sokáig a híd, mert 1977-ben új nyomvonalon, új Szamos-híd épült, a régit pedig lebontották. 2017-ben tudtam meg, hogy a város parkjában felállították a híd kb. 1:3 méretarányú makettjét.)



Régi csengeri Szamos-híd kicsinyített mása

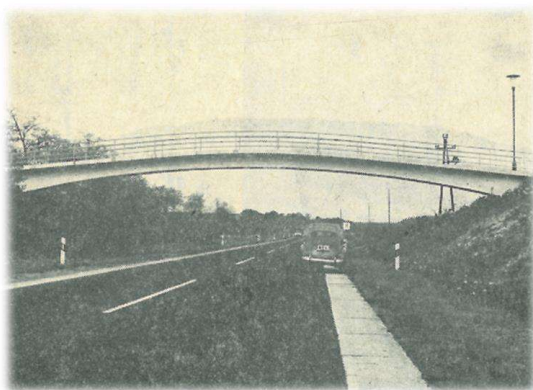
1973-ban Apáthy Árpád nyugállományba ment, Helyére – nem éppen ellenállás nélkül – engem neveztek ki a Hídosztály vezetőjévé. Az osztály létszáma a belépésem kori 54-ről évtizedek alatt több lépcsőben hatra csökkent. Helyettesemnek Zsámboki Gábort javasoltam, de itt már érvényesült a pártszempont, így Szántó Péter lett az osztályvezető-helyettes.

1974 decemberében négyhetes, hét közben bentlakásos vezetőképző tanfolyamra küldtek Dobogókőre. Sok hasznos és kevésbé hasznos előadás között a leghasznosabb az volt, amely a vezetők egészségének védelméről szólt. Megkérdeztem, hogyan lehetne a dohányzás káros hatásai ellen védekezni. Azt a tanácsot kaptam, hogy az értekezleteken tiltsam meg a dohányzást, és óránként tartsak szünetet. Megfogadtam a tanácsot és a módszer működött. (A délelőtti programok elég későn kezdődtek, így hajnalonként nagyokat sétáltam a környéken, még úgy is, hogy lementem Pilisszentkeresztre és busszal vissza. Útközben láttam őzeket, amint az utat nyalták.)

1973 óta sorozatosan fordult elő, hogy túlméretes, magas járművek a felső szélrácsnak ütközve, leszakították a hidat, vagy más, kevésbé végzetes sérüléseket okoztak. Mindegyik esettel kellett foglalkozni (szakértők foglalkoztatása, alku a biztosítókkal), de egyre különösen emlékszem.

A mai 1. sz. út felett állt Herceghalom mellett egy különlegesnek számító gyalogos híd, a település és a vasútállomás közötti kapcsolat céljából. Egy igen magas katonai jármű haladt arra, volt engedélye, azzal a kikötéssel, hogy ezt a hidat a szomszédos út felé el kell kerülni. Néhány száz méteres kerülő megtakarítása érdekében a jármű a főúton maradt és nekiütközött a hídnak. Az alulról íves, belül acéltartós vasbeton szerkezetet úgy meglökte, hogy az egészen felborult, és a korlát volt alul, néhány dm-re a főút szintje fölött.

Mivel közel volt Budapesthez, személyesen kiutaztam, fiaimmal együtt. Nyilvánvaló volt, hogy a hidat nem lehet megmenteni, de időközben a vasútállomás áthelyezése miatt fölöslegessé is vált. Éppen arra járt Urbán Lajos miniszter és azt mondta, hogy mielőbb tegyük szabaddá a főutat. Így nem volt más lehetőség, mint intézkedni a gyors eltakarítás érdekében.



Herceghalom közelében álló gyalogos híd

Ebben az időszakban történt meg a TS uszályhidak kialakítása, amelyeket az eredeti célnak megfelelő bemutatók után sokszor használtunk építési segédeszközként is. A Katonai főosztályal egyébként is sikerült jó viszonyt kialakítani.

1975-ben a Teerag-Asdag cég végezte az Erzsébet híd felújítását. A munka befejezésekor vacsorát adtak a Gellért szállóban, ahol feleségemmel együtt az asztalfőre ültettek.

Már nem emlékszem, minek köszönhetően, az USA nagykövetsége feleségemmel együtt meghívott a nemzeti ünnepükön tartott fogadásra.

A 10 m-nél hosszabb előregyártott gerendák iránti igény egy időben meghaladta a gyártási kapacitást. Nekem jutott a hálátlan feladat, hogy rangsoroljam az egyes építkezéseket a gerendaellátás terén.

Néhány közepes nyílású feszített vasbeton híd monolit szerkezeként, vagy helyszínen előregyártott, utófeszített gerendákból épült meg. A mezőtúrinak műszaki ellenőre voltam.

Ebben az időszakban bevezettük a feszített vasbeton hidak építését a 70-80 m-es legnagyobb nyílások tartományában. A szabadon szerelt hidak között a kunszentmártoni Hármaskörös-híd volt az első, amely sok gonddal-bajjal járt. A következő négy, hasonló híd a Körösökön már különösebb gond nélkül, két évenként épült meg.



A kunszentmártoni Hármas-Körös-híd építés közben

A szabad betonozás bevezetéséhez francia segítséget vettünk igénybe, ezzel kapcsolatban a Hídépítő Vállalat munkatársaival Franciaországban, Chateauroux-ban tárgyaltunk. Szerencsére tárgyaló partnereink tudtak angolul.

Így épült a győri Mosoni-Duna-híd, a Csongrád-Szentes közötti Tisza-híd és az M0 Soroksári-Duna fölötti hídjának bal pályája.

Mind az újszerű, mind a hagyományos szerkezetű hidak terveinek jóváhagyása hatáskörömbe tartozott.

A szabad szerelés későbbi folytatása volt a budapesti Marx (ma Nyugati) téri felüljáró. Köznevetség tárgya volt a szabad szerelés közben elkövetett alakhiba, amit meg lehetett volna előzni, ha rám hallgatnak. Én ugyanis éppen szabadság előtt voltam, s észlelve a már kezdődő hibát, szóltam, hogy vigyázzanak. Mire hazajöttem, akkora lett a hiba, hogy le kellett szerelni néhány elemet.



Nyugati tér felüljáró a múlt században

A budapesti, Baross téri híd látványterve megjelent az újságokban. Sokaknak nem tetszett, a feleségemnek sem. Azt mondta, hogy nem adna fizetést annak, aki ezt jóváhagyta. Azt válaszoltam, hogy az elég rossz lenne nekünk.

A szegedi új, azóta Bertalan Lajosról elnevezett Tisza-híd építése idején többször utaztam Szegedre. A szolnoki hídnál említett Benő János, aki eredetileg szegedi volt, időközben visszakérült Szegedre. Meglátogattuk és megtapasztaltuk, hogy ismét olyan „szögediesen” beszélt, mint régen.

100. születésnapján – Apáthy Árpád és Molnár György nyíregyházi főmérnök társaságában – jékei lakóhelyén meglátogattuk Barna-Szögény Bertalant, a Hídosztály egykori vezetőjét. Jól elbeszélgettünk a régi kollégákról. Szellemi frissességére jellemző volt, hogy amikor megkérdeztem, ki volt az a kolléga, aki olyan udvarias volt, hogy a szekrénye ajtaján is kopogott, rövid gondolkodás után megmondta, hogy Haviár Győző.

1983-ban – a sokadik átszervezés során – a Hídosztály egy főre zsugorodott, ezért egyedül intéztem a hídügyeket, minisztériumi főtanácsosi címmel felruházva.

1985-ben ismerkedtünk meg Willibald Luber úrral, a Baden-Württemberg-i közúti igazgatás Schorndorfbán működő hídmérnökével, aki különösen a hídpályák szigetelésével foglalkozott. A győri (akkor még) Főiskolával kialakított baráti kapcsolat ránk is áterjedt és több kölcsönös látogatást eredményezett. Ő szívesen járt hídmérnöki konferenciáinkra, minket pedig szívesen kalauzolt hazájában.

Közeledve a nyugdíjazás idejéhez, elvégeztem egy idegenvezetői tanfolyamot és jogosítványt szereztem német nyelvű vezetésre. Arra gondoltam, hogy ha a szakmában nem lenne elfoglaltságom, legyen valami értelmes tennivalóm. Végül nem szerződtem egy utazási irodával sem, mert folytonosan volt tenni valóm a szakmában. Az idegenvezetésből annyi lett, hogy vezettem két társasutazást építész mesterjelöltek részére (Milánóig, ill. Stuttgartig), néhány kisebb utazást hídmérnököknek (Ausztriába, Szlovéniába) és itthon vezettem a hozzánk érkező szakmai vendégeket.

Egy ilyen ausztriai úton hirtelen „elment” a hangom. Ettől kezdve a házigazdák magyarázatát Tóth Ernő fülébe súgtam és ő tolmácsolta, magyarról magyarra.

Határhidak

Három jugoszláv határhidunk van, ezek közül kettőnek az újjáépítésében nem vettem részt, csak a fenntartásban, illetve a drávaszabolcsi Dráva-híd építésében is. Ezekkel kapcsolatban elég sok megbeszélés folyt a jugoszláv partnerekkel, felváltva az egyik, illetve a másik oldalon. A megbeszéléseket általában egy-két napos utazás követte, amikor megmutattuk egymásnak a szakmai és egyéb látnivalókat. Eben az időben a fő tárgyalópartner a horvát Kronfeld mérnök (Kokó bácsi) volt. Német nyelvtudása és humora kellemessé tette a tárgyalásokat.

Ezeknél és a csehszlovák határhidaknál is sok gondot okozott a titkos ügykezelés.



Ha ezt a munkavédelmis látná...



A dravasabolcsi Dráva-híd

Egyetlen szovjet határhidunk, Záhonynál a háború után nem létezett. Egyszer csak meglepetésünkre ott állt a helyreállított híd, de még a magyar területen levő ártéri híd is, szovjet tervek alapján, szovjet kivitelezőkkel és nem a nálunk elvárt minőségben. Évekig tartott, míg megkaptuk a terveket és évtizedekbe telt, míg a szerencsétlenül tervezett pályaszerkezetet kicseréltük, egyúttal egy-egy konzolos szerkezettel kiegészítve a hidat.

Külföldi tanulmányutak

1963 őszén közölték, hogy a következő tavaszon egy MÁVAG-os kollégával hegesztett hidak témájú tanulmányútra mehetek a Szovjetunióba, de tolmács nem lesz. Nekiláttam a nyelvtanulásnak (a cirill betűket már 1945-ben megtanultam), de néhány hónap múlva kiderült, hogy mégis lesz tolmács. Ezután már kevésbé intenzíven tanultam, inkább Moszkva térképével barátkoztam.

A középiskolai nyelvoktatás színvonalára jellemző, hogy évekkel később az ekkor szerzett tudással fiaimnak segíteni tudtam az orosztanulásban.

A moszkvai utcán szabad időnkben sétálva, idegenek többször megkérdezték, hogy egy utca vagy metróállomás merre van. Az említett térképismeretnek köszönhetően tudtam a választ, csak nem tudtam elmondani. Ekkor a tolmács segített.

Városnézés során eljutottunk egy múzeumnak használt kolostorba, amelynek vaslemezekből van a padlója. Így még sohasem fázott a lábam.

1964 őszén Kékedy Pál társaságában tanulmányúton vettem részt az NDK-ban. Dreza, Berlin és Lipcse voltak a célpontok. Meglátogattuk az 1958-ban nálunk járt idősebb kollégát, aki Nyugat-Berlintől délre, a határ közvetlen közelében lakott. Érdekes vendéglátásban volt részünk. Nagy kerülővel eljutottunk a színhely közelébe, ahol egy „előkerítésnél” meg kellett állnunk. Vendéglátónk kijött a határzónából, megterített a motorház tetején, ott uzsonnáztunk és beszélgettünk.

1965-ben bekerültem egy küldöttségbe, amely megtekintette Münchenben a közlekedési világkiállítást. Ennek szenzációja volt, hogy München és Augsburg között 200 km/óra sebességet ért el a vonat.

1968-ban egy vezetőkből álló csoport tolmácsaként Finnországban tanulmányúton vettem részt. A vendéglátók hol angolul, hol németül beszéltek, így sűrűn kellett „átkapcsolni”. Kezdetben nehézséget jelentett, hogy a finnek nem tudják az „s” és

hasonló hangokat kiejteni. Ha a német Stahl szót sztálnak ejtették, ez nem okozott nehézséget, de amikor azt halottam, hogy „bridz”, 1-2 másodpercig tartott, míg rájöttem, hogy „bridzs”-et akart mondani. Az ország annyira tetszett, hogy tervbe vettem magánúton is felkeresni. (Ez néhány év múlva, a létrejött barátságok segítségével sikerült is. A Botteni-öbölnél az utolsó svéd vasútállomáson vártak, Kemiben vacsoráztunk, miközben a zene magyar operetteket játszott. A Rovaniemi melletti repülőtér vendégszobájában szállásoltak el, azzal, hogy majd küldenek reggelit. Jött is egy kedves finn hölgy, megrakott kosárával, mint a mesében, csak egy volt a baj: nem beszélt más nyelven, mint finnül. Így aztán kedvesen mosolyogtunk egymásra, míg hamarosan megjött a helyi hídmérnök, aki elfuvarozott a Sarkkörre, meg azon is túl.)

1970-ben a MÁVAG-gal közös tanulmányúton vettem részt Nagy-Britanniában és Franciaországban, többek között Gállik István és Domanovszky Sándor társaságában. Nagy-Britanniában úgy szervezték a programokat, hogy reggel adott vonattal, adott állomásra kellett utazni, ahol vártak ránk. Általában igen kedvesek voltak, egy gyárban pl. felhúzták a magyar zászlót, csak akkor voltak nyugősek, ha miattunk elmaradt az ötórás tea. Alkalmunk volt a Severn-híd pilonjára felmenni. Londonból Párizsba a többség repülőgéppel utazott, én Gállik Istvánnal a hajózást választottam a csatornán át.

Hosszabb tanulmányúton jártam az NSzK-ban.

1975-ben ötödmagammal, fővárosi kollégákkal tanulmányúton jártam Belgiumban és az NSzK-ban.

Az otthon maradt feleségek feljegyezték egymás telefonszámát, hogy ha nálunk valami gond van, egyikünk telefonál és otthon továbbítják a hírt egymásnak.

Az utazás idejébe belesett egy hétvége, amikor nem volt hivatalos program. Én szereztem vasúti szabadjegyet, és mindkét napon utazgattam Münchenből a hegyek közé. Vasárnap este egy másik vonalon súlyos vasúti baleset történt. Indokoltnak tartottuk megnyugtató telefonüzenetet küldeni, miszerint mindnyájan jól vagyunk. Az asszonyok ámultak, hogy miért kellett ezt közölni. Akkor még hétfőn nem volt tv-adás, így csak kedden tudták meg a balesetet és értették meg, hogy miért telefonáltunk.

Ugyanebben az évben a Meynadier-cég néhány napos autóbusz kirándulást szervezett magyar partnereinek, úgy, hogy a határon szálltunk át az ő kocsijukba. A cég részéről Krischek úr volt az úti kalauz, és jókat beszélgettünk útközben. Évekkel később újra találkoztunk a Meynadier-céggel és egyik képviselőjük megkérdezte, hogy emlékszem-e az 1975. évi utazásra. Mondtam, hogy természetesen emlékszem, Krischek úr volt a vezetőnk. Mire ő: „én vagyok a Krischek”. (Ennyit az arcmemóriámról.)

1978-80 körül többször voltunk a vdw (von der Wettern) cég vendégei az NSzK-ban.

1981-ben Csermendy László főosztályvezető-helyettessel Belgiumban és Franciaországban tanulmányoztuk a hídügyeket. Brüsszelből Párizsba autóbusszal utaztunk, Luxemburgon át, de nem álltunk meg sem ott, sem a határokon. Így aztán voltam is Luxemburgban, meg nem is. Párizsból hazafelé az útlevílvizsgáló hiányolta a beléptetés nyomát, de mikor mondtuk, hogy „autóbusz”, akkor megnyugodott.

Ugyanebben az évben Cseri István főosztályvetetőt kísértem el az NDK-ba.

Egy alkalommal egy katonai küldöttség tolmácsaként jártam az NDK-ban. Vasúti háló-és szalonkocsiban utaztunk. Este indultunk haza, a vendéglátók jóval indulás előtt kikísértek és be is szálltak a vonatba. Kellő mennyiségű alkohol elfogyasztása után

feloldódtak az egyébként merev keletnémet nyelvek, és olyan politikai vicceket kezdtek mesélni, hogy alig mertem fordítani. De hát ők mondták, én csak fordítottam. A végleges búcsúzásnál egyikük azt mondta: Na, elvtársak, ha ezt valaki hallotta volna, mindjárt átkapcsolnák a különkocsinkat a szomszéd vágányon álló moszkvai vonathoz, Szibéria felé.

A 80-as években nyugatnémet mérnökegyesületek sorozatosan rendeztek magyarországi tanulmányutakat. Ezeneken egyéb programok mellett előadásokat hallgattak meg különböző műszaki témákról. A hidakról én tartottam négy-öt alkalommal ismertetést. Egyszer csak meghívás érkezett tőlük, hogy ezúttal legyünk az ő vendégeik. Hannover közelében volt a szállásunk. Oda úgy jutottunk, hogy repültünk Berlin-Schönefeldig, onnan gyorsvasúttal a Friedrichstraße határátkelőhelyig. Hosszas útlevel-ellenőrzés után, zeg-zugos folyósokon át feljutottunk a vonatok szintjére. Megfigyeltük, hogy fölöttünk, a csarnokot lezáró üvegfalon fegyveresek sétáltak. Végre elindult a vonat s percek múlva megállt Zoologischer Garten állomáson. Ugyanolyan állomás volt, mint az előző, csak fegyveresek nélkül.

A vendéglátók szorgalmasan fuvaroztak minket a látnivalókhoz, néha 200 km/óra sebességgel. Ha a vezető térképet nézett, akkor lelassított 150-re.

Egy szelídebb, korombeli kísérelővel sokat beszélgettünk, többek között irodalomról. Feltűnt, hogy ha Heinétől idéztem, értetlenül nézett rám. Aztán kiderült, hogy a hitleri időben Heinéről zsidó származása miatt nem tanultak.

Nagy élmény volt a hajóút Helgoland szigetére, ahol ízelítőt kaptunk az ottani madárvilágból. Érdekes volt, hogy a nagy hajó nem tudott kikötni, ezért kisebb hajókra kellett átszállni.

Nemzetközi kapcsolatok

A Nemzetközi Híd- és Szerkezetépítő Egyesület (IVBH, IABSE, AIPC) akkor még háromnyelvű volt. Ennek 1964. évi, Rio de Janeiroi kongresszusára beküldtem egy német nyelvű tanulmányt. Ez meg is jelent, de a személyes megjelenést az „illetékes elvtársak” nem tartották szükségesnek.

A nemzetközi kapcsolatok később fokozatosan fejlődtek.

1971-ben Bécsben, a Kulturális Kapcsolatok Intézete szervezésében, 1973-ban pedig a gráci egyetem meghívására tartottam előadást a magyarországi hidakról.

A Közlekedéstudományi Egyesület képviselőjeként több alkalommal vettem részt külföldi rendezvényeken (1973: Gliwice és Ostrava, 1976: Varsó).

A már említett Nemzetközi Híd- és Szerkezetépítési Egyesület magyar csoportjában tevékenykedtem. Egy évig, amíg a titkár távol volt, elláttam a titkári teendőket. Részt vettem több rendezvényükön (szimpóziumok: Drezda 1967, Prága 1971, Drezda 1975; kongresszusok: Bécs 1980, Vancouver 1984, Helsinki 1988, Luzern, 2000).

Vancouverben szállásom a kongresszus színhelyétől 4 km-re, egy régebbi, kb. 450 m nyílású kábelhídon túl volt. Bár vitt autó reggel és délután, úgy gondoltam, egyszer kísérelő és megnézem a hidat. A hídfőnél megállt mellettem egy civil autós és megkérdezte, hová megyek. Megmondtam, ki vagyok, és szeretném a hidat közelebbről megnézni. Közölte, hogy náluk nem szokás gyalogolni és szelíd erőszakkal beültetett az

autóba. Annyit tudtam elérni, hogy a túlsó hídfőnél kitett, így visszafelé ránézhettem a hídra. A hídnak egyébként két érdekessége van: háromsávós, jelzőlámpa szabályozza reggel és délután a 2+1-es forgalmi rendet; azóta átépítették a pályaszerkezetet, mégpedig úgy, hogy éjszakánkat kicseréltek egy-egy szakaszt.

Vancouverból a visszautazást sikerült úgy megszervezni, hogy két, repülőgépen töltött éjszaka közben Torontóból kirándultam a Niagara-vízeséshez.

1988-ban ismét küldtem be dolgozatot, a magas járművek okozta hídkárokról. Az előadást követő beszélgetésen hozzászólt az izraeli főhidász is, akiben az egy évvel utánam végzett Rudas Veronikára ismertem.

2000-től 2008-ig a háromnyelvűből fokozatosan egynyelvűvé vált IABSE magyar csoportjának elnöke voltam. Erre az időszakra esett a 2006. évi budapesti szimpózium, melynek előkészítésén és lebonyolításán Dunai László professzorral és munkatársaival sokat dolgoztunk. Állásomnál fogva ebédet adtam a delegációvezetők részére. Egy német professzor ült mellettem, aki nagyon örült, hogy végre németül beszélgethet valakivel.

A Nemzetközi Betonszövetségben (**fib**, korábban FIB) is tevékenykedtem. Részt vettem az 1978. évi, londoni és az 1982. évi stockholmi kongresszusokon. Stockholmban érkezésünk napján sétáltunk és elkocsizott mellettünk a király. Semmi sziréna, meg ilyesmi.

Transeuropean Motorways

Az ENSz keretében, Transeuropean Motorways (TEM) címen szervezet alakult, hogy előmozdítsa a Balti-tenger és Délkelet-Európa (Görög- és Törökország) közötti autópályák létrejöttét. Ennek fő székhelye Genfben volt, operatív központja pedig Varsóban. Magyar részről ifj. Vásárhelyi Boldizsár volt a fő képviselő.

Megtudtam, hogy a TEM részére külön hídszabályzatot kívánnak készíteni, ami gyökeresen eltért volna a mi nemrégiben életbe léptetett szabályzatunktól. Bekapcsolódtam a munkába és – Boldizsár társaságában – Varsóban, majd Dubrovnikban vettem részt a szokásos megbeszélésen. (Egy apróság: a dubrovnikai utcán járva, mozi reklámra figyeltünk fel, amelyben a MOST, REKA és KVAI szavak szerepeltek. Nem volt nehéz kitalálni, hogy a „Híd a Kvai folyón” c. filmről volt szó. Mivel egyikünk sem látta még, megnéztük, angol szöveggel és horvát felirattal.)

Nem sokkal ezután táviratot kaptam, hogy adott időpontban jelenjek meg a TEM genfi központjában. Repülőjegyet küldtek. A szükséges engedély és vasúti jegy megszerzése után elmentem. Legnagyobb meglepetésemre felajánlották a varsói iroda vezetését. Gondolkodási időt kértem, aztán a Gotthard-alagúton történt oda-vissza utazás után hazatértem.

Kellő megfontolás után, családi ügyekre hivatkozva, megköszöntem bizalmukat és lemondtam az állásról. (Talán, ha Genfben hívtak volna?!) Jól megéreztem, hogy Varsóban nem sokkal ez után zavaros idők következtek.

Nem vették zokon válaszomat, továbbra is részt vettem értekezleteiken (Isztambul, Róma, Ankara, Genf), sőt megbíztak, hogy készítsem el a hídszabályzat tervezetét. Ezen egy hétig Varsóban dolgoztam, de nem lett kész, ezért itthon fejeztem be. (Ezt a munkát keményvalutában fizették.)

Isztambulban fürödtünk a Boszporusz vizében. Egy parkban leültünk, s abban a pillanatban egy ifjú török nekiesett harmadik társunk cipőjének. Ketten gyorsan elmenekültünk.

A római megbeszélés után, a szokásos kiránduláson szemembe ötlött egy felirat: Soratte. Eszembe jutott, hogy kedves Gyóni-versemben szerepel Soracte. Megkérdeztem és kiderült, hogy ugyanarról a tájról van szó. Ugyanekkor egy angol vendég mellett ültem, aki – úgy tűnt – Magyarországot elmaradott vidéknek hiszi. Színházra tereltem a beszélgetést és elmondtam, hogy többek között Shakespeare-t, Shaw-t, Maughamot játszanak és hozzá mondtam néhány darab címét. Útitársam kellően álmélkodott.

A piacon nem értettem, mit jelent az árcédulákon „l’etto”. Kérdésekre megmondták, hogy 100, vagyis „hekto” grammot jelent,

Ankarában nagyon egyedül éreztem magamat. Egyetlen magyar voltam, és szokásomtól eltérően egy szót sem sikerült az ország nyelvéből megtanulni.

Ráadásul a visszaúton Isztambulban öt órát vártam, mindenféle olvasni való nélkül. (Akkor határoztam el, hogy keresztretjtvény nélkül nem megyek sehová.) János fiam - vadonatúj jogosítványával először egyedül – kiment éjszaka a repülőtérre, zuhogó esőben, és 20 m-re a céltól a Wartburg „leállt”.

Az utolsó szabad taxival hazajöttünk, ő pedig reggel egy barátjával kiment az autóért. Az rögtön „ugrott”, ugyanis megszáradt az, ami este beázott.

A genfi megbeszélésre ismét sikerült vasúti szabadjegyet szerezni, így egy nappal megtoldtam az ottlétet és Interlaken közelében, egy hegyi szállodában töltöttem az éjszakát.

A továbbiakban a TEM-mel kapcsolatos tevékenységem lassanként abbamaradt.

Német munkaülések

1982-ben Hegyi Kálmán főosztályvezető meglátogatta bonni kollégáját. A tárgyalás során a német vezető elmondta, hogy évente rendeznek nemzetközi munkaüléseket a német tartományok és a szomszédos (meg a nem egészen szomszédos) országok hidászai számára. Hozzátette, ha van németül beszélő munkatársa, legközelebb küldje el. Szerencsére volt.

Így azután 1983-tól rendszeres résztvevője voltam ezeknek az összejöveteleknek, első ízben Hamelnben, a patkányfogó városában. A program általában az volt, hogy másfél napig érdekes előadások hangzottak el, a következő napon pedig egy közeli építkezést mutattak be. Egyik este idegenvezetés keretében ismertették a város nevezetességeit.

A következő alkalom számomra kimaradt, mert a Nyugat-Berlinbe történő utazás akkoriban nem volt kívánatos. 1985-ben Münsterben, 1986-ban Regensburgban volt a munkaülés. Ez utóbbi alkalommal - tekintettel a viszonylagos közelségre – feleségemmel együtt utaztam Addigra már jó néhány résztvevővel megismerkedtem, néhány hölgyel is, akiket megkértem, hogy feleségemet vegyék védő szárnyuk alá. Itt történt, hogy feleségem eljutott egy olyan városba, Bambergbe, ahol én nem jártam.

Ilyen összejövetelem ismerkedtem meg Siegfried Grundtner úrral, az osztrák főhidással, és Juhani Vähäaho úrral, későbbi finn főhidással. (Ők rendszeresen feleséggel együtt voltak jelen.) Az ismeretségből később barátság lett, kölcsönös látogatásra is sor került.

A következő években Hamburg, Fulda, Schleswig következett, a további nyugatnémet munkaülésekre még visszatérek. Hamburgból hazautazva, a vonaton amerikaiakkal kerültem egy fülkébe, akik Rothenburg ob der Tauberből Bécsbe igyekeztek. Az előbbi helyről azelőtt nem hallottam, de utána érdeklődve megtudtam, hogy valóban olyan hely, amit Amerikából jöve is érdemes megnézni. A hiány pótlására a következő évben úgy osztottam be a hazautazást, hogy eljutottam az említett kisvárosba. Valóban nagy élmény volt és feltűnt, hogy sok japán turistát láttam. A háborúban megsérült várfal adakozásból épült újjá, az adakozók nevét kis táblákon örökítették meg. Itt is sok japán nevet találtam.

Nyugdíjas évek

1988-ban mentem nyugdíjba. Ez alkalomból az M3 autópálya melletti Babaton rendeztek jó hangulatú búcsú-összejevetelt. Apáthy Árpád visszaemlékezett, hogy 15 éve én búcsúztattam őt, most fordítva történik. Egyúttal azt mondta, szeretne engem egyszer az asztal alatt látni. Erre én azt mondtam: „Hát akkor így!”.

Nyugdíjas életem első éveiben különböző közúti igazgatóságok foglalkoztattak egy-egy évre, és tanácsadóként dolgoztam utódom, Tóth Ernő mellett. Ekkor ismét lett egy kis Hídosztály a minisztériumban, de nem sokáig, mert Országos Közúti Főigazgatóság alakult. Aztán volt még ÁKMI, UKIG, KKK, én meg csak adtam a tanácsokat, eleinte főleg szabályozási ügyekben. Amikor a veszprémi Közúti Igazgatóság munkatársa voltam, a 8. sz. úton Öskүнél levő, vasút felett híd átépítésének előkészítése volt a feladatom. Ez nem volt egyszerű, csak 2000-re lett kész.

A Hídepítő Vállalat munkatársaként az első szakaszosan előretolt híd, a Berettyóújfalu melletti Berettyó-híd tolás közbeni helyzeteinek erőtani vizsgálatát végeztem.



Berettyóújfalu melletti Berettyó-híd

Tevékenységem lassanként eltolódott a hídnyilvántartás és a tervtár felé. Aktív koromban sokat jártam az országot, megismertem az úthálózatot és a rajta levő hidakat. Mindig szerettem a térképeket, a turistatérképeket és az úthálózatiakat is. Az így szerzett ismeretekkel könnyű eligazodni és megtalálni a hidat akkor is, ha közben megváltozott az út és a szelvényszám.

Tóth Ernő főhidász tevékenységére is jellemzőek voltak az átszervezések és költözések. A Fényes Elek utcában dolgoztak, amikor épült a Petrezselyem utca és a Kitaibel Pál utca sarkán az új iroda- és lakóház. Felismerte a lehetőséget, hogy a tervtár részére ott helyiséget lehet biztosítani. Az éppen épülő földem megerősítésével sikerült alkalmas

helyiségeket kialakítani és a guruló polcok révén igazán korszerű tervtárunk lett. Már csak az volt hátra, hogy a Margit utcából elhozzuk az anyagot és valamilyen értelmes rendszer szerint elhelyezzük. Ezt a meglehetősen piszkos, reménytelennek tűnő munkát Szilassy Ákossal végeztük el. A polcokon az útszámok sorrendjében helyeztük el a terveteket, itt-ott helyet hagyva az esetleg ezután érkezőknek. Az autópályákkal kezdtük, de akkor nem sejtettük, hogy milyen további autópályák épülnek. Ezért azután a később épült M6, M43, M85 pályák hídterveit szükségmegoldásokkal helyeztük el. E zavar megszüntetésére a 2017. évi digitalizálással kapcsolatos ki- és beszállítások során nyílt lehetőség.

Idők folyamán a szedett-vedett, kézzel írott, tűzőgéppel veszélyesen rögzített jelzőfüleket fokozatosan kicseréltük számítógéppel, kartonból készített, beragasztott jelzőfülekre. Kara Katalin készített ehhez Excel-táblázatot, amit aztán átvett Nagy Enikő és Pisch Zsuzsanna, végül magam is megtanultam.



Munka közben a tervtárban

A Keleti-főcsatornán kb. 50 évvel később újabb hidakra volt szükség: az M3 és M35 autópályák keresztezik a csatornát. Az autópályák átvezetésére a hagyományos, alsópályás ívhíd nem lett volna alkalmas, ezért jóval hosszabb, háromnyílású öszvérszerkezetet terveztek. A vízügyi hatóság előírta a csatorna menti útnak a hidak alatti átvezetését, 4,5 m szabad magassággal. Az egyik hídnál a hajózási vízszint kevéssel van a környező terep alatt, itt az út miatt nem kellett az alsó élt a hajózáshoz szükséges szinthez képest megemelni. A másik hídnál azonban a hajózási vízszint mélyen a környező terep alatt van, itt az említett utat le lehetett volna vezetni a csatorna mellé és az autópálya szintjét a megtervezetthez képest kb. 2 m-rel süllyeszteni. Amikor ezt észrevettem, eljártam a vízügyi hatóságnál, amely engedélyezte volna a javasolt megoldást, de sem a tervező nem volt hajlandó tervet módosítani, sem a kivitelező nem volt érdekelt a töltés mennyiségének jelentős csökkentésében. Így megépült a környezetből fölöslegesen kiemelkedő, hatalmas földmű.



Keleti-főcsatorna-híd az M3 autópályán

Osztrák és német munkaülések és más események

1988-ban az osztrákok is meghívtak nemzetközi munkaüléseikre, azzal az eltéréssel a németekhez képest, hogy ők évente kettőt rendeztek. Számunkra az első Ruszton zajlott le, ezen nem voltam ott, de 1989. tavaszától sok éven át majdnem minden alkalommal részt vettem, néha egyedül, néha 1-2-3 kollégával. Ezeket mindig más tartományban, néha kisebb városokban rendezték, így egész Ausztriát elég jól megismertem. A résztvevő tartományi hídmérnökök ritkán változtak, hamar megismertük őket, néha barátság jött léte. Különösen jó volt kapcsolatunk Hellmich úrral, az eisenstadti hidásszal. 1991-ben úgy utaztunk Halleinbe, hogy saját kocsival Eisenstadtig, onnan pedig ő fuvarozott tovább. Nem ő tehet róla, hogy visszafelé valami nagy hiba történt a kuplunggal. Emiatt nagyon óvatosan, a megállást lehetőleg kerülve kocogtunk vissza Eisenstadtba.

Egy alkalommal Bécsben felvettük a pozsonyi Jávor Tibort s együtt utaztunk tovább. Ennsben megálltunk pihenni és városi sétánk közben betértünk egy templomba. A déli harangszó után az illetékes – nem látva minket egy oszlop miatt – bezárta a templomot és a hozzá tartozó épületet. Egy utcára néző ablakon dörömbölve kértünk segítséget és kb. fél óra alatt kiszabadultunk.

1990-ben úgy adódott, hogy a linzi osztrák és a saarlouis-i német munkaülés között egy hét volt. Szabadságot vettem ki, János fiammal és feleségével utaztunk, s a közbeeső idő alatt útközben, Tirolban és a Fekete-erdőben élveztük a tájat és a látnivalókat. Tirolban néhány napig a helyi hídmérnök nyaralójában voltunk vendégek. Elmenőben megmutatta a közelben levő, kufsteini Inn-hidat az autópályán, amin éppen javítási munkákat végeztek. Nem sokkal látogatásunk után a hidat jelentős árvízkar érte, annyira, hogy le kellett zárni. A következő évben egy csoporttal alkalmunk volt megnézni a helyreállítási munkákat.

Saarlouis-ban hibás parkolás miatt büntetőcédulát ragasztottak az autónkra. Mikor ezt megtudtam, éppen a polgármester volt köztünk. Megemlítettem neki az esetet, mire azt mondta, nyugodtan dobjuk el a cédulát.

Ettől kezdve két évenként tartották a munkaüléseket.

1992-ben népes magyar küldöttségben részt vettem Davosban egy, az Eurocode-dal kapcsolatos konferencián.

1992-ben Friedrichshafenben volt a német munkaülés, ahová Gábor fiammal mentem el. A szokásos szakmai kirándulás végén az ebédet egy nagy híd alatt szolgálták fel. Fel lehetett mászni a pilonra, de ezzel a lehetőséggel egyedül fiam élt.

A következő években az új, keleti tartományokban rendezték az összejöveteleket. Az elsőt, Potsdamban feleségem betegsége miatt nem voltam ott, aztán Drezdában, Magdeburgban, Erfurtban és Schwerinben, egy vagy több kolléga társaságában részt vettem. Drezdában többek között az NDK idején műemlék romnak hagyott Frauenkirche újjáépítését láttuk, sőt az alagsorba be is mehettünk.

2004-től ismét az ország nyugati részében voltak a munkaülések, Kasselben, Brémában és Mainzban. Ezekre – a brémai kivételével – és több osztrák munkaülésre Skoumal Gábor társaságában utaztam. Időközben a német ülések vezetője, Standfuss úr nyugdíjba

ment, utóda Naumann úr lett. (Azóta ő is nyugdíjas lett.) Mindkettőjünkkel igen kellemes, baráti kapcsolatban voltunk, ők is jártak nálunk.

1997-ben, cseresznyevirágzáskor, Medved Gábor meghívására Japánba utaztam. Alkalmam volt közről látni a majdnem kész Akasi-Kaiko világrekorder kábelhidat és az építés idején világrekorder Tatara ferdekábeles hidat. Az utóbbi helyen igazi japáni ebédet adtak, térdmagasságú asztalon, sok tengeri herkentyűvel. Szerencsére volt elég rizs, így nem maradtam éhes. Az említett két hídon kívül számtalan, különböző típusú, nagy hidat láttam, messziről, vagy átutazva rajtuk.

Lektoráltam Medved Gábor „Történetek a világ hídjairól” c. könyvét. Itt követtem el egy súlyos hibát: Sydney város nevét Sidney-nek írtuk.

2001-ben a hídmérnöki konferencia résztvevőivel együtt az esztergomi vár ablakából figyelhettük a Mária Valéria híd egyik acélszerkezetének beúsztatását.

Egyik konferenciánkra két német vendég is érkezett, természetesen nem ugyanazzal a repülőgéppel. Mire az elsőt elfuvaroztam a szállodába, éppen indulhattam a másikért.

Amikor a korábban említett finn házaspár végre viszonzta látogatásaimat, budapesti városnézés mellett balatoni kirándulást is szerveztem. Éppen megkezdődött a kőröshegyi völgyhídon a szabadbetonozás. Vähäaho úr a látogatóközpontból egyenesen a szerkezetre vezető létrához igyekezett, s amikor utána indultam, felesége némi rezignációval felsóhajtott: ilyen a hidászfeleségek sorsa.

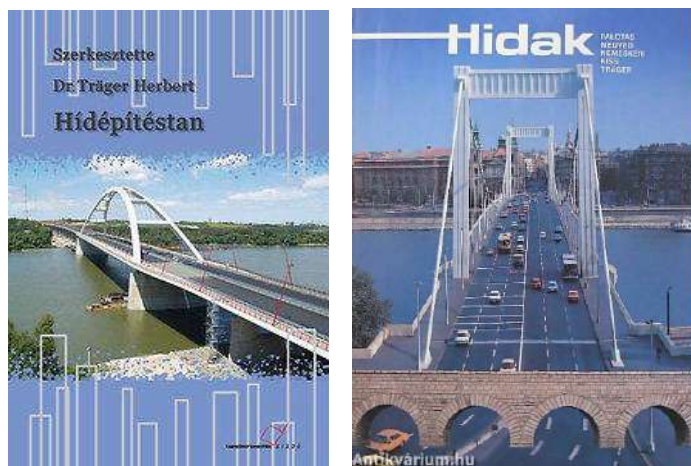
2005-ben Rigler Istvánnal Bludenzbe igyekeztünk. Mivel korábban egy tanulmányúton sűrű ködben jártuk végig a Silvretta-Hochalpenstraße-t, most szép időben újra nekiindultunk e kitérőnek. Csak azt nem tudtuk, hogy előzőleg felhőszakadás nyomán súlyos árvízkárok keletkeztek s az út egy része csak nagyon nehezen volt járható. Most sem időzhettünk a legszebb helyen, s még egy kicsit el is késtünk.

Nagyon sajnáltuk, hogy régi barátunk, Hellmich úr 2008-ban váratlanul meghalt. Éppen szabadságon voltam, útban Ausztria felé, amikor utolért a halálhír. Természetesnek tartottam, hogy elmenjek a temetésre, amiről azt hittem, hogy Bécs közelében lesz, aztán kiderült, hogy kb. 200 km-rel nyugatra volt. Szabadságra voltam öltözve, ezért kölcsön ingben és nyakkendővel utaztam, a kánikula miatt zakó szerencsére nem kellett. A helyi szokás szerint, szépen sorba állva, mindenki dobott egy kis lapát földet a koporsóra.

Szakirodalom, oktatás

Sokféle szakirodalmi tevékenységet folytattam. Ezek között voltak a Mérnöki Továbbképző Intézet számára írt füzetek, cikkek a Mélyépítéstudományi Szemlében, ill. jogutódaiban, szakközépiskolai tankönyvek. 1987-ben Palotás László, Nemeskéri-Kiss Géza és Medved Gábor társaságában szerzője voltam a „Hidak” c. könyvnek.

A 2007. évi köszöntő könyvben (Lánchíd füzetek 4.) levő irodalomjegyzék 41 könyvet, ill. cikket sorol fel.



Tagja voltam a győri, akkor még Főiskola államvizsga-bizottságának. Amikor János fiam vizsgázott, kimentem a teremből.

Tagja, vagy elnöke voltam több országos tervpályázat bíráló bizottságának.

Általában hamar észreveszem az elem kerülő táblázatokban vagy más nyomtatott anyagokban a kisebb-nagyobb hibákat. A kollégák kezdtek sasszeműnek, vagy sólyomszeműnek emlegetni. Ez a tulajdonság előnyös a lektori munkában, műveltem is sokszor és sokfelé.

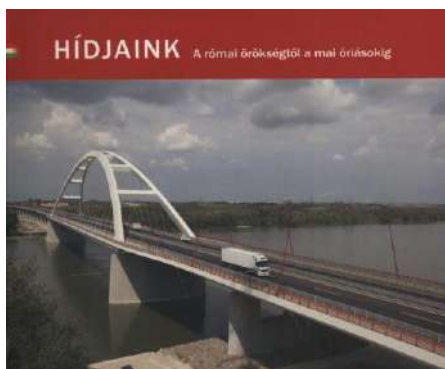
1999-ben a bajai hídmérnöki konferenciához kapcsolódva, a Közúti Igazgatóság néhány helyet biztosított egy erdélyi autóbuszútra. Nem volt jól szervezett út, de felelevenítette Erdély iránti vágyamat.

Könyvek készítése a Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központban

1993-ban megkezdődött a megyei hídkönyvek készítése, ezek az esedékes hídmérnöki konferenciára készültek el, igazodva a konferenciák helyszínéhez. 1994-ben bekapcsolódtam a lektorálásba és 1995-től, vagyis a harmadik kötettől a tizenkilencedikig lektoráltam őket. A könyveket Tóth Ernő szerkesztette.

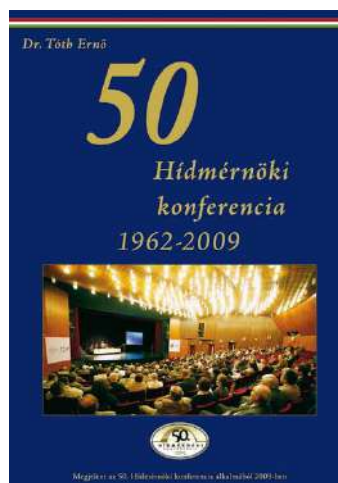
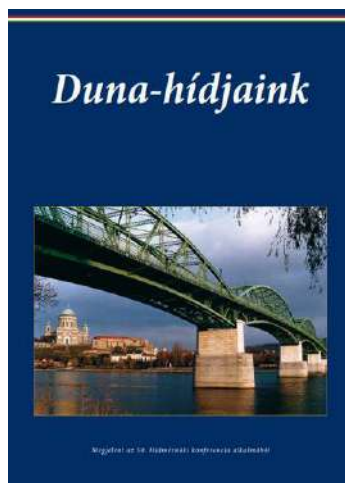
Sitku László osztályvezetősége alatt a KKK egyéb könyveket is adott ki. Miután megvette a „Hidak, melyek összekötik a világot” c. könyv magyar kiadásának jogát, lefordíttatta és rám bízta a fordítás ellenőrzést. Volt vele munka elég, mert a fordító tudott angolul, de nem tudott „hídul”. Ezen kívül súlyos szakmai hibákat is találtam és rájöttem, hogy a könyv eredetileg nem is angol, hanem német volt. Megszereztünk egy eredeti német példányt, és a szakmai hibákat ott is megtaláltam. A könyv ezek ellenére tetszett és ugyanabban a szerkezetben elkészítettük a „Hídjaink a római emlékektől a mai

óriásokig” c. könyvet. A két könyvet egybe csomagolva osztottuk ki a 2007. évi hídmérnöki konferencián.



80. születésnapomra kollégáim – meglepetésszerűen – 178 oldalas köszöntő könyvet készítettek, 67 szerző közreműködésével.

2009-ben volt az 50. hídmérnöki konferencia. Ez alkalommal nem megyei könyvet készítettünk, hanem egy összefoglalót az 50 konferenciáról, és a „Duna-hídjaink” c. kötetet, mely bemutatja az összes magyarországi Duna-hidat.



Ekkor támadt az az ötlet, hogy kellene egy könyvet csinálni az összes Duna-hídról, az eredettől a torkolatig. Gyukits Péter végigfotózta hidakat, külföldi kollégák segítségével elkészültek a szövegek, magyar, német és angol nyelven. A munka vége felé elfogyott a közpénz, s mivel Gyukits Péter szerzett pénzt, az ő kezébe került az irányítás. Sürgőssé vált a dolog, így sok vita ellenére a könyv nem olyan lett, mint amilyennek elképzeltük: a borítón levő fotó és néhány belső kép nem tetszik, a borító belső oldalán levő térkép nagyon rossz, bele került olyan szöveg, amit nem is terveztünk, ráadásul durva hibákkal. Mindezek ellenére a „Duna-hidak a Fekete-erdőtől a Fekete-tengerig” c. könyv látványos.

A könyvet a készítés ideje alatt 2010-ben a kölni munkaülésen népszerűsítettük. Itt – amolyan búcsúfellépésként – előadást tartottam a szép budapesti hidakról, továbbá a Margit és a Szabadság híd felújításáról.

Az osztrák kollégáktól 2011-ben, a bécsi Kahlenbergen tartott munkaülésen köszöntem el. Érdekes eset volt, hogy a résztvevők névsorában két dr. Träger szerepelt. A másik az unokaöcsém nagyra nőtt fia, aki a bécsi egyetemen dolgozik.

Itt említtem meg, hogy ezeket az összejöveteleket eleinte Franz Abel, a minisztérium képviselője, később Eduard Winter, a főváros képviselője vezette. Mindkettőjünkkel baráti kapcsolatba kerültünk, többször jártak Magyarországon, a mi hídmérnöki konferenciáinkon.



2011-es kahlenbergi konferencia

Erdélyi Attila volt az Építőanyagok tanszékének vezetője, amikor címzetes docensi címet kaptam. Az oktatásban nem vettem részt, de a később megjelent Vasbetonépítés és Concrete Structures folyóiratoknak lektora, ill. szerkesztője lettem. Ezt a tevékenységet azóta is folytatom, a hivatkozásokban rejtőző német és francia nyelvű hibákat is észrevéve. Szorgalmasan küzdök a germanizmusok (pl. megrendezésre került) ellen, de ez csak a szaklapokban jár eredménnyel, a médiában és a közéletben nem.

2009-ben a KKK erdélyi tanulmányutat szervezett a hidászok részére. (Nem először, és nem is utoljára jártam Erdélyben. 2007 és 2015 között számos autóbuzsós úton vettem részt egy budafoki társaság szervezésében, a vége felé már unokák társaságában, Kárpátaljától Erdélyen át az Isonzóig.) Helyismeretemmel segítettem az idegenvezetőnek, utána pedig megírtam a beszámolót.

Nyugdíjas éveim legjelentősebb eseményének tartom, hogy sikerült levetetni a napirendről az Erzsébet hídon a villamasközlekedés visszaállítást. Úgy történt, hogy 2012-ben, újságban olvastam erről az elképzelésről. Másnap és véletlenül harmadnap is valamilyen összejövetelem találkozott néhány kortársammal, akik még emlékezhetnek az Erzsébet híd építésére. Riasztottam őket és hamarosan a Mérnöki Kamara elnökénél tárgyaltuk meg a kérdést. A megbeszélés eredményeképpen a Kamara levélpapírján, több aláírással levelet küldtünk a Fővárosnak, vázolva a villamossal kapcsolatos régi eseményeket (sok ezer repedés a pályaszerkezetben) és azt, hogy a villamasközlekedés visszaállítása a hídon megengedhetetlen.

Tervezték még a Ferenciek terén levő, nagy forgalmú autóbusz megállóhelynek egy, a majdani villamos részére épülő járdaszigetre való helyezését, ez már nem valósult meg. A híddal kapcsolatban készítették még a Speciáltervvel egy tanulmányt, amelyben képtelennél képtelenebb megoldások szerepeltek, utolsóként teljesen új híd építése. Azóta csend van, úgy tűnik, lemondtak a villamos átvezetéséről.



Erzsébet híd villamos nélkül

Azt mondják, idős korban az agyat foglalkoztatni kell. Mindig szerettem a rejtvényeket, és néhány évvel ezelőtt beléptem egy keresztrejtvényfejtő klubba.

Elég hamar rájöttem, hogy ez jól megy, s azóta különböző versenyeken hét serleget és számos érmet meg oklevelet nyertem.

Kitüntetések

1962-ben „Munka érdemérem” kitüntetésben részesültem. Bebrits Lajos akkori közlekedésügyi miniszter elvárta, hogy a női kitüntetettek felesége is jelen legyen az átadáson. Kézfogás közben azt mondta: „Mérnök úr, magáé az elismerés, a feleségéé a pénz”.

1964-ben a Munka Érdemrend ezüst fokozata kitüntetést kaptam.

A Közlekedéstudományi Egyesülettől Jáky-émlékérmet kaptam.

1977-ben a Haza szolgálatáért kitüntetésben részesültem.

2002-ben a Közúti Szakemberekért Alapítvány Életmű-díját kaptam meg.

A szűkebb szakma által alapított „Az év hidásza” elismerést 1997-ben az elsők között kaptam meg. Később Feketeházy-, Massányi- és Apáthy-díjat alapítottunk, kiemelkedő tervező, építő és igazgatási tevékenységet folytató mérnökök részére. Az utóbbit elsőként kaptam meg.

2007-ban a „Magyar Köztársaság ezüst érdemkeresztje kitüntetésben részesültem.

2015-ben a szűkebb szakma újabb kitüntetést alapított: a Clark Ádám életmű-díjat. Ezt elsőként kaptam meg.

A Hidászokért Egyesületnek alapító tagja vagyok.

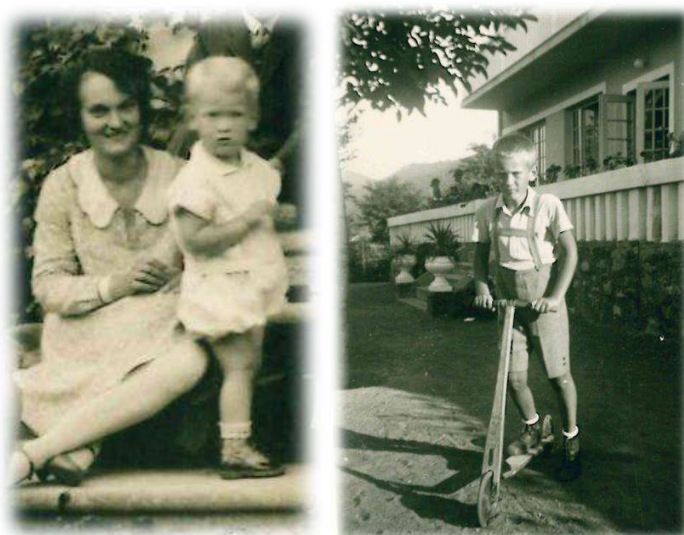
Család

Mivel a szövegben többször esik szó családtagokról, célszerűnek tartok - utóiratként - egy kis magyarázatot.

Feleségem Kunt Klára, Kunt János pápai építőmester lánya. Házasságunk miatt nem maradhatott a minisztériumban, az Uvatervhez helyezték át, ahonnan egy évvel később „racionalizálták”. Ezután már csak a gyerekek növekedése után vállalt négy-, hatórás, később egész napos munkát az Útépítő Trösztnél, majd a Közúti Beruházó Vállalatnál. Betegsége miatt rokkantnyugdíjas lett, 1996. januárban elhunyt.

Házasságunkból két fiú született, János (1955) és Gábor (1959). János hidász-mérnök lett, ez nevünk azonossága miatt nem volt mindig kellemes számára. Gábor villamosmérnök, így nincs szakmai kapcsolatunk.

Jánosnak Anikó lánya jogi doktor, Domonkos fia érettségi előtt áll. Gábornak Magdolna lánya negyedéves matematika-fizika tanárjelölt, András idén érettségizett és felvették a Műszaki Egyetemre, Tamás hetedikes gimnazista.



Gyerekként



Gyermekeim

Névjegy

Dr. techn. Träger Herbert
okl. mérnök
okl. gazdasági mérnök
c. egyetemi docens
ny. minisztériumi főtanácsos

