HIDAK

NÓGRÁD MEGYÉBEN



Megjelent Salgótarjánban a 48. Hídmérnöki Konferencia alkalmából 2007-ben

Königreich Ungarn

District diesseits der Theiss

Comitat Hont. Neugrád

Nach der politischen Eintheilung vom Jahre 1853

Section W^o 45 Colonne W^o XXXIII

Maßstab eine zoller halben oesterreichischen Meile zu 2000 Klafter

100 1000 2000 3000 4000 neun Schritte oder neun Klafter

Ungar. Meil. 60 auf 1 Grad

Designation

Comitat	Parcell	Ortschaften	Häuser Anzahl	Einwohner Anzahl	Männer	Weiber
Hont	Ipoly Ságher	Apathi	20	118	58	60
		Csalomia Kis Filiale	20	97	52	45
		Csalomia Nagy e. K. Sch.	218	1141	590	551
		Haraszti P.	32	198	96	102
		Konár Fil.	26	132	70	62
		Leszenye Filiale	36	192	96	96
		Terbegecz Filiale	30	166	84	82
		Ujfalu e. Bauerg. K. Filiale	42	211	108	103
		Summa	443	2313	1154	1159
	Balassa Gyarmather Gyarmather Sch.	Balassa Gyarmath Sch.	410	1964	1000	964
		Illesi P.	1	4	3	1
		Ujvárer Szallas	6	31	16	15
		Bako P.	30	161	83	78
		Cseszlue Filiale	42	224	116	108
		Csitar Fil.	53	277	140	137
		Drahi P.	11	59	30	29
		Drahi W.	1	4	2	2
		Drahi W. II	1	5	3	2
		Garabony P. e. K. Schl.	7	37	20	17
		Hugyag e. M. Fil.				
		Hlinj Fil.				
		Kér Fil.				
		Kér Nagy	77	418	217	201
		Lörenczi P. e. K.	9	46	24	22
		Lörenczi Szallas	1	5	4	1
		Marczal e. K. Schl. St.	72	358	190	168
		Patvarcz	69	350	180	170
		Patvarczer Schafstall	1			
		St Iványer Schafstall	1			
		Pudlaszany P. e. Pudl. u. W. H.	11	51	30	21
		Riha P. e. W.	23	112	58	54
		Sáj P.	15	73	38	35
		Szelestény	13	56	28	28
		Szügy e. K. Schl. Stadt	250	1211	611	600
		Trázs Stadt	84	403	200	203
		Trazs Szallas	7	31	15	16
		Varbó Stadt	104	487	240	247
		Zahora e. W. H.	98	441	217	224
		Summa	1022	4870	2426	2444

Unter der Direction des

Hauptmann von Wanka

vom Kaiserl. Ingenieur Korps aufgenommen

im Jahre 1854

aufgenommen und gezeichnet durch

Oberlieut.	Oberlieut.
K. v. Fodransperg	Favridini
dess. k. k. Korps	des 3ten k. k. Korps

Reinzeichnen vom Feldmesser

Josef Fischer

des 51ten Linien Regiments

HIDAK

NÓGRÁD MEGYÉBEN



2007

Felelős kiadó:
Közlekedésfejlesztési Koordinációs Központ
Sitku László
főmérnök

Írták:
Frics Gyula **Hajós Bence**
Kardosné Pintér Erzsébet **Makai Tamás**
Szabó László **dr. Tóth Ernő**
Ürmössy Ákos
mérnökök

Szerkesztette:
Dr. Tóth Ernő

Lektorálta:
Dr. Träger Herbert

ISBN 978-963-06-3051-1

Nyomdai előkészítés
Z-Press Kiadó

Nyomta és kötötte:
Dürer Nyomda Kft.

A címlapon Somlyói eltemetett híd, képeslap, Vízügyi Múzeum, Esztergom

Hátsó borítón:
Romhány műemlék boltozata, Makai Tamás felvétele
Salgótarján Móricz Zsigmond úti felüljáró, Makai Tamás felvétele
Salgótarján acél gyaloghíd, Gyukics Péter felvétele

Belső borítók:
az I. és II. katonai felmérés térképszelvényei,
Hadtörténeti Intézet és Múzeum (dr. Jankó Annamária) engedélyével

Tartalomjegyzék

Előszó ..... (Ürmössy Ákos) 4
Bevezető ..... (dr. Tóth Ernő) 5

A megye adottságai
Földrajzi adottságok ..... (dr. Tóth Ernő) 7
A közúthálózat kialakulása ..... (dr. Tóth Ernő) 10

A hídépítés fejezetei
Fahidak, korai hídépítés ..... (dr. Tóth Ernő) 16
Boltozatok ..... (dr. Tóth Ernő) 19
Vas- és acélhidak ..... (dr. Tóth Ernő) 25
Vasbeton hidak ..... (dr. Tóth Ernő) 29
A hidak újjáépítése ..... (dr. Tóth Ernő) 33

A megye hídállománya
Az országos közutak hídjai ..... (Hajós Bence) 38
Önkormányzati utak hídjai ..... (Kardosné Pintér Erzsébet) 40
Vasúti hidak ..... (Hajós Bence) 45
A történelmi Nógrád megye hídjai ..... (dr. Tóth Ernő) 48
Útkorszerűsítések és műtárgyaik ..... (Ürmössy Ákos) 50
Hídnevek ..... (dr. Tóth Ernő) 57
Hidak és a művészet ..... (dr. Tóth Ernő) 59

Egyedi hídleírások
Salgótarján hídjai 64
Salgótarján hídjainak története ..... (Makai Tamás) 64
Salgótarján gyalogos acél ívhíd ..... (dr. Tóth Ernő) 73
A somlyói eltemetett vasbeton völgyhíd ..... (dr. Tóth Ernő) 75
Szécsény hídjai ..... (dr. Tóth Ernő) 79
Ipoly-hidak 81
Ipoly-hidak történetének áttekintése ..... (Hajós Bence) 81
A Rárósi–, a Pösténypusztai–, a Hugyagi– és
a Balassagyarmati Ipoly-hidak ..... (Hajós Bence) 87
Zagyva-hidak 92
Mátraverebélyi Zagyva-híd ..... (dr. Tóth Ernő) 92
Jobbágyi Zagyva-híd ..... (dr. Tóth Ernő) 94
Szurdokpüspöki Zagyva-híd ..... (dr. Tóth Ernő) 96
Pásztói Zagyva-híd ..... (dr. Tóth Ernő) 97
Tari Zagyva-híd ..... (dr. Tóth Ernő) 101
Nógrád megye műemlék hídjai ..... (Frics Gyula) 102

Mellékletek
Levéltárak, múzeumok kincsei ..... (dr. Tóth Ernő) 107
A Közlekedési Múzeum Zielinski hagyatéka ..... (Szabó László) 110
Térképek, nyilvántartások, törzskönyvek, hídlapok, tervek, iratok ..... (dr. Tóth Ernő) 113
Hargitai Jenő hídleírásainak jegyzéke ..... (dr. Tóth Ernő) 134
Országos közúti hidak nyilvántartása ..... (Makai Tamás) 137
Kronológia ..... (dr. Tóth Ernő) 148
Tervezők, kivitelezők ..... (dr. Tóth Ernő) 152
Kiegészítő irodalom ..... (dr. Tóth Ernő) 154
Hídmérnöki konferenciák, Eddig megjelent hídtörténeti könyvek ..... (Hajós Bence) 157
Képes melléklet ..... (dr. Tóth Ernő) 158
Összefoglaló ..... (dr. Tóth Ernő) 163
Zusammenfassung ..... (dr. Träger Herbert) 165
Summary ..... (dr. Gáspár László) 167

Előszó

Tisztelt Olvasó!

Palócföldi útkaparóként nagy örömmel fogadtam a felvetést, hogy a 48. Országos Hídmérnöki Konferencia házigazdája Nógrád megye legyen, és így a megyék hídjait bemutató könyvek következő kötete Nógrádról szóljon.

Később, a szervezés kezdetén némi aggodalommal vettem számba kicsiny megyénk nevezetesebb hídjait, de a dr. Tóth Ernő úr vezette könyvíró csapat lelkesedését látva már nem kételkedtem benne, hogy ez a kötet is méltó lesz az előzményekhez, a korábban megjelent színvonalas megyei kötetekhez.

Nógrád megye domborzati adottságai következtében úthálózatunkon kisebb, két-három-négy méter nyílású hidakkal találkozunk legtöbbször, melyek egymáshoz közel, gyakran egy kilométeres távolságon belül helyezkednek el. A megye egyik jelentős vízfolyása a Zagyva, de Nógrádban még inkább patak, mint folyó, ez a hidak méretében is megmutatkozik. A Nógrád megyei hídmérnök így úthálózat arányosan az átlagosnál több, de kisebb hídnak a gazdája, feladata ettől kicsit más, mint kollégáié.

A konferencia nógrádi aktualitását részben a salgótarjáni tehermentesítő út harmadik ütemű építése adja. Ez a beruházás a város terepadottságai következtében nagyobb mértékben műtárgyépítés és csak kisebb részben útépítés. Íves vonalvezetésű felüljárót, vasúti hidat, pataklefedést, változatos szerkezetű támfalakat épít a városi környezet miatt sok nehézséget leküzdve a kivitelező. Embert próbáló feladat minden résztvevőnek; beruházónak, építőnek, tervezőnek és lebonyolítónak egyaránt. A feladat szépségét is összetettsége, egyedi megoldásai adják. A három kilométeres új nyomvonalú építést érdemesnek tartottuk a széles szakmai közönség elé tárni, érdekességeiről olvashatunk a könyvben.

Megyénk másik jelentős vízfolyása az Ipoly. A nógrádi konferencia másik aktualitása a háborúban felrobbantott, háború után elbontott Ipoly-hidak szöbön álló újjáépítése. Egy évvel ezelőtt reméltük, hogy egy Ipoly-híd építési helyszínének megtekintése is a szakmai program része lehet. A megvalósításról egyelőre csak előadásokat hallhatunk. A szakemberek (beruházók, tervezők, területfejlesztők, hatóságok, közútkezelők) mindent megtettek a megvalósítás érdekében, az előkészítés két híd esetében befejezés előtt áll. A határhidak megvalósításához szükséges dokumentum várhatóan rövid időn belül aláírható, így ha nem is a konferencia idején, de a közeljövőben minden bizonnyal valóban hídépítési szakmai kirándulásra invitálhatjuk az érdeklődő kollégákat. Az Ipoly-hidak történetéről, hiányukról, az újjáépítés fontosságáról és az előkészületekről külön fejezet szól.

Külön érdekessége a könyvnek, hogy a történelmi Nógrád megye hídjait veszi számba, mutatja be, mivel ennek a tájnak a történelme, kultúrája, hagyományai és népszokásai egységesek. A határtérségi, egykor folyamatos, összefüggő úthálózat visszaállítása elől is elhárulnak az akadályok, így a teljes tájegység legérdekesebb hídjainak bemutatása nagyon időszerű.

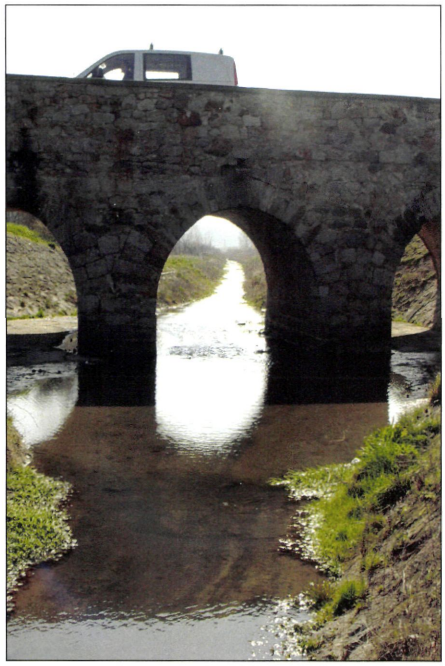
A könyv írása jelentős kutatómunkával járt, számomra is felfedezés értékű a könyvben részletesen bemutatott, méltánytalanul elfeledett somlyói vasbeton ívhíd. Műszaki értékeink, emlékeink megismeréséhez, megőrzéséhez nélkülönözhetetlenek az ilyen, alapos munkával, lelkesedéssel és nagy hozzáértéssel összeállított könyvek. Ezúton köszönöm dr. Tóth Ernő és dr. Träger Herbert urak kitartó és lelkiismeretes munkáját, Magyari László, Hajós Ferenc, Hajós Bence és Makai Tamás kollégák lelkes közreműködését, Kardosné Pintér Erzsébet, Lőrincz Mária és Molnár Katalin kolléganők fontos segítségét, dr. Szvircsek Ferenc, Galcsik Zsolt, Frics Gyula, Gere József és Szarvas Imre urak, valamint minden további, név szerint külön nem említett kolléganő és kolléga szakterületüket érintően végzett alapos munkáját, támogatását, beleértve a szlovákiai levéltári és közútkezelői segítséget is.

Bízom benne, hogy a nógrádi hidakat bemutató könyv minden olvasónak érdekes és hasznos ismereteket, információkat ad, és új nézőpontból hozzájárul Nógrád értékeinek még alaposabb megismeréséhez.

Salgótarján, 2007 szeptember

Ürmössy Ákos
megyei igazgató
Magyar Közút Kht.

Bevezető



Patak műemlék boltozata, Makai Tamás felvétele

A Hidak Nógrád megyében c. könyv egy sorozat 15. kötete, az előzőkhöz hasonló felépítéssel; sok illusztrációt – térkép, terv, fotó – tartalmaz, így az érdeklődő olvasó képet kaphat a megye hídjainak sokszínűségéről, érdekességeiről, szépségéről, ugyanakkor a szakemberek, a későbbi kutatók számára viszonylag bőséges irodalmi hivatkozást és forrásokat tartalmaz.

A megye hídtörténetének kutatásában nagy segítség volt Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak c. műve, Hajós Bence Ipoly-hidak történeti kutatása, valamint Hargitai Jenő több hídleírása, s természetesen a Nógrád Megyei Levéltár. Igen sok helyről kaptam segítséget, enélkül lehetetlen lett volna még töredékesen is összeállítani ezt a könyvet.

Több nehézség is volt: a megye területe többször jelentősen változott, a legnagyobb módosulást a trianoni békeszerződés hozta. A történelmi Nógrád megye egészéről csak érintőlegesen szól ez a híd-történet.

Súlyos kár, hogy a II. világháborúban a Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal terv- és iratanyaga jórészt elpusztult, így eredeti tervek, törzskönyvek alig találhatók; az Ipoly-hidak pedig 1944, illetve 1950 óta, néhány kivételtől eltekintve újjáépítésükre várnak.

Az Ipoly-hidakon kívül igazán jelentős nagy műtárgy kevés, mégsem szegényes a megye hídállománya.

Számos kőboltozat épült már a 18. században, sőt Ipolyságon már a tatárjárás után, Poltáron valószínűleg a török hódoltság alatt boltozott Ipoly-híd épült, s Áróson is 1791-ben 110 öl hosszú kőhíd épült.

A Zagyván és kisebb vízfolyásokon (Galga, Lókos-, Derék- Bér-patak) is épültek jelentős, máig a forgalmat viselő boltozatok. Egyedülálló ilyen szempontból a megye hídállománya: öt műemlék boltozata van, közülük három háromnyílású, s egy kivételével 1833 előtt épültek.

Nemcsak boltozott hídjai miatt figyelemre méltó Nógrád hídállománya, hanem korai fa- és acél vasúti hídjai miatt is, a vasbeton hidak között pedig egy méltatlanul elfeledett, s eltemetett, hétnyílású, 200 m hosszú ívhíd egyedülálló a hazai hídépítésben, természetesen erről külön fejezetben szól ez a könyv.

Salgótarjánban jelenleg folyik a 21. számú főút elkerülő szakaszának építése, e munka során pataklefedés, támfalak és nagy hidak építése folyik, e munkákról és az Ipoly-hidak újjáépítésének előkészítéséről is szó esik e könyv lapjain.

A könyv anyagának összegyűjtésében a megyei közútkezelő igazgatója, Ürmössy Ákos és munkatársai, Serfőző Tamás főmérnök, Makai Tamás és Hajós Ferenc hídmérnökök mindenben támogatták munkámat.

A levéltári kutatásban Galcsik Zsolt levéltáros (Nógrád Megyei Levéltár); Tóth Tamás (Nógrád Megyei Levéltár Balassagyarmati Részlege); az Állami Levéltár Besztercebánya Nagykürtösi Részlegénél (MV SR Štátny archív v Banskej Bystrici Pobočka Veľký Krtíš) Durdék Tibor; a Szlovák Állami Levéltár Losonci Részlegénél (MV SR archiv v Banskej Bestrici Pobočka Lučenec) Mária Adamová levéltárvezető; a Nógrádi Történeti Múzeumban dr. Szvircsek Ferenc c. múzeum igazgató és Sipos Ákosné közgyűjtemény kezelő; a szécsényi Kubinyi Ferenc Múzeumban Majcher Tamás igazgató; a Balassagyarmati Palóc Múzeum; Pásztói kiállítóhely: dr. Hír János igazgató; a Közlekedési Múzeumban Szabó László muzeológus; a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteményben Szászi András; a

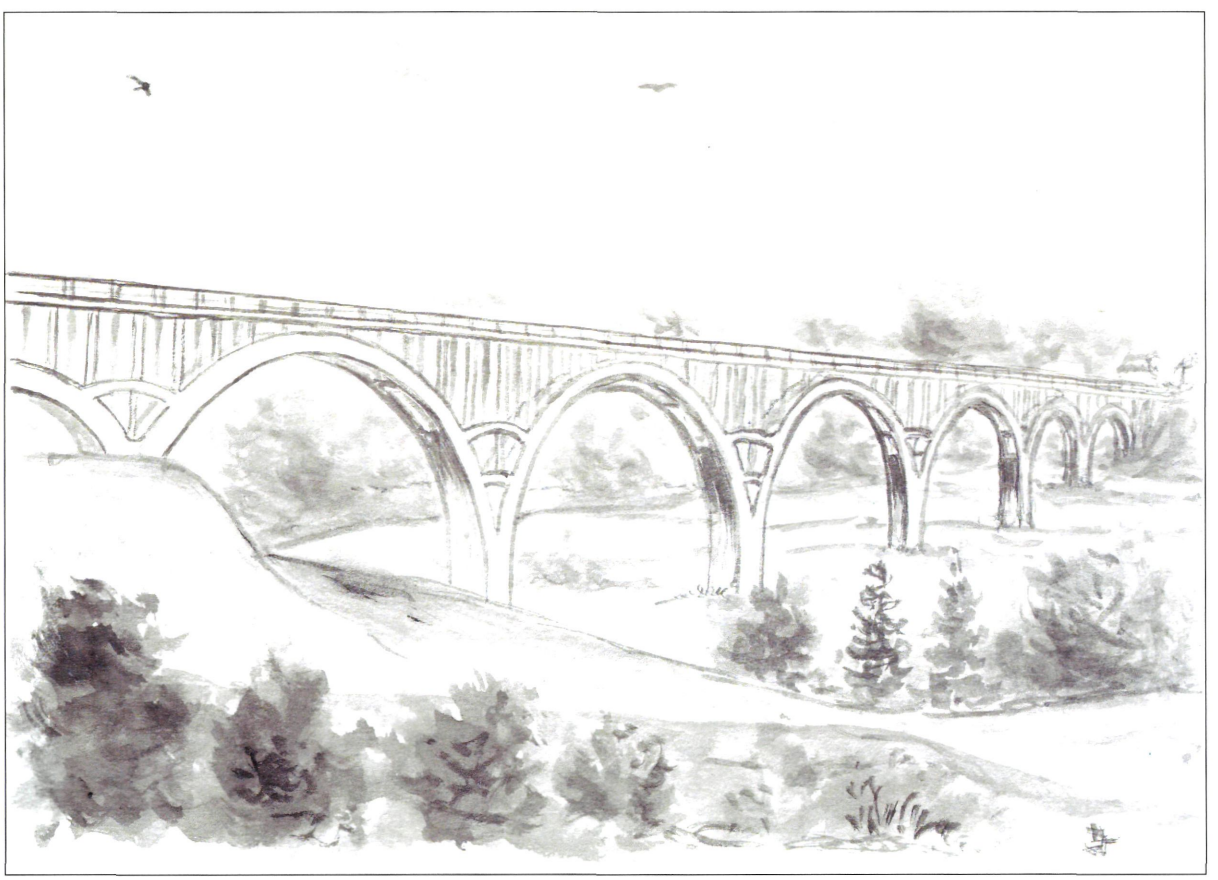
bátonyterenyei Képeslap Múzeumban Birják Gyula; a MÁV Vezérigazgatóságon Vörös József és Rubner Károly; a Nagykürtösi Útkarbantartó Vállalat (Banskobystrická regionálna správa ciest, Závod 14 Veľký Krtíš) ing. Cierna Janka és Balga Zoltán mérnök; a Pro Kalondiensis Polgári Társulásnál Papp Sándor elnök; az Ipoly-hidak Újjáépítése Társulásnál Molnár Katalin elnök; a Középső-Ipoly-mente Regionális Fejlesztési Ügynökségnél (Nagykürtös) Lőrinc Mária igazgató; az Út- Vasúttervező Vállalatnál dr. Koller Ida; a MÁV Zrt. Nógrád-vidéki Térségi Vasútnál Gere József igazgató; a Nógrád megyei Önkormányzatok Közútkezelő és Környezetvédelmi Kht-nál Novák János ügyvezető igazgató; a Nemzeti Közlekedési Hatóság Észak-magyarországi Regionális Igazgatóságánál Kardosné Pintér Erzsébet; Frics Gyula ny. műemlékvédelmi szakfőtanácsos, Olexa Józsefné ny. tanítónő, helytörténetkutató és sokan mások segítették munkámat, köztük kollégáim, Magyari László és Halász Lajos. Sokirányú segítségüket hálásan köszönöm és elnézést kérek azoktól, akiket név szerint nem említettem.

Az egyes fejezetek írásában Hajós Bence hídmérnök, Szabó László muzeológus, Frics Gyula, Kardosné Pintér Erzsébet hídmérnök, Ürmössy Ákos igazgató, Makai Tamás hídmérnök működtek közre, a lektorálást most is dr. Träger Herbert ny. főtanácsos vállalta, az anyag leírása Hegyi Kálmánné munkája.

A fotókat Gyukics Péter fotóművész, André László, Makai Tamás és Magyari László hídmérnök készítette, dr. Imre Lajos ecsetrajzai, id. Makai Tamás grafikái, Tőzsérné Balázs Mária festményei gazdagítják a könyvet.

Sajnálom, hogy sok minden kimaradt a könyvből, buzdítom olvasóimat, hogy kutassák és publikálják a megye gazdag hídtörténetét.

dr. Tóth Ernő



Somlyói eltemetett ívhíd. dr. Imre Lajos ecsetrajza

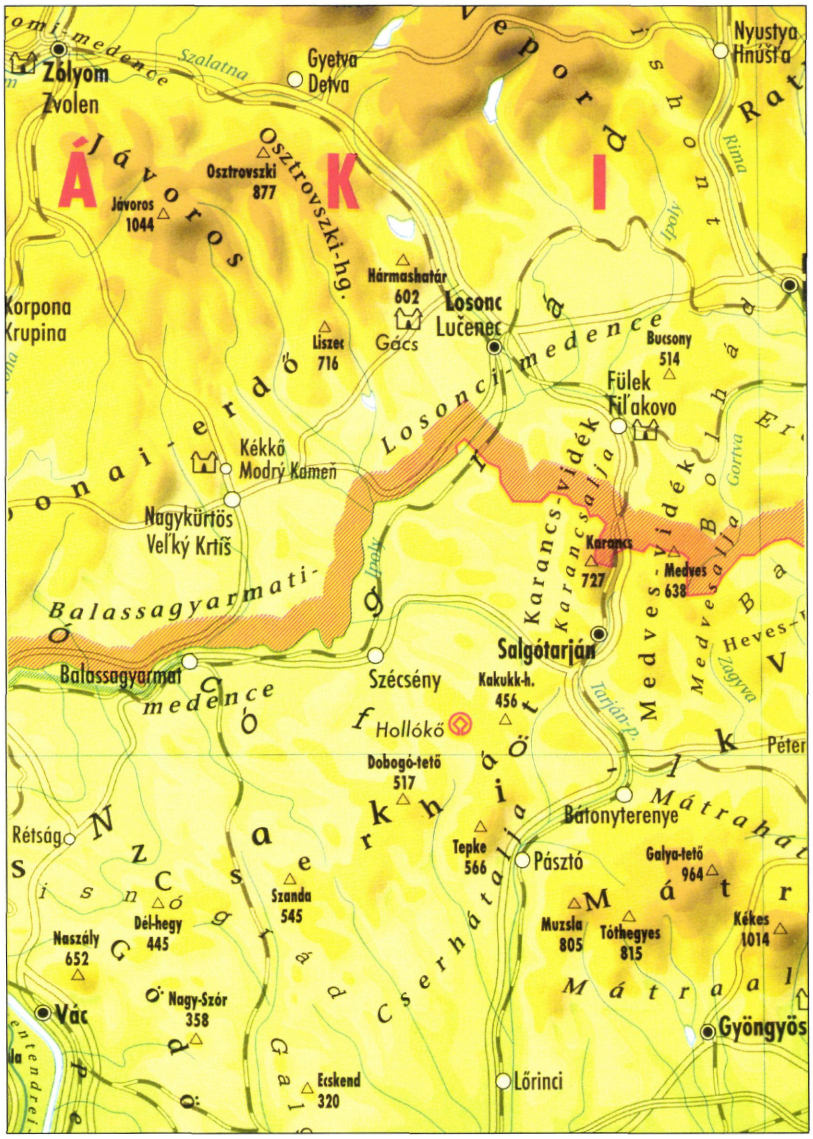
Földrajzi adottságok

Nógrád megye mai területe 2544 km^2, ezzel az ország második legkisebb területű és lélekszámú közigazgatási egysége [1].

A történelmi Nógrád megye ennél jóval nagyobb – 1872-ben – 4355 km^2 volt. A megye területe 1920-ban drasztikusan csökkent, ám az évszázadok során több alkalommal egyes környező területeket át, illetve elcsatoltak, csak példaként említve Vác és környezete a 15. században Nógrádhoz tartozott. A trianoni békeszerződés után (1923-ban) a maradék Nógrád és Hont vármegyéket 1938-ig ideiglenesen, majd 1945-ben újból ideiglenesen egyesítették.

A megye más területe véglegesen 1950-ben alakult ki, ekkor Heves megyétől Pásztó és környéke került Nógrádhoz, s Nógrádtól Heves, és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyéhez is kerültek települések [2]. A megyehatár igen gyakran és következetlenül változott a hatvan-salgótarjáni út térségében. A területváltozások részleteibe nem belemerülve, meg kell jegyezni, hogy e könyv tárgya szempontjából nehézséget jelentett, hogy egyes hidakról legyen-e szó benne, ha az ma területileg nem a megye része.

Általában a mai hídállományról lesz szó, ám az évszázadokig a történelmi Nógrád megyében lévő jelentősebb hidakról példaszerűen említést teszünk.



A történelmi Nógrád megye hegy- és vízrajza

A megye mai területét északon Szlovákia, nyugaton és délnyugaton Pest, keleten és délkeleten Heves, északkeleten, rövid szakaszon Borsod-Abaúj-Zemplén megye határolja.

A megye területének nagy része dombsági és középhegységi táj, jelentős területet foglalnak el a völgyek (Ipoly és Zagyva) és medencék is. Nógrád megye az Észak-magyarországi Középhegységhez tartozik, legnyugatibb része a **Börzsöny** (600 km^2).

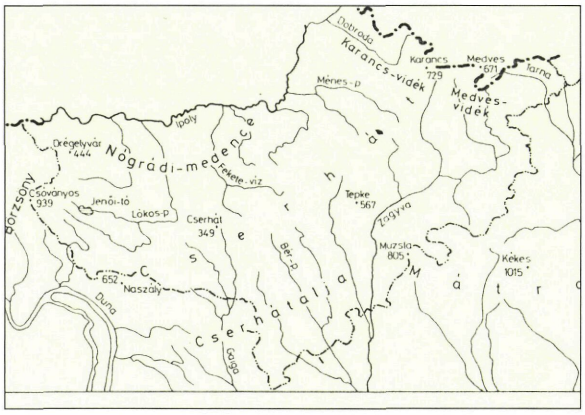
A megye legnagyobb, a megye jellegét adó változatos középtája a Börzsöny és a Mátra között elhelyezkedő **Cserhát**; alacsony hegységi, dombvonulatú táj. Északon az Ipoly völgye, délen a Gödöllői dombság határolja [1].

A Mátravidéknek csak egy kis része, a pásztói Mátra jut a megyére.

Nógrád megye tájai között említést kell tenni a Karancs-, Medves-vidékről, a Nógrádi medencéről és a Cserhátaljáról.

A megye vízrajzát – ez döntően befolyásolja a megye hídállományát – a patakokban való gazdagság jellemzi. A megye vizei az Ipoly, Zagyva, Galya és Tarna vízgyűjtő területéhez tartoznak. Legnagyobb folyója az Ipoly (246 km)

a Vepor térségét köti össze a Dunával. Ipolytarnóctól Hont községig halad a megye területén, s 115 km-en természetes határt alkot. Mellékvizei a Dobroda, a Ménes-, a Szentlélek-patak, a Feketevíz, a Lókos- és a Derék-patak.



Nógrád megye tájai [3]

A Zagyva (157 km) felső szakasza tartozik Nógrád megyéhez, mellékvizei a Tarján-patak, a Kis-Zagyva, a Szuha-, a Bujáki-, a Béri, a Herédi-patak, a Galga, a Tápió-, a Bárna és a Legéndi-patak. A Galya (59 km) kisebb vízgyűjtő területű vízfolyása a megyének. A Tarna vízgyűjtő területére csak kis patakok tartanak.

Állóvizek tekintetében nem igazán gazdag a megye. Jenői-, Bánki-, Tolmácsi-, Nyírjesi-, Kifli-tó és fontos tározók: Palotási-, Kétbodonyi-, Komavölgyi-, Hasznosi-, Kisterenyei-, Maconkai-tározó-tó [1, 3. 4].

Az úthálózat kialakulása szempontjából a domborzati- és vízrajzi viszonyok meghatározóak, a dombok között természetes, a településekhez igazodó sűrű úthálózat alakult ki, a vízfolyások nem jelentettek áthidalhatatlan akadályt, a Zagyván nagyobb településnél, pl. Pásztón több híd is volt, sőt az Ipolyon is lényegében minden településnél állt híd.

A megye földtani felépítése változatos, partközeli üledékek, homokkövek vulkáni kőzetek (andezit, bazalt, riolit) mellett mészkövek, dolomit is megtalálható.

Az úthálózat és ezen belül a hidak építésénél előnyt jelentett a kőanyagban való gazdagság, ezért lehetett kedvező az egyébként igen sűrű úthálózat kiépítettsége, ezért épült már a 19. század elején sok kőboltozat [3].

A történelmi Nógrád megye természeti viszonyairól csak dióhéjban ejtünk szót. Északon Zólyom és Gömör, keleten Gömör és Heves, délen Pest-Pilis-Solt-Kiskun, nyugaton pedig Hont megyével volt határos a 4124 km^2 területű megye a 20. század elején [6]. A domborzat fő jellemzője a dombos vidék volt, a megye mai területén lévő hegységeken kívül az Osztrovszki hegység a Vepor kis része, az Ipoly völgy felső szakasza volt része a megyének.

Az Ipoly 5145 km^2-nyi területének majdnem a fele Nógrád megyére jutott, az Ipoly mellékvizeivel (Tepla, Maskiva, Tiszovnyik, Sztruzsina és Rieka) [6].

A határvidék földrajzát is érdemes érinteni, mivel a régiók együttműködéséhez, a hiányzó kapcsolatok (hidak) építéséhez ismerni kell az adottságokat, lehetőségeket. Hasznos kiadvány jelent meg e témakörben a közelmúltban [7].

A hiányzó határhidak helyének meghatározásában több fontos tanulmány készült az elmúlt években [8].

A megye települései között Balassagyarmat a 14–16. századig a vármegye székhelye. A török megszállás után máshol tartották a megye közgyűléseit. 1790-ben elkészült az új vármegyeháza, a megye székhelye 1950-től Salgótarján lett. Szécsény és Losonc volt kiemelt fontosságú város, közlekedési csomópont, az iparosodással Salgótarján erőteljesen fejlődött.

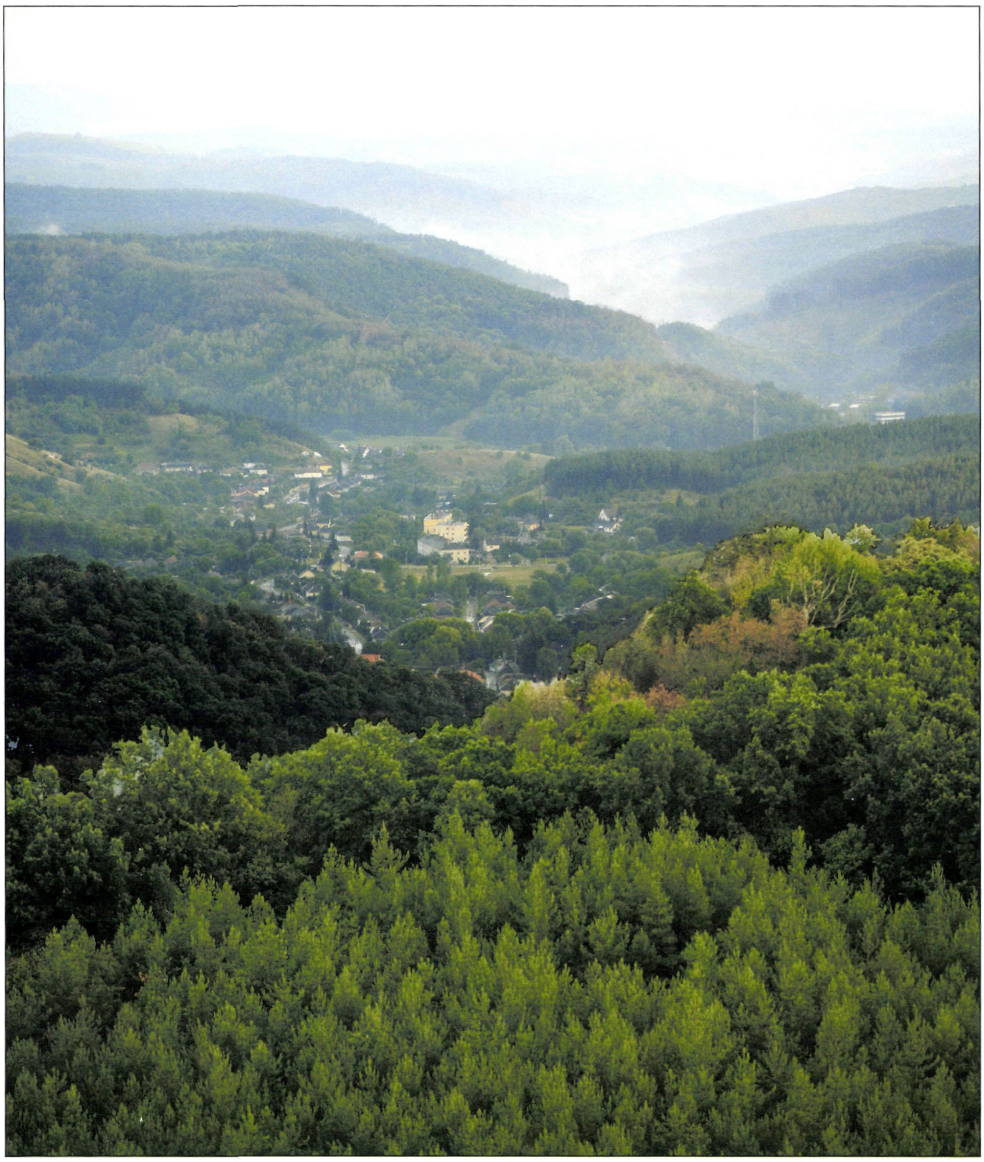
Nógrád megye sűrűn települt: a 14. században 290, a 15. században 370, a török alóli felszabadítás után 1647-ben 231, 1881-ben 276 település volt, 2005-ben a mai megye területén 129 település volt. Jelenleg hat település: Salgótarján, Balassagyarmat, Pásztó, Szécsény, Bátonyterenye és Rétság városi rangot visel [2].

Az előzőekben vázolt ismertetés rendkívül hézagos és elnagyolt, oly viharos volt a megye története, oly sok változás volt a területi beosztásban, határok meghúzásában, hogy csak figyelem felhívást szolgálhatnak e sorok, a szakirodalomban célszerű tájékozódni az érdeklődő olvasónak.

Végezetül szólni kell még arról, hogy ez a gyönyörű megye a kővárakról híres. Borovszky 20 nevezetes várat sorol fel pl. Nógrád, Hollókő, Somoskő, Szécsény, Buják, Fülek, Kékkő, s hosszan kellene sorolni a fontos erősségeket [6].

Nógrád a „görbe ország", Mikszáth Kálmán megyéje, aki örökbecsű emléket állított a tót atyafiaknak és a jó palócoknak, Madách Imre, Balassi Bálint neve, személye is szorosan kötődik a tájhoz.

A megye műemlékei Mátraverebélyen, Nógrádsápon, Pásztón, Szécsényben, Hollókőn (világörökség része) és kevésbé ismert helyeken e kisterületű megye értékeit, fontosságát jelzik [12].



Kilátás Salgó várából, Gyukics Péter felvétele

Irodalom:

[1] Magyarország megyei kézi könyvei 12. Nógrád megye, CEBA, 1992.

[2] Galcsik Zsolt: Nógrád megye közigazgatási és területi változásai (1872–2005), Nógrád Megyei Levéltár, Salgótarján, 2005.

[3] Budapest és a megyék földrajza (szerk.: dr. Frisnyák Sándor), Tankönyvkiadó, Budapest, 1984.

[4] Magyarország természeti és gazdasági földrajza (szerk.: dr. Udvarhelyi Károly), Tankönyvkiadó, Budapest, 1968.

[5] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, KPM Salgótarjáni Közúti Igazgatóság, 1980.

[6] Magyarország vármegyéi és városai (szerk.: Borovszky Samu) Nógrád vármegye, Budapest, 1911.

[7] Hevesi Attila – Kocsis Károly: A magyar-szlovák határvidék földrajza, Lilium Aurum, Dunaszerdahely, 2003.

[8] Hajós Bence: Az Ipoly-völgy úthálózata a hiányzó határhidak tükrében, Közúti és Mélyépítési Szemle, 2002. 9.sz.

[9] Az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni belső határvonalon a közúti átkelési lehetőségek sűrítésének vizsgálata. 5 kötet Tetthely. 2004. július.

[10] Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korába I. kötet, Magyar Tudományos Akadémia, 1890.

[11] Szombathy Viktor: Nógrádi útikalauz, Nógrád Megye Tanácsának Idegenforgalmi Hivatala, 1976.

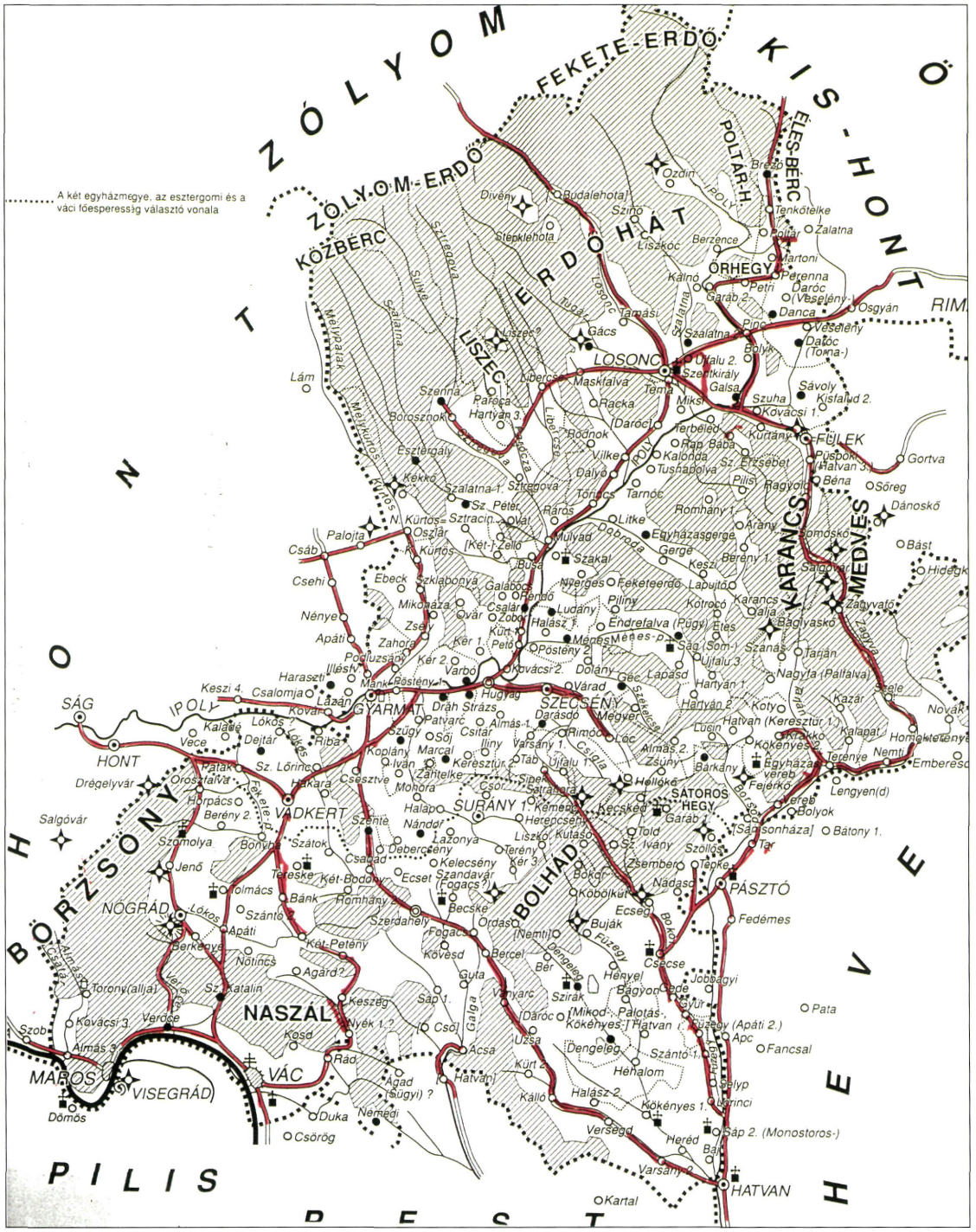
[12] Hálózati vizsgálat Ipoly-hidak újjáépítésére,Fővárosi Mérnöki Tervező Rt., 2003.

[13] Soós Péter: Barangolások hazai tájakon, Budapest, 1994.

A közúthálózat kialakulása

Nógrád megye úthálózatáról már a 2. századból maradtak fenn említések: az Ipoly völgyéből, a Nógrádverőcénél (ma Verőce) lévő dunai átkelőhöz vezetett út és ebből ágazott ki Vácon és Fóton keresztül Gödöllő irányába a Hatvan-Miskolc felé vezető út. Római kereskedők említették ezen utak egyes településeit, pl. Füleket [1].

A 7. század végén a „kései avarok" a zártabb, he-

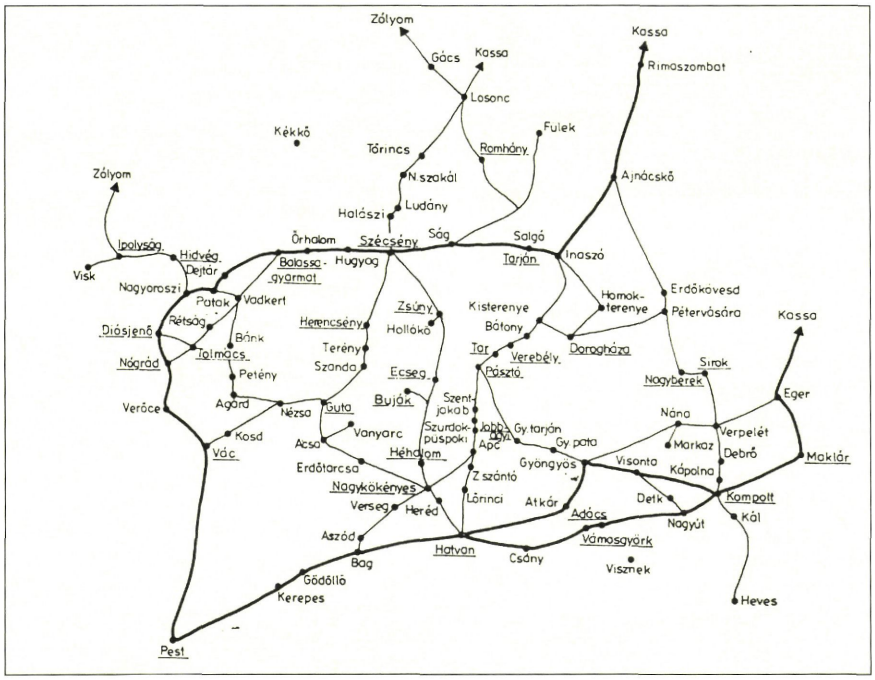


Nógrád megye az Árpád-korban [3]

gyesebb vidékeket is birtokukba vették. A 9. században itt, a Duna-kanyar vidéket átszelő kereskedelmi utak kereszteződésénél kialakított dukátus volt.

A honfoglaláskor (a megye területén 899–902 között) nagy gondot fordítottak az országhatár és a kereskedelmi utak ellenőrzésére. Nógrád vára az észak felé irányuló sáncot védte [1]. A honfoglaláskori főbb utak jórészt a mai útvonalakkal egyeztek meg [2].

Nógrád vármegye kialakulását és úthálózatát Györffy György művéből ismerhetjük meg [3]. A földrajzi adottságok és oklevelek adataiból (várak) felvázolta és térképen is bemutatta a valószínű úthálózatot:



Az úthálózat a 13–15. században [2]

Nógrád várába Visegrádról a Verőce-patak mellett, Vác felől Szendehelyen át lehetett jutni. Nagy út ágazott el Vadkerten át Gyarmat, illetve Szécsény felé Nógrádot Hont várával Jenőn és Oroszfalván út kötötte össze.

A Galga mentén Guta-Romhány-Gyarmat irányú út haladt, Hatvan felől Ecsegen át Gyarmatra lehetett jutni. Hatvanból a Zagyva mellett vezetett vásárút.

Az Ipoly mindkét oldalán vezetett út északkelet felé, de fontosabb volt a Gyarmat-Busa-Losonci út. További fontos fő- és mellékutak is láthatók Györffy térképén [3].

Feltűnő, hogy a viszonylag sűrű úthálózatban több, nagyjából észak-déli út található, kelet-nyugati azonban alig akadt. Gyarmat és Losonc volt marináns útcsomópont.

Csánki Dezső a Hunyadiak koráról készített áttekintést. Részletes tanulmányából kitűnik, hogy a 15. században Vác is Nógrád megyéhez tartozott, jelentős számú (22) vár vigyázta az utakat, nagy uradalmak voltak jellemzően a 353 helységet és 13 várost számláló megyében.

Figyelemre méltó, hogy Dejtár, Oroszi, Patak, Szanda, Verebély is város volt. Hidakra vonatkozóan kevés információt kapunk a helynevekből és oklevelekből, csak Konczhida (1471) neve utal hídra, s néhány település vámja valószínűsít hidat (Ecseg, Héhalom, Gút stb.) [4].

Molnár Erzsébet dr. az Ipoly és a Tarna úthálózatát elég részletesen térképen is bemutatta, a már idézett tanulmányában [2]. Feltűnő, hogy a fontos főutak vonala a maihoz hasonló.

A hódoltság korában (16–17. sz.) a falvak lakossága megfogyatkozott, a települések egy része ideiglenesen lakatlanná vált, egy része elpusztult. Az utak egy része forgalmas volt, így Vác, Nógrád, Szécsény jelentős közlekedési csomópont volt. A várakat összekötő utak fontossá váltak.

Az utak építéséről, javításáról törvények rendelkeztek (1579 évi XLV. t.c.) [2]. Más megyékből maradtak fenn a hidakra vonatkozó feljegyzések Nógrád megyéből csak elvétve, így Drégelypalánk-Hídvég hídjáról 1594-ből [5].

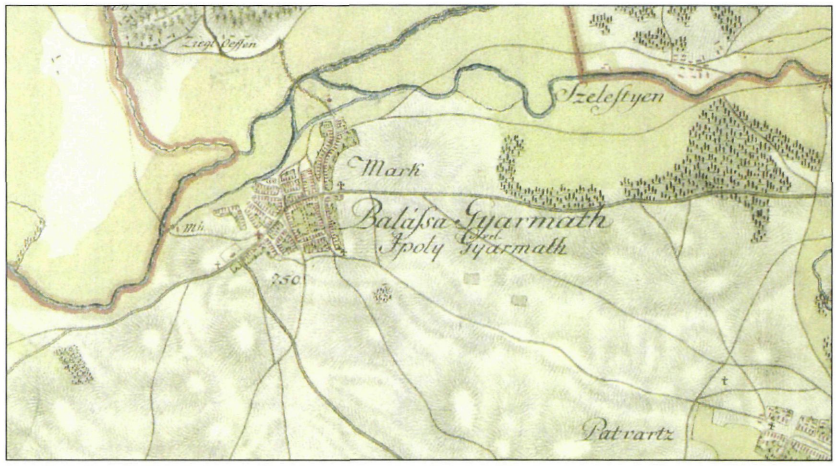
A török hódoltság megszűnése után a megmaradt települések gyorsan fejlődtek, a közlekedési viszonyok biztonságosabbá váltak, nőtt az utak forgalma.

1716-ban a Kamara 12 postavonalat indított, a Pest-Vác-Palánk-Balassagyarmat-Szécsény és a Vác-Rétság-Balassagyarmat-Szakál-Gács vonalon később indult be a postakocsik járata.

Fontos vármegyei utak voltak még a Szécsény-Felsőtold-Pásztó, Hatvan-Pásztó-Kisterrenye-Pétervására, Vác-Romhány utak [2].

Az úthálózat fejlesztésében fontos lépés volt, hogy III. Károly 1723-ban műszaki bizottmányt hozott létre, ennek az utak-, hidak építése és fenntartása volt a feladata, Mária Terézia 1772-ben előírta, hogy a

vármegyéknek útfelügyelő mérnököket kellett alkalmazni, II. József pedig építési igazgatóságokat szervezett, és forrást teremtett az utak építésére [2].



A Balassagyarmat környéki utak I. katonai felmérésen

Az I. katonai felmérés II. József rendeletére készült, a rendkívül értékes térképekhez külön aránylerás is készült, ebben az utak-, hidak állapotáról is találhatunk adatokat [6]. A községek közül 57-ben jó, 49-ben közepes és 40-ben rossz volt az utak állapota [1]. A térképszelvények alapján összesen 249 híd volt a megyében, egyes települések környékén feltűnően sok: Bánk-Nagyoroszi 32, Balassagyarmat és Felsőpetény 19-19.

1803-ban a megyei közgyűlés az utak javítása, fejlesztése tárgyában javaslatokat fogadott el. Az országos utakat 4 komisszárius gondjára bízták és 14 pontban fogalmazták meg teendőiket, ezek közül az egyik a hidak javításáról és 2,5 ölre való szélesítésüket írta elő.

Egy pont a hidak összeírásáról, egy pedig az építendő hidak munkáinak igazságos elrendeléséről szólt. Sok egyéb érdekes adat található a megye közútjainak történetéről szóló alapos és részletes műben [1].

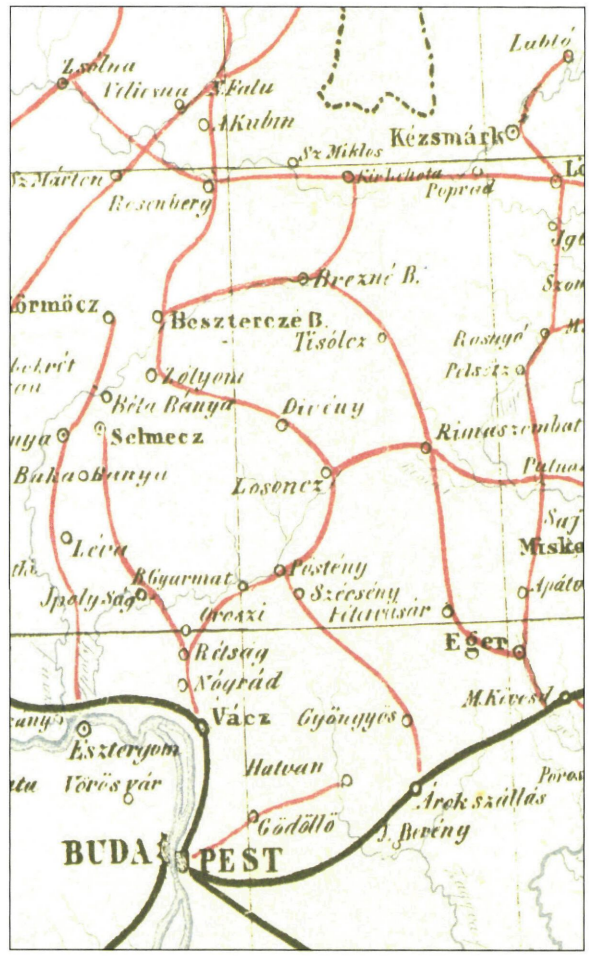
A 19. század elején készült megyetérkép sűrű úthálózata a korábbi – és máig fennálló – jellegzetességeket mutatja.

Jelentős előrelépés volt az utak kiépítése 1790–1850 között. Meglepő, hogy Balassagyarmat-Szécsény, Balassagyarmat-Kékkő, Nógrádszakál-Losonc között kiépítetlen (burkolatlan) volt az út, miközben Vác-Romhány között már nem kellett sarat taposni [2].

A 19. század elején már nagy ütemben épültek kőhidak 1836-ban Szécsény környékén 14 településen 74 híd volt, közülük 14-nél ismerjük az anyagot is: 10 kő- és 4 fahíd [2].

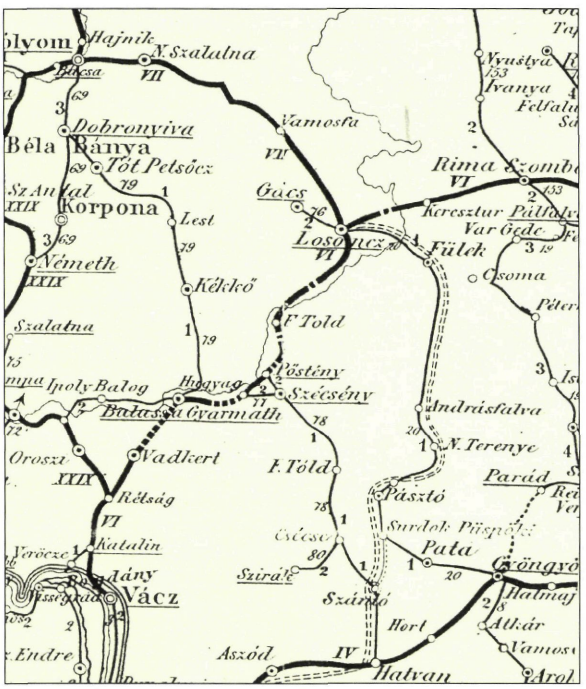
Az útfejlesztés érdekes részleteire itt nincs mód kitérni, az 1848-ban készült országos felmérésből csak annyit idézünk, hogy Buda-Gács-Rozenberg felé vezető főposta út 14 3/4 mérföld hosszan haladt Nógrád megyében. 36 kő és 113 fahíd volt ezen úton a XI. számú Buda-Rétság-Galgóc-Jablunai főposta út Nógrád megyei szakasza, 3 1/6 mérföld, XXXVII. Gács-Kassai mellékposta út 33/6 mérföld (Zelenánál Ipolyhíd) [7].

Korszakos jelentőségű volt gr. Széchenyi Istvánnak a magyar közlekedési ügy rendezésének javaslata (1848), ez azonban nem valósulhatott meg [8].



Széchenyi úthálózat fejlesztési terve (1848)

A levert szabadságharc után a bécsi kormány államérdekből jelentős lépéseket tett az úthálózat rendszerének kidolgozása és a tényleges fejlesztés ügyében. Fest Vilmos kiváló statisztikai és nemzetgazdasági közleménye három állami és 6 országos utat ismertet Nógrád megyéből. A legismertebb a VI. Vác-Kassa 32 mérföld hosszú út részletesen ismerteti a kiépítendő és a már épülő vagy elkészült útszakaszokat, hidakat, tételesen megadja a Pincz melletti és a Rétságnál folyó út és hídépítés költségét, az úton lévő hidak és átereszek szerint (112 m, 298). Rendkívül értékes forrás ez a mű, s különösen is a kiváló térképe [9] (6. ábra).



Nógrád megye álladalmi és országos útjai 1868-ban [9]

Az 1867 évi kiegyezés után a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium intézte az utak fejlesztését, megszervezték a magyar királyi államépítészeti hivatalokat. Az állami utak kezelése a Helytartótanács alá került, az országos utak pedig megyei/törvényhatósági utakká váltak, fenntartásukról a vármegyének kellett gondoskodnia [10].

Nehézséget okozott a közmunka alkalmazása, 1872-ben rendkívüli közgyűlést tartottak a megyei utak fejlesztése érdekében [1]. 1873-ban 15 megyei utat jelöltek ki és ínségmunkásokkal nekiláttak ezek kiépítésének. 1876-ban a községi/vicinális utak építésére egy állandó útbizottságot hoztak létre. Ebben az évben az eddig Losoncon lévő államépítészeti hivatal Balassagyarmatra költözött.

1880-tól a megyei sajtó gyakran tudósított utak építéséről, közölt vitacikkeket is. 1880-ban a Nógrádi Lapok 16 megyei út adatait ismertette: a 450 km-nyi hálózaton az utak 43% volt kiépített, a műtárgyak (híd és áteresz) száma 741 volt [1]. Bár a közlekedők nem voltak elégedettek az útépítések ütemével jelentős volt a fejlődés 1890-ben már az állami utak teljes hosszban kiépítettek voltak. A budapest-vác-balassagyarmat-losonc-kassai út megyei szakasza 100 km volt s ezt zömében (93 km) kőalappal építették ki. 58 hidat is jó állapotba hozták, a ma is álló kőboltozatok ebből a korból származnak.

Figyelemreméltó, hogy ebben az időben Nógrád megyében 27 megyei út 471 km hosszúságú volt s ebből csak 37 km volt kiépítetlen, a hidak száma 260 volt ezeken az utakon [1].

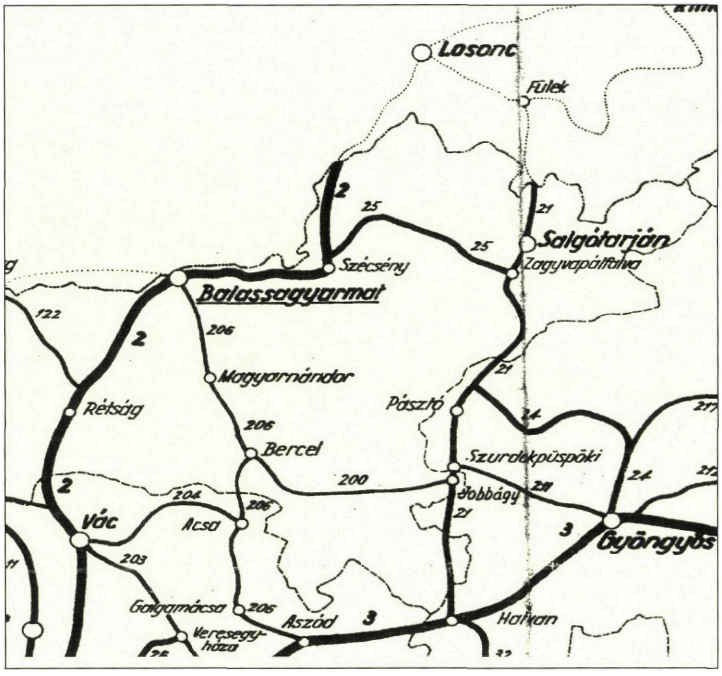
Az 1890 évi I. tc. a közutakról és a várakról rendelkezett, ez volt hazánk első úttörvénye. A Baross Gábor által megalkotott törvény elvben jó alapot biztosított az utak építésére, fenntartására. A megye közúti alapja 1895-ben kölcsönt vett fel, melyből zömében közutakat építettek. 1907-ben a kormány útállamosítást hirdetett meg, ez azonban kevéssé éreztette hatását. A gépkocsik száma lassan nőtt, 1929-ben megindult a menetrendszerű (naponta egyszer) autóbuszjárat Salgótarján és Balassagyarmat között.

1934-ben a megye úthálózata fejlett volt: 890 km kiépített út, 154 km állami, 360 km megyei és 376 km községi és vasúti hozzájáró út. Kiépítésre várt 32 km megyei és 124 km községi út [1].

1934-ben határozták meg hazánkban első alkalommal a főutak (főközlekedési utak) hálózatát, mégpedig tekintet nélkül arra, hogy egy-egy útsza-



A főúthálózat 1934-ben, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény



A főutak 1948-ban, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

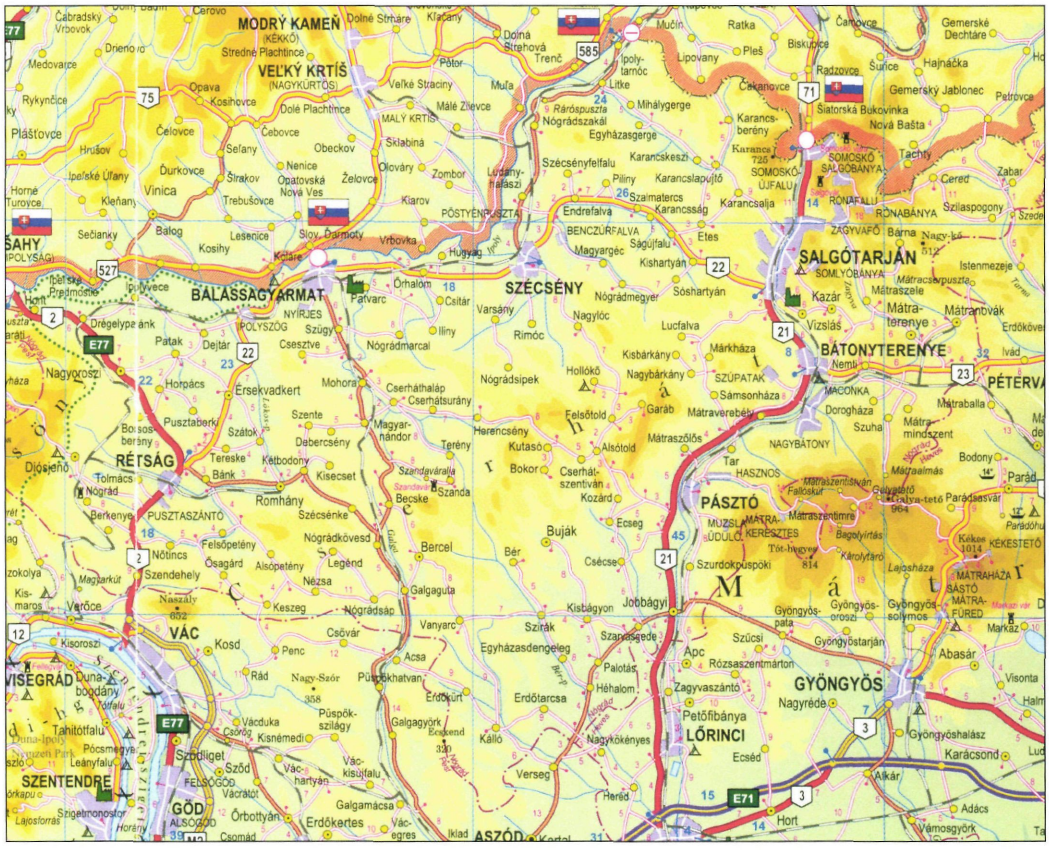
12, 21, 200, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 214) közül több egészen kis hosszban érintette a megyét. A rácsszerkezetű hálózat hossza 350 km körüli volt, 1940-re 412 km-re nőtt, ez a teljes hálózat 35,4% volt [13].

A II. világháború jelentős kárt tett az utakban, hidakban: 88, más forrás szerint 84 hidat pusztított el bombázás, robbantás [1, 11].

Egyes utakon (pl. 21. sz. főút) szinte minden híd elpusztult, érdekes módon jelentős főutakon, így a mai 2. sz. főúton alig volt kár.

Az útállapotok értékelésére a háborús károkon túlmenően megemlítem, hogy az utak 94%-a makadám, azaz „poros", nem aszfaltos felületű volt.

A megye területének többszöri jelentős változásáról az előző fejezetben volt szó, most újabb változás következett: a megyei kezelésű utakat államosították [10].



A mai közúthálózat, autótérképen

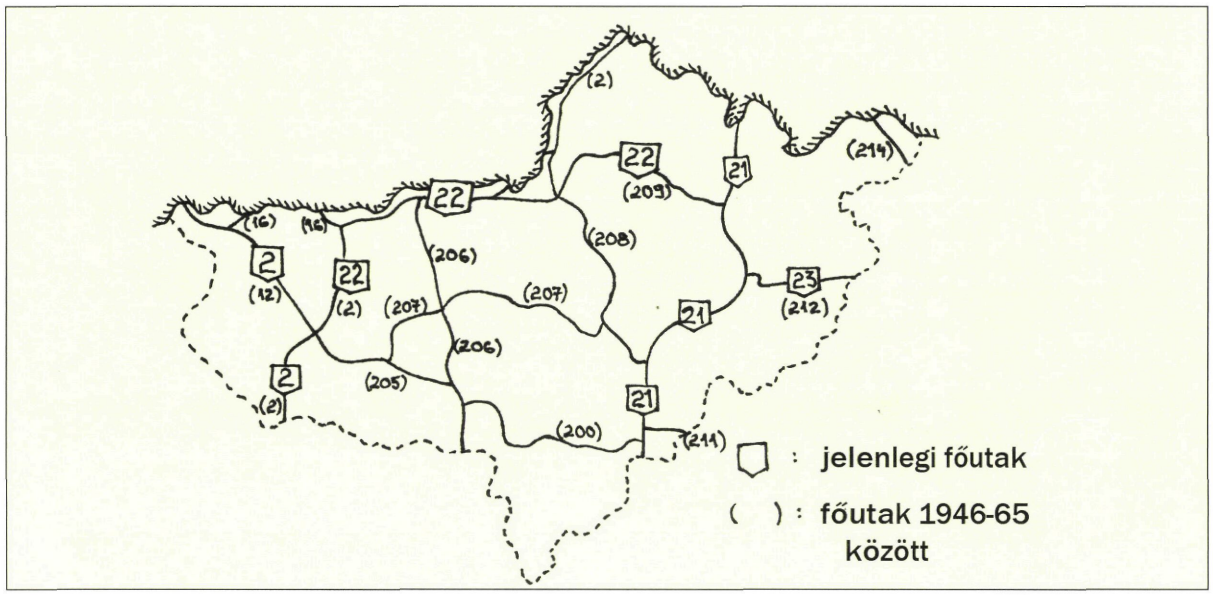
kasz állami vagy megyei kezelésben volt. A megye főúthálózata kiterjedt, elaprózott volt: 13 főút (2,

A háborús károk helyreállítása mellett az úthálózat korszerűsítése is jó ütemben haladt, pl. 1952-

ben a 21. sz. főúton 8,5 km betonút épült, majd 1957–63-ban új nyomvonalon kiépült, s jó ütemben haladt az utak ún. portalanítása (bitumen és zúzalékszórással), 1968-ban már csak 20% volt a „vizes makadám" utak aránya [1].

A burkolatállapotok változása mellett említésre zat portalanítása, állandó burkolattal való ellátása és szélesítése (1974-től) fontos és nagy feladat volt [1].

Az úthálózat fejlesztésének kérdéseiről a Városi Közlekedés 1978-ban jó áttekintést adott. A jelentősebb útkorszerűsítésekről, s ezek hídépítési vonat-



A főúthálózat változása

méltó, hogy 1950-ben ismét változott a megye területe, Pásztót és környékét ekkor csatolták a megyéhez, 1965-ben pedig a főúthálózat jelentősen változott, csökkent a főutak száma és hossza, lényegében a maira (1965-ben 205,7 km).

1966–70-ben elkészült a 2. sz. főút 23 km-es szakasza, a Balassagyarmat-Aszód közti út korszerűsítése [1].

1970-ben lett önálló megyei Közúti Igazgatóság az országos közutak kezelője. A rendkívül sűrű úthálókozásaira külön fejezetben térünk ki (Salgótarján, Balassagyarmat).

Összefoglalóan megállapítható, hogy az úthálózat jelentős mértékben az egyes utak vonalát illetően keveset változott, ám a megye területi változásai 1920, 1938 és 1945 után alapvetően befolyásolták egyes utak – főleg a 2. sz. főút – jelentőségét. A mai megye úthálózatának sajátossága, hogy a főutak szinte csak keretezik azt (2, 21, 22 utak), a megye belsejét feltáró utak közt főút nincs.

Irodalom:

[1] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, KPM Salgótarjáni Közúti Igazgatóság, 1980.
[2] Dr. Molnár Erzsébet: Az úthálózat és a települések fejlődésének összefüggései az Ipoly és Tarna között. Közlekedési Múzeum Évkönyv VIII. 1985–87, KÖZDOK 1988.
[3] Györffy György: Az Árpádkori Magyarország történeti földrajza II., Akadémiai Kiadó, Budapest, 1982.
[4] Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában I. kötet, Budapest, MTA 1890.
[5] Balogh Zoltán: Drégelypalánk, Száz magyar falu könyvesháza.
[6] Nógrád megye képe a XVIII. század végén, Salgótarján, 1977.
[7] Tenczer Károly: Általános átnézete Magyarország fő- és mellék posta s közlekedési utainak, Abszolutizmuskori Levéltár D 257, Magyar Királyi Országos Építészeti Igazgatóság, 1848.
[8] Széchenyi István: A magyar közlekedési ügy rendezésének javaslata, Reprint.
[9] Statisztikai és Nemzetgazdasági Közlemények, MTA Statisztikai Bizottsága Pesten, 1866.
[10] Hanzély János: Magyarország közutjainak története, Útügyi Kutató Intézet 14. kiadványa, Budapest, 1960.
[11] Tóth László: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban, A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve, KPM Közúti Igazgatóság Kecskemét, 1981.
[12] Városi Közlekedés, 1978. 5. szám, Nógrád megyei szám.
[13] Nógrád vármegye közúti térképe, M. kir. Államépítészeti Hivatal Balassagyarmat, 1940, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

A HÍDÉPÍTÉS FEJEZETEI
Korai hídépítés, fahidak

A megye hídtörténetében a 16. századig szinte kizárólag helynevek, oklevelek jelentenek támpontot. Nógrád és Kékkő várát 1216-ban, illetve 1290-ben említik, Fülek királyi várából 1385-ből van adat; váraknál pedig hidak biztosan voltak.



Őskövület feletti fahíd Ipolytarnócon, Makai Tamás felvétele

Egy helynév: Konczhida bizonyítja, hogy ott híd állt [1].

A megye névadó várában a felvonóhíd mellett évszámot (1483) jelző tábla maradt, ennél a híd valószínűleg régibb lehetett [2].

A Drégelypalánknál álló fontos Ipoly-hídról, többek között, egy 1594-ből fennmaradt írás ad hírt, a hídról 1617-ből egy szép metszet is tanúskodik [3, 4].

Az I. katonai felmérésen 249 híd látható, ezek döntő többsége fahíd volt [5].

Az első hídterv 1788-ból Vámosmikola 16 nyílású műtárgyáról maradt fenn [6].

A fahidak javítása állandó feladat volt, rengeteg panasz, közgyűlési határozat szövege található Nógrád Megye Levéltárában. Különösen sok írás maradt fenn Hugyag (pl. 1799), Jobbágyi és Tar (18 db) hídjairól [7].

A kisterenyei szolgabíró favásárlásáról (1819) talált feljegyzést dr. Gáll Imre [8]. A héhalmi fahíd javítása 1818-tól többször is szerepelt a nemesi közgyűlések napirendjén [8, 9].

1822-ben megállapodás született Nógrád és Heves megye között, hogy a Jobbágyi és Lőrinci hidakat Nógrád, Szurdokpüspöki és Pásztó hídját Heves megye építse meg [10].

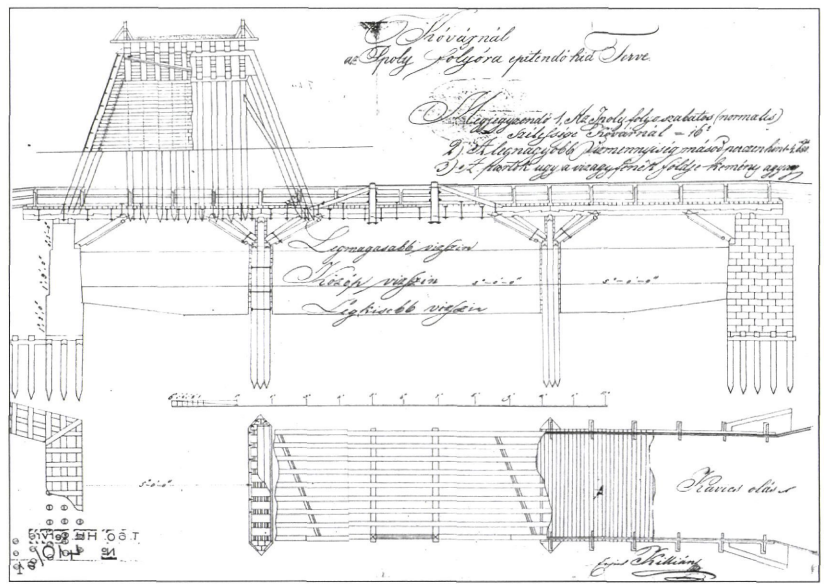
1826-ban Mocsáry hét Ipoly és három Zagyva-hidat említ, ezek közül hét fahíd volt, érdekes, hogy a pásztói és a lőrinci Zagyva-hidat kőhídnak jelezte, úgy látszik, hogy a tervezett hídépítések elkészültek [11].

1842-ből híradás van Ipolydamásd fahídjáról [12].

Az 1844-ben készült II. katonai felmérésen legalább 190 híd szerepel, a kőhidak és fahidak megkülönböztetése nehéz, a nagyobb hidak ekkor zömében faszerkezetűek voltak [13], de akadtak kivételek.

1847-ből fennmaradt **két terv is a Kóvár-Újkóvár közti Ipoly-hídról,** az egyiket Killián mérnök készítette (5–8–5 öl), a másikat a Királyi Építési Főigazgatóság (3x6 öl) [14].

1848–49-ben több fahíd romlott, pusztult, így a Hugyagnál, Pösténynél és Pincznél lévő Ipoly-



A kóvári Ipoly-híd terve, Magyar Országos Levéltár

hidakat felégették [15]. 1851-ből több adat van egyes utakon és kerületekben lévő hidak számáról, nagyobb hidak méretéről, így tudjuk a Gyarmat-Kékkő-Zólyyom országúton Ipoly-hídja 68 öl hosszú volt [15]. Hajós Bence kutatásai alapján a II. katonai felmérésen 19 Ipoly-híd látható, közülük 16 fahíd.

Az 1848-ban készült országos felmérésen Nógrád megye 113 fahídjáról volt feljegyzés [16]. A fahidak állapotáról is maradt fenn adat, a Kékkői járásban (1849) 31 fahíd közül 17 volt jó állapotú [15].

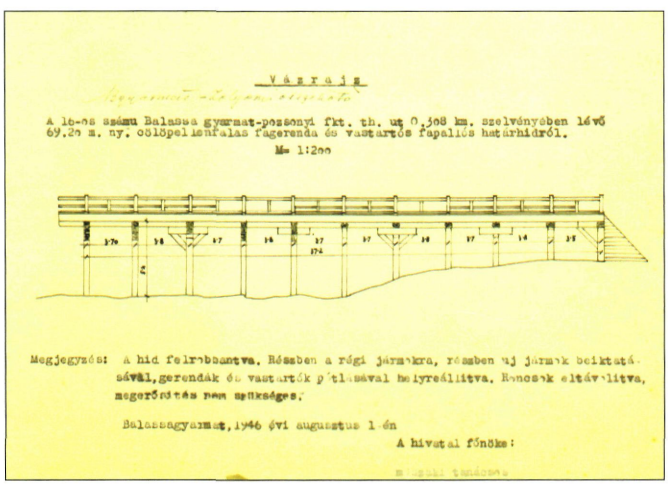
Balassagyarmatnál az Ipoly-híd 68 öl (129 m) volt, a város tűz elleni védelme érdekében az Ipolyt szabályozták, a városhoz közel vezették, az új meder felett hatnyílású fahíd épült [12].



Balassagyarmat Madách híd 1920 után, Madách Imre képtár

1867-ben már készen állt a Pest-Hatvan-Salgótarján vasút, ezen fahidak álltak, a vasúti fahidakról, így Ipoly-hidakról is külön fejezetben lesz szó.

A II. világháború előtt az Ipolyon igen sűrűn, lényegében minden településnél híd vezetett át. A közúti hidak közül csak két helyen volt boltozott híd, és 1894–1909 között épült néhány acélhíd (Hugyag, Pöstyén, Balassagyarmat, Letkés, Ráros, Durenda, Rapp), a többi helyen fahíd volt [12, 17].


Vázrajz

Megjegyzés: A híd felrobbantva. Részben a régi járműkre, részben új járművek beiktatásával, gerendák és vastartók pótlásával helyreállítva. Roncsok eltávolítva, megerősítés nem szükséges.

Balassagyarmat, 1946 évi augusztus 1-én

A hivatal főnöke:

Ipoly-híd 1946-ban, Államépítészeti Hivatal

A Zagyván is, a már említett kivételektől eltekintve fahidak álltak, a fontos Hatvan-Salgótarján-Fülek úton 1905-ben épült Tarnál acélszerkezetű, Pásztón pedig 1929-ben vasbeton Zagyva-híd, Pásztón több Zagyva-híd volt, közülük az egyik még 1963-ban is faszerkezetű volt, akárcsak Mátraverebélynél [18, 8, 19].

A II. világháborúban 88, más forrás szerint 84 híd pusztult el (a megye mai területén) [15, 20]. Az Ipoly-hidak – talán a vámosmikolai kivételével – elpusztultak [21], ideiglenes újjáépítésük szinte azonnal megtörtént, s ezekről vázlatos rajzok is maradtak [22], ám a kettős birtokosság megszűnése után ezeket 1950-ben elbontották [12].



Zagyva-híd Pásztón, dr. Gáll Imre felvétele (1960)

Nemcsak az Ipolyon, hanem a Zagyván és kisebb vízfolyásokon is robbantással pusztították el a „stratégiai fontosságúnak" gondolt műtárgyakat. Az 1946-ben készített gondos útmesteri felvételek alapján ismerjük egyes utak provizóriumainak méretét is, s tudjuk, hogy 1947-ben még 85 ideiglenes híd volt a megyében, zömében az eredeti híd helyén, gyakran a roncsokra építve, néhány helyen terelőútba építve. Az Őrhalom-Ipolyvarbó közötti úton volt több, nagy hosszúságú provizórium, ám a túlméretezett robbantás miatt, egészen kis műtárgyak helyett hatalmas ideiglenes hidat kellett építeni. [15, 22].

A megye fahídállományáról pontos adatok nem maradtak fenn, napjainkban az országos közutakon nincs, önkormányzati utakon azonban még 150, részben faanyagú provizórikus híd van [23].

Az országos helyzettől eltérően (1955-ben még 900 ideiglenes, részben faanyagú híd volt az országos közutakon), Nógrád megyében kevés volt az ilyen szerkezetű híd és ezek között a nagyobb nyílásúak (8–10 m) hídfői általában kőanyagúak voltak. A kishidak korszerűsítése természetesen más okokból Nógrád megyében is fontos volt, ám kevés fahíd átépítéséről maradtak fenn dokumentumok, pl. 1960-ban Pásztón egy 9,3

m nyílású, 1962-ben Bujákon egy 5,0 m, 1966-ban a béri bekötő úton egy 11,0 m nyílású fahíd épült át. Néhány fahidat – átépítésük előtt – fényképen mutatunk be [24].

Az önkormányzati hidakról külön fejezetben is szólunk, a fahidak állományáról itt csak annyit, hogy számuk 1978-tól nem csökkent (ekkor 111 fahíd volt), sőt az utóbbi húsz évben nőtt, ez saját használatú utak átvétele miatt következhetett be (1985-ben 108 fa, illetve provizórikus híd volt) [25].

Említésre méltó fahíd a megyében a ceredi 1970-ben épült, hétnyílású, s a közelmúltban átépített 36 m hosszú fahíd, és több sajáthasználatú fahíd tavaknál, víztározóknál.



Acéltartós fahíd Bujákon,
Kardosné Pintér Erzsébet gyűjteménye



Acéltartós fahíd Szurdokpüspöki, 1960 előtt,
Hídlap, Közútkezelő



Ipolytarnóci Nemzeti Park fahídja szurdok felett,
André László felvétele

Irodalom:

[1] Csánki Dezső: Magyarország történeti földrajza a Hunyadiak korában 1. kötet, Budapest 1890.
[2] Feld István: Nógrád, Tájak, Korok Múzeumok, 498. 1994.
[3] Balogh Zoltán: Drégelypalánk, Száz magyar falu könyvesház.
[4] Hufnaglius metszete, 1617.
[5]] Az I. katonai felmérés térképszelvényeiből (Hadtörténeti Intézet és Múzeum) készített kigyűjtés.
[6] Hajós Bence: Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig, Balassagyarmati Honismereti Híradó 23. évf. 1–2. sz.
[7] Nógrád Megyei Levéltár, Nógrád Vármegye Nemesi Közgyűlésének iratai, IV. 1. b.
[8] dr. Gáll Imre: kéziratban maradt jegyzetek és fényképfelvételek Nógrád megye hídjainak történetéről levéltári források alapján, 1963., Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[9] Á. Varga – Dupák – Hansel - Szomszéd: Héhalom története, Héhalom, 2000.
[10] Hidak Heves megyében (szerk.: dr. Tóth Ernő), Eger 1998.
[11] Mocsáry Antal: Nemes Nógrád Vármegyének Históriái, Geographiai és Statistikai Esmertetése, Pest 1826.
[12] Hajós Bence: Az Ipoly hídjai, Tájak Korok Múzeumok 737, Honismereti kiskönyvtár 257, 2004.
[13] A II. katonai felmérés térképszelvényei (Hadtörténeti Intézet és Múzeum) alapján saját felmérésem.
[14] Hajós Bence: Ipoly-hidak I-IV, Közlekedéstudományi Szemle, 2002. 5–7 és 9. szám.
[15] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története KPM Salgótarjáni Igazgatósága, 1980.
[16] Tenczer Károly: Általános átnézete Magyarország fő- és mellék posta s közlekedési utainak, Abszolutizmus Levéltár, D257. Magyar Királyi Építészeti Igazgatóság, 1848.
[17] Magyarország vármegyéi és városai (szerk.: Borovszky Samu), Nógrád Vármegye, Budapest, 1911.
[18] A tari Zagyva-híd fővizsgálata.
[19] Mátraverebély vasútállomási úti Zagyva-híd dokumentációja, Közútkezelő tervtára, Salgótarján.
[20] Tóth László: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban, A kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve, KPM Közúti Igazgatóság Kecskemét, 1981.
[21] Rakéta az Ipoly felett.
[22] Nógrád Megyei Levéltár, VI. 402. Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal iratai (1893–1950), 1–8 doboz.
[23] Önkormányzati hidak adatai, Nógrád Megyei Önkormányzat Közútkezelő és Környezetvédelmi Kht., Salgótarján, 2006.
[24] Hídlapok a közútkezelő tervtárában, Salgótarján.
[25] Közutak főbb adatai, 1985.

Boltozatok

Nógrád megyében napjainkban öt műemlék boltozat van, ez országosan kiemelkedően sok; ugyanakkor nem kiemelkedő a boltozott hidak száma (24).

A megye mai és történelmi területén bőven volt kőanyag, ám nemcsak ennek köszönhető a mai napig fennálló műtárgyak sora, hanem annak is, hogy már igen korán arra törekedtek az illetékesek, hogy tartós, szép hidakat építsenek.

Ipolyság boltozott hídja a források szerint a tatárjárás után **1266-ban lett kész.** Részleteket erről a hídról sajnos nem tudunk, ám így is műszaki kultúránk, a magyar hídépítés becses emléke, hogy több mint 700 éve nem riadtak vissza a magyar kőművesek, hogy egy nem éppen szelíd folyón hidat építsenek [1]. A török megszállás alatt ez a híd elpusztult, ám a jezsuiták 1769-ben az első állandó híd megépítése után majdnem pontosan 500 évvel később egy soknyílású, Nepomuki szoborral díszített boltozatot építettek. Ez a híd a II. világháborúig szolgálta a közlekedést. Képeslapok megőrizték ennek a hídnak a képét, így tudhatjuk, hogy a 18. században szokásos szélességgel épült hidat, nem éppen előnyös módon megszélesítették, ám így is a korai kőhídépítésünk becses emléke ez a valószínűleg tizenegy nyílású híd [1].



Ipolyság Ipoly-híd, Képeslap

Poltárnál ma is áll egy 3 x 4,9 m nyílású, félkörív alakú robusztus híd, melyet a szakirodalom törökkorinak tart, építési idejét 1600 körülire teszi [2].

A híd jégtörővel kialakított pillérei 2,3 m szélesek, a híd teljes hossza pedig 51 m [3]. A faragott kő boltozatú híd ma már nem viseli a főút forgalmát, 1992-ben új vasbeton Ipoly-híd épült, e sorok írója azonban 1994-ben még akkor ismerte meg, amikor ezen haladt minden forgalom.



Poltár ősi boltozott Ipoly-hídja, Makai Tamás felvétele

A hidat 1886-ban felújították és olyan terv született, mely a híd eltűnésével járt volna, szerencsére ez nem történt meg. Egy 1848-ban készült országos felmérésben szerepel a Poltárhoz közeli **Zelenánál** egy 30 öl hosszúságú Ipoly-híd [4]. Nem sikerült erről a hídról semmi közelebbit megtudni.

Nógrád megye leghíresebb boltozott hídja Nógrádszakál-Rárósnál volt [1]. E híd építéséről nem, ám javításairól dr. Gáll Imre több forrást feltárt a Nógrád Megyei Levéltárban [5]. E híd építési idejéről Mocsáry egyértelmű információval szolgált: 1791-ben lett kész [6]. A híd nyílásainak számát és méretét több rajz, képeslap ellenére nem lehetett egyértelműen tisztázni. A Technika c. műszaki folyóiratban közölt rajz is négynyílásúnak mutatja a hidat [7].

A már említett Tenczer-féle kimutatás egyértelműen 6 x 4 öl és 1 x 2 öl nyílásúnak írja le az összességében 110 öl hosszú hidat, melynek érdekessége volt hosszú támpilléres fala [4]. A hétnyílású híd összes átfolyási nyílása közel 50 m volt, 203 m-es hosszával impozáns alkotás volt.

A hídon – szinte természetesen – Nepomuki Szent János aranyozott öntöttvas szobra állt.

A fennmaradt iratokból tudjuk, hogy a hidat már 1794-ben gácsi és balassagyarmati kőművesmesterek javították. 1824-ben pedig a neves építész Pollack Mihály adott szakvéleményt a híd állapotáról és javításáról [5].

Pontosan nem ismerjük, hogy mi volt a gyakori javítások oka, hisz az ipolysági, vagy a megyében a 19. század elején épített hidak közül nem egy, a mai napig, nem túl sok javítással fennáll.

Figyelemre méltó, hogy történészek, írók, papok és lelkes laikusok emelték fel szavukat, amikor a 20. század elején felmerült a rárósi Ipoly-híd elbontásának terve [5]. A műszaki indokok erősebbek lehettek a tiltakozásnál, mert 1904-ben már állt a 60 m nyílású rácsos acélhíd. Sajnálatos, hogy a szakirodalom a híd kialakításáról, a hibák okáról annak idején nem számolt be.

A rárósi hídnál előbb épült híd **Nagyorosziban,** erről egy 1789-ből származó feljegyzésből tudunk, s arról is, hogy ennél a hídnál is volt egy Nepomuki Szent János szobor. A későbbiekben még egy híd épült, az előbb említetthez közel, s egy mellvédfallal összekapcsolták a két hidat, ám a II. világháborúban az egyik boltozatot elpusztították [5].



Pásztó műemlék boltozata, az út mellett, André László felvétele

Pásztón egy – ma már forgalmat nem viselő – 2,4 m nyílású boltozat áll a Kövecses-patak malomárka felett. Térképeken szerepel ez a híd, így építési idejét 1723–93 közé tehetjük [5, 8]. A hazai boltozatok között egyedülálló a mellvéd íves kialakítása, s különleges a védőtető alatt álló szobor is. Részletesen Frics Gyula ismerteti ezt a műemlék boltozatot [8].

Patakon, a Derék-patak felett áll az 1799–1800-ben épült három (3,6 m) nyílású, félköríves boltozatú híd. A megye háromnyílású műemlék hídjai közül ma már csak ez viseli a közúti forgalmat. A híd története a szakirodalomban s e könyv egyedi hídleírásai között is szerepel, érdekes helyi emlékek maradtak fenn a hídnál folyó életről. A község jegyzője teljes felelősséggel intézte a híd építését s jó munkát végzett Hoffenmayer Joachim kőfaragó is.

Romhányban a Lókos-patak fölött szépformájú, háromnyílású (2,6–2,8–2,6 m), szobordíszes híd áll. A híd építési ideje bizonytalan, a Nepomuki Szent János szobron lévő 795, nyilván 1795-et jelöl, ebből még nem következik, hogy ez lenne az építés éve. Dr. Gáll Imre és Frics Gyula is 1795 előttinek tartja a ma csak gyalogos forgalmat viselő hidat. A Lókos-patakon mederkorrekciót végeztek, s új közúti hidat építettek, a romhányi kőfaragók tudását megörökítő szép boltozat megvédése érdekében.



Romhány hídja, amikor még rajta haladt a forgalom, Képeslap Zempléni Múzeum

Szécsény boltozott Szentlélek-patak-hídja nem szerepel a szakirodalomban, Galacsik Zsolt fontos művében szerepel a mai öszvérhíd helyén álló boltozat, melynek építési éve 1815 lehetett. A kétnyílású boltozatról készült kép 1880 körül készült. Jól példázza a hídtörténet kutatás nehézségét, hogy írásos források hiányában jeles hidakról, legfeljebb egy térkép, céhlevél vagy fotó ad hírt. A boltozat helyett 1903-ban 20 m nyílású rácsos vashíd épült [9, 14].

Itt említem, hogy Mocsáry 1826-ban megjelent megye ismertetőjében a jobbágyi és a pásztói Zagyva-hidat kőhídként említi [6].



Szécsény kőboltozata, Galcsik Zsolt gyűjtése

Pásztón a Ciszterci Monostor kiállítóhelyen egy céhlevélen három boltozott Zagyva-híd látható [10].

A Nógrád Megyei Levéltárban a Tar előtti (1800), a Patak és Szátok közti (1815), a Szarvasgedénél (1823), a Ludánynál (1835) levő hidak építésének sürgetéséről vannak feljegyzések [12].

Több más hídról is maradt fenn ilyen említés, ám az nem derül ki, hogy a híd megépült-e, mi lett a sorsa.

Becskén 1823-ban Hoffenmayer Joachim kőművesmester kőhidat épített, ez azonban Gáll Imre vizsgálatai szerint, nem a ma is álló 7,6 m nyílású híd; a mai ennél idősebb lehet. A mellvédet magasító korlát (máshol is van ilyen a megyében) rontja az egyébként jó vonalú boltozat megjelenését [5].

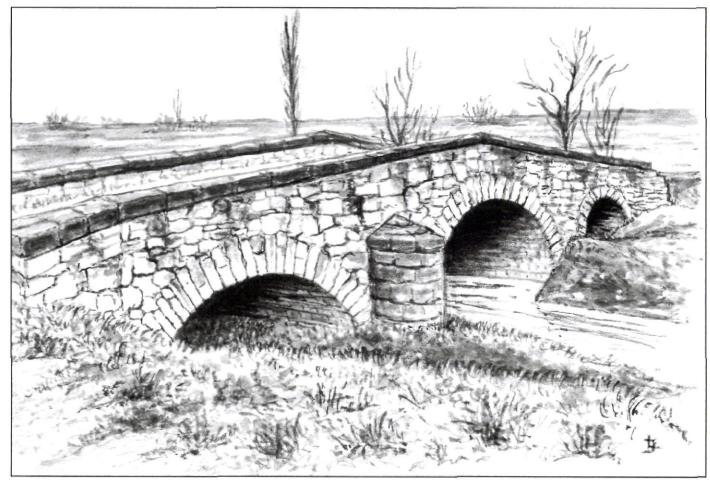
Felsőpetényben a település közepén ma három boltozat áll, egy közülük – rossz állapota miatt – a forgalom elől elzárt; ennek nyílása 2,2 m, a másik (4,75 m-es) elfogadható állapotban van, megjelenését közművek rontják. Nógrád megye közgyűlése 1822-ben foglalkozott a felsőpetényi hidak javításával, így ezek a 19. század elején épülhettek, megóvásuk kívánatos [5].



Kisterenye jeles boltozata, dr. Gáll Imre felvétele, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

Kisterenyén egy kétnyílású boltozat vezet át a Tarján-patak felett. Ez a híd a szakirodalomban nem szerepel, pedig jeles és jó állapotban lévő műtárgy. Dr. Gáll Imre kéziratban fennmaradt jegyzeteiben erről a hídról is írt, megemlítve, hogy 1823-ban épült, 1955-ben erősítették s 1970-ben a gyalogjárdák elbontásával és önálló gyaloghíd építésével szélesítették meg [12].

Szendehelyen is épült 1825-ben – egy ma is álló – szobordíszes, ma műemlék híd. A híd építéséről alig tudunk valamit, építési idejét egy bekarcolt évszám jelzi [8]. A híd környezete rendezetlen, zavaró; kár, mert az idős boltozat és Nepomuki Szent János szépen helyreállított szobra megbecsülést érdemel.



Héhalom felhagyott műemlék hídja felújításra vár, dr. Imre Lajos ecsetrajza

Héhalomban áll a háromnyílású, a forgalmat már nem viselő, ma is tekintélyes, 38 m hosszú híd a Bér-patak felett. A híd építése a nádor 1829-ben tervezett utazásával is összefüggött, ám a híd csak 1833-ban lett kész. A 7,4–9,2–7,4 m-es lapos ívek, a robusztus pillérek és a mellvédek lejtése, a kifelé hajló szárnyfalak szép együttest alkotnak [5]. A boltozat mellett, útkorszerűsítés keretében 1975-ben vasbeton hidat építettek, azóta a híd funkció nélkül áll, s állapota romlik. Legutóbb 1988-ban történt jelentős állagmegóvási munka; a műemlék híd fenntartási munkáit sokáig nem lehet már halasztani. A Fővárosi Mérnöki Tervező Rt. (Gubányi-Kléber József) nagy ügyszeretettel, részletes tervet készített a híd felújításra, annak érdekében, hogy pályázaton elnyerhető forrásból elkészüljön a szükséges munka, s valamilyen funkciót is kapjon a híd [13].

A 19. században nagy ütemben építette át Nógrád megye a fahídjait, erről tanúskodnak a töredékes hídnyilvántartások, egy 1849-ben készült felmérés szerint az országutakon 41 kő és 43 fahíd volt, 1851-ben a sziráki kerületben kilenc kő és három fahíd volt; 1877-ben pedig 158 kőhidat és átereszt vettek kimutatásba [15].

Említést érdemel a mai 2. sz. főúton lévő három boltozat is: 44,706 km 3,0 m, 51,197 km 5,6 m és 54,936 km 4,0 m nyílású. Nyilvántartás szerint a Rétsági Jenői-patak-híd 1870-ben épült és a másik kettő is 1900 előtt, ám valószínű, hogy nagyjából egyidőben épültek 1867 után. Méretük, kialakításuk figyelemre méltó, szélesítésük vasbeton lemezzel történt, így az utazó nem is gondol arra, hogy boltozott hídon halad át, az alkalmazott szélesítés épségben megőrizte a valószínűleg 140 évvel ezelőtti gondos építést.



2. számú főút Lókos-patak-hídja, Gyukics Péter felvétele

A vasútvonalakon 20 boltozat áll ma is; ezekről külön fejezetben teszünk említést. Drégelypalánknál a vasút felett épült 5,4 m nyílású, a több, mint 100 éves híd állapota jó, terve is fennmaradt [16].



Drégelypalánk vasút feletti boltozata, Makai Tamás felvétele



Kétbodony önkormányzati kezelésű boltozata, Magyari László



Nógrádsipeki bekötőút boltozata 1974-ben átépült, Hídlap

Gazdasági vasútvonalakon is több boltozott híd épült, közülük néhány aluljáróként ma is használt.

Önkormányzatok kezelésében napjainkban 17 boltozott híd van, köztük a Becskén, Felsőpetényben, Pásztón, Romhányban lévő, ezenkívül Diósjenőn, Kétbodonyban, Karancsberényben és máshol is állnak még boltozott hidak. Az önkormányzati hidakról szóló fejezetben lesz még róluk szó.

Az 1945 előtti boltozat állományt pontosan nem ismerjük, a háborús károk felmérésében 17 boltozat szerepel [17, 18].

Az országos közutakon dr. Gáll Imre 1963-ban 33 boltozatot regisztrált, azóta néhány önkormányzati kezelésbe került (Patak, Romhány), s néhány 1968–74 között átépült, pl. 22. sz. út 19,078 km (korábban 2. sz. főút 76 km), 2123 j. út 6,195 és 21,79 km, 21132 j. út 10,001 és 10,238 km hidak.

Napjainkban 24 boltozat van Nógrád megye országos közútjainak 345 hídja között, s közülük 21 híd 100 évnél biztosan idősebb.

Figyelemre méltó, hogy a kishidak korszerűsítése során (1955–70) kevés boltozatot építettek át, ez



Salgótarján bányavasút felhagyott vonalának boltozata, Makai Tamás felvétele



Tolmácsi bekötőút kőboltozata, André László felvétele

a kőboltozatok elfogadható állapotának és tudatos védelmüknek is köszönhető.

A történelmi Nógrád területén ma is meglévő boltozatokról, az ebben a fejezetben már említetteken kívül, még szólunk.

Irodalom:
[1] Hajós Bence: Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig, Balassagyarmat Honismereti Híradó 23. évf. 1-2.
[2] Dusan, Josef: Mosty na Slovensku, Brno, 2006.
[3] Felmérés 2007. júniusában.
[4] Tenczer Károly: Általános átnézete Magyarország fő és mellékposta s közlekedési utainak, Abszolutizmuskori Levéltár, D 257, Magyar Országos Építészeti Igazgatóság, 1848.
[5] Régi magyar hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970.
[6] Mocsáry Antal: Nemes Nógrád Vármegyének Históriái, Geographiai és Statistikai Esmertetése, Második kötet, Pesten, 1826.
[7] Műemlékvédelmi Szemle 28. Régi kőhidak, Technika 1944. 6. sz.
[8] Frics Gyula: Nógrád megye részletes műemlékjegyzéke, Salgótarján, 1987.
[9] Galcsik Zsolt - Tóth Krisztina: Szécsény felekezeteinek egyházlátogatási jegyzőkönyvei (1332-1951) Szécsény, 2004. 107. o.
[10] Pásztó, ciszterci monostor, kiállítóhely céhlevél, 1824.
[11] Nógrád Megyei Levéltár, Nógrád Vármegye Nemesi Közgyűlésének iratai (16510-1848) IV. 1. b.
[12] dr. Gáll Imre kéziratos feljegyzése a kisterenyei hídról, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[13] Galcsik Zsolt: Szécsény képviselő testületi üléseinek napirendi pontjai és határozatai 1872-1950, Salgótarján, 2002.
[15] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, KPM Salgótarjáni Közúti Igazgatóság, 1980.
[16] MÁV Vezérigazgatóságtervtára, Budapest
[17] Nógrád Megyei Levéltár, VI. 402. Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal iratai, 1-8 doboz.
[18] Tóth László: Magyarország útügyi veszteségei a második világháborúban, A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyv, KPM Közúti Igazgatóság Kecskemét, 1981.
[19] dr. Gáll Imre kéziratos feljegyzései Nógrád megye régi hídjairól, 1963, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.



2. számú út Szendehely utáni Lókos-patak-híd, Közútkezelő felvétele

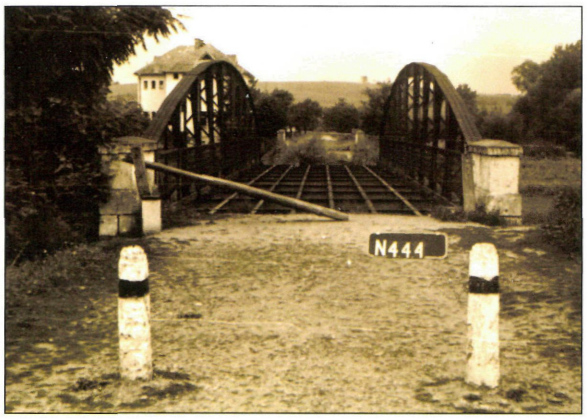
Vas- és acélhidak

A megye közútjain két fontos Ipoly-hidat, Hugyagnál és Pösténypusztánál 1894-ben acél felszerkezetűre építettek át [1]. Az akkor 2. számú Budapest-Kassa állami főközlekedési út másodszor Pösténynél keresztezte a folyót. A híd az akkor már szokásos szegmens alakú rácsos tartókét épült, két (36,2–36,2 m) nyílással. Az alépítményt Csellagh Gyula királyi mérnök tervezte, az alépítményt Glasner József, az acélszerkezetet a Schlick-féle Vasöntöde és Gépgyár építette [2].



Balassagyarmat Ipoly-hídja 1945 előtt, képeslap, Zempléni Múzeum

Érdekes ennek a hídnak a története: 1944-ben a szlovák oldali nyílást felrobbantották, a magyar oldalit pedig 1963-ban szétszedték és elszállították Drávaszabolcsra a Fekete-víz fölé.



Hugyagnál ennyi maradt meg a II. világháború után, Hídlap, Közútkezelő

Beépítés közben stabilitási probléma miatt a hídszerkezet súlyosan sérült, ám helyreállították és 1974-ig, az akkor már 80 éves hídszerkezet viselte az 58. számú főút forgalmát [3, 4]. A fennmaradt bontási terv pontosan mutatja az eredeti híd kialakítását.

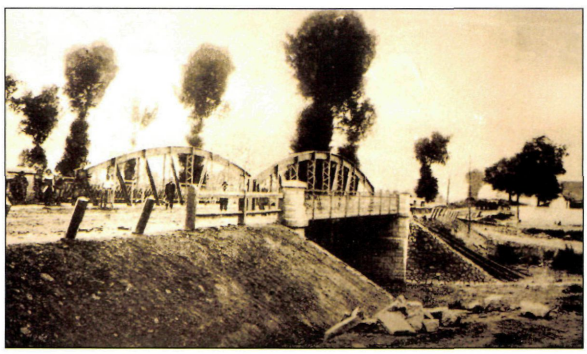
Hugyagnál szintén 1894-ben épült a háromnyílású Ipoly-híd. Ez is szegmens alakú rácsos vasszerkezet volt [1].

Balassagyarmaton háromnyílású (3 x 20 m), párhuzamos övű rácsos híd épült, egyes források szerint 1900 körül [1]. Egyelőre pontosabb adatot nem sikerült az építésre vonatkozóan találni. E híd több képeslapon látható. Ezt hidat is felrobbantották 1944-ben, ideiglenesen helyreállították, ám rendszeres határátkelés nem volt itt, a híd csak 1967-ben épült meg az Ipoly rendezése után, a régi hídhely közelében [5].

Letkésnél a 60 m nyílású Ipoly-hidat 1903-ban adták át a forgalomnak [6]. Az Ipoly árterén kétnyílású rácsos híd épült.

1944-ben az Ipoly-hidat felrobbantották és 1952–54-ben építették újjá. Az újjáépítés terveit az Uvaterv (Darvas Endre) készítette, kivitelező 1. számú Mélyépítési Vállalat és Közúti Hídfenntartási Vállalat [7]. A határ vízrendezés miatt történt kiigazítása óta az ártéri és a mederhíd szerepet cserélt.

Szécsényben 1903-ban a kőboltozatos Szent János híd helyett szegmens alakú, 20 m nyílású rá-

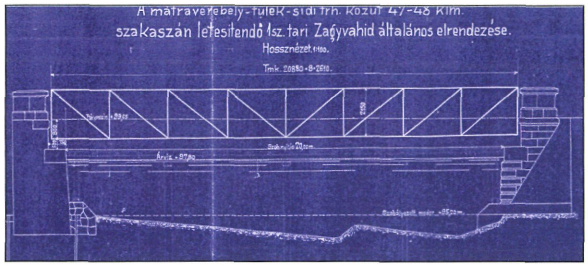


Szécsény, Szentlélek-patak-híd, Kubinyi Ferenc Múzeum

csos hidat építettek [8]. A Szentlélek-patak fölötti hidat képeslapok örökítették meg, 1944-ben ez a híd is robbantás áldozatává vált.

Rárosnál a nevezetes, sok javítást igénylő kőhidat 1904-ben 60 m nyílású vasszerkezetre építették át [9, 10]. Alig 40 éves korában ezt a hidat is elpusztították a II. világháborúban [1].

Tarnál a Zagyva fölött, 1905-ben, a MÁVAG tervei szerint és kivitelezésében, párhuzamos övű rácsos híd épült, ennek szerelési terve is fennmaradt [11]. „Természetesen" ez a híd is elpusztult 1944-ben.

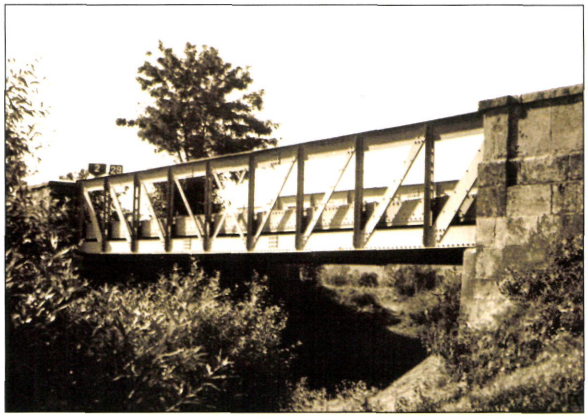


Tar Zagyva-híd, Közútkezelő tervtára

Durendánál (Losonc-füleki út) és Rappnál 1909-ben szegmens alakú rácsos hidak épültek, jelezve a fontos átkelőhelyeken az állandó hidak építésének igényét [10]. Sajnos a háború viharai, a határmódosulás miatt tervek nem maradtak ezekről a hidakról sem, azonban valószínűleg típushidak voltak, az abban a korban épült hidakhoz hasonlóak.

Rácsos hídszerkezetek nemcsak az Ipolyon és a Zagyván épültek, így a mai **22. számú főút** 27,197 km szelvényében (korábban 2. sz. főút 84,918 km) a 9 keretállású, párhuzamos övű hidat 1970-ben átépítették, az egyébként jó állapotú hídszerkezetet Patvarcra szállították, ahol ma is szolgálja a közlekedést [1, 12].

Gerinclemezes, acélfőtartós 10,0 m-es, vagy ennél kisebb nyílású hidakat is építettek, közülük egy még ma is eredeti formájában, ám funkció nélkül áll a **hugyagi bekötő úton** (22104. jelű út 3,078 km).



A 22. főúton állt 1970-ig, Közútkezelő tervtára



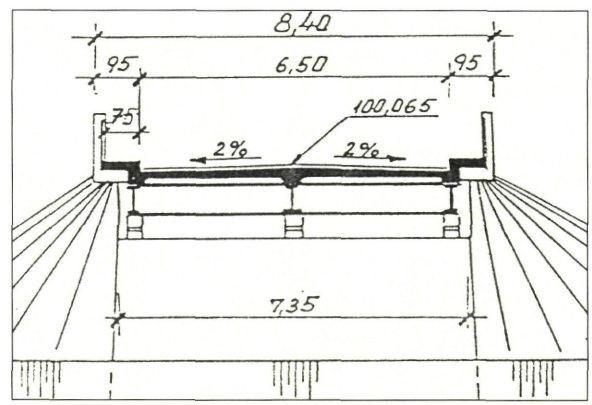
Hugyagnál még áll ez az acélhíd, Gyukics Péter felvétele

A mintaterv alapján épült híd ma már egyetlen példánya ennek a maga idejében kedvelt hídszerkezetnek [13].

A vasútvonalakon számos rácsos és gerinclemezes híd épült, ezekről külön fejezetben lesz szó.

A II. világháború után acél I gerendás felszerkezetű hidakat előszeretettel építettek, mert így az állványozást egyszerűen lehetett megoldani.

1948-ban nyolc vasbeton lemezzel együttdolgozó (öszvér) híd épült 4,0–20,8 m nyílással, ezek között a legnagyobb volt a **Tarnál épült Zagyva-híd.** A korábban itt állt rácsos hídszerkezet pótlására előnyös volt a három 800 mm magas, hegesztett, két-két darabból álló főtartós kialakítás [14].



Tar öszvérszerkezetű Zagyva hídja, Hargitai Jenő rajza

1949-ben 24 öszvér hidat építettek, közülük a **Szécsényben újjáépült Szentlélek-patak-híd** és a jobbágyi Zagyva-híd külön is említést érdemel.





Szécsényben a 20,8 m nyílású hidat hét I 400-as, hegesztett acélfelszerkezettel építették. A főtartók alsó övére roncsanyagból hegesztéssel överősítést tervezett az ÁMTI (Böröcz Imre és Thoma József). A főtartók együttdolgozását öt vasbeton kereszttartó biztosítja. A főtartókat 80 mm-rel túlemelték, a hídfőknél lehorgonyzó berendezések készültek [15]. Az ismertetett megoldással 1,5+8,0+1,5 m hídszélességet 20 t teherbírást értek el. A hidat külső feszítőkábelekkel megerősítették [16].



Szécsény Szentlélek-patak-híd napjainkban, Gyukics Péter felvétele

A **Jobbágyi Zagyva-híd** 6,7 + 10,0 + 6,7 m nyílásokkal épült öszvérhíd. A hidat 1995-ben megszélesítették és megerősítették, jó példát adva arra, hogy a megyében forgalmat viselő nagyszámú (35) öszvérszerkezet a mai forgalomra alkalmassá tehető [17].

Ipolydamásdnál 1989-ben 12 x 5,4 m nyílású Ipoly-híd épült a Nagymarosi vízlépcső szállító útjának hídjaként, csőoszlopos alépítményű NPO katonai hídszerkezettel, az Oviber beruházásában. A nagy beruházás leállítását követően funkcióját vesztett hidat árvíz is rongálta, azután két részletben elbontották [6].



Jobbágyi Zagyva-híd szélesítése, Közútkezelő felvétele

Hullámosított acéllemez műtárgyak hazánkban több mint 20 éve épülnek, Nógrád megyében 2004-ben épült egy nagy átmérőjű (6,4 m) műtárgy a 21. sz. főút 54,277 km szelvényében. A híd jellegzetessége nagy szélessége.



Salgótarján hullámosított acéllemez hídja a 21-es főúton, Makai Tamás felvétele

Nógrád megye II. világháború utáni acél hídépítése a legutóbbi időig csak öszvérszerkezetek építéséből állt, igaz ebben élenjárt.

2005-ben 36 m nyílású gyalogos, kosárfüles ívhíd épült, ez kis szerkezeti magasságával, kis tömegével (39 t) méltán kapta meg 2005-ben az Év acélszerkezete nívó díjat. Erről a műtárgyról az egyedi hídleírások között olvashatunk [18, 19].

Salgótarján 21. sz. főút elkerülő szakaszán rácsos vasúti híd épült 2006-07-ben, a különszintű keresztezésnél. Különleges látvány volt hídszerkezet tengelyirányú behúzása, a még ki nem alakított útszelvény felett. Erről a hídról a Salgótarjánban folyó munkák ismertetésénél külön is szó lesz.

A megye vas-, illetve acélhíd építése nagy múltra tekint vissza, több érdekes vasúti és szabványosnak mondható közúti híd épült, ezek zömét a II. világháborúban elpusztították.

Az utóbbi években új és újdonságszámba menő acélhíd épült, s remény van arra, hogy az Ipoly-hidak újjáépítése során új, korszerű acélhidak épülnek. Hugyagnál a Pont-TERV 80 m nyílású, alsópályás, vonóvasas ívhidat tervezett, s a két ország tervezőit élénken foglalkoztatja új Ipoly-hidak építése, biztosan jeles alkotások születnek.



Salgótarján új vasúti hídja, Gyukics Péter felvétele

Irodalom:

[1] Hajós Bence: Ipoly-hidak I–IV., Közlekedéstudományi Szemle, 2002. 5-7 és 9. szám

[2] A Budapest–Vác–Kassai út, pösténvi Ipoly-híd törzskönyve, 1914., Közútkezelő tervtára, Salgótarján.

[3] Láng-Miticzky Tibor: Hídépítési balesetek, Mélyépítéstudományi Szemle, 1964. 5. sz.

[4] Az 58. számú főút Fekete-víz-hídjának bontási terve, Központi hídtervtár, Budapest.

[5] 2204. j. út 0,802 km sz-ben levő balassagyarmati Ipoly-híd tervei és iratai, Közútkezelő tervtára, Salgótarján.

[6] Az Ipoly hídjai (Hajós Bence), Tájak, korok, múzeumok 737, Honismereti kiskönyvek 257, 2004.

[7] A letkési Ipoly híd újjáépítése 1952–54, Hargitai Jenő hídleírása, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[8] Galcsik Zsolt: Szécsény képviselő testületi ülésének napirendi pontjai és határozatai, 1872-1950, Salgótarján, 2002.

[9] Műemlékvédelmi Szemle 28., Technika 1944. 6. sz.

[10] Magyarország vármegyéi és városai (szerk. Borovszky Samu), Nógrád vármegye, Budapest, 1911.

[11] A 24105 jelű út 0,074 km Zagyva-híd vizsgálati jegyzőkönyv, Kánya és Társai Bt. Budapest, 1999.

[12] A 2. számú budapest-balassagyarmat-kassai út 84,936 km (ma 22. számú főút 27,904 km) híd hídlapja, 1953. Közútkezelő hídtervtára, Salgótarján.

[13] A 22104. jelű hugyagi bekötőút 3,078 km Ipoly-ártéri-híd hídlapja, 1971., Közútkezelő hídtervtára, Salgótarján.

[14] A 24105. jelű út 0,074 km szelvényében lévő Zagyva-híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő, kézirat, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[15] A 2. sz. Budapest-balassagyarmati közút 97,816 km (ma 22. sz. út 40,080 km) híd műszaki leírása, Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet, 1949., Közútkezelő hídtervtára, Salgótarján.

[16] 22. sz. főút 40,680 km híd erősítése, Közútkezelő irattára, 1998.

[17] Jobbágyi Zagyva-híd szélesítése és erősítése, Közútkezelő tervtára, 1995.

[18] Pál Gábor: Salgótarjáni gyalog-híd a tervező szemével, MAGÉSZ Acélszerkezetek, 2005. 2. szám.

[19] Az év acélszerkezete nívódíj, MAGÉSZ Acélszerkezetek, 2005. 2. sz.

Vasbeton hidak

Nógrád megye hídállományában – nyilvántartás szerint – Szurdokpüspöki Horka-patak-hídja a legidősebb. A 2,4 m nyílású monolit vasbeton lemez a hídépítés nagy korszakában épült, ám lehetséges, hogy további 30 híd, melyek nyilvántartás szerinti építési éve 1930. esetleg még idősebbek is az említettnél, mivel nyilvántartásunkban a II. világháború után az idős, ám nem ismert építési évű hidaknál egyezményesen ezt az évszámot írták [1].

Ezek – biztosan legalább 75 éves hidak – között négy híd nyílása 5,0 m-nél nagyobb, ezek bordás lemezhidak (Héhalom, Palotás, Szécsény és Kánó).



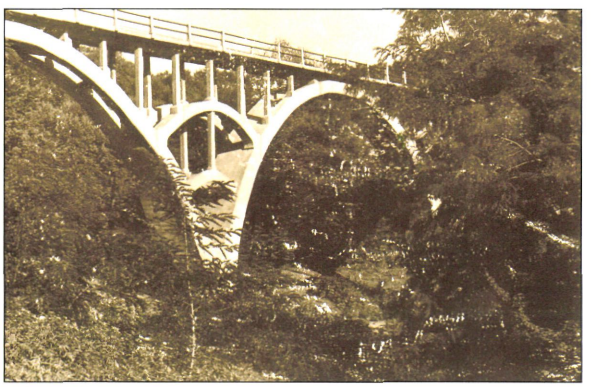
Héhalom 75 éves bordás-lemezhídja, Közútkezelő felvétele

Természetesen korábban is épültek vasbeton hidak a megyében, csak ezek vagy a mai országhatáron kívülre kerültek, vagy a II. világháborúban elpusztultak. Csak példaként: 1912-ben Zielinski Szilárd tervezőirodája készítette el a Balassagyarmat-Zólyomi törvényhatósági út Kürtös-patak-hídjának tervét (4,5+10,0+4,5 m), ez jellegzetes, négyfőtartós kerethíd [2].

Nem közúton épült, mégsem lehet említés nélkül hagyni a **Salgótarjánnál 1911-12-ben felépült hétnyílású, 200 m hosszú Somlyói** vasbeton ívhidat, mely a kőszénbánya üzemi hídja volt. A rendkívül igényes híd tervezője Grünwald Gyula és Mitis István, kivitelezője pedig a Nicholson Gépgyár volt.

A szakirodalomban ismeretlen hídról és annak eltűnéséről, betemetéséről az egyedi hídleírások között részletesebben szólok, mert érthetetlen, hogy nem figyelt fel senki erre a különleges alkotásra, s évtizedekig tartott elföldelése, mégse figyelt fel erre senki.

Különlegesség, hogy Zielinski Szilárd tervezőirodája is adott, merőben más tervet a kivitelezésre, ám nem az valósult meg, s Zielinski 40+2x60+40 m-es, a korábbi ívhidakról (Örményes, Temes-híd, Sinka vasúti völgyhíd) jelentősen eltérő tervéről sem adott hírt a szakirodalom.



Somlyói völgyhíd részlete, Nógrádi Történeti Múzeum

A II. világháborúban elpusztult Pásztó egyik 20,2 m nyílású Zagyva-hídja, egy négybordás vasbeton kerethíd, melyet a neves tudós, Enyedi Béla tervezett és Deutsch és fiai vállalkozó épített [3]. A cölöpalapozású híd felszerkezete nyílásközépen 1,17, a hídfőnél 1,77 m magas, a bordák vastagsága mindössze 30 cm.

Jellegzetes kétnyílású Ipoly-ártéri, 2x5,9 m nyílású vasbeton lemezhíd épült 1930-ban a mai 22. sz. út (akkor 2. sz. főúton) 17,015 km szelvényében. A híd terveit az államépítészeti hivatal készítette, a hidat Szendrő István mérnökvállalkozó építette [4]. Az Ipoly rendezése után nem volt szükség a híd átfolyási szelvényére, ezért 1977-ben Rocla előregyártott vasbeton csövet helyeztek el.

1931-ben Diósjenőn a vasút felett 6,0+8,0+6,0 m-es vasbeton kerethíd épült

Rédl főfelügyelő tervei szerint. Más megyében elég gyakori hasonló szerkezet, Nógrád megyében ez az egyetlen, ezért érdemel említést. A híd önkormányzati kezelésben van [5].

A II. világháború előtt épült vasbeton hidak közül 61 ma is viseli a forgalmat. Közülük említést érdemel az 1928-ban épült 9,5 m nyílású Zagyva-híd Nemtinél (24109 j. út 0,267 km) és az 1945-ben épült patvarci Feketevíz-híd (2119 j. út 4,272 km) az is bordás lemezhíd, nyílása ennek a legnagyobb (10,0 m) az 1945 előtt épült hidak közül [1].



Zagyva-híd Nemtinél, Közútkezelő felvétele

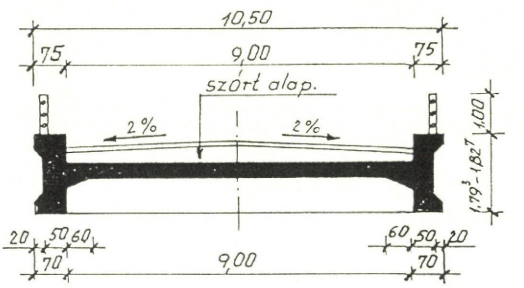
A II. világháborúban újjáépült hidak közül 41 acél főtartóval együttdolgozó vasbeton lemezzel épült, ezek közül a nagyobbakról a vas- és acélhidak fejezetben van szó.



Dejtár Lókos-patak öszvér hídja, Közútkezelő felvétele

A II. világháború után monolit lemezhidak természetesen nagy számban épültek, 1950–60 között 54 híd, 1958-tól pedig az előre gyártott FT tartóshidak építése is gyakorlattá vált. Az első FT tartós híd a 219 j. úton a Bercel utáni 3 m nyílású híd volt 1958-ban. Az FT tartók alkalmazása a kishidak korszerűsítésében nagy fontosságú volt. A megyében 75 ilyen felszerkezetű híd van [1]. Ezek közül csak három híd háromnyílású (balassagyarmati Feketevíz-patak, romhányi Lókos-patak és szécsényi Ménes-patak híd).

Bordás lemez híd 1945 után kevés épült a megyében, s a korábbi gyakorlattól eltérően ezek kétbordások, ilyen az 1959-ben épült mátraszőlősi Kis-Zagyva-hídja (16,4 m nyílás) a 21. sz. főút 35,594 km szelvényében. Egyedülálló a megye hídállomá-



21.sz. főút 35,065 km szelvényben épült Trog híd, Hargitai Jenő hídrajza

nyában ez a rendkívül ferde, 21° ferdeségű süllyesztett pályás szerkezet [6].

Keretszerkezet kevés épült a megyében: 1950-ben Szurdokpüspökiben egy 3,0 m nyílású előre gyártott, 1960-ban Salgótarjánban a vasút felett



FT tartós híd, Közútkezelő felvétele



Zagyvapátfalva kerethídja a vasútvonal felett, Közútkezelő felvétele

(21. számú főút 54,016) ferde (12,0/17,3 m) kétcsuklós lemezszerkezet [7].

Pásztó belterületén 1962–63-ban egy 22,0 m nyílású, egyedi kialakítású – befordított lábú – kerethíd épült az önkormányzat megrendelésére [8]. Az egynyílású Zagyva-híd figyelmet érdemlő szerkezet.

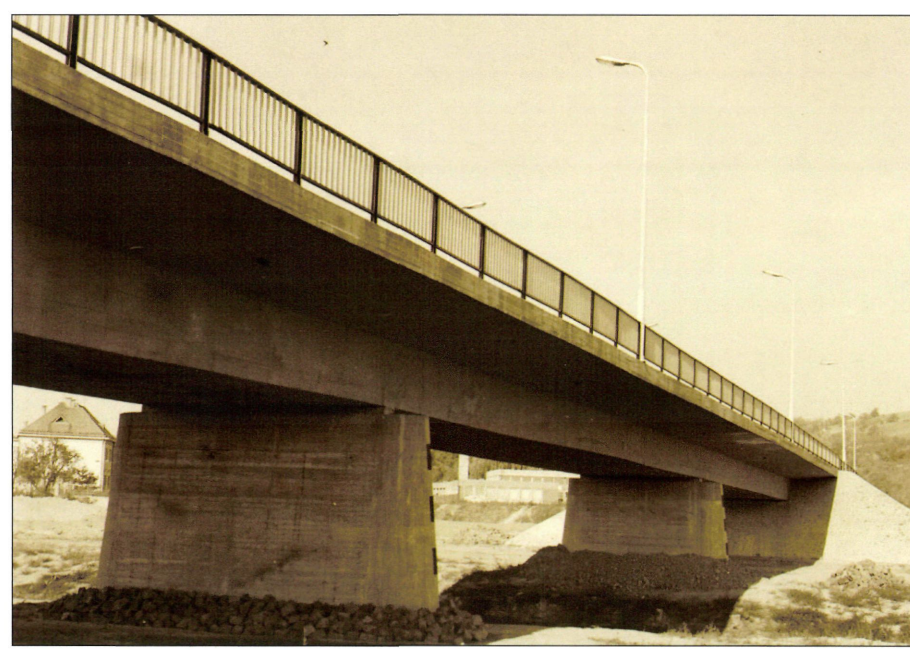
Mátraverebélyen ugyancsak 1962–62-ban 20,0 m nyílású takarékküreges utófeszített Zagyva-híd épült kísérleti céllal, a legelőnyösebb szerkezeti megoldás kidolgozása céljából. Ez a híd volt hazánkban – a Kaposváron épített után – a második szekrény keresztmetszetű Freyssinet-rendszerű utófeszített híd [9]. Az akkori árrendszer és az elégtelen feszítési kapacitás miatt, akkor a kiértékelés eredménye az volt, hogy csak kivételesen pl. vasút feletti hidaknál érdemes 20 m nyílás körüli hidakat utófeszített szerkezettel építeni [10].

A megye eddig legnagyobb nyílású közúti hídja az 1966–67-ben épült, 28 + 34 + 28 m nyílású, Balassagyarmat - országhatár közti Ipoly-híd. A II. világháborúban részben felrobbantott Ipoly-hidat véglegesen csak az Ipoly rendezése után építették újjá az Uvaterv tervei szerint, a Hídépítő Vállalat kivitelezésében. A szekrény keresztmetszetű, folytatólagos vasbeton híd cölöpalapozású, az egycellás szekrényt a támcsavarok, és a nyílások közepén 50 cm vastag keresztartó merevíti. A kocsi pálya 1,7 + 8,0 + 1,7 széles. A típus- szerkezetnek tekinthető határhíd, felújítva jó állapotban szolgálja ma is közlekedést [11].

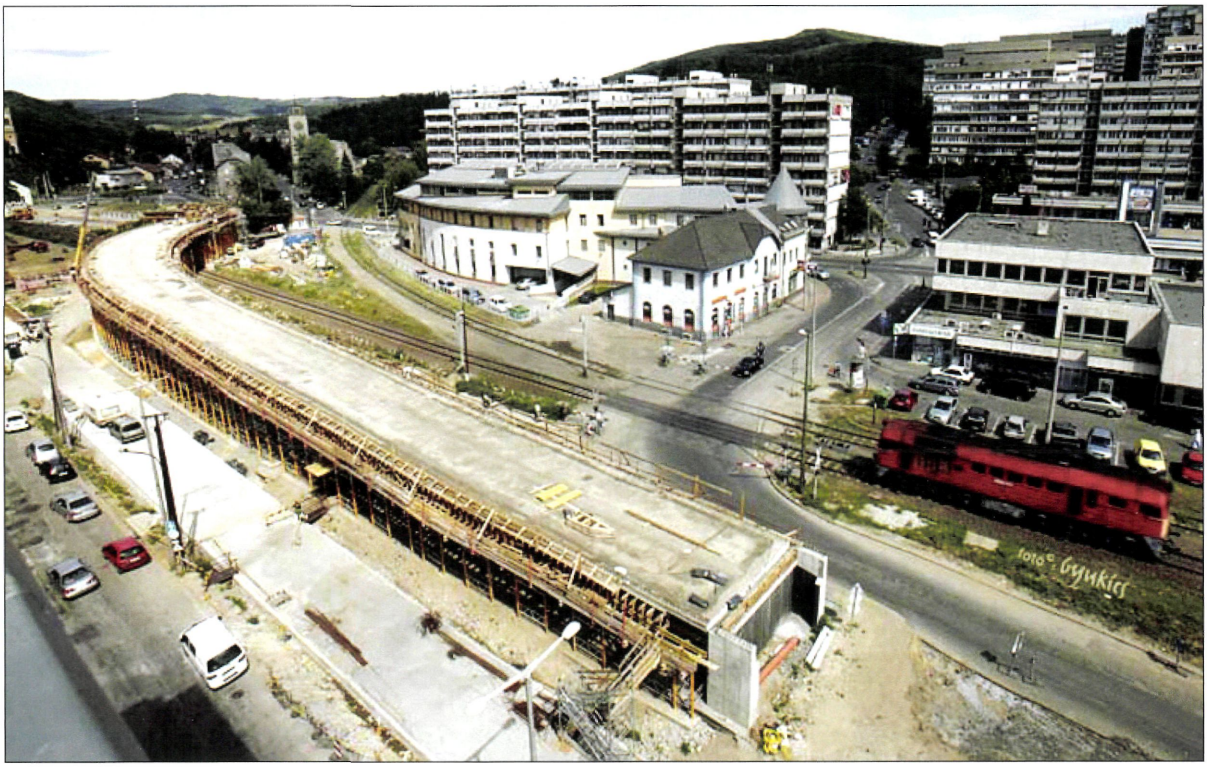
1969-70-ben a 2. számú főút 71,234 km szelvényében vasútvonal felett épült a 7,6 + 9,0 + 7,6 m nyílású folytatólagos vasbetonlemez felszerkezetű híd, melynek sajátossága az átvezetett 3,0 m magasságú töltés. Erről a hídról az egyedi hídleírások között számolok be.

A 10 m-nél nagyobb nyílású hidak előregyártott hídgerendákkal való építésének lehetősége 1975-től nyílt meg az EHG, majd EHGE felszerkezeti rendszerrel. Nógrád megyében, az első 1976-ban épült Salgótarjánban, a 2112. jelű úton, a Tarján-patak felett. A 20,0 m nyílású híd az EHG főtartókkal épített legnagyobb hídnyílás, érdekes, hogy viszonylag kevés (hat híd) épült ilyen felszerkezettel [1].

KCs tartós hidakat 1981-ben kezdtek építeni a megyében, részben felszerkezet cseréknél, részben hídszélesítéseknél, összesen 16 helyen, általában kisnyílású hidak ezek, közülük csak két 8,0 m nyílású van [1].



Balassagyarmat újjáépült Ipoly-hídja, Uvaterv felvétele



Salgótarján épülő felüljárója

Nógrád megye vasbeton hídjainak állománya a Salgótarjánban folyó nagy útkorszerűsítési munka által több műtárggyal, közülük két nagy felüljáróval bővül.

Az egyik a Móricz Zsigmond utcai felüljáró egy 139 m hosszú ötnyílású, doboz szerkezetű hídfőjű, kétbordás, nyitott keresztmetszetű, folytatólagos, utófeszített szerkezet. A hídba 750 m^3 betont dolgoztak be, a híd kialakításáról, építéséről külön fejezetben számolok be.

A másik műtárgy íves, vasútvonalat és patakot is keresztez, ezért állványozása nem volt könnyű feladat, külön fejezetben további részletek találhatóak.

A Nógrád megyei hídállomány felületének 84% vasbeton és feszített vasbeton. Az idős korú, különleges híd kevés, kedvező ugyanakkor, hogy a hidak teherbírása – kevés kivétellel – kielégítő, állapotuk jó. A most folyó salgótarjáni hídépítésekkel jelentősen gazdagodik a megye, a somlyói ívhíd emlékének ápolása pedig a közel 100 évvel ezelőtti hídépítők hírnevét öregbítheti.

Irodalom:

[1] Országos közúti adatok, Magyar Közút, 2007.
[2] Balassagyarmat-Zólyomi út Kürtös-patak-híd, Közlekedési Múzeum, Zielinski hagyaték Z-773/638.
[3] Közútkezelő hídtervtára, Salgótarján (archív anyag).
[4] A 22. sz. főút 17,015 km szelvényű híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő, kézirat, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[5] Vác-drégelypalánki vonal 292,50 km szelvényben lévő vasbeton kerethíd, MÁV Vezérigazgatóság központi tervtára.
[6] 21. sz. főút 54,016 km híd egyedi leírása, Hargitai Jenő, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[8] Pásztó belterületén Zagyva-híd a Baross Gábor utca 0,353 km szelvényében, Hargitai Jenő egyedi hídleírása, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[9] A Mátraverebély vasútállomási bekötőút közúti Zagyva-híd tervdokumentációja és iratai (próbaterhelés, időszakos hídvizsgálat stb.), Közútkezelő hídtervtára, Salgótarján.
[10] Kísérleti hidak kiértékelés, kézirat, 1965.
[11] A balassagyarmati Ipoly-határ-híd (2204 j. út 0,802 km) egyedi hídleírása, Hargitai Jenő kézirata, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[12] A Móricz Zsigmond utcai felüljáró építése, Mélyépítő 2007. 2. sz.
[13] Wellner Péter: Nagy hosszúságú hidakat építünk Salgótarjánban, Hídépítés, 2005. 5. sz.





Hidak újjáépítése

A hidakat – különösen a fából készülteket – évszázadokon át a tűz, a víz (árvíz), a közlekedés, a túlterhelés és az erőszakos rongálás - elsősorban hadjáratok során –pusztította.

A megye hídjai közül nagyon soknak a leromlott állapotáról, árvízi és más okból bekövetkezett károsodásáról maradtak fenn híradások, adatok levéltárakban, újságokban.

Salgótarján hídjai közül több elpusztult: 1896 augusztusában a Tarján-patak, 1926 augusztusában a Salgó- és a Tarján-patak hídjait vitte el a víz, 1968 szeptemberében a strand környéki híd pusztult el [1, 2].

Az Ipoly-hidak - néhány kivétellel - a 19. század végéig fából épültek, ezeket különösen gyakran rongálta meg a megáradt folyó. A Hugyag-Szécsénykovácsinál lévő 1830 körül többször is elpusztult [3].

Az Őrhalom-Ipolyvarbó közötti úton az Újárok-hidat 1963-ban vitte el a folyó [3], s hosszan lehetne sorolni a Zagyva és más vízfolyások hídjainak elemi károk miatti újjáépítését.

Értelmetlen és hatalmas károkat szenvedtek a megye hídjai a háborúskodások során: Ipolyság kőhídja a török alatt pusztult el, s 1769-ben épült újjá, a fahidak felégetése pedig állandó gyakorlat volt a hadjáratok során [3].

Az 1848–49-es forradalom és szabadságharc alatt több Ipoly-híd felépítéséről, megrongálásáról, pl. a Szécsénykovácsi-Hugyagnál lévő, vagy a híres rárósi kőhídéról tudunk [3].

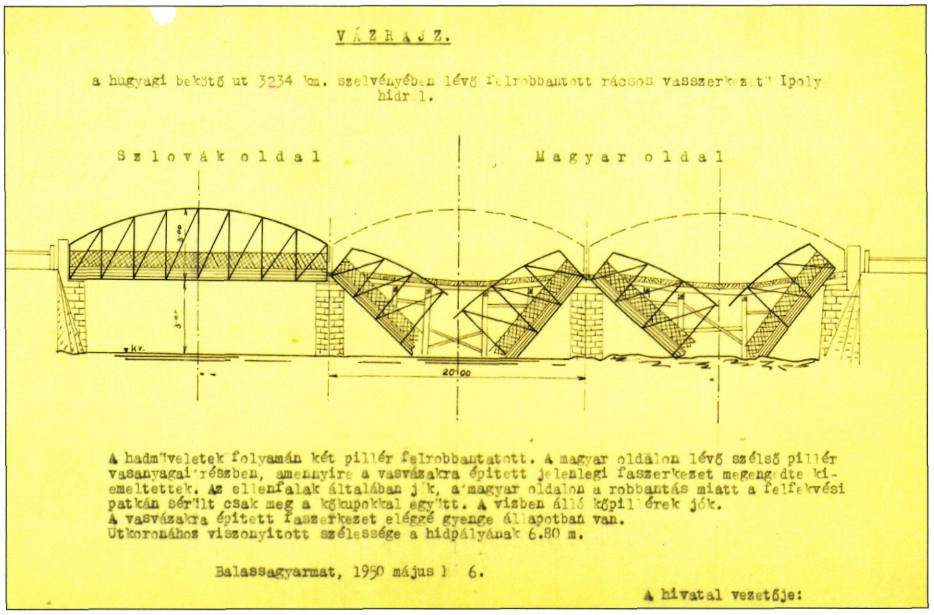
Hatvan évvel később – 1919-ben – pusztult el a legtöbb Ipoly-híd, több hídnál egyszerűen úgy, hogy részben vagy egészében felszedték, pl. Balassagyarmaton a gyalogos/kis hidat, Hugyagnál a kis hidat, a Tesmag-Hont köztit [3].

A II. világháború pusztításai minden eddiginél súlyosabbak s értelmetlenebbek voltak. Nógrád megye mai területén 88 (más forrás szerint 84) híd pusztult el [5]. A hídállomány 1944-ben 409 híd volt, 2407 m hosszal, az elpusztult hídhossz pedig 953 m volt, így a hidak 21,5 %-a vált robbantás áldozatává, hídhosszban a kár pedig 39,6% volt [4]. A Kereskedelem és Közlekedésügyi Minisztérium adatai szerint a hidak számában 20,5%, hídhosszban viszont 41,4 volt a kár [5]. Az eltérés nem lényeges, s több oka is lehet annak, hogy az adatokban nem teljes az egyezés, pl. állami, törvényhatósági és községi utak voltak, s az adatszolgáltatás is nehéz volt abban az időben.

A szomorú tény tehát az, hogy a hídállomány (hídhosszban) több mint 40%-a elpusztult. Az átlagos hídhossz kb. 12 m, az országos átlagnál (17 m) kisebb, látható, hogy ha figyelembe vesszük az elpusztított nagyobb Ipoly-, Zagyva-hidakat, úgy a felrobbantott hidak zöme 4–6 m-es volt, ezek hiánya pedig egy hadjáratban nem jelent nehezen áthidalható akadályt.

Egy 1949-ben készített országos felmérésből ismerjük külön is az állami főközlekedési utakon lévő hidak számát (126) és a felrobbantott hidak számát (31), a törvényhatósági (hamarosan államosított) utakon 106 híd volt, közülük 26-ot robbantottak fel 1944 decemberében [6].

A községi (vicinális) utakon lévő hidakról nem maradt fenn országos kimutatás.



VÁZRAJZ.

a hugyagi bekötő út 3234 km. szelvényében lévő felrobbantott rácsos vasszerkezetű Ipoly hídról.

Szlovák oldal

Magyar oldal

20'00

A hadműveletek folyamán két pillér felrobbantatott. A magyar oldalon lévő szélső pillér vasanyagai részben, amennyire a vasvázakra épített jelenlegi faszerkezet megengedte kiemeltettek. Az ellenfalak általában jók, a magyar oldalon a robbantás miatt a felfekvési patkán sérült csak meg a kőkupokkal együtt. A vízben álló középrészek jók.
A vasvázakra épített faszerkezet elégge gyenge állapotban van.
Útkoronához viszonyított szélessége a hídpályának 6.80 m.

Balassagyarmat, 1950 május 16.

A hivatal vezetője:

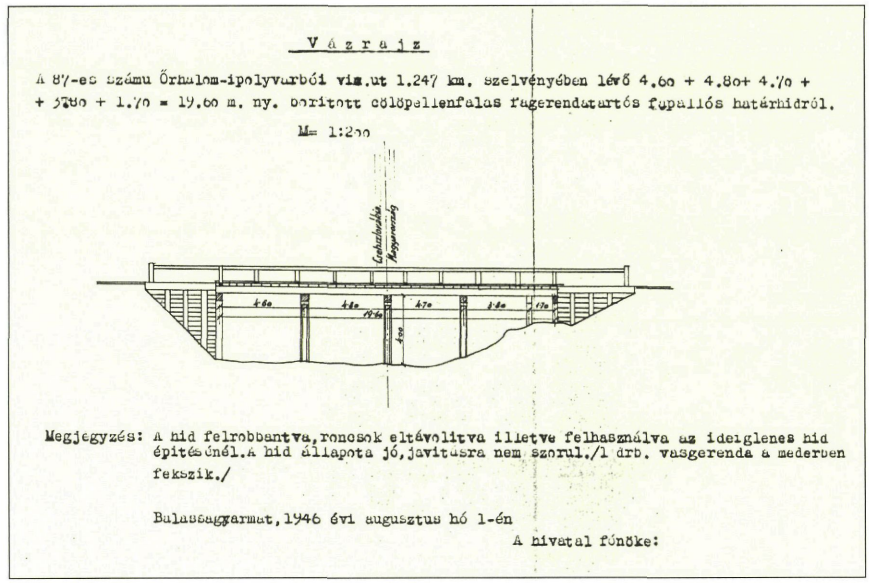
Hugyag; hídroncs rajza, 1946.

Nógrád megyében egyedülállóan – nem teljes körűen – fennmaradtak utankénti hídnyilvántartások, a károk megjelölésével, és a felrobbantott hidaknál épített provizóriumokról rajzok is [7].

Nem könnyű az elpusztított hidak azonosítása, mert az 1934-ben meghatározott úthálózat jelölése meglehetősen bonyolult volt. Egy fennmaradt – az 1940-es állapotot mutató – térképről lehet csak tudni, hogy a 2., 12., 16. és 21. számú állami főutak 192 km hosszban érintették a megyét. A főutak között 10 törvényhatósági volt (121., 200., 204–209., 212. és 214.) 220 km hosszban, egyéb törvényhatósági út 28 volt (1–28 számozással) 267 km hosszban, községi (vicinális) közút 96 (1–96 számozással) 475 km hosszban és 35 vasútállomási út (1–35 számmal) 8 km hosszban [8].

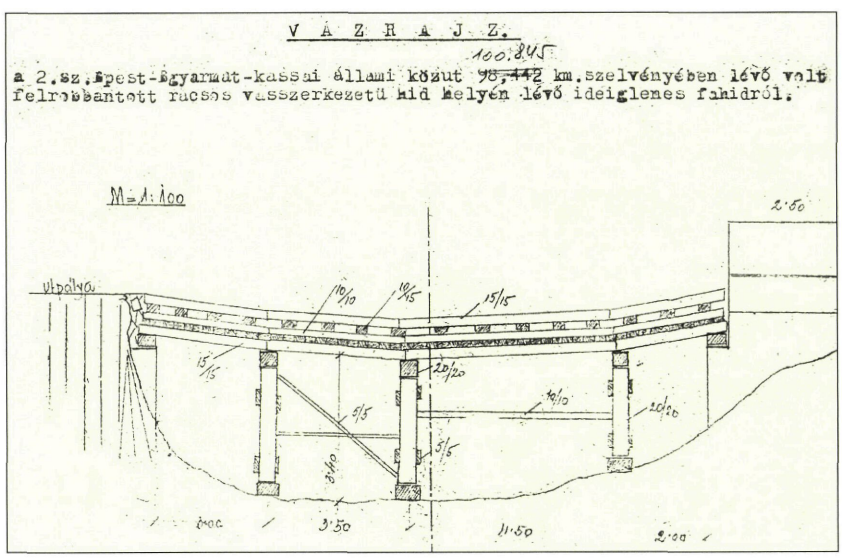
A megye mai hídállományában 1950-ig a Pásztó környéki hidak nem voltak benne, s máshol is volt területrendezés, az úthálózat számozása 1948-ben és 1965-ben is jelentősen változott, ezért is nehéz a megye II. világháborús kárairól beszámolni. Azt tudjuk, hogy az Ipoly-hidak valószínűleg mind elpusztultak, a Vámosmikolánál lévőkről fennmaradt írás valóságát nem sikerült tisztáznom [9].

Hatvankét hídnál épített provizóriumról maradt fenn rajz, ez mindenképpen figyelemre méltó, érdekes adalék [7]. A hiányzó hídnyilvántartás helyett ezekből az útmesterek által készített rajzokból lehet tudni, hogy nézett ki pl. a balassagyarmat-pozsonyi úton lévő kóvári, a dejtár-nagycsalomjai úton lévő nagycsalomjai, az Őrhalom és Ipolyvarbó közti felrobbantott és helyreállított Ipoly-híd 1946-ban.



Őrhalom-ipolyvarbói út hídja 1946-ban, áéh felmérés

A gondos rajzok adnak tájékoztatást pl. arról is, hogy az akkori 2. sz. főút 100,442 km szelvényében 13 m nyílású, a 21. sz. főúton Tarnál 20 m-es, a Szécsény-Zagyvapálfalva közti úton 20 m-es rácsos vashíd állt 1944 decembere előtt [7].



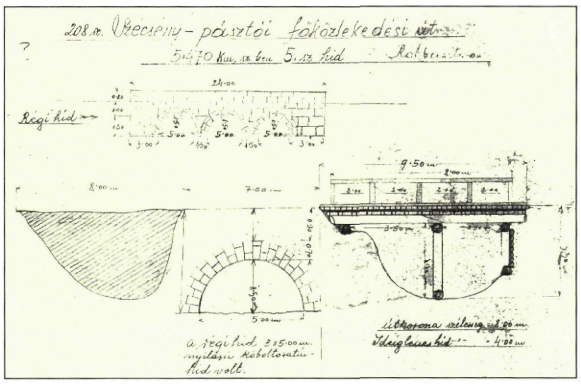
A régi 2. számú főút rácsos hídját is felrobbantották, áéh felmérés

Az Ipoly-hidak történetének kutatásában az Őrhalom-Ipolyvarbó közti vicinális úton lévő ártéri fahidak mérete, kialakítása is ebből a felmérésből ismeretes.

A hidak újjáépítése ügyében 1945 júliusában intézkedett egy alapos körrendeletben a Kereskedelmi- és Közlekedésügyi Minisztérium [10]. A Nógrád megyei hidak központi felügyelője Körmendy Lajos min. műszaki tanácsos, körzeti építésvezető (műszaki ellenőr) Debreczeny István főmérnök volt. Figyelemre méltó, hogy országosan csak tizenegy újjáépítési körzetet szerveztek meg.

A körrendelet szerint legalább 5–10 évi időtartamra kellett cölöpjármos, vasgerendás, vagy fagerendás, szabvány szerkezeteket építeni, II. rendű közúti terhelésre. Alsóbbrendű utakon a minisztérium egyjáratú hidak építését is elfogadta.

A munkákat az államépítészeti hivataloknak és a törvényhatóságoknak kellett „lehetőleg saját hatáskörben, kisebb vállalatok bevonásával, a legnagyobb mértékű ingyenes anyag és munkaerő felhasználásával" végezni. Az alapos rendeletből csak ízelítőül idéztem, ám nyilvánvaló, hogy az ideiglenes helyreállítások rendkívül sürgősek, a feltételek, lehetőségek pedig rendkívül szűkösek voltak.



A 208. számú főút háromnyílású boltozatát így állították helyre, ááh felmérés

Tanulságos utanként is elemezni a hídkárokat. Szinte minden hidat elpusztítottak a 21. sz. hatvan-salgótarján-losonci úton és a 121. sz. vác-ipolysági, a rárós-salgótarjáni úton; a 2. sz. budapest-balassagyarmat-kassai úton, a 75,0–109,0 km szelvények között hét hidat robbantottak fel [7].

Érdemes szólni arról, hogy milyen provizóriumok épültek: a fahidakat nagyjából eredeti formában, esetleg egy-egy nyílással meghosszabbítva vagy közbenső alátámasztással állították helyre.

A robbantás erőssége miatt gyakran az eredeti híd hosszánál jóval nagyobb provizóriumra volt szükség, pl. egy áteresz helyett 17 m-es ideiglenes hidat kellett építeni Rárós és Salgótarján között.

A 2. számú főút 77 km szelvényében 5 m nyílású híd roncsán 22 m-es, a 21. sz. út 56,2 km szelvényében egy 5,6 m betonboltozat helyén közel 20 m-es ideiglenes fahidat építettek, gyakran a hídroncsra állítva a provizóriumot.

Rendkívül „merész" megoldásokkal is találkozni, így a 21. sz. főút 55,3 km szelvényében, ahol a felrobbantott betonboltozat roncsára támaszkodtak, s ennél különösebb megoldások is akadtak, pl. Tarnál a Zagyvába zuhant vasszerkezetre támasztották az ideiglenes fahidat.

Érdekes, hogy egyetlen rajzon látható olyan megoldás, amelynél az ideiglenes fahíd nem a régi híd helyén épült.

Elsősorban az utak helyreállítását végezte az államépítészeti hivatal, 1947 év végére a makadám burkolatokat kijavították, 85 hídnál azonban még provizórium állt. A hidak újjáépítése 1947-ben kezdődött, három híd épült [4].

A közútkezelő hídtervtárában fennmaradt több



Pásztó Zagyva-híd roncsa és provizóriuma, Kiskőrösi közúti szakgyűjtemény

híd újjáépítésének dokumentációja. Ezek egyszerű, helytakarékos tervek, rövid műszaki leírások kisebb hidak esetében; ám az újjáépítés műszaki ellenőr-



Szécsény utáni öszvérhíd (2122 j. út 2,214 km), Közútkezelő felvétele

zését, az építések felülvizsgálatát – az 1945 előtti gyakorlat szerint – igen gondosan végezték, pl. 1948-ban a 2. sz. budapest-balassagyarmat-kassai úton házilagosan épített 3 m nyílású, vasgerendás, vasbetonlemezes híd felülvizsgálatát dr. Palotás László min. osztálytanácsos végezte [11].

A hidak újjáépítésénél 1948-tól szinte kizárólag az állványozást, zsaluzást megkönnyítő acélgerendás, vasbetonlemezes (öszvér) szerkezetet terveztek. 1948-ban nyolc öszvérszerkezet épült 4,0–20,8 m nyílással. A legnagyobb nyílású a Tar melletti Zagyva-híd volt, ez a híd, melyről külön is szólunk, a megye második legnagyobb nyílású hídja napjainkban.

1949-ben rekordszámú (24) acéltartóval együttdolgozó vasbetonlemezes hidat adtak át a forgalomnak, közöttük a Szécsényben épült volt a legnagyobb, ez is 20,8 m nyílású, ám a tari Zagyva-híd 800 mm magas hegesztett főtartóival szemben, itt több, de csak 400 mm magas hengerelt acéltartókkal oldották meg az újjáépítést. Erről a hídról is az egyedi hídleírások között még lesz szó.

A helyi sajtó szerint 1948 szeptemberében adták át Salgótarjánban a Karancs utcai hidat, mely a megyében a 40. újjáépített híd volt [12]. Az országos közutakon a mai nyilvántartás szerint 1947–48-ban nem épült ennyi híd, ám több út korábban önkormányzati kezelésbe került és önkormányzati utakon is épültek 1947-48-ban hidak.

Az 1949 májusában készített országos felmérés szerint, eddig az időpontig a Balassagyarmati Állami Építészeti Hivatal (1950-ben szűnt meg) 39 hidat újjáépíttetett és 13 hídnál folyt az építés [13].

1951-ben csak öt híd épült újjá, ám ezek között volt két Zagyva-híd: a pásztói és a szurdokpüspöki, ezek háromnyílású, 30-32 m hosszú öszvérhidak.

A hidak ideiglenes vagy végleges újjáépítése 1951-ben – az Ipoly-hidak kivételével - majdnem befejeződött (1951-ben nyolc híd épült újjá).

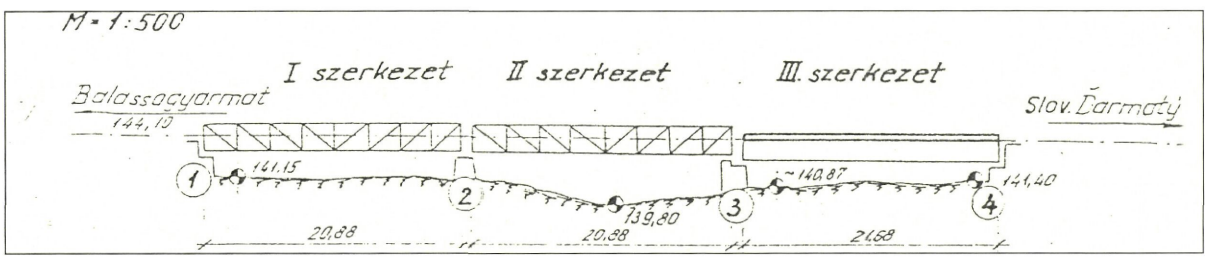
Az Ipoly-hidak közül a Balassagyarmatnál lévő ideiglenesen helyreállítva állt, ám rendszeres határátkelés nem folyt, **Hugyagnál, Pösténynél** pedig a **hídroncs emlékeztetett a II. világháborúra.** Hugyagnál az 1944 decemberében felrobbantott középső nyílást ideiglenesen helyreállították; a ma-



Pösténynél csak a pillérek állnak, dr. Koller Ida felvétele

gyar oldalon épen maradt nyílást az ötvenes évek elején elbontották. Pösténynél a híd szlovák oldali nyílását robbantották fel a németek, a magyar oldali nyílást 1963-ban szállították Drávaszabolcsra.

Itt kell említeni, hogy az ideiglenesen helyreállított Ipoly-hidak tömeges pusztítása, a kettős birtokosság megszűnése 1950 után történt, ekkor elbontották ezeket.



Balassagyarmati Ipoly-híd ideiglenes helyreállítása, Hajós Bence gyűjteménye



Az Örhalmi átkelőhely napjainkban, Gyukics Péter felvétele

A korábban Nógrád megyében volt **Ietkési Ipoly-hidat** 1952-54-ben építették újjá [14].

Balassagyarmatnál az Ipoly szabályozása kapcsán a régi híd mellett 1968-ban lett kész a háromnyílású vasbeton határhíd, s ekkor indult meg a rendszeres határátkelés; ezekről a hidakról az egyedi hídleírások között szólunk [15].

Az 1956-ban készített minisztériumi felmérés szerint 20 határhíd nem volt újjáépítve, ezek között négy Nógrád megyei szerepelt, ezek ma még újjáépítésre várnak.

Ez a kimutatás csak különösen fontos hidakat tartalmazott, hisz Ipolytarnóc és a torkolat között 47 hídhely található az Ipolyon, s ma csak 12 helyen lehet átkelni, határszakaszon azonban csak összesen négy, két közúti és két vasúti híd szolgálja a közlekedést.

1995-ben Ipolyvarbón a környező települések vezetői összegyűltek, s kinyilvánították igényüket egy Ipoly-híd építésére.

Az első Ipoly-híd konferencia 2002-ben. volt Szécsényben, 2003-ban Ipolynyéken nemzetközi konferencia volt, legutóbb Visegrádon találkoztak a magyar és szlovák szakemberek.

Irodalom:

[1] Salgótarján történelmi kronológiája I., Salgótarján, 1996.

[2] Salgótarján történelmi kronológiája II., Salgótarján, 2002.

[3] Hajós Bence: Ipoly-hidak I-IV., Közlekedéstudományi Szemle, 2002. 5-7 és 9. szám.

[4] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, KPM Salgótarjáni Közúti Igazgatóság, 1980.

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

[6] Az állami főközlekedési és törvényhatósági utakon lévő hídkimutatás összesítése, 1949 augusztus, UKIG Hídosztály archívum.

[7] Nógrád Megyei Levéltár, VI. 402. Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal iratai, 1-8 doboz.

[8] Nógrád vármegye közúti térképe az 1940. január 1. állapot szerint, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény, T 1118.

[9] Dr. Ligeti Róbert: Rakéta az Ipoly felett, Olvass magadnak sorozat.

[10] Híd-helyreállítási munkák végrehajtása a Duna és Tisza-hidak kivételével, 16846/1945/1112

[11] A 2. sz. budapest-balassagyarmat-kassai állami út 93,064 km szelvényben újjáépült híd munkálatok felülvizsgálata, 1948, július 2., Közútkezelő hídtervtára.

[12] Salgótarján történelmi kronológiája II. Salgótarján, 2002.

[13] Helyzetjelentés a közúti hidak 1945-1949. május 1. között teljesített helyreállítási, építési és roncskiemelési munkáiról, kézirat, UKIG Hídosztály archívuma.

[14] A Ietkési Ipoly-híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő kézirat, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[15] A Balassagyarmat-országhatár közötti Ipoly-híd egyedi hídleírása, Hargitai Jenő kézirata, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

A MEGYE HÍDÁLLOMÁNYA
Országos közutak hídjai



Balassagyarmati Ipoly-híd, Gyukics Péter felvétele

A megyében 347 közúti híd van az országos közúthálózaton, amelyet a Magyar Közút Kht. üzemeltet. A megyei hídállomány szerkezeti hossza 2,5 km, a hídfelület 26 103 m^2. Összehasonlításul az országos közutakon 6907 híd van (Nógrád megye ebből 5%) összesen 1 632 386 m^2 pályafelülettel (Nógrád megye ebből 1,6%). Jelen fejezetben még nem számolhattunk a most építés alatt lévő salgótarjáni elkerülővel, amely azonban számos nagy- méretű műtárgyával jelentősen át fogja rajzolni a megye hídállományának megoszlását. E hidakkal részletesen az „Egyedi hídleírások" című fejezetben foglalkozunk.

A hídállomány megoszlása, paraméterei a megye földrajzi viszonyainak megfelelően jellemzően dombvidéki. Igen sok a kis nyílású híd, a legnagyobb nyílású híd, és sok egyéb szempontból is „leg" a balassagyarmati Ipoly-híd, amelynek középső főnyílása 34 m, az ezüstérmes hídnyílás a szécsényi Szentlélek-patak-híd 20,8 m-rel. Több nagyobb híd áll a Zagyva fölött.

Főutakon 65 híd van (19%), de felületük a teljes megyei állomány 27%-a. Összekötő úton 162, bekötő úton pedig 120 híd található. A főúthálózati hidakon sehol sincs korlátozás érvényben.

A hidak szélesség szerinti megoszlása kedvező, csak kisebb forgalmú helyeken van útszűkület. 13 hídon a szélesség 4,8 m vagy az alatti.

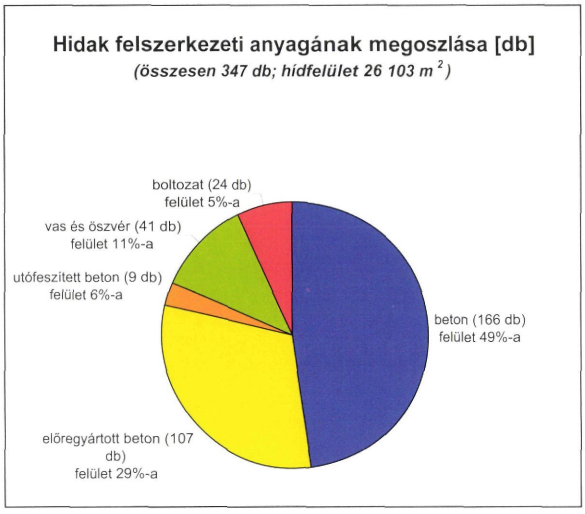
A megyében 7 híd tartozik a kiemelt híd kategóriába (2%), ami tükrözi, hogy a hídállomány többsége kis szerkezet, de a hídfelület tekintetében ezek a hidak adják a megyei érték 10 %-át. A megyében öt



Tar Zagyva-hídja megerősítésre vár, Gyukics Péter felvétele

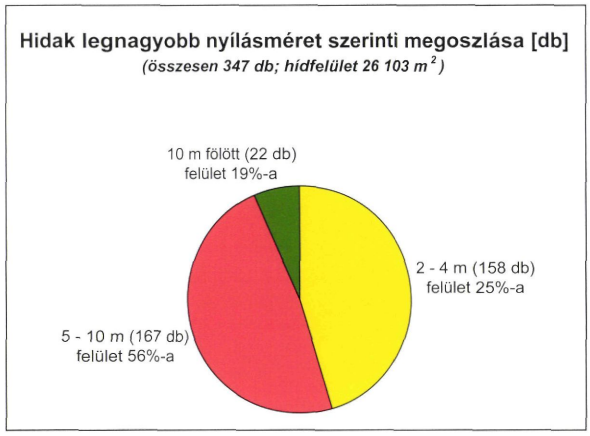
műemlék híd van: a héhalmi, a pataki Derék-patak-híd, a romhányi kőhíd, a pásztói barokk kőhíd és a szendehelyi híd. Ezek közül az első és a második a Magyar Közút kezelésében van. A műemlék hidakkal részletesebben az Egyedi hídleírások c. fejezet foglalkozik.

A hidak felszerkezetei színes képet mutatnak, a sok kis híd miatt jellemző a monolit és az előregyártott tartós szerkezet. Darabszám szerint a monolit beton (166 db) és az előregyártott tartós szerkezet (107 db) adja az állomány 79%-át. A többi híd közül 9 utófeszített vasbeton, 41 vas, illetve öszvér felszerkezetű, valamint 24 boltozat.

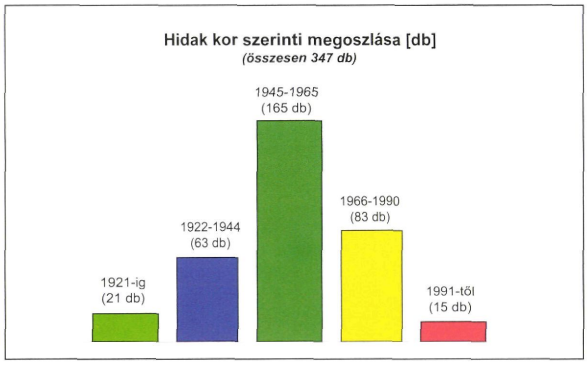


A hidak többségénél a legnagyobb szabad nyílás nem éri el a 10 métert (94%). 10 méter fölötti szabad nyílás tartományába 22 híd tartozik, 30 m-nél nagyobb nyílás pedig csak egyetlen egy van, a csúcstartó Ipoly-híd Balassagyarmaton.

A hidak kora az országra jellemző arányokat mutatja. A II. világháború után épült a hídállomány



76%-a. 21 híd épült 1921 előtt. A legöregebb hidak a megye boltozatai, közülük több még a 19. században épült, többnek pontos építési ideje sajnos nem ismert, itt további kutatások szükségesek.





Sámsonháza bekötőút boltozata is figyelmet érdemel, Makai Tamás felvétele

Önkormányzati utak hídjai

A 13/1963 (Közl. Ért. 7. sz.) KPM számú utasítás alapján 1963-ban elkészült a tanácsi utak és közúti hidak nyilvántartása, mely később alapját képezte az út-, hídfenntartási előirányzatnak. A Nógrád Megyei Tanács VB. Építési, Közlekedési és Vízügyi Osztály (É. K. V. O.) 1965. december 31-i állapotról készült kimutatása szerint a tanácsi utakon összesen 435 közúti híd volt. Ebből 320 fa, 21 boltozatos, 93 vasbeton és 1 acél szerkezetű közúti híd volt. A gyalogoshidakról nem készült nyilvántartás.

A tanácsi hídállomány 73,2%-a a hegyvidékre jellemzően fából készült, többnyire a II. világháború után, a lakosság kivitelezésében.

Az acélszerkezetű híd Patvarc község külterületén, a Fekete-vízen található (korábban a 22. sz. főút hídja volt). A rácsos szerkezet hossza 18,6 m, a kocsipálya szélessége 6 m.



Patvarci Fekete-víz-híd, Makai Tamás felvétele

A tanácsi boltozatok között volt található az 1825-ös megyegyűlés döntése alapján elrendelt négy, ma is meglévő Lókos-híd közül kettő.

Az egyik Felsőpetény belterületén, a Petőfi úton, 1825–1830 között épült. A híd nyílása 4,75 m, a 0,5 m széles mellvédek közötti 5,8 m széles kocsipályával. A boltozat 1977-ben „betondugós" megerősítést kapott.

A másik híd Felsőpetény külterületén, a Csapás úton 1830-ban épült. A faragott kőboltozatos híd nyílása 5,5 m és a 0,5 m széles mellvédek között 5,7 m-es kocsipálya található. A 19/1970. (XI. 13.) KPM számú rendelet alapján a híd tsz-kezelésbe került. A vízügyi hatóság 1985-ben jelezte, hogy alámosás miatt a híd összedőlése fenyeget. A megyei tanács ÉKV Osztálya által lefolytatott eljárás során a híd „megmentése" érdekében bevonásra került az országos műemlékvédelem is, bár a híd nem szerepelt a műemléki jegyzékben. A helyreállításhoz szükséges pénz hiánya miatt a hidat 1987-ben lezárták.



Felsőpetény boltozata, Magyari László felvétele

A harmadik Lókos híd–1963-ban országos közúton lévő híd volt. Az 1970-es években útkorrekcióra került sor, melynek kapcsán műemléki jegyzékbe való szerepeltetése miatt nem bontották el, ill. átadták a tanácsnak. A híd Felsőpetény belterületén, a Petőfi – Kossuth utakat összekötő úton található. Állapota miatt gyalogoshídként üzemelt. Építése 1830-ra tehető. Kőboltozatos, 2,9 m-es ferdenyílású, korlátok közötti szélessége 0,5 + 5,0 + 0,5 m. Az 1980-as években végzett tanácsi hídvizsgálatok szerint a boltozati kövek kilazultak, a boltozaton repedés, a vízfolyás mentén alámosás volt. Helyreállítására pénzhiány miatt nem került sor, a hidat a forgalom elől elzárták.

Becske belterületén, a Petőfi S. út 0 + 082 km szelvényében, a Galga patak mellékágán található, az 1963-as első tanácsi hídnyilvántartás szerint 1890-ben, de dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak c. könyve szerint a 18. században épült boltozatos híd. Nyílása 5,9 m, szélessége 0,4 + 5,1 + 0,4 m, a mellvéd inkább csak alacsony szegély.

Szendehely belterületén, a Szabadság úton lévő kőboltozat 1825-ben, klasszicista stílusban épült, a Lókos-patak mellékágán. A hídon nagyobb fölújítást

1985-ben végeztek. A tönkrement szárnyfalakat eredeti kövekkel pótolták. A híd mellvédje előtt 1830-ban készült Nepomuki Szt. János szobor található.



Szendehely műemlék boltozott hídja,
Magyari László felvétele

Pásztó belterületén, a Múzeum téren látható a barokk stílusú, 18. századi kőhíd, melyen Nepomuki Szt. János szobra áll. A híd a Kövecses patak Malom-érnek nevezett egykori oldalágán épült, mely a 20. században megszűnt.

Diósjenő belterületén, a Dózsa György úton, a Jenői-patakon, 1914-ben épült kőhíd található. A híd nyílása 4,5 m, korlátok közötti szélessége 1,5 + 5,6 + 0,5 m.



Diósjenő, Dózsa György út boltozata,
André László felvétele

Diósjenő belterületén, a Tolmácsi úton, a Jenői-patakon 1930-ban épült, tégla boltíves, faragott kőhíd található. A híd nyílása 5 m. A szárnyfalak leomlása, rossz állapota miatt a kocsipályát a 80-as években egy nyom szélességűre szűkítették.



Diósjenő, Tolmácsi úti boltozat,
Kardosné Pintér Erzsébet gyűjteménye

Karancsberény külterületén, a Petőfi út belterületi végén, a Karancsberényi-patakon található a régen malomhídnak nevezett kőboltozat, mely 1930-ban épült. Az 1980-as évek hídvizsgálati jegyzőkönyvei szerint a híd fala sérült, a boltozat (nem tudni mikor) alulról betonmegerősítést kapott. A híd ferde nyílása 4,6 m, kocsipálya szélessége 4,5 m.

A 93 beton, vasbeton híd 1965-ben a tanácsi közúti hídállomány 21,7%-át alkotta.

Diósjenő belterületén a Dózsa György úton, a Jenői-patakon található monolit vasbeton, 2 x 2 m-es nyílású hidak 1921-ben épültek.

Diósjenő belterületén, a zártkertekhez vezető út és a Vác-Drégelypalánk vasútvonal kereszteződésében, 1930-as építésű, háromnyílású, bordás vasbeton híd található. A híd nyílása 5,4 + 7,6 + 5,4 m, szélessége 0,6 + 3,3 + 0,6 m.



Diósjenő, vasút feletti vasbeton kerethíd,
Magyari László felvétele

Karancsberény belterületén a Dózsa Gy. úton és a Felszabadulás úton, a Dobroda-patakon találhatók a faragott kő felmenőfalú, öszvér felszerkezetű, 1948-as építésű közúti hidak. Nyílásuk 3,6, ill. 5,4 m, kocsipálya szélességük 3,8 m, ill. 0,4 + 6,0 + 0,4 m.

Kisterenye Gyulaaknához vezető útján a Kazár-patakon, ill. időszakos vízfolyáson találhatók a bánya által 1950-ben építtetett, faragott kő felmenőfalú, előregyártott tartós felszerkezetű hidak. A Kazár-patak-híd nyílása 6,8 m, szélessége 0,4 + 7,2 + 0,4 m. Az időszakos vízfolyás fölötti híd nyílása 4 m, szélessége 0,4 + 8,2 + 0,4 m.

Bátonyterenye belterületén a Dózsa Gy. úton, a Kecskés-patakon lévő, öszvértartós felszerkezetű híd 1955-ben épült. A híd 8,4 m ferde nyílású, szélessége 0,7 + 5,7 + 0,7 m.

Bátonyterenye belterületén a Bolyoki úton, a Bátony-patakon 1951-ben épült, vasbetonbordás híd található. A híd nyílása 12,0 m, szélessége 1,25 + 6,9 + 1,25 m.

Bátonyterenye külterületén a Szorospataki úton a Bátony-patakon található hidak 1952-ben és 1953-ban épültek. Mindkét híd monolit vasbeton felszerkezetű, 6, ill. 5,5 m nyílású, szélességük 7,3 m.

Mátraszőlős belterületén a Forrás úton és a Nyerges úton, a Hévíz patakon találhatók az 1961-ben épült, terméskő felmenő falú, monolit vasbeton felszerkezetű, mellvédes hidak. Nyílásuk 3,8, ill. 4,1 m. A beton mellvédek vastagsága 30 cm, a kocsipálya 3,5, ill. 4,2 m széles.

1969-ben, az országban elsőként létrejött a Nógrád Megyei Tanács által alapított Útkarbantartó Költségvetési Üzem, a tanácsi utak, hidak építésének és fenntartási munkáinak kivitelezésére.

Ugyanakkor az 1962. évi XXI sz. törvény végrehajtására kiadott 34/1962 (IX. 16.) számú kormányrendeletet módosító 19/1970. (VI. 7.) számú kormányrendelet alapján a tanácsi utak, hidak nyilvántartásának felülvizsgálata elkezdődött. A Nógrád megye területén működő járási hivatalok a saját használatúnak minősülő utakat a rajta lévő hidakkal együtt határozattal átadták a használóknak. Ezek zömében a tsz-eket, állami gazdaságokat jelentették.

Mivel a tanácsi hídállomány zömét jelentő fahidak állapota leromlott, teherbírás szempontjából nem voltak megfelelők, átépítésük szükségessé vált. Ugyanakkor a szabványok szerinti hídépítések költsége a tanácsoknak nem állt rendelkezésére. Ezért a minisztérium hozzájárulásával, a Nógrád megyei Tanács VB ÉKV Osztálya, a szakmai irányítása alá tartozó Útkarbantartó Költségvetési Üzemnek (továbbiakban UKKÜ) 26065/1970 számú levelében feladatává tette a „fél-állandó" jellegű, "C" teherbírású, I tartó + fa felszerkezetű hidak építését a kisforgalmú lakóutakon. Ebben a levélben meghatározták a hidak keresztmetszeti elrendezését: 2 x 1,25 m járda + 3,8 m kocsipálya = 6,3 m , az I tartók méterenkénti elhelyezését és a hídnyílásokhoz rendelt méretét, valamint a fa pályaszerkezetet (20 cm körátmérőjű keményfa grendák egymás mellé helyezésével és rajta hosszvagy harántirányú, 6 cm vastagságú járópallóval). A hídfők megoldásáról készült részletterveket átadták az üzemnek, és a fentiekben előírtak szerinti híd vázlatterv készítésére utasították az UKKÜ-t, melyhez csatolni kellett a vízügyi szakvéleményt. A vázlatterveket az ÉKV Osztály egyszerűsített (műszaki felülvizsgálat) eljárással hagyta jóvá.



Ipolytarnóc, FT tartós híd, André László felvétele

A tanácsi utak, hidak állapotának ellenőrzését a Megyei Tanács VB. ÉKV Osztályának irányítása alá tartozó megyei útfelügyelet látta el. Az útfelügyelet létszáma a megyei útfelügyelőből, a járásonkénti (Salgótarján, Szécsény, Balassagyarmat, Rétság, Pásztó) útfelügyelőkből (5 fő) és egy adminisztrátorból állt. A „járá-

si" útfelügyelők meghatározott ütemterv, ill. szükség szerint ellenőrizték a tanácsi utakat, hidakat és a hidak negyedéves vizsgálatáról készült jegyzőkönyvet átadták az ÉKV Osztálynak. 1980-tól a negyedéves hídvizsgálatok elvégzése minden évben egy alkalommal az ÉKV o. hídmérnökével közösen történt. A jegyzőkönyvek a hidak állapotára vonatkozó megállapítá-



Szátoki Lókos-patak-híd, André László felvétele

sokat és a szükséges intézkedéseket tartalmazták, melyeket minden esetben az illetékes községi tanácscsal egyeztettek. Az éves hídvizsgálati jegyzőkönyvet a tanács illetékesének aláírása után 1 példányban a tanácsi szerv is megkapta. A szükséges beavatkozások végrehajtása a megyei tanács irányításával, az útfelügyelőkön keresztül történt.

A saját használatú közúti hidak átadása és a gyalogos hidak nyilvántartásának és a korrigált közúti hídnyilvántartás elkészítése után, 1979. december 31-én tanácsi kezelésben 240 közúti (1963-ban 415) és 25 gyalogoshíd volt.

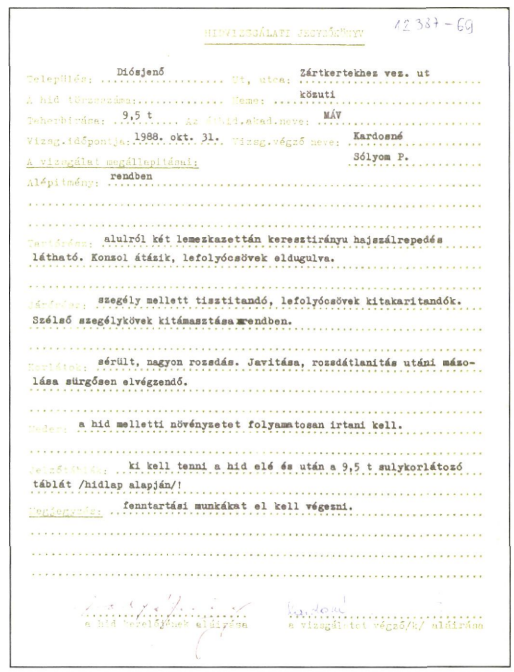
A közúti hidakból 113 vasbeton, 10 fém, nyolc beton, kő, tégla, és 117 fa szerkezetű volt.

A nyilvántartás szerint a 248 közúti hídból csak 69 volt 20 tonna, vagy ennél nagyobb, 16 12-19 tonna közötti, 43 6–11 tonna közötti és 120 1–5 tonna közötti teherbírású. A közúti hidakból csak 51-nél volt 6,5 m vagy ennél nagyobb a kocsipálya szélessége, 174 hídon 3,5–6,4 m és 23 hídon 2,1–3,4 m között volt ez a méret.

Ugyanakkor a megnövekedett gépjárműállomány miatt egyre sürgetőbbé vált a tanácsi hidak teherbírásának és a szélességének növelése, melyet a pénzügyi keret erősen korlátozott. A KPM Tanácsi Közlekedési Főosztálya a 461873/1974számú levelében engedélyezte a VHS 100 j. előregyártott vasbeton csatornaátjárók alárendelt forgalmú tanácsi vagy mezőgazdasági jellegű magánutak tartozékaként való tervezhetőségét, ill. kivitelezhetőségét. Egyben az Országos Vízügyi Hivatal Vízgazdálkodási Trösztje megküldte minden megyei tanács ÉKV Osztályának a csatornaátjárók típustervét.

A „fél-állandó jellegű" és a csatornaátjárós felszerkezetű hídépítések engedélyezésével ész HKKÜ létrehozásával, az évente átépített tanácsi közúti hidak száma dinamikus növekedésnek indult. 1975–80 között H3, 1980-85 között 37 közúti híd átépítésével javult a 20 t teherbírású hidak aránya. Ebben az időben az út-, híd pénzügyi keret a megyei tanácsnál volt, mely 1984-től lekerült a helyi tanácsokhoz és ez által szétaprózódott. Ezt bizonyítja, hogy 1984–1989 között kilenc közúti híd átépítésére került sor.

1980-ban az éves hídvizsgálatok során az ÉKV O. hídügyi előadója megállapította, hogy a nyilvántartásokban szerepelő hídadatok sok esetben pontatlanok és az egyedi hídlapok hiányoznak. Ekkor indult el a hidak adatainak helyszíni ellenőrzése, új nyilvántartás és egyedi hídlapok készítése. Az 1985. december 31-i nyilvántartás szerint a tanácsok kezelésében 266 közúti- és 143 gyalogoshíd, összesen 409 híd volt. A közúti hidakból 149 20 t vagy annál nagyobb, 21 12-19t közötti, 40 6–11 t és 56 1–5 t közötti teherbírású volt. Ebből is látható (409-ből 149) a 20 t vagy ennél nagyobb teherbírású közúti hidak arányának 1975-höz viszonyított jelentős növekedése.



HÍDVIZSGÁLATI JEGYZŐKÖNYV 12 387 - 69

Település: Diósjenő Út, utca: Zártkertekhez vez. ut

A híd törzsszáma: Neme: közuti

Teherbírása: 9,5 t Az áthid.akad.neve: MÁV

Vizsg.időpontja: 1988. okt. 31. Vizsg.végző neve: Kardosné Sólyom P.

A vizsgálat megállapításai:

Alépítmény: rendben

Tartórész: alulról két lemezkazettán keresztirányu hajszálrepedés látható. Konzol átázik, lefolyócsövek eldugulva.

Járófelés: szegély mellett tisztitandó, lefolyócsövek kitakaritandók. Szélső szegélykövek kitámasztása rendben.

Korlátok: sérült, nagyon rozsdás. Javitása, rozsdátlanitás utáni mázolása sürgősen elvégzendő.

Meder: a hid melletti növényzetet folyamatosan irtani kell.

Jelzőtáblák: ki kell tenni a hid elé és után a 9,5 t sulykorlátozó táblát /hidlap alapján/!

Megjegyzés: fenntartási munkákat el kell végezni.

a híd kezelőjének aláírása a vizsgálatot végző/k/ aláírása

Hídvizsgálati jegyzőkönyv,
Kardosné Pintér Erzsébet gyűjteménye

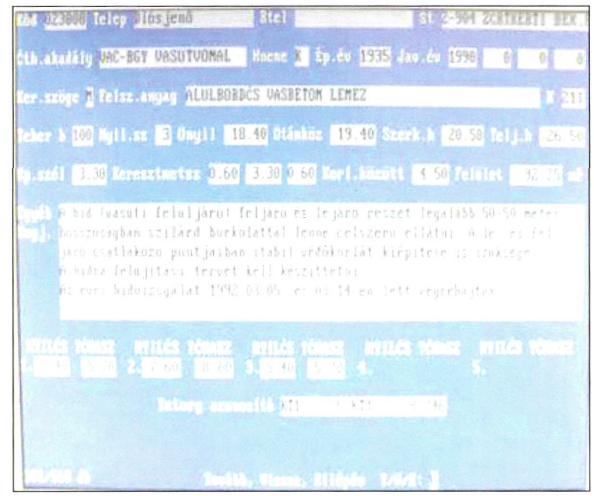
A félállandó jellegű és csatornaátjárós hídépítéseknél a minimális 3,8 m kocsipálya, ill. 6,3 m korlátok közötti távolság alkalmazása miatt a kocsipálya szélességben nem történt ekkora javulás. Az 1974-es 51 6,5 m vagy ennél nagyobb kocsipályájú hidak száma 68-ra, a 2,1–6,4 m közöttieké 197-ről 203-ra növekedett.

Az 1985. évi hídnyilvántartó lap összesítője szerint a 409 db közúti és gyalogoshíd megoszlása a következő. Fesztáv szerint: 224 5 m alatti, 152 5,5–9,9 m közötti, 27 10–14,9 m közötti, négy 15–19,9 m közötti és egy (Pásztó Irinyi út és a Zagyva kereszteződésében lévő közúti híd és Cereden a gyalogúton lévő völgyhíd) híd volt. Felszerkezet anyaga szerint: 217 vasbeton, 33 fém, öszvér, kilenc beton, kő, tégla és 150 db fa híd volt.

1985-ben kimutatás készült a nem megfelelő teherbírású, gyenge felszerkezetű, nem megfelelő kocsipálya ill. szélesség miatt átépítendő közúti hidakról, mely szerint 113 db hidat kellett volna átépíteni, ill. helyette új hidat építeni.

A megyei tanácsok megszűnése előtt átfogó anyag készült a megye, ezen belül bővebben a tanácsi hidak állapotáról. 1990-ben a hídkezelőknek (helyi tanácsoknak) átadták a településenkénti csoportos hídnyilvántartást.

A megyei tanácsok megszűnésével a tanácsok jogutódjaként létrejött önkormányzatok a közlekedéssel kapcsolatos kötelezettségeikkel nem voltak tisztában. Ezt bizonyították a Köztársasági Megbízott Területi Hivatalának felkérésére, a Nógrád Megyei Közlekedési Felügyelet által történt ellenőrzések tapasztalatai. Az ellenőrzés a közlekedés teljes területére – utak, hidak állapotára, forgalmi rendre, nyilvántartásokra, jogszabályi ismeretre – terjedt ki. Megállapították, hogy az önkormányzatok szakemberrel nem rendelkeztek, közlekedési kötelezettségeiket nem ismerték, nyilvántartást nem vezettek hídvizsgálatokat nem végeztek, de legtöbb esetben azt sem tudták, hogy hol van hídjuk. Ez az állapot



Számítógépes hídnyilvántartás egy lapja, Nógrád megyei Önkormányzatok Közútkezelő és Környezetvédelmi Kht.

azóta csak a városi önkormányzatoknál változott, ott már alkalmaznak közlekedési feladatok ellátásra műszaki végzettségű dolgozót. A községi önkormányzatoknál a közlekedési feladatokról még a jegyzők sem tudnak.

1990-ben önkormányzati kezelésben 414 híd volt, ezek közül 155 gyalloghíd és 116 magánhasználatú híd volt (Megyei tanács településfejlesztési és kommunális bizottság 1990 április havi ülésére készített tájékoztató). A magánhasználatú hidak 58%-a fából készült, ezeknek csak 29%-a érte el a 20 tonna teherbírást, a hidak 70%-a átépítésre szorult. Az önkormányzati közúti hidak közül 165, a gyaloghidak közül pedig 43 nem megfelelő szélességű volt. Az igen részletes tájékoztató 72 közúti és 40 gyaloghíd átépítését tartotta sürgősen szükségesnek.

A hídállomány a Nógrád Megyei Önkormányzatok Közútkezelő és Környezetvédelmi Kht. nyilvántartása szerint 2006 decemberében 530, az összes hídfelület 15 922 m^2 felülettel.

A híd anyaga: kő, beton 30, vasbeton 239, fém és öszvérszerkezet 111, provizórium 150. A 308 közúti híd közül csak 144 híd teherbírása haladja meg a 12 tonnát.



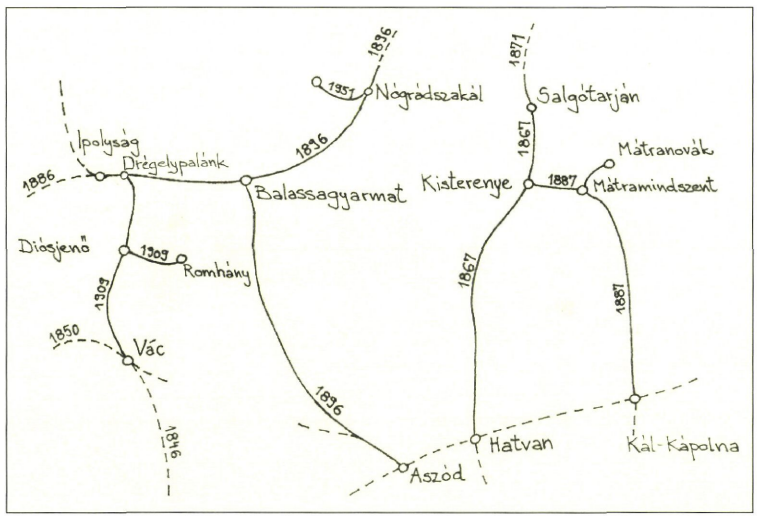
Dorogháza-újtelepi Zagyva-híd, André László felvétele

Vasúti hidak

A vasúthálózat kialakulása:

Nógrád megye vasúthálózata könnyen áttekinthető, mivel összesen csak hat vasútvonal érinti közvetlenül a megye területét. Jelen fejezetben a Magyar Államvasutak közforgalmú vasútvonalait és az azokon épített hidakat tárgyaljuk.

Az első vasútvonalat igen hamar, 1867. május 9-én nyitották meg. A Cs. Kir. Szab. Magyar Északi Vasúttársaság fejezte be a Pest – Hatvan – Salgótarján vasútvonal építését, így ekkor épültek az első vasúti hidak is a megyében. Ezek közül a mai napig használatban van négy boltozott híd, a legnagyobb 3,6 m nyílással, a vonal 1298 + 31 hm szelvényében. E vasútvonalat 1868-ban az állam megváltotta, és ezzel a vasútvonallal kezdődött meg a Magyar Államvasutak fejlődése. Így a vonal meghosszabbítását Losoncig már a MÁV építette meg és adta át 1871. május 3-én. A megye első vasútvonala egyben az egyetlen vasúti fővonal is Nógrádban [2].



Nógrád megye vasúthálózata, Hajós Bence vázlata

1886. szeptember 24-én nyitották meg a Csata – Ipolyság vonalat, amelyet később, 1891. augusztus 15-én hosszabbítottak meg Balassagyarmatig. A vonalat a trianoni határ kettévágta, majd 1963-ban katonapolitikai okokból a határ előtti 6,3 km hosszú Ipolyság – Drégelypalánk szakaszt felszedték. E vonal Visk határában keresztezi az Ipolyt. A mederhídon kívül három ártéri hidat is építettek. A vonal építésekor csak a mederhíd volt vasszerkezet, 40 m nyílással, alsópályás, X-rácsozású kialakítással. Az ártéri hidak fából épültek 6, 12 és 4 nyílással, rendre 38,5; 77,5 és 25,5 m hídhosszal. Jelenleg az ártéri hidak rácsos acélszerkezetek, amelyeket 1936-ban építettek a fahidak helyett. Ezek támaszközei az ártéri hidak sorrendjében: 40,0; 51,2 +



Balassagyarmati gyalogos-felüljáró

20,94 és 30,096 m. A II. világháború után épített új mederszerkezet korszerű kialakítású, alsópályás, ortotróp pályalemezes, oszlop nélküli rácsozású, 52,32 m támaszközzel [2,4,5].

A Mátra – Körösvidéki Helyiérdekű Vasúttársaság 1887. július 31-én adta át a Kisterenye – Kisújszállás és a Mátramindszent – Mátranovák vonalszakaszokat. A társaság vonalépítéseivel megteremtette a közvetlen kapcsolatot a Mátra-vidék és az Alföld között, az ehhez szükséges Tisza hidat is megépítve Kiskörénél [2].

A Nógrád vármegyei Helyiérdekű Vasúttársaság 1896. szeptember 13-án nyitotta meg az Aszód – Balassagyarmat vonalat, majd ugyanezen év december 1-jén pedig a Balassagyarmat – Losonc vonalat. Összesen 221 hidat építettek 504 m össznyílással, legnagyobb az Ipolytarnóc és Losonc közötti Ipoly-híd volt 45 m-es mederhíddal [2,4].

1909. július 11-én adták át a Vác – Drégelypalánk és az abból kiágazó Diósjenő – Romhány helyiérdekű vonalakat. A vasúton összesen 169 kisebb–nagyobb hidat építettek, a legnagyobb közülük 12 m nyílású acélhíd volt, amely egyben a legidősebb 10 m fölötti hídszerkezet a megyében. Az eredeti műtár-

gyak közül számos ma is áll, a MÁV hídtervtárában színes, festett tervek tanúskodnak a mérnök elődök gondos munkájáról [1,4].

A megye legfiatalabb vasútvonala a Losonc – Nógrádszakál – Nagykürtös vonal, amellyel a Nagykürtös környéki szénbányákat kapcsolták be a vasúti hálózatba. A domborzati viszonyok miatt a legkedvezőbb vonalvezetés az Ipoly völgyében volt, így a meglévő vasútvonalat felhasználva építették meg a szükséges kapcsolatot. Ennek részeként épült meg a Nógrádszakál és az országhatár közötti vonal, amelyet 1951. szeptember 12-én nyitottak meg. Az Ipoly fölött alsópályás, gerinclemezes acélhíd épült 26 m támaszközzel, továbbá az Ipoly árterén két, kétnyílású ártéri híd is épült, mindkettő merev acél betétes vasbeton szerkezetből, 8 + 8, illetve 10 + 10 m szabad nyílásokkal [4,6].

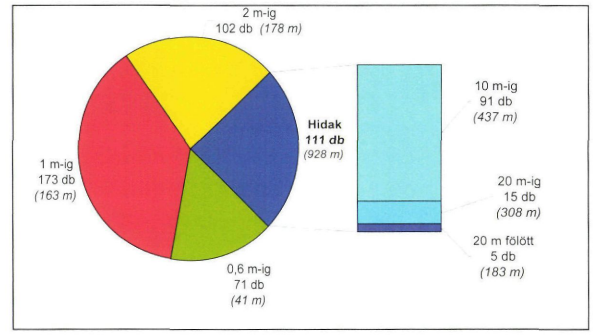
A mai Nógrád megye területén ugyan kívül esik, mivel azonban a Ipoly-hidakat több fejezetben is egészen a torkolatig bemutattuk, két további vonalról is szükséges szólni.

Hazánk első gőzüzemű vasútvonala a Pest – Vác vonal volt, melyet 1846. július 15-én nyitottak meg. Ennek folytatását több szakaszban adták át a forgalomnak, a Vác – Párkánynána szakaszt 1850. december 16-án. E szakaszon épült Ipoly-híd kezdetben faszerkezetű volt. 1859. április 7-én adták át a fahidat felváltó, kétvágányú, folytatólagos, alsópályás, sokszorosan rácsozott hidat, amely 56,83 m-es főnyílásával a legnagyobb vasúti híd volt 1867-ig a Kárpát-medencében [3]. A megjelenésében is különleges hidat 1900-ban átépítették vágányonként független hídszerkezetekké, parabolikus felső övű rácsos szerkezetekkel, majd a II. világháború után ismét új szerkezetek épültek folytatólagos rácsos kialakítással [2,5,6].

Az Ipolyság – Korpona vonalat 1899. április 6-án nyitották meg. Az Ipoly fölött Ipolyság határában mederhidat (40 + 20 m) és ártéri hidat (20 + 20 + 20 m) építettek felsőpályás, acél rácsos szerkezetekből. Jelenleg a meder fölött egy 74,52 m támaszközű, alsópályás, többszörös rácsozású acélhíd áll, az ártér fölött pedig kétnyílású (31,5+31,5) alsópályás, x-rácsozású acélhíd szolgálja a vasúti forgalmat. [4,5].

A megye vasúti hídjainak főbb adatai:

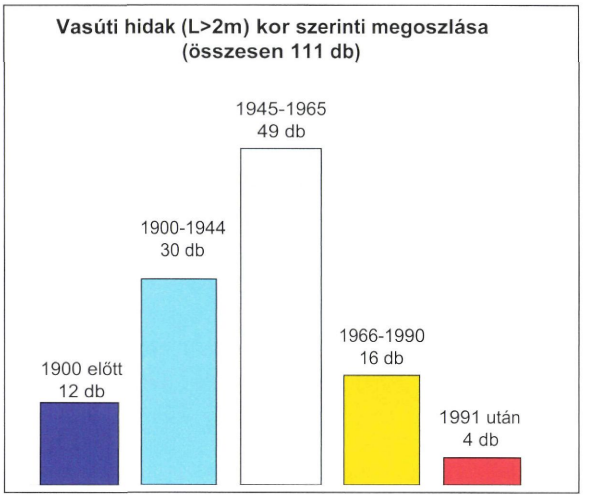
Ma a megye területén a MÁV kezelésében nyolc vonalszakaszon 457 vasúti műtárgy áll, ebből a híd, azaz a 2 m nyílás feletti 111 db (24%). A hidak hossza összesen 928 m, ami a műtárgy állomány hosszának 71 százaléka. A hidak viszonylag kisebb nyílásúak hasonlóan a közúti hídállományhoz, 5 hídnyílás lépi át a 18 m-es nyílásméretet: drégelypalánki, somoskőújfalui és a kisterenyei gyalogos felüljáró, a apci Zagyva-híd és a salgótarjáni elkerülő fölötti híd. Az utóbbi hídszerkezet több tekintetben is első a megyében. A 37,8 m támaszközű híd a legnagyobb nyílású, legfiatalabb és ortotróp pályalemezes kialakításával méltán a legkorszerűbb vasúti híd a megyében [1]. (Az egyedi hídleírások között részletesebben is bemutatjuk.)



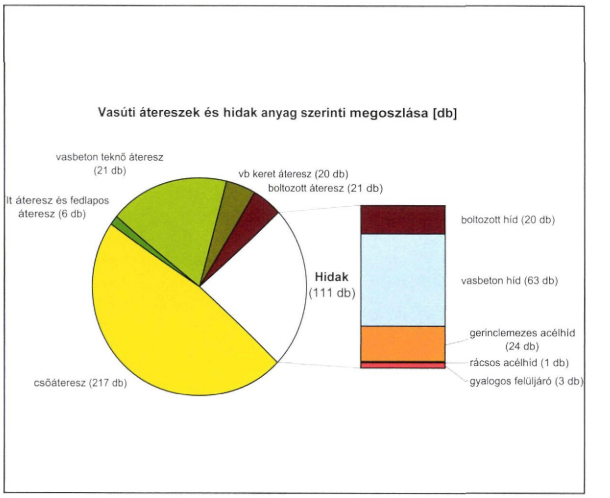
Vasúti átereszek és hidak nyílás szerinti megoszlása [db]

vonalnév	szelvény	hídnév	nyílásméret [m]	hídtípus	építés éve
Vác - Drégelypalánk	471+71	útaluljáró és Hévíz-patak-híd	13,00	acél gerinclemezes	1909
Drégelypalánk - Balassagyarmat	461+13	Derék-patak-híd	10,00	vasbeton lemezhíd	1964
	509+82	Lókos-patak-híd	15,60	acél gerinclemezes	1982
	603+70	B.gyarmati gyalogos felüljáró	18,5+22,2+23,0	gyalogos felüljáró	
Diósjenő - Romhány	106+06	Jenői-patak-híd	10,50	acél gerinclemezes	1909
	107+39	Lókos-patak-híd	14,10	sínbetétes teknőhíd	1985
Aszód - Ipolytarnóc	636+28	Fekete-víz-híd	10,00	vasbeton lemezhíd	1953
	755+13	Szentlélek-patak-híd	10,00	vasbeton lemezhíd	1963
	792+57	Ménes-patak-híd	15,86	acél gerinclemezes	1948
	953+34	Dobroda-patak-híd	15,00	vasbeton lemezhíd	1958
Nógrádszakál - országhatár	14+00	Ipoly-ártéri-híd I.	8,00+8,00	sínbetétes teknőhíd	1950
	17+76	Ipoly-ártéri-híd II.	10,00+10,00	sínbetétes teknőhíd	1950
Hatvan - Somoskőújfalu	856+57	Apci Zagyva-híd	30,00	acél gerinclemezes	1963
	963+71	Kövicses-patak-híd	11,70	vasbeton lemezhíd	1958
	1102+50	Bátony-patak híd	12,00	vasbeton lemezhíd	1962
	1131+44	Kisterenyei Zagyva-híd	19,10	acél gerinclemezes	1964
	1139+67	Kisterenyei gyalogos felüljáró	23,75+23,75	gyalogos felüljáró	1964
	1200+71	Tarján-patak-híd	14,57	acél gerinclemezes	1963
	1264+25	Litkei úti aluljáró	3,0+15,0+3,0	vasbeton lemezhíd	1970
	1267+59	Salgótarján főtéri peronaluljáró	7,50+7,50	vasbeton lemezhíd	1970
	1295+41	Salgótarján elkerülő fölötti	37,80	acél rácsoshíd	2006
	1330+24	Somoskőújfalu gyalogos felülj.	19,00+19,00	gyalogos felüljáró	1950
Kisterenye - Kál-Káplona	68+89	Nemti Zagyva-híd	10,88	acél gerinclemezes	1931
	8+26	Kazár-patak-híd	10,00	vasbeton lemezhíd	1966
Mátramindszent - Homokterenye	38+51	Barna-patak-híd	10,00	vasbeton lemezhíd	1953

10 m össznyílás feletti vasúti hidak



Vasúti hidak kor szerinti megoszlása



Vasúti átereszek és hidak anyag szerinti megoszlása [db]



Zagyva-híd Nemtiben

A hidak kor szerinti megoszlása mutatja, hogy viszonylag sok az idősebb, II. világháború előtti híd (42 db, 38%). Ennek oka többek között az is, hogy az elmúlt fél évszázadban csak kisebb korszerűsítési munkák voltak a megyében. Szokásosan a legnagyobb hídszámot a háború utáni újjáépítés időszakában találjuk, 1945 és 1965 között készült 49 db híd (44%). A legfiatalabb, 1991 után épített hidak csoportjában 4 híd van [1].

Az állomány anyag szerkezeti megoszlását tekintve szembetűnő, hogy sok boltozat van, viszont az acélhidak száma igen alacsony. A 111 hídból 20 boltozat, 63 vasbeton szerkezetű és 12 acél szerkezetű – beleszámítva a három gyalogos-felüljárót is [1].

Irodalom:

[1] MÁV Központi Híd Tervtára (Bp. Andrássy út)
[2] Magyar vasúttörténet 1. 2. és 4. kötet főszerk. dr. Kovács László, Budapest, 1995.
[3] Spitzer Ignác: A régi Garamm-híd vasszerkezetének kicserélése. In. MMÉE Közlönye XXXIV. kötet, XII. füzet 1900 p. 269–284.
[4] Fodor Illés – Kelemen Zoltán: Vasutak az Ipoly vidékén, Ipoly Unió, Balassagyarmat, 1999.
[5] Hajós Bence: Ipoly-hidak – Vasúti hidak az Ipoly fölött. Budapest, 2002.
[6] Hajós Bence: Ipoly-hidak I–IV. cikksorozat In. Közlekedéstudományi Szemle, 2002.

A történelmi Nógrád megye hídjai

Az előző fejezetekben, ahol források rendelkezésre álltak, ott a mai megyehatáron túli részek jelentősebb hídjairól is említést tettem.



Poltár 1600 körül épült hídja, Tóth László felvétele, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

Egy hídra vonatkozó adat pl. 1851-ből: a Gyarmattól Kékkőnek vezető úton hat fahíd javítandó.

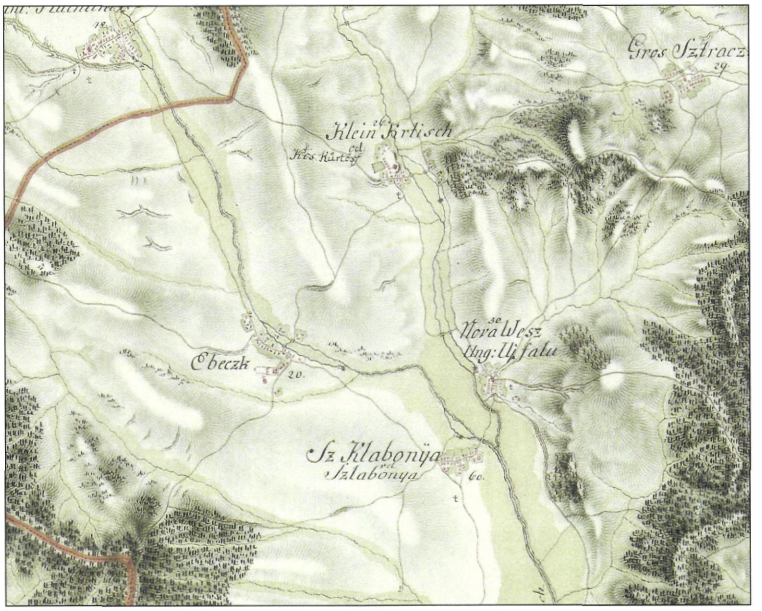
A kékkői járásban 1849-ben 63 kő és 31 fahíd, a losonci járásban pedig 44 kő és 9 fahíd volt [1].

Hídnyilvántartások 1848-tól maradtak fenn, ám a járáshatárok a mai megye területébe benyúltak, így nehéz, egyes esetekben lehetetlen meghatározni az Ipolytól északra fekvő területeken lévő hidak számát, ezért inkább – tájékoztató adatként – az I. és a II. katonai felmérés térképszelvényeit néztem át. 1782-ben legalább 73 híd volt a mai megyehatáron túl Nógrád megyében, különösen sok Szklabonya (30) és Losonc (14) környékén [2].

Összehasonlítva a mai megye területén lévő hidak számával (176), úgy látszik, hogy az eltérő terepviszonyok miatt a Felvidéken kevesebb híd volt. A II. katonai felmérés szerint nagyjából hasonló arányú volt a hidak száma az Ipolyon túl.



Kékkő várának bejáró hídja, Makai Tamás felvétele



Szklabonya környéke az I. katonai felmérésen, Hadtörténeti Intézet és Múzeum

Mocsáry sajnos csak az Ipoly-hidakról, közülük is csak néhányról, a Zelenánál, Rappnál, Durendánál lévőkről tett említést.

A megye várainál lévő hidakról metszetek, hadmérnöki felmérések, régészeti feltárások tájékoztatnak, néhány várnál, pl. Kékkőn a bejáró híd fennmaradt.

Az Ipoly-hidakról – a megye területének 1920-ban bekövetkezett változása után is – információk találhatók az Egyedi hídleírások fejezetében. Jellemző napjainkban Rappnál és más Ipoly-hídnál is a nagyméretű előregyártott tartós híd.

A Nagykürtösi járás hídállománya napjainkban 169, I. rendű utakon 19, II. rendűn 60 és II. rendű utakon 90 híd van, kőboltozat nyolc, acél három, vasbeton 153, provizórium egy, egyéb híd négy van az állományban [3].

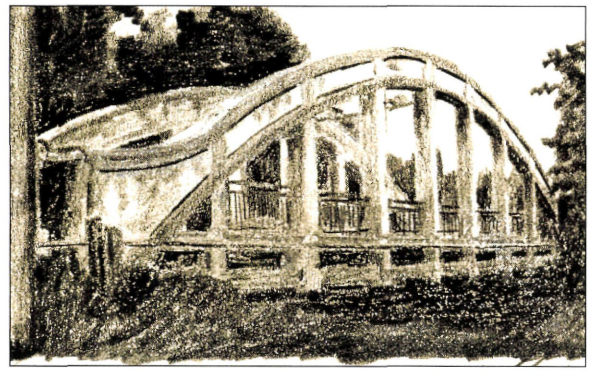


Előregyártott tartós típus Ipoly-híd,
Makai Tamás felvétele



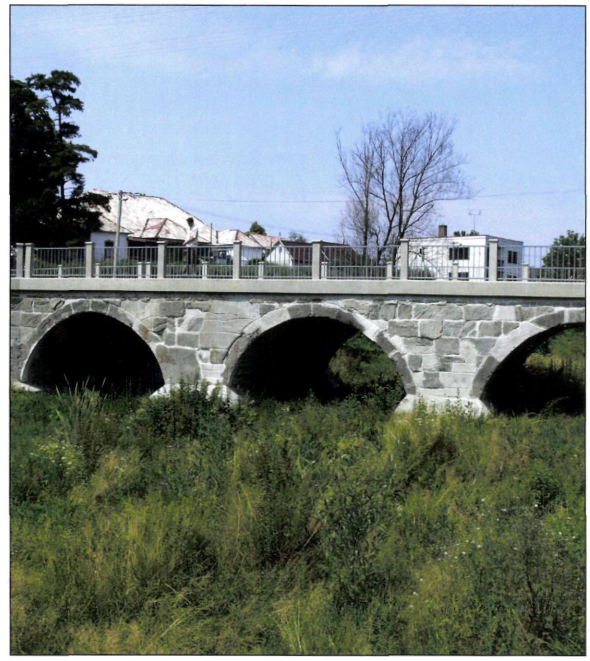
A Nagykürtösi járás úthálózatának egy részlete,
Nagykürtösi Közútkezelő

Kevés az idős és nagy híd, két boltozat és egy 1938-ban épült vasbeton alsópályás híd érdemel figyelmet, ez utóbbi azért, mert a vonórúdja is vasbetonból épült.



Az 1938-ban elkészült vasbeton ívhíd a 75. sz. úton,
id. Makai Tamás grafikája

Az idős hidak megóvására jó példa a háromnyílású kőboltozat szélesítése és felújítása.



Ipolynyék (Vinica) műemlék boltozata,
Makai Tamás felvétele

Irodalom:
[1] Nógrád Megyei Levéltár, Nemesi Közgyűlés.
[2] II. Katonai felmérés, Hadtörténeti Múzeum és Levéltár.
[3] Hídnyilvántartás (2001); Nagykürtösi Közútkezelő adata.

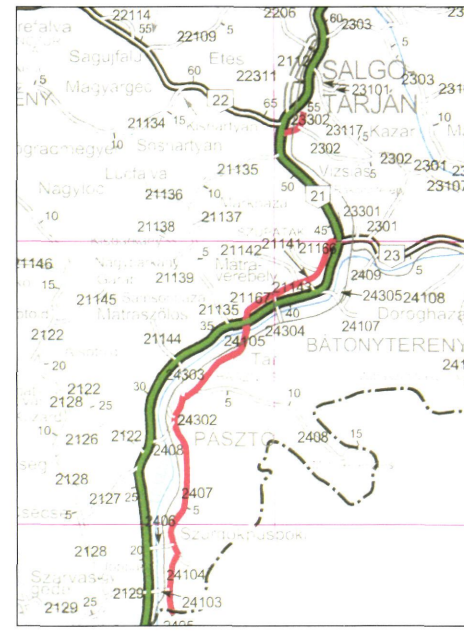
Útkorszerűsítések és műtárgyaik

Ez a fejezet mintegy ötven éves időszakra visszatekintve ismerteti a nógrádi közútfejlesztéseket, és röviden szól a közeljövőben várható út-, hídépítésekről.

Nagyobb léptékű közúti fejlesztések, jelentősebb beavatkozások a főúthálózaton készültek.

A 21. számú főúton, a megye legforgalmasabb, Hatvan és Salgótarján (országhatár) közötti kapcsolatot adó útvonalán jelentkezett elsőként a korszerűsítés igénye.

A Hatvan és Kisterenye közötti 47 kilométeres szakasz eredeti nyomvonalán az út a településeken keresztül vezetett a korabeli gyakorlat szerint, így ezt a távolságot kilenc településen átautózva lehetett megtenni, Lőrinci, Selyp, Zagyvaszántó, Apc, Jobbágyi, Szurdokpüspöki, Pásztó, Tar, és Mátraverebély érintésével, többször keresztezve a vasutat és a Zagyvát. Az ötvenes évek végén új nyomvonalat terveztek, mely szinte mai szemmel is megfelelő, településeket elkerülő szakaszokat jelentett. Az új út végig a Zagyva folyó és a vasút mellett vezet, a régi utat az adottságoknak megfelelően hol balról, hol jobbról váltva ki. A gondos tervezés eredménye, hogy az így kialakult 21. sz. út sem a vasutat, sem a Zagyvát nem keresztezi.



A 21. sz. út régi és új nyomvonala térképrészleten

Az új nyomvonal építését jelentő korszerűsítés Heves és Nógrád megyét is érintve, Hatvantól Kisterenyéig (a 23. sz. főútig) 1958 és 1960 között valósult meg. Az eredeti 47 km úthossz a belterületek elkerülése következtében 45 km-re rövidült.

Új Zagyva hidat nem kellett építeni, hiszen az út párhuzamosan fut a folyóval, így a Heves megyében megépített híd és a Nógrádban elkészült öt híd nem jelentett különösebb problémát. A hidak 3,0 m és 16,4 m közötti nyílásúak, szerkezetük változó, van közöttük előregyártott vasbeton keret, monolit vasbeton lemez, monolit vasbeton boltozat és kétbordás monolit vasbeton lemez is.

Az új nyomvonal burkolata bazaltbeton táblákból készült. A betonburkolaton teherbírási probléma nincs, de mintegy tíz, tizenöt év után táblamozgásból eredő meghibásodások jelentkeztek (az országban ez idő tájt épült betonburkolatokhoz hasonlóan). Fokozottan megmutatkozott ez a hídszerkezetek csatlakozásánál. Emiatt a 21. sz. út a fenntartás során mindig különös figyelmet követelt.



A négynyomú 21. sz. főút Salgótarján határában, Közútkezelő

A főút az elkészült korszerűsítés után mintegy két évtizedig megfelelő kapacitással levezette a forgalmat. A kilencvenes években már mutatkoztak áteresztőképességi problémák, elsősorban az északdéli irányú nemzetközi teherforgalom növekedése miatt. A baleseti statisztika szerint a 21. sz. út a megye legveszélyesebb útvonalává vált, különösen az előzéssel kapcsolatos balesetek szaporodtak meg. Így Salgótarjántól déli irányban megkezdődött a szakaszos négynyomúsítás előkészítése. 2002-ben az építés is megindulhatott, és jelenleg már összesen 14 km 2 x 2 sávos külterületi szakasz áll rendelkezésre.

Az építés során két hídon kellett a 2 x 2 sávot átvezetni. A 40 + 478 km szelvényű 8,0 m nyílású híd teljesen átépült, az 51 + 289 km szelvényű 3,2 m nyílású hidat pedig megszélesítették. Ezen kívül két gyalogos-felüljáró és egy gyalogos-aluljáró épült.



Gyalogos felüljáró a 21. sz. főút felett, Gyukics Péter felvétele



A nagybátonyi csomópont korszerűsítése új Zagyva-híd építésével járt,

A négynyomúsítás várhatóan folytatódik, és a jelenlegi tervek szerint 2013-ig Hatvan és Salgótarján között befejeződik. A további kiépítés öt hidat érint. A hidak átépítési tervei készülnek. A folytatásnál már több csomópont átépítésével is foglalkozni kell, néhány különszintű kialakítás közútkezelői szemmel elkerülhetetlennek látszik, valamint előzetes környezetvédelmi álláspont szerint vadátjárók is szükségesek, így a további fejlesztés már jelentős mértékű műtárgyépítéssel jár.

Kisterenye átkelési szakaszán, majd 1959 és 1962 között Salgótarján belterületén, valamint egészen az országhatárig történtek szélesítések, kisebb-nagyobb korrekciók. Ennek keretében a 21. sz. főúton a zagyvapálfalvai városrészen megépült két vízfolyás feletti híd, két iparvágányt áthidaló hídszerkezet és egy vasúti fővonal feletti híd. Átépítettek, illetve felújítottak további hét hidat az országhatárig terjedő szakaszon. Ezek a beavatkozások az Uvaterv 1954-ben készült „Salgótarján város közlekedésfejlesztési tanulmánya" című tervének figyelembevételével épültek.

A közlekedésfejlesztési tanulmányt az Uvaterv 1965-ben megyei megrendelésre felülvizsgálta, korszerűsítette és kibővítette (tervszám: 25.508/U-6; tervező: Blancz Tamás). A korábbi tanulmányban foglaltakat megerősítve az 1965. évi felülvizsgálat egyértelműen állást foglalt a belvárost tehermentesítő, a vasút nyugati oldalán létesítendő új nyomvonalú szakasz szükségességéről. A kiépítést két ütemben javasolták, elsőként a Zagyvapálfalva és a Rárópuszta-salgótarjáni (mai nevén 2206. jelű Litke-salgótarjáni) összekötőút közötti 3,4 km hosszú szakasz építését tartották célszerűnek, második ütemben pedig újabb egy kilométerrel folytatva, a Salgótarján-nádújfalui (2303. jelű) összekötő útig irányozták elő.

A megvalósítás a közlekedésfejlesztési tanulmányt követve kezdődött meg, a kiépült első ütem pontosan egyezett a tervezői javaslattal. A 3,4 km hosszú új nyomvonal 1976-ban készült el. Három jelentősebb műtárgy épült, az új út a kezdőcsomópontban meglévő hídegyütteshez csatlakozva indul, majd külön szintben keresztezi a baglyasaljai városrészhez vezető utat. A végén, a 2206. j. út csomópontjában a beruházás részeként (a közlekedésfejlesztési tanulmány ajánlá-

sának megfelelően) épült vasúti aluljárón keresztül csatlakozott az új nyomvonal a meglévőhöz. Erről a három műtárgyról a „Salgótarján hídjai" című fejezetben is olvashatunk. Az első ütem „21. sz. főút salgótarjáni párhuzamos szakasza" néven került nyilvántartásba.



Salgótarján légi felvételen, jól látszik a terepadottság kötöttsége, Közútkezelő archívuma

A második ütem tervezése is megkezdődött (szintén az Uvaterv gondozásában). Ez a szakasz már rövidebb lett a közlekedésfejlesztési tanulmányban javasoltnál, az önkormányzati kezelésű Kossuth Lajos útig tartó 700 m valósult meg. Forgalomba helyezése 1989-ben történt. Ideiglenesnek készült, kamionokkal nehezen járható vonalvezetésű, szintbeli vasúti átjárón keresztül csatlakozott vissza a „régi" 21-eshez. Nagyobb volumenű műtárgyépítési feladatként jelentkezett az úttal párhuzamos Tarján-patak lefedése. A patak felett parkolóhelyek létesültek.

A korábban elkészült első és az átadott második ütem a „210. számú salgótarjáni tehermentesítő út" nevet kapta.

Az első két ütem tervét az Uvaterv készítette, a folytatás (harmadik ütem) tervezését, versenyeztetést követően a Roden Kft. nyerte el. A harmadik ütem végét az 1965. évi tanulmánytól eltérően már nem a város közepén, a 2303. j. úti csomópontnál határozták meg, hanem jóval északabbra, a város szélén. A domborzati adottságok, a vasút és a Tarján-patak közelsége igen nagy kötöttséget jelentenek, ez a három kilométeres szakasz felüljárók, támfalak, pataklefedések építését igényli. Tervezése és építése igen szép és bonyolult mérnöki feladat.

A harmadik ütem versenyeztetése az 1994-ben becsült költséget magasan meghaladó ajánlati ár miatt nem lehetett eredményes. A jelentős műtárgyigény a vállalkozói költségvetésekben is megmutatkozott. Négy év elteltével egy korszerűsített tervre (Tetthely Kft.) 1998-ban indult újabb közbeszerzési eljárás. A legkedvezőbb ajánlati ár kisebb mértékben ugyan, de ebben az esetben is meghaladta az előzetes keretet, a költségfedezet biztosítását árvízi átcsoportosítás is nehezítette, így az eredményhirdetés ismét meghiúsult. Költségcsökkentő javaslat kidolgozására szakértői bizottság alakult. A bizottság a csomópontokat és a műtárgyakat vizsgálta meg legrészletesebben, hiszen számottevő költségmegtakarítást ezek egyszerűsítésével, ésszerűsítésével lehet elérni. A munkacsoport javaslata olyan költségkímélő megoldást tartalmazott, mely a tehermentesítő út alapvető funkcióját, az átmenő teherforgalom legsűrűbb lakóterületen kívüli vezetését biztosítja, a városi kapcsolatokat viszont egyszerűbben, de még a város számára kezelhető módon adja meg. Ez a megoldás rövidebb, kisebb, egyszerűbb műtárgyakat igényel. Az előkészítés ebben az irányban folytatódott. A tervek átdolgozása után a módosított megoldás építési engedélyt kapott. A meglévő ütemek és a tervezett harmadik ütem alkotta teljes útvonal neve ismét változott, jelenleg 2112. j. salgótarjáni tehermentesítő útként szerepel az adatbankban.

A megvalósításra újabb lehetőség 2005-ben adódott, a projekt elnyerte a Környezetvédelem és Infrastruktúra Operatív Program támogatását. A harmadik versenyeztetés kedvezőbben alakult a korábbiaknál, becsült költség alatti ajánlatával a nyertes ajánlattevő a HBV (Hídépítő Zrt./Betonút Zrt./Viadom

Zrt.) Konzorcium volt. Tizenhat évi szünet után 2005 szeptemberében a harmadik ütem kivitelezése megkezdődött. Az építés jól halad, annak ellenére, hogy a projekt bonyolultsága következtében megrendelő, kivitelező, tervező és lebonyolító rendkívül sok problémával találta szemben magát. A 2303. jelű úttal kapcsolatot adó íves felüljáró, a végszelvény előtt épített vasúti híd, a talajtámfalak sok szakmai érdeklődőt vonzanak. A Magyar Mérnöki Kamara és a Közlekedéstudományi Egyesület is szervezett bemutatót az építés helyszínén. Az itt épülő vasalt talajtámfalak gondos kivitelezése visszaadhatja a becsületét ennek a technológiának, ami a közelmúlt talajtámfal omlásai miatt ingott meg. Ezen a szűk helyen a talajtámfal alkalmazása igen előnyös.

Az épülő műtárgyakról a „Salgótarján hídjai" című fejezet ad részletesebb információt.

A harmadik ütemet 2008-ban adják át a forgalomnak, így az első ütem építésének megkezdésétől számítva 35 év elteltével valósul meg a várost tehermentesítő, összesen 7 km hosszú útvonal.



2. sz. főút korszerűsítésének vázlata térképrészleten, Közútkezelő

A 2. számú Budapest-Vác-Rétság-Hont főúton – mely a megye másik meghatározó jelentőségű elsőrendű útvonala – 1967 és 1970 között történt nagyobb mértékű korszerűsítés, melynek során a teljes szakaszon elvégezték a szükséges szélesítéseket, valamint Rétság és az országhatár között nyomvonal korrekciók és település elkerülések is készültek. Az út korábban kedvezőtlen, nehezen járható nyomvonalon keresztülvezetett Drégelypalánk és Hont községeken, melyeket a korszerűsített 2. számú főút már nem érint.

Drégelypalánk elkerülése során 1970-ben épült meg a főút Nógrád megyei szakaszának legnagyobb műtárgya, a háromnyílású, 26,7 m szerkezeti hosszúságú, monolit vasbeton lemez felszerkezetű, vasút feletti híd.



Vasút feletti híd Drégelypalánk külterületén, Makai Tamás felvétele

A domb- és hegyvidéki környezetben zajló, erőteljesen növekvő nemzetközi teherforgalom egyre nagyobb akadályoztatással járt, ezért 1979 és 1982 között, majd 1984-ben újabb fejlesztések történtek. Öt szakaszon összesen 10,3 km hosszúságban kapaszkodó sávok épültek. A Salgótarjáni Közúti Igazgatóság kollektíváját dicséri, hogy az 1979 és 1982 között épült 9 km terveit házon belül készítették el. Az igazgatóság tervező csoportja végzett el minden munkafázist a geodéziától a költségvetés kiírásig, alvállalkozót nem vontak be.

A kapaszkodósáv építések során egyetlen 3,0 m nyílású híd szélesítésére volt szükség a 44 + 706 km szelvényben.

A következő fontosabb beavatkozás 2005–2006-ban történt; korábban elnyert ISPA támogatás felhasználásával Váctól az országhatárig elkészült a burkolat erősítése 11,5 tonna tengelyterhelés elviselésére. Rövid Pest megyei szakaszon és a teljes nógrádi 35 km hosszon jelentős vastagságú új aszfaltburkolat épült. Ilyen mértékű pályaszerkezeti beavatkozással együtt célszerűen több járulékos munkát is el kellett végezni. Csomóponti beavatkozások, forgalomcsillapító szigetek épültek. Valamennyi hídon elkészültek a szükséges fenntartási munkák, állapotuknak megfelelően szegélyjavítások, korlátjavítások, szigeteléscserék, szegélycserék, betonjavítások. A legnagyobb volumenű beavatkozás a legjelentősebb hídon, a drégelypalánki vasút feletti hídon történt. A munka érdekessége a többméteres feltöltés alatti

szigeteléscsere volt, amit félpályás forgalomkorlátozás mellett végeztek el. A munkálatok ideje alatt a forgalom nem az eredeti pályaszinten haladt, hanem attól lejjebb egy ideiglenes szinten, mivel az úttöltés állékonyságát az eredeti magasság mellett már nem lehetett volna megnyugtatóan biztosítani. A Pest megyei rövid szakaszon csomópont átépítés miatt hídszélesítés készült. Drégelypalánk és az országhatár között időszakos békaátvonulás jelentett korábban balesetveszélyt (csúszásveszélyt), a békaközösségben elütéssel okozott káron felül. A békák biztonságos átkelése érdekében már a nyolcvanas években létesült néhány áteresz, most a Magyar Tudományos Akadémia hüllő szakcsoportja által kidolgozott ajánlásnak megfelelően további kisműtárgyak (békaátjárók) épültek az út alatt.



A 2. sz. főút burkolaterősítés után, Gyukics Péter felvétele

A 2. számú főút távlati fejlesztése (M2 építése; illetve kiemelt főúti kialakítás) a Börzsöny érintése miatt a műtárgytervezőknek és hídépítőknek újabb komoly feladatot fog jelenteni. Az út további fejlesztését erősen befolyásolja az észak-déli irányú Gdansk-Zsolna-Budapest-Eszék-Szarajevó-Plocse nemzetközi útvonal Budapest térségi tervezett nyomvonala. Budapest keleti irányú elkerülése esetén ez az M2 gyorsforgalmi utat jelenti, de vizsgálják egy Esztergom térségi átvezetés lehetőségét is (természetesen a szlovák álláspontot is figyelembe véve).

A 22. számú Rétság-Salgótarján főúton jelentősebb fejlesztés a városokban történt, a balassagyarmati főutca 1972. évi átépítése, majd a Szécsény belterületi korszerűsítés azonban nem járt nagy volumenű műtárgyépítéssel, a legjelentősebb hídépítési beavatkozás a szécsényi Szentlélek-patak híd megerősítése volt. A 2004-ben Phare támogatással megvalósult balassagyarmati elkerülő szakaszon az Ipoly közelsége miatti vízmozgások szabták meg a kisműtárgyak elhelyezését és méretét.

A balassagyarmati fejlesztésekhez is támpontot adott az ebben az esetben is időtlennek mutatkozó Uvaterves közlekedésfejlesztési tanulmány, mely a városra vonatkozólag 1964-ben készült.

A 23. számú főút a nógrádiaknak az Eger, Ózd, Miskolc irányú kapcsolatot adja. Ezen az útvonalon látványos fejlesztések még nem történtek, Kisterenye és Nemti elkerülését viszont már erősen várják az itt élők. Az elkerülő szakaszok tervezése folyik, nem panaszkodhat a műtárgyas szaktervező sem, hiszen több Zagyva-hídról és több vasút feletti áthidalásról kell gondoskodni.

A mellékutakon kisebb léptékű fejlesztések történtek negyven-ötven évre visszatekintve. A nagy volumenű portalanítások, felületi zárások során az esedékes műtárgyjavításokat is elvégezték. Szükség esetén a hidak szélesítése, teherbírásuk növelése is elkészült.

Előfordult új nyomvonalú kiépítés is. 1988–89-ben valósult



A 2. sz. főút kapaszkodósávos szakasza, Gyukics Péter felvétele



Drégelypalánk hídjának felújítása, Közútkezelő felvétele

meg a Dejtár és Ipolyvece közötti új összeköttetés négy kilométer út építésével. A Derék-patakon hidat is kellett építeni. Az új híd 10,0 m nyílással, együttdolgoztató pályalemezzel ellátott EHGE tartós szerkezettel valósult meg.

Balassagyarmat és Csesztve között két lépcsőben, 2004-ben és 2007-ben épült ki az addigi földút kapcsolat. Az építés kisműtárgyak létesítésével járt.

További mellékúti fejlesztésekre leporolandó tervek rendelkezésre állnak, zsáktelepülés feloldást jelent például a Nógrádsipek-Herencsény új összeköttetés, a Bér-Buják-Ecseg kapcsolat, vagy a Kisbárkány-Zsunypuszta útvonal. A megye földrajzi adottságai következtében ezek a tervek sok kisebb áthidalást tartalmaznak.

Mellékúti fejlesztésekről szólva nem szabad kifelejteni az Ipoly-hidakat, bár erről külön fejezet is szól.

A háborúban részben felrobbantott balassagyarmati híd ideiglenes helyreállítását követően 1968-ban készült el a jelenlegi vasbeton híd. Egyezmény alapján a híd fenntartása a szlovák oldali kezelő feladata, évenkénti közös hídvizsgálat alapján.

A felrobbantott, elbontott hidak újjáépítése ezután megtorpant. Az előkészítés csak 2000-ben folytatódott az EU csatlakozás közeledtével. A folyó mindkét oldalán szakemberek és elkötelezett civilek már rengeteg energiát fektettek be a hidak újjáépítéséért, így az eredmény sem maradhat el. A közútkezelők is szívügyüknek tekintik az Ipoly-hidak sorsát, az első fontos áttekintést még egyetemista korában írta társával Hajós Bence kolléga (Magyar Közút Kht. nyíregyházi hídmérnöke).

A visszaépítendő hidak helyének kiválasztásához színvonalas anyagot készített a Főmterv Rt. (Hálózati vizsgálat Ipoly-hidak újjáépítésére, 2003) és a Reformút Kft. (Ipoly-hidak megvalósíthatósági tanulmányterve, 2004).

A folyó túloldalán a „Polgári társulás az Ipoly-hidakért" nevű civil szervezet a fő mozgatóerő.

A műszaki szakemberek között megvan az összhang, a magyar és a szlovák oldali tervezők jól együtt működnek már évek óta. Az előkészítésben eddig elért eredményekben nagy szerepe van a Pozsonyi Műszaki Egyetem acélszerkezeti és statikus csapatának, Agócs Zoltán professzor úr vezetésé-



Balassagyarmat elkerülő útszakasz vége az Ipoly-híddal



Gyalogos-átkelő Pösténynél, Gyukics Péter felvétele

vel. Reményt keltő, hogy egyéb területeken is egyre nagyobb az együttműködési törekvés.

Az átkelési lehetőség legjobban a Balassagyarmat és Ipolytarnóc közötti szakaszon hiányzik, de a folyó teljes szakaszán is egyre jobban sürgetik a hídépítéseket. Ahogyan már a múlt évben is, az önkormányzatok ebben az évben is ideiglenes gyalogos átkelési lehetőséget létesítettek a két part között Őrhalomban, Pösténypusztán és Rárospusztán. Egy friss hír szerint Drégelypalánk és Ipolyhídvég között is felállították az ideiglenes fahidat.

A pösténypusztai és a rárospusztai hidak előkészítettsége a legjobb, magyar oldalon mindkét hídra és a csatlakozó utakra érvényes építési engedély áll rendelkezésre. Szlovák oldalon is folyik az engedélyezés.

A Rárospusztára tervezett híd érdekessége, hogy megjelenésében emlékeztet az 1904-ig a folyón állott boltozott hídra. A tervezők (Pont-TERV Rt) különös figyelmet fordítottak a híd tájba illesztésére, hiszen gyönyörű természeti környezetben fog épülni. Három tanulmánytervi változatból, mindkét oldali szakemberek egyetértésével született meg az engedélyezett verzió.

Közös szándék esetén jövőre már a hídépítés helyszínére invitálhatjuk bemutatóra a szakembereket. Az egykori rárósi boltozott hidat őrző, híd nélkül maradt Nepomuki Szent János is készül a hídavatásra, szlovák oldalon restaurációs műhelyben csinosítják.

A pösténvi és a rárósi hidakon kívül Nógrádban még további öt Ipoly híd tervezése, előkészítése folyik, folyásirányban haladva a helyszínek: Nógrádszakál, Hugyag, Őrhalom, Kóvár és Drégelypalánk. A szokásostól kissé eltérően a lőszermentesítés már a tervezés megkezdése előtt (geodéziai és talajmechanikai munkák végzése előtt) történt, tekintettel a hidak környékén zajlott háborús eseményekre. A lőszermentesítés előzetes elvégeztetése jó döntésnek bizonyult, mivel több fel nem robbant éles lőszert, légvédelmi gránátot találtak a felszínhez közel.

A folyó további, Pest megyét érintő szakaszán is folyik az előkészítés, több híd tervezése megkezdődött.

A rárospusztai, pösténypusztai és a hugyagi hidak az egykori 2. sz. Budapest-Vác-Balassagyarmat-Losonc-Kassa főúton álltak. Amikor mindhárom híd felépül, az egykori főút nyomvonala is helyreállhat. A hidak hiánya miatt perifériára került, zsáktelepüléssé vált községek a folyó mindkét oldalán visszanyerhetik korábbi fontos szerepüket a térségben. Hídtervezőnek, hídépítőnek, az előkészítésben szerepet vállalóknak ritkán adatik ettől felemelőbb feladat, mint ezt a folyamatot segíteni.

Irodalom:

Salgótarján közlekedési hálózatának fejlesztési tanulmánya – Uvaterv, 1965.
Balassagyarmat közlekedési hálózatának fejlesztési tanulmánya – Uvaterv, 1964.
2. sz. főút 11,5 t burkolat-megerősítési munkái – UKIG projektfilm, 2006.
Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig –Hajós Bence és Lukács Gergő, BME.
Hálózati vizsgálat Ipoly-hidak újjáépítésére – Főmterv Rt, 2003.
Ipoly-hidak megvalósíthatósági tanulmányterve - Reformút Kft., 2004.
Rárospusztai Ipoly-híd – Pont-TERV Rt ismertetője, 2005.

Hídnevek

A hidak megnevezése érdekes, kellően fel nem tárt szokás [1]. A hidakat általában az áthidalt akadály (főleg vízfolyás) és a közeli település nevével szokták megadni. Jól ismert, jelentős hídnál gyakran elmarad a vízfolyás neve, pl. Rárósi híd.



A művészek leegyszerűsítik a névadást, Farkas András akvarellje Kishíd címet viseli, Madách Imre Könyvtár

Meg kell különböztetni a hivatali és a helyi (a nép ajkán élő) neveket, hisz az útkezelő az út neve (száma) mellett, egyértelműen a híd szelvényszámával jelöli meg azokat, a könnyebbség kedvéért egy időben a hidakat meg is számozták, a mai gyakorlatban pedig mindig szerepel a vízfolyás, illetve az áthidalt akadály és a települések neve is [1].

A helyi megnevezések ettől eltérően azonosítják a hidakat.

Losonc hídjai a polgármester jelentéseiben miksi (közeli település), Tugari (vízfolyás), vásártéri, fürdőbe vezető, vásártéri, járványkórház melletti [2].

Szécsény hídjai közül a fennmaradt jegyzőkönyvekben Benke, Czimer, Szent János, Malomvölgyi, Girindesi, Országúti, Réti dűlőbe vezető szerepelt [3].

Salgótarján történeti kronológiájában általában a vízfolyás nevével és közeli épülettel azonosították a hidakat. Iskola hídja, Sóhajok hídja (Tiszti kaszinó és olvasókör épület közti). Érdekes a Badacsony híd elnevezése egy vasúti hídnak, mely 1898-ig fahíd volt, akkor építették át vashíddá [4].

Kalonda környékén a mai napig Gólya hídnak nevezik a malmokhoz épített hidakat [5].

Történeti művekben általában csak a település nevével jelezték a hidakat Rappi, Durendai, Podrecsányi [6, 7].

A kutatást nagyon nehezíti, hogy a nemesi közgyűlési jegyzőkönyvekben is gyakran pl. romhányi hidakról írtak, pedig szinte minden településnél több híd is volt [8]. Az áthidalt vízfolyás vagy az út nevének megadása egyértelműsítené a híd azonosítását.

Szvircsek Ferenc kiváló megyei úttörténetében is, általában csak a település névvel szerepel egy-egy híd, pl. Pinczi, Daróczi [9].

A nép ajkán született, egyedi elnevezése a héhalmi boltozatnak világos színű kőanyaga miatt a Fehér-híd [10]. Más megyében meszelt hidat vagy vasbeton hidat neveznek így.



Héhalom jeles műemléke a Fehér-híd, Makai Tamás felvétele





Madách Imre nevét ez a fahíd kapta, mai utóda árván álldogál,
Madách Imre Könyvtár Balassagyarmat és Gyukics Péter felvétele



Nagybátony hídja a Béke hídja, Történeti Múzeum gyűjteménye

Bujákon egy fahidat a mai napig Ida hercegnő hídjaként emlegetnek [11].

Balassagyarmaton két nem igazán látványos hidat nagy íróinkról Madách Imréről, illetve Mikszáth Kálmánról neveztek el. A határ mai magyar oldalán 1850-ben, az Ipoly mesterségesen kialakított ágán hatnyílású gyalogosfahidat építettek, ezt 1919-ben elbontották, majd 1938-ban a ma is álló, ám az Ipoly 40 évvel ezelőtti szabályozásával feleslegessé vált vasbeton híd viseli drámaírónk nevét [12].

Mikszáth Kálmánról a szlovák oldalon 1940-ben épült 20 m-es vasbeton hidat nevezték el. Elgondolkodtató, hogy nagy íróinkról a megyében azóta miért nem neveztek el ezeknél jelentősebb hidat?

Salgótarjánban a 21. sz. főút elkerülő szakaszán jelentős hidak épültek, a sajtóban általában Móricz Zsigmond utcai hídként szerepelnek, talán átadásukig meg lehetne állapodni egy jó névben. A megye hídelnevezéseinek történetéből ez csak egy kedvcsináló mozaik, folytatni kell!

Irodalom:

[1] dr. Tóth Ernő - Hajós Bence: A hidak elnevezéséről, Közlekedéstudományi Szemle, 2004. 7. sz.

[2] Losonc polgármesterének éves jelentései, Losonci Levéltár.

[3] Galcsik Zsolt: Szécsény képviselő testületi ülésének napirendi pontjai és határozatai, 1872–1950, Salgótarján, 2002.

[4] Salgótarján történelmi kronológiája, I. és II. kötet, Salgótarján, 1996., 2002.

[5] Papp Sándor, Kalonda (Kalinda) szóbeli tájékoztatása, 2007.

[6] Mocsáry Antal: Nemes Nógrád Vármegyének Históriái, Geographiai és Statistikai Esmertetése, Második kötet, Pesten, 1826.

[7] Magyarország vármegyéi és városai (szerk.: Borovszky Samu) Nógrád vármegye, Bp., 1911.

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

[9] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, Salgótarjáni Közúti Igazgatóság, 1980.

[10] Frics Gyula kutatása alapján.

[11] Kardosné Pintér Erzsébet gyűjtése, hozzájárulásával.

Hidak és a művészet

Hidak a művészetben, művészet a hidakban kifejezi azt a fontos kapcsolatot, amely fontos a hídtervezésben, s fontos a hidak jobb megismerése érdekében.

A hídépítés az építőművészet része, legalábbis annak kellene lennie. A mérnöki alkotás, legalább 5000 éves történetében hosszú ideig az alkotó, a „mérnök" részben művész is volt, hisz hidat építeni nem könnyű feladat. Szorosan kapcsolódott a mérnöki munka az építészettel, szobrászattal, sőt a festészettel is, hisz a jelentős hidakat szobrok, a fahidakat festmények díszítették.

Ám nemcsak a hídépítést gazdagítja a művészet, hanem a művészet gyakran tárgyául veszi a hidakat, lévén ezek nemcsak közlekedési „létesítmények", hanem városképei, tájképei, sőt szimbolikus jelentőségű alkotások.

A teljesség igénye nélkül nézzünk Nógrád megyei példát.

A török hódoltság idején rentgeteg város-, várábrázolás (metszet) készült, helyettesítve ezzel a részletes szóbeli leírásokat. Ezek az ábrázolások gyakran nem eléggé megbízhatóak, ám több közülük művész alkotás. Drégelypalánk többnyílású Ipoly hídjáról 1617-ben készített Hufnagel szép színezett képet [1].

Korábbi ábrázolások is vannak, ám egy hidat ilyen részletesen általában nem mutatnak.



Drégelypalánk fahídja, ahogy a művész látta



Palánk és Hídvégh a II. katonai felmérésen

Hidak persze mindig is voltak, így Ipolyságon már 1266-ban boltozott híd épült. Sajnálatos, hogy a török uralom alatt ez a híd elpusztult, s képi ábrázolásáról sem tudunk. A török korból maradt – legalábbis a szakirodalom így tartja – Poltárnál egy erőt sugárzó háromnyílású félköríves boltozott Ipoly-híd. Építési idejét 1600 körülire teszik [2]. A híd nyílásai nem nagyok, a híd egésze azonban erőt, állandóságot sugárzó. A híd tervezőjének gondosságát, tudását jelezi, hogy napjainkban is jó állapotban áll ez a „török-híd", igaz már nem rajta halad a főút forgalma.

A művészet körében lehet megemlékezni a II. József korában készült I. katonai felmérés térképszelvényeiről, melyek nemcsak pontosan, hanem gyönyörű grafikával és színezéssel ábrázolták a terepet, az utakat, a hidakat [3].

A hidak díszítésében hazánkban, így Nógrádban is a hidak védőszentjének Nepomuki Szent Jánosnak a szobra volt a leggyakoribb. Érdekes, hogy Nagyoroszban 1789-ben a História domusban azért maradt fenn két boltozat emléke, mert az egymáshoz közellévő két híd között Nepomuki szobor állt [4].

Rároson 1791-ben lett kész a monumentális (110 öl, 208 m) hídnyílású kőhíd, amelyen különlegességként aranyozott öntöttvasból készült a hidak védőszentjének szobra [5].

Nógrád megyében, különösen a 19. század elejétől sok, viszonylag nagyméretű, többnyílású boltozatot építettek, így Romhányban (1795 előtt), Patakon (1800) és Héhalom (1833) háromnyílású hidak épültek. Sajnos a viszonylag bőséges levéltári anyag ellenére pontosan nem ismerjük ezen hidak építéstörténetét, e hidak azonban önmagukért beszélnek. Nem típushidak a Héhalomnál épült a legnagyobb nyílású, legkecsesebb pedig Romhány szobordíszes boltozata.

Mindhárom híd műemléki védettségű, sőt még két kisebb, egynyílású híd is védett emlék: Patak és Szendehely boltozata.

A Patakon, ma már közúti forgalmat nem viselő híd mellvédje – homorú kialakítása – egyedülálló a hazai gyakorlatban. Sajnos a malomárok feliszapolódottsága és a védőtetős Nepomuki Szent János szobor furcsa megoldása rontja ennek a kedves hídnak a képét, Szendehelyen pedig a híd környezete nem méltó a hídhoz. Műemlékeinket pedig meg kellene becsülni. A megyei hídtörténet könyvsorozatban azért szentelek egy rövid fejezetet a hidak és a művészetek kapcsolatának, hídjaink védelmének, mert sajnos nincs minden rendben. Igen kevés a műemléki védettségű híd (41), ez a több mint 13 ezer hídnak elenyésző hányada, ám több eseten még ezen hidak látványát is rontják közművek, elektromos-vezetéktartó oszlopok, a környezet elhanyagoltsága. Óvjuk, védjük jobban értékeinket!



Pásztó Nepomuki Szent János szobra 1960-ban, dr. Gáll Imre felvétele

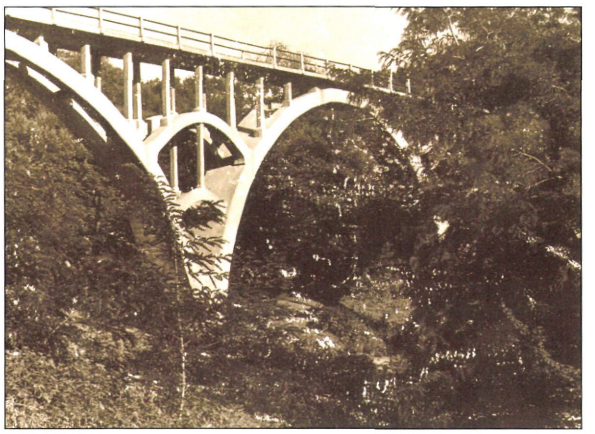
Nemcsak a több százéves múltra visszatekintő múltú boltozott hidak lehetne/lehetnének műemlékek, hisz pl. Zielinski Szilárd a 20. század elején nemzetközi viszonylatban is merész és szép, karcsú vasbeton hidakat tervezett. Sajnos Nógrád megye mai területén nem maradt fenn alkotása, pedig volt [6].



Romhány műemlék boltozata, Dr. Imre Lajos ecsetrajza

1912-ben Somlyóbányán egy rendkívüli – hétnyílású, 200 m hosszú – vasbeton ívhíd épült, egészen egyedi megoldással. Dicsére válna ma is, nemcsak Salgótarjánnak, hanem hazánknak is, ha látható lenne, ám érzéketlenül több évtizedes „munkával" eltemették ezt a csodát. Érthetetlen, hogy bár sok jó képeslap ismertté tette ezt a hidat, s a ma élők közül rentgetegen lát-

ták még nem teljesen eltemetve, nem menekült meg az élve eltemetéstől. E könyvben külön, rövid emlékező írást olvashatnak az érdeklődők, remélve, hogy talán valamikor, legalább részben még látható lesz, legalább egy része ennek művészi alkotásnak [7, 8].



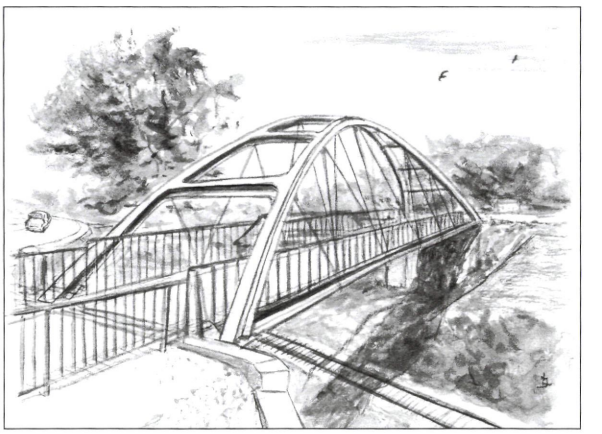
Somlyóbánya különleges völgyhídja, képeslap, Nógrád Megyei Történeti Múzeum

A II. világháborúban elpusztított hidak között is sok értékes volt: Ipoly-hidak (Ipolyhídvég, Ipolyság), a megye mai területén hét boltozat, köztük többnyílásúak is [9]. Szép feladat a hiányzó kapcsolatokat újraépíteni, kihívás a ma mérnökének igényes, szép hidakat tervezni. Úgy tűnik, hogy változatos – hagyományos és nagyon is mai – hídszerkezeteket javasoltak a magyar és a szlovák mérnökök, így háromnyílású boltozatot Rárósnál, acél ívhidat Hugyagnál [10].

Több változat elemzése, makettek készítése jelzi, hogy nem tucathidakat kívánnak, a gazdaságosság, a gyors építhetőség igényének megfelelően építeni.

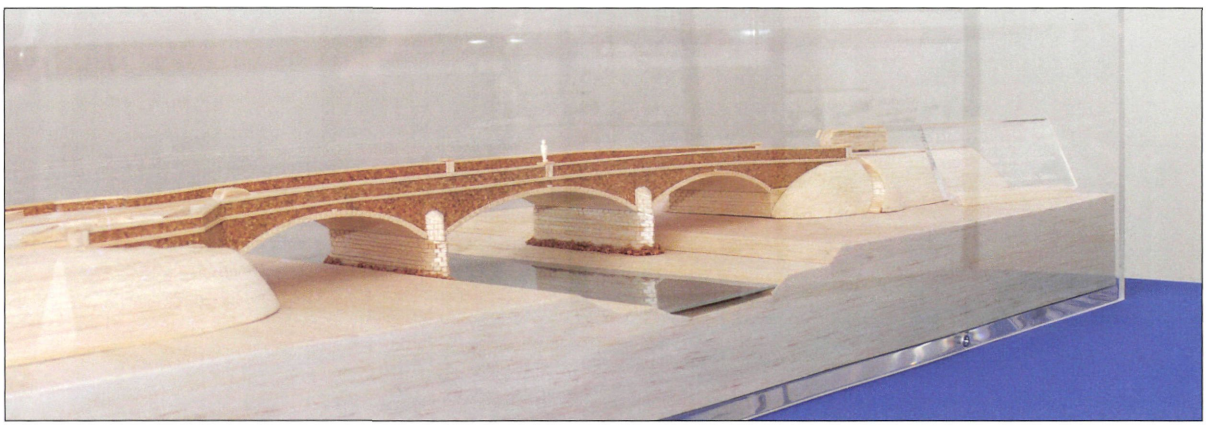
Az igényes tervezés persze nemcsak ilyen feladatnál kötelesség, mint a háborús károk eltüntetése, hanem egy egyszerű gyaloghídnál is, mint arra jó példa a Salgótarjánnál 2004-ben elkészült kosárfüles acél ívhíd [11].

A művészeket a fotóművészeket is megihlették régen és ma is a hidak, a hidakon közlekedők, vagy éppen üldögélők. Ebben a könyvben Gyukics Péter több felvétele is látható, ő évek óta kitartóan, fáradságot nem ismerve járja az országot és örökíti meg a hidak rejtett érdekességeit, szépségét [12]. Dr. Imre Lajos hidászmérnök, neves grafikus is több éve illusztrálja a megyei hídkönyveket, leheletfinom ecsetrajzaival. Öröm számomra, hogy önként jelentkező illusztrálók is hozzájárultak ahhoz, hogy minél változatosabb legyen ennek a könyvnek a képanyaga. (id. Makai Tamás, Tőzsérné Balázs Mária).



Salgótarján gyalogos ívhídja, dr. Imre Lajos ecsetrajza

Múzeumok, könyvtárak is rendelkezésre bocsátották értékeiket. Képes levelezőlapokat, grafikákat,



Rárósnál építendő híd makettje, közútkezelő

festményeket. Különösen értékesek a képeslapok, mert gyakran egyedüli dokumentumai egy-egy hídnak, melynek eltűntek a tervei fotói, mint például a Balassagyarmati Ipoly-hidak.

Az írókról, költőkről sem szabad megfeledkezni Madách Imre,.Mikszáth Kálmán megyéjében. Különösen sok híd szerepel Mikszáth írásaiban, köztük bizony a híres, jól szervezett államépítészeti hivatalt is megfricskázta pl. a Korlátfa című remek karcolatával, bizonyítva ezzel, hogy ismerte is a hivatali ügymenetet ... [13].



Csitáron még ép volt a korlátfa ... Fényes Dezső felvétele, Palóc Múzeum

A tanulságos, humoros írásból csak néhány sort lássunk: „Tegyük fel, hogy valamelyik országúton elromlik egy hídon a korlátfa. Mert ha nem teszik is fel, elromlik. A községi bíró észreveszi, s így szól magában... s jelentést tesz az elkorhadt korlátfáról az útbiztosnak. Az útbiztos fölterjeszti a dolgot a járási szolgabírónak. A szolgabíró felír az alispánnak. Az alispán átteszi az ügyet az államépítészeti hivatalhoz... az államépítészeti hivatal tehát hozzáfog, megcsinálja a költségvetést, s felterjeszti a minisztériumhoz... A vármegye kitűzi az árlejtést... Letárgyalás után megbíznak valamelyik vállalkozó haladéktalanul csinálja meg a korlátot... És most valahára lekerül a napirendről a közigazgatási fórumok tömkelegében vándorló korlátfa. Csakhogy miért? Mert noha a legrövidebb eljárást vettük, annyi idő telt ebbe bele, hogy azóta ismét elkorhadt ..."

Szabó Lőrinc Balassagyarmatról, az Ipolyról és hidakról többször is írt. Gyermekkora emlékében élénken élt a lyukas fahíd: „Az Ipolyon át fahíd vezetett/Nyáron a folyó megkeskenyedett..." [14].

Napjainkban írók, költők emelik fel szavukat az Ipoly-hidakért, úgy mint az Esztergomi Duna-hídért annak idején, adjátok vissza hídjainkat gondolat



Műemlék híd Héhalom, id. Makai Tamás akvarell

jegyében, így Németh Péter Mikola az Enszpanzió Nemzetközi Kortárs Művészeti Találkozókról szólva a hiányzó Ipoly-hidak építéséről szólva korrekt tájékoztatás mellett a HÍD-ak eszmei jelentőségéről is szól „Mert a HÍD lehet fa- vagy fémszerkezetű, de lehet a jó szándék építménye is, egy olyan emberi gesztusból, amelyben nem az egymás elleni gyűlölet, hanem sokkal inkább az egymásiránti szeretet nyilvánul meg. Mi, az Ipoly-táji hazában, ez utóbbi mellett tettünk hitet" [15] .

A hidak összekötnek tájakat, embereket, kultúrákat, remélni lehet, hogy sok helyen és sokszor épül a jövőben szomszédos országok között lelki-eszmei és valóságos híd.

A művészek fontos hídépítők lehetnek, a hídépítők pedig szakmájukban lehetnek, művészek, úgy legyen.



Az Ipoly-híd 1919 előtt, Madách Imre könyvtár fotóin



Poltár 400 éves hídja, dr. Imre Lajos ecsetrajza

Irodalom:

[2] Dusan Josef: Nase mosty historické a souccsné, Praha 1984.

[3] I. Katonai felmérés, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

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

[5] Hajós Bence: Ipoly-hidak Ipolytarnóctól Ipolyságig, Balassagyarmat Honismereti Híradó. 23. évf. 1–2.

[6] Közlekedési Múzeum, Zielinski hagyaték.

[7] Salgótarjáni képeskönyv (Salgótarjáni régi képeslapokon), 2002.

[8] Nógrád Megyei Levéltár IX. 5. Salgótarján kőszénbánya Rt. Salgótarjáni Igazgatóság iratai (1860–1945).

[9] Nógrád Megyei Levéltár, VI. 402. Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal iratai, 1–8 doboz.

[10] Hidak a magyar-szlovák határon, 3. Hídműhely Szinpózium, 2007. április 12–13.

[11] Pál Gábor: Salgótarjáni gyalogoshíd a tervező szemével, MAGÉSZ Acélszerkezetek, 2005. 2. sz.

[12] Gyukics Péter – Tóth Ernő: Hidak Magyarországon Yuki Stúdió, Budapest, 2005.

[13] Mikszáth Kálmán: Közigazgatási történetek, A Korlátfa, Jubileumi kiadás 30. kötet, Budapest, 1910.

[14] Szabó Lőrinc: A híd alatt, Tücsökzene 51.

[15] Németh Péter Mikola: 47 HiDat, Palócföld, 2007. 2. sz.

Salgótarján és hídjai

Salgótarján és hídjainak története

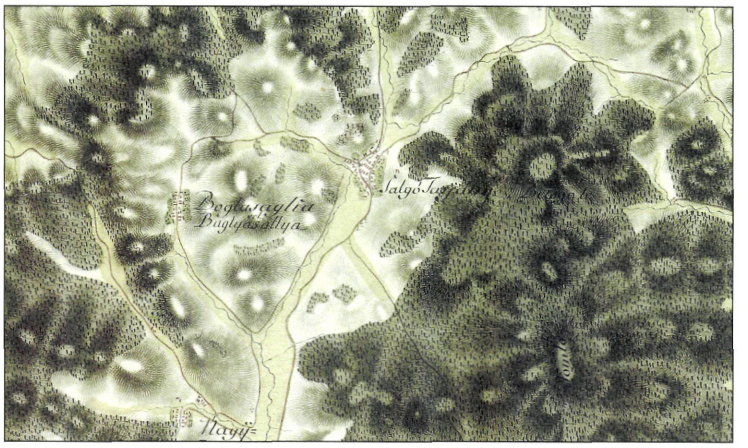
A város a Tarján patak északi irányban szűkülő völgyében helyezkedik el, azonban ezen kívül több patak és időszakos vízfolyás tarkítja a település környékét (Salgó-, Forgács-, Csókás-patak, stb.). Salgótarján a Karancs - Medves hegység és a Cserhát észak-keleti nyúlványai között alakult ki, neve a Honfoglalás korába nyúlik vissza: a „Salgó" régi magyar szó (jelentése: fényes) a „Tarján" pedig az ötödik honfoglaló törzs neve.

Salgótarján számottevő múltja mintegy 150 évre nyúlik vissza, mint város viszont csak 85 esztendős.

Ha a Salgói vár vagy a Karancs, esetleg a Pécskő csúcsáról körülnézünk, azonnal egyértelművé válik – az eredendő szépségen túl – milyen változatos táji környezet alakult ki, milyen földrajzi adottságok határozták meg a település hajdani létrejöttét. Ami azonnal feltűnik: a sok hegy, a változatos térszíni formák, a hegyek és fennsíkok váltakozása. Ez utóbbiak közül legnagyobb a Medves fennsík, amely északról és keletről határolja a várost.

Rendkívül hiányosak az ismereteink a középkori faluról. A szórványos birtoklástörténeti adatokon kívül e korszakból nincsenek adataink, ekkoriban a település egy szokásos jobbágyfalu képét mutathatta.

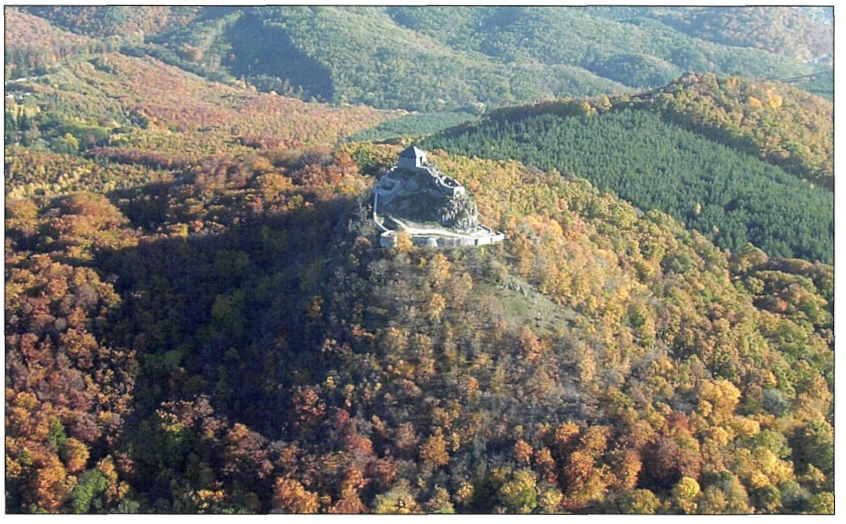
1674-ben készült az első fennmaradt Canonica Visitatio, amelyből kiderül, hogy Salgótarjánnak 247 lakosa volt. A falu közepén állt a 13. századi, nagy, tágas plébániatemplom. A török háború utolsó szakasza, főleg az 1682. évi füleki ostrom, ezt a kis lélekszámú falut sem kímélte, elhagyatottá vált a település. Egy évtized múltán kezdődött meg az újjáépítés és a benépesítés.



Salgótarján az I. katonai felvételen, Hadtörténeti Intézet és Múzeum

Az újratelepítés után csak lassan nőtt a falu lélekszáma. 1755-ben is mindössze 268-an éltek itt. A falu lakosai jobbágyok és zsellérek voltak, és mellettük megjelent az ipari foglalkozási réteg képviseletében a molnár, a kovács, majd a kereskedők is.

A 18. század közepi Salgótarjánról, a faluról már több ismeretünk van. A jobbágyfalu még semmivel sem tűnik ki a környék települései közül. Sőt az aránylag kisebbek, jelentéktelenebbek közé tartozott. A falu képe ekkorra alapjaiban a máig érvényes elhelyezkedési rendet mutatja. A hosszú ipszilon alakú völgyben húzódtak meg a házak, helyenként teljesen feltelepülve a domboldalakra, illetve az oldalvölgyekre. Ekkor még gyakorlatilag két részre oszlott a település.



Salgó vára és környéke, Közútkezelő archívuma

Az egyik a Tarján patak völgyében húzódott meg a mai főutca (Rákóczi út) vonalán, a másik a mai nyugati városrészben a Meszes lábánál, a Karancsaljai út környékén. Kialakult a Pécskő út elődje is

20–30 lakóházzal. A Pécskő utcától az Arany János útig terjedő területen kezdett formálódni a fő utca képe.

Salgótarján mai története a múlt század közepén a barnaszén felfedezésével kezdődik, ekkor emelkedik ki a település a jelentéktelen jobbágyfalvak sorából. A barnaszénbányászat 1850 körül indult meg a leendő várostól mintegy 10 km-re lévő Inászó pusztán, így a szénbányászat és az erre épülő ipar központja szinte természetszerűen Salgótarján lett. Ez a város jelentette 1867-től 1871-ig a Budapestről az északi bányavárosok felé futó vasútvonal végállomását – a vasutat később Losoncig, illetve Ruttkáig építették ki.

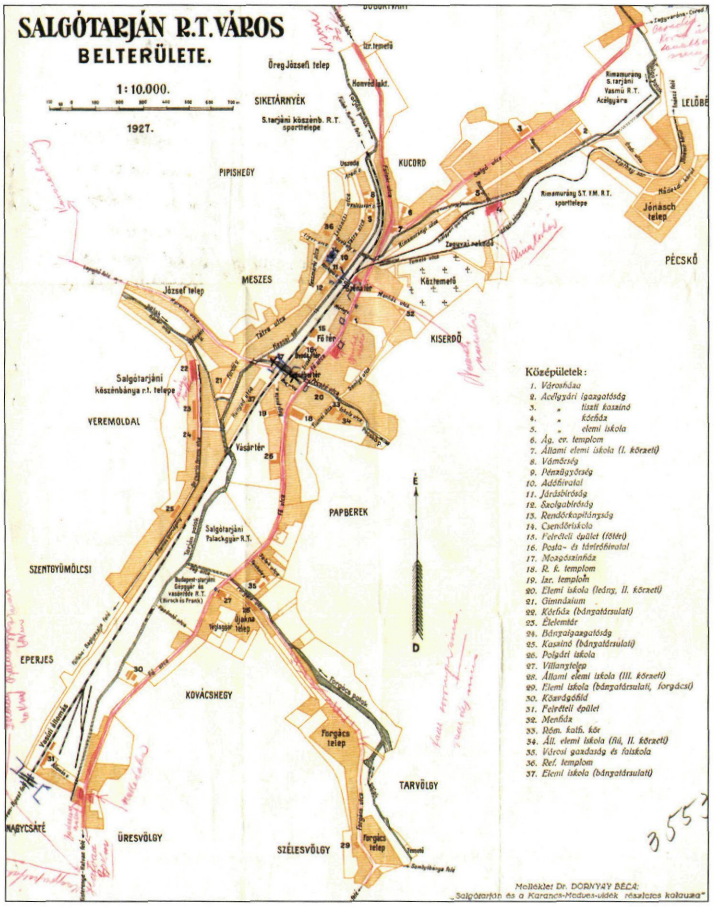
A település csak 1922-ben kapta meg a városi rangot, 1950-ben pedig a megye székhelye lett. Ez évben csatolták hozzá Baglyasalját, 1961-ben Zagyvapálfalvát. 1973-ban hozzácsatolták Zagyvarónát, 1977-ben a korábban önálló Somoskő és Somoskőújfalu községeket (ez utóbbi időközben levált Salgótarjánról). Ezeken kívül még több bányatelep is a városhoz tartozik a környéken.

A város hídjaira vonatkozóan a korai időszakból nem rendelkezünk adatokkal, mivel a környékre jellemzően Salgótarján is az apró falvak sorába tartozott, melyek e korai leírásokban nem nagyon szerepeltek. Ebben a korszakban a legjelentősebb műtárgyak a környező váraknál (Baglyaskő-, Pécskő-, Zagyvafő- és Salgó-vára) lévő bejáróhidak lehettek.

Ahhoz, hogy a hidakról tudjunk a város környékén, a 20. század elejére kell repülnünk az időben, mikor is a kőszén kitermelése miatt a város fejlődése már javában tartott. Ekkoriban indult meg a Tarján- és a Salgó-patak támfalak közé szorítása, mellyel egyidejűleg az átjárást biztosító, egységes megjelenésű, vasbeton felszerkezetű, vasbetonkorláttal rendelkező gyalogos- és közúti hidak is megépültek e szakaszon (ezek közül az utolsót 2007-ben bontották le a tehermentesítő út építése miatt).



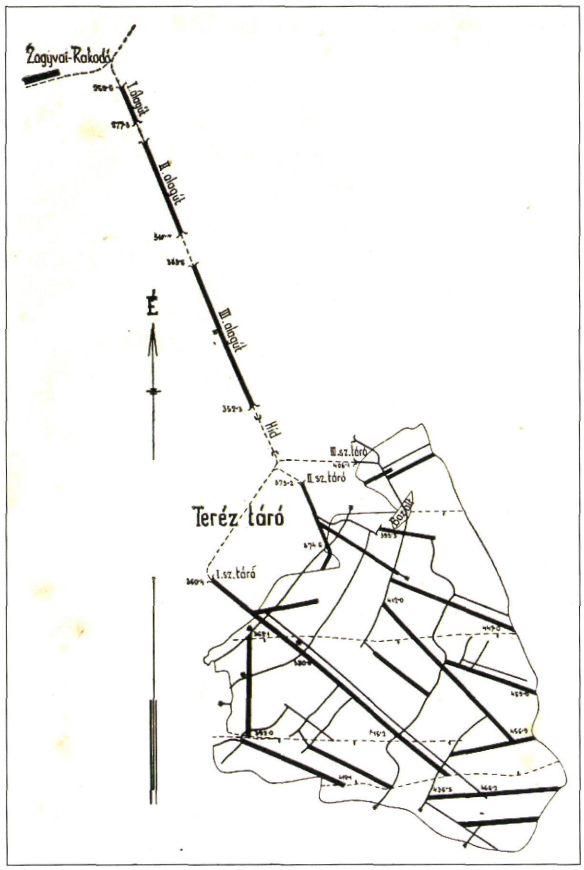
A Salgó-patak és műtárgyai, Nógrádi Történeti Múzeum



Salgótarján 1927-ben

Kicsit későbbre tehető a város részét képező, annak délkeleti részén fekvő Somlyóbánya melletti vasbeton völgyhíd építése, mely a helyi bányatársulat beruházásában épült. Ilyen mérettel bíró híd a környéken mostanáig nem készült. Minthogy a bányászat ekkorra már nagy jelentőséggel bírt, és a kibányászott szenet nem közvetlenül a kinyerés helyén dolgozták fel, az újabb és újabb tárók nyitásával egyidejűleg szükség volt a bányai kisvasút hálózat nyomvonalainak bővítésére is. A nyomvonalakba eső akadályok egy részét aztán alagút, vagy híd formájában áthidalták (erre szép példa volt a somlyóbányai völgyhíd, ahol is a nagy viaduktot egy alagút követte, majd egy kisebb híd, végül megint egy alagút következett).

Az előbbiekből kitűnik, hogy a bánya nyomvonalbővítésével nem lehetett fel-



Teréztáró a hozzávezető alagutakkal és a híddal

venni a versenyt, a legtöbb műtárgyat a bánya finanszírozta, az állami közúti és vasúti hídépítések elenyészőek voltak.



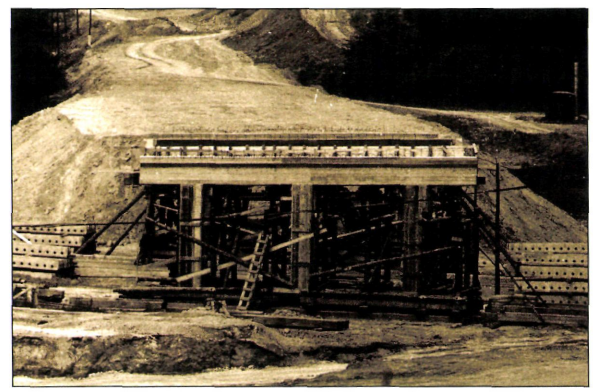
Salgótarján legnagyobb, ma már nem látható hídja

A város hídállományában a nagymértékű változást a környező falvak beolvasztásával járó darabszám emelkedés jelentette az 1950-es éveket követően. Az első – fellelt – Salgótarjánra vonatkozó közúti hídnyilvántartást (a gyalogoshidakat ekkor még nem kellet nyilvántartásba venni) az 1963-as esztendőre vonatkozólag a Nógrád Megyei Tanács készítette, mely szerint ekkor összesen 21 közúti híd volt (a legnagyobb híd támaszköze 12,9 m).

Az 1973. évi nyilvántartásban – Zagyvaróna településrésszé olvasztása után – már 25 közúti híd volt. Gyalogoshíd 21 volt, de 1981-re ezek száma 33-ra emelkedett.

Az 1950-es évektől kezdődően megindult a település távlati közlekedési koncepciójának kialakítása is, ami többek a 21. sz. út átkelési szakaszának új nyomvonalra történő terelését, az abba csatlakozó állami utak fejlesztését és a csomópontok átépítését jelentette. A teljes új, időközben kicsit meghosszabbított nyomvonal kiépítésére közel ötven évet kellett várni.

1976-ban adták át a 210-es számot kapott (azóta 2112 számot viselő) salgótarjáni tehermentesítő út első 3,4 km hosszú szakaszát.



A baglyasaljai felüljáró építése, Közútkezelő felvétele

Ezen a szakaszon három nagyobb műtárgy található, egy közvetlenül a kezdő csomópontban, mivel egy, a vasút és a Szánas-patak felett meglévő műtárgyegyütteshez csatlakozik. Az 1 + 119 km szelvényben épült meg a „Baglyasi felüljáró" a város Baglyasalja nevű településrészére vezető önkormányzati útja felett a háromnyílású 29,2 m szerkezeti hosszúságú híd, mely azóta kisebb – szegély és gyalogjárda – építésen esett át. A Tarján-patak a 3 + 227 km szelvényben keresztezi az utat egy 21,4 m hosszúságú, EHGE jelű előregyártott vasbeton gerendás híd alatt. Az első ütem végén megvalósult csomópontegyüttes részeként a 2206. jelű Litke-Salgótarján út és a MÁV Hatvan-Somoskőújfalu vasútvonalának keresztezésében, a belvárosban a közúti és gyalogos-aluljáró épült, mely az ettől kicsit északabbra fekvő szintbeli keresztezést volt hivatott kiváltani.

A tehermentesítő út 2. üteme egy rövid belvárosi szakaszt érintett, melyet áthidalandó akadály nem keresztezett.

A városban a látványos hídépítések évekig hiányoztak, végül a város ipari környezetében lévő hipermarket finanszírozásával megépült, vasút feletti, kosárfülíves acél gyalogoshíd töltötte be ezt a szerepet.

A tehermentesítő út új szakaszának nagyobb műtárgyai

A tehermentesítő út közel 3 km hosszúságú (befejező) 3. üteme, mely a Kossuth utcától a Beszterce lakótelepig tart, rossz terepadottságok mellett építhető. A nyomvonal a déli szakaszon be van szorítva a Tarján-patak és a vasút, északon pedig a hegyek és a vasút közé. Az adottságokhoz tartozik még az, hogy a keresztező akadályok áthidalását is meg kell oldani, úgymint Salgó-patak, Tarján-patak, Móricz Zsigmond út, Vadaskerti út, valamint a vasút. A főpályán kívül további akadályok vannak, melyeket szintén le kell küzdeni. A déli szakaszon a tehermentesítő útba a 2303. jelű út betorkollását kell biztosítani, azonban ehhez keresztezni kell a vasutat és a Salgó-patakot, északon pedig a lakótelepet kell bekapcsolni az újonnan építendő tehermentesítő útba, ehhez a Tarján-patakot kell keresztezni.

A fentebb leírt akadályok leküzdésére, áthidalására az alábbiakban részletezett műtárgyak építésére volt szükség:

Pataklefedés

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Speciálterv Kft.)
Lefedett patak hossza: 193,6m	
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Nyílásméret:	3,5 – 5,2m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály: „A”	
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	515 millió Ft Műszaki ellenőr: MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)

A belváros szűkös területi adottságai már a korábbi évtizedekben több patak (Tarján-, Salgó-, Pécskő-, Forgács-, Csókás-patak) lefedését is követelték, a Tarján-patakra – a tehermentesítő út második szakaszán – az önkormányzat vasbeton dongaboltozatot készítetett, mely felett parkoló létesült. Az út tervezése kapcsán viszont szükségessé vált az út bal oldali sávjának a patak tengelyére történő húzása, azonban parkoló lévén, a meglévő fedett szakasz teherbírása nem megfelelő, ezért azt át kell építeni. Így a dongaboltozatos szakaszt 273,5 m hosszban átépítették zárt keretté. 108,6 m-en fedetté kellett átépíteni a meglévő nyitott keretet, új helyszínen zárt keretet kellett építeni 85 m-en, valamint e munkákhoz kapcsolódóan további 362,9 m-en a meglévő talajtámfalat (a patak mellett) elbontva, új támfalat kell építeni az út megtámasztása érdekében. A patak jobb és bal oldalán a felszerkezet végeiben kiegyenlítő lemez és hossz-szivárgó készült a lefedés teljes hosszán. A műtárgy nyílásmérete alapján már hídnak minősül.



Pataklefedés (2007), Közútkezelő felvétele

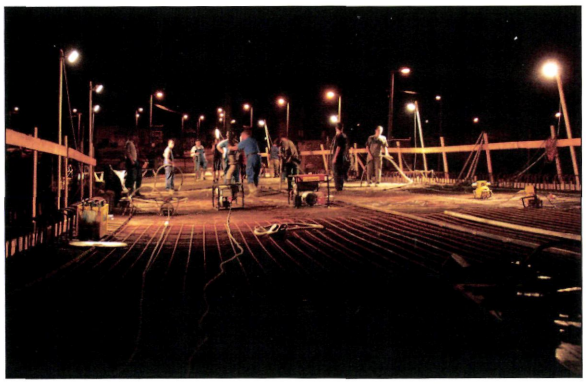
Salgó-úti (közút és vasút feletti) híd

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	220,8m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás egyenesben:	0,5 m + 7,5m + 0,5 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Vasalt talajtámfal hossza:	2x41,4 m; 2 x 102,9 m
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Teherbírási osztály: „A”	
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)
Építési költség:	570 millió Ft

A híd a 21. számú és a 2303. jelű út kapcsolatát biztosítja a rendelkezésre álló szűk területen, a vasút és a Salgó-patak különszintű keresztezése mellett. Mivel tehermentesítő útról van szó, az alsóbbrendű útnál becsatlakozó- és kiválósávokat kellett



Az épülő íves felüljáró, Gyukics Péter felvétele



...és a betonozás éjjel, Makai Tamás felvétele

elhelyezni a főpálya zavartalan forgalma érdekében. A szűkös környezet viszont nem engedte a hagyományos elhelyezést, e csomópontnál a főirány sávjai a külső sávok, míg az alacsonyabb rendű – csatlakozó – út a belső 2 sávot használhatja. Ezzel azonban az áthidalandó akadályok száma is nőtt (mivel most a 21-es út Somoskőújfalu felé haladó sávja felett is át kell haladnia a nyomvonalnak), de egyidejűleg távolabb került a vasúttól is a felüljáró kezdő pontja, ami segít abban, hogy a vasutat ne keresztezze a híd túl kis szögben. A műtárgy tehát a kezdeti emelkedés közben egyenes, átmeneti íves, majd tiszta ívű az inflexióig – ami a vasút fölé esik – majd újra tiszta-, valamint átmeneti íves és egyenes szakasz következik, hogy aztán az út az északi oldalon csatlakozhasson egy körforgalomba.

A híd mindkét végén lévő (egyenes nyomvonalú) fel és lehajtókat – szintén a behatárolt környezet miatt – támfalakkal kell megtámasztani. Az alkalmazott megtámasztási mód a vasalt talajtámfal lett.

A híd az eredeti tervek szerint egy 220,8 m hosszú, tíztámaszú, kétoldali konzollal ellátott, kétcellás szekrénytartós szerkezet lett volna, azonban építéstechnológiai szempontból a kivitelező átterveztette (ez előzőekkel megegyező paraméterű) négycellás (konzolos) takarékütegres gerendává. A szerkezet külső megjelenése a módosítások ellenére nem változott.

A hidat a hídfőknél hat 80 cm, a pillérek alatt négy 1,2 m átmérőjű, egységesen 9 m hosszú cölöpre alapozták, melyeket szulfátálló cementből készített betonból kellett kivitelezni a Salgó-patak időszakosan szulfáttal történő szennyezése miatt.

A hídfők zárt dobozos szerkezetek. A pillérek összetett geometriájúak. A középső részük egy négyszög keresztmetszetű fal, melyhez a keskenyebbik oldalakon félkör keresztmetszetű részek csatlakoznak. A fejgerenda követi a pillér geometriáját felfelé folyamatosan terebélyesedve.

A felszerkezet, mint már említettük, takarékütegres gerenda, kétoldali konzollal. Szélessége 8,2 és 9,2 m között változó, az egyenes és íves geometriából adódó változások miatt, de a változás csak a konzolok kinyúlásában jelentkezik, a fenékszélesség egységesen 4,0 m. A szerkezeti magasság csak 1,2 m. A cellák üregei bennmaradó polisztirol hasábokkal készültek (ez bár gyorsabb, könnyebb kivitelezést eredményezett, azonban a későbbi vizsgálatokat ellehetetleníti). A kivitelezést az íves alaprajzi elrendezésen túl a változó oldalesések kialakítása is nehezítette (a jobboldali 4,5%-os oldalesés átfordul baloldali 4,5%-os oldalesésbe).

A híd megszakítások nélkül épült, csak a hídfőknél van magszakítás, ahol is vízzáró dilatáció készül. A szerkezetet a támaszok vonalában két fazéksaru támasztja alá, a fix saruk a középső pilléreken helyezkednek el.

A szegélyeken H2 visszatartási fokozatú korlát készül.

A hídon közvilágítás lesz, de a közvilágítási oszlopok a híd mellé kerülnek, a szerkezeten nem vezetnek át közművet.

A műtárgy csatlakozó útjai, mint már említettük, támfalak közé épített töltésen haladnak. Az út két oldalán a híd előtt 102,9 m, míg a híd után 41,4 m hosszon vasalt talajtámfal épült.

A támfal a máltai kereszt alakú, előregyártott vasbeton homlokelemekből és az azokat rögzítő érdesített, galvanizált behorgonyzó acélszalagokból áll. A támfal tetején épített szegélyre H2-es visszatartási fokozatú korlát épült.

Salgó-patak híd

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	8,7 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás:	az ívesség miatt változó, a legkeskenyebb részen: 0,6 m + 12,0 m + 0,5 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály:	„A”
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	19 millió Ft
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)

A patak zártszelvénybe helyezése és a Salgó úti híd mellett helyezkedik el ezen áthidalás. A híd két forgalmi sáv átvezetését biztosítja, azonban a két sáv a híd előtti résztől kezdődően egymástól elválik, így a bal oldali sáv ívesebb a másik oldalinál, viszont a szegélyek külső oldala sík és csak a belső íves kialakítású (ezek okozzák a változó méretű pályabeosztást). Az egynyílású, sűrűbordás gerendahíd a pályalemezzel együttdolgoztatott, előregyártott, FP jelű tartókból épült. A szegélyeken H2 visszatartási fokozatú korlátokat szereltek fel.

Tarján-patak híd

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	8,9 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás:	0,5 m + 12,5 m + 0,5 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály:	„A”
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	19 millió Ft
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)

A pataklefedés északi végénél a patak egy erőteljes kanyarulattal a vasút bal oldaláról a jobb oldalra vándorol, így itt keresztezi a tehermentesítő út nyomvonalát, melyen így egynyílású, sűrűbordás gerendahíd épült. A kéttámaszú, feszített vasbeton gerendák FP jelűek. Mivel a híd csak 3,6 m-re helyezkedik el a vasúttól, a vasút biztonsága érdekében H2 jelű visszatartási fokozatú korlát készült a hídon és a csatlakozó úton.

Cölöp- és szögtámfalak, gabionfalak

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Cölöpfal hossza:	31,5 m ; 88,25 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Szögtámfal hossza:	30 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Gabionfal:	54 m ; 60 m ; 120 m
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	163 millió Ft
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)

Ahol a Tarján-patak keresztezi a vasutat, ott a patak felett és a vasúti híd alatt a gyalogosforgalom céljára évekkel ezelőtt egy hidacska létesült. A gyalogosforgalom későbbi áthaladását az önkormányzat biztosítani akarja, azonban a tehermentesítő út előzőekben ismertetett hídja a vasutat itt már 3,6 m-re megközelítette. Mivel a gyalogosjárda szintje a vasút tövében, annak hídja alól a közúti pályaszint magasságáig emelkedik, ezért itt a cölöpök hossza 12 m-től 4 m-ig lépcsősen, a megtámasztás magassága 2,35 m-től 85 cm-ig folyamatosan változik. A föld kitermelése után a cölöpök külső oldalát lőtt betonnal lesimították.

Az előbbiekben említett rövidebb megtámasztáson túl épült egy 88,25 m hosszú cölöpfal is, amely

összesen 93, 15,10 m-től 8,5 m-ig lépcsősen változó hosszúságú, 80 cm átmérőjű fúrt cölöpből áll. A cölöpök egymás közötti távolsága 15 cm. A megtámasztás magassága 3,22 m-ről 50 cm-re csökken. A támfal megjelenése kedvezően tagolt, sík és íves felületek váltogatják egymást (a cölöpök palástjának közel negyede látszódik a sík rész takarásából kiemelkedve). Természetesen ez és az előzőekben leírt cölöpfal felül összefogó gerendával van ellátva.

Az előbbiekben ismertetett módokon kívül gabionrendszerű (rozsdamentes drótfonatból készített, kővel megrakott, ketrec jellegű) támfal is készült a Móricz Zsigmond úti felüljárótól északra 3 szakaszon 54 m, 60 m és 120 m hosszon, a tehermentesítő út töltésének megtámasztására. A kötésben elhelyezett gabion téglákból készített támfal magassága az alaplemeztől mérve 4,5 - 8 m között alakul, a talpszélesség a legszélesebb helyen 4,5 m.

Móricz Zsigmond út feletti felüljáró

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	139 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás:	1,2 m + 9 m + 1,2 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály:	„A”
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Vasalt talajtámfal hossza:	259 m ; 329 m ; 14 m
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)
Építési költség:	375 millió Ft

A híd a tehermentesítő út forgalmát viszi át az önkormányzati kezelésű Móricz Zsigmond út felett. A műtárgy és az annak jobb oldalán elhelyezkedő vasút tengelyének távolsága 11,6 m. A híd bal oldalán lévő Kercseg utca (melynek az utunk szelvényezés szerinti bal oldalán családi házak is találhatók) a Móricz Zsigmond útba csatlakozik a híd alatt, így e felett is halad egy kis szakaszon az új út. Egyszóval elmondható, hogy a tehermentesítő út befejező szakaszának legszűkebb helyszínén épült e híd.

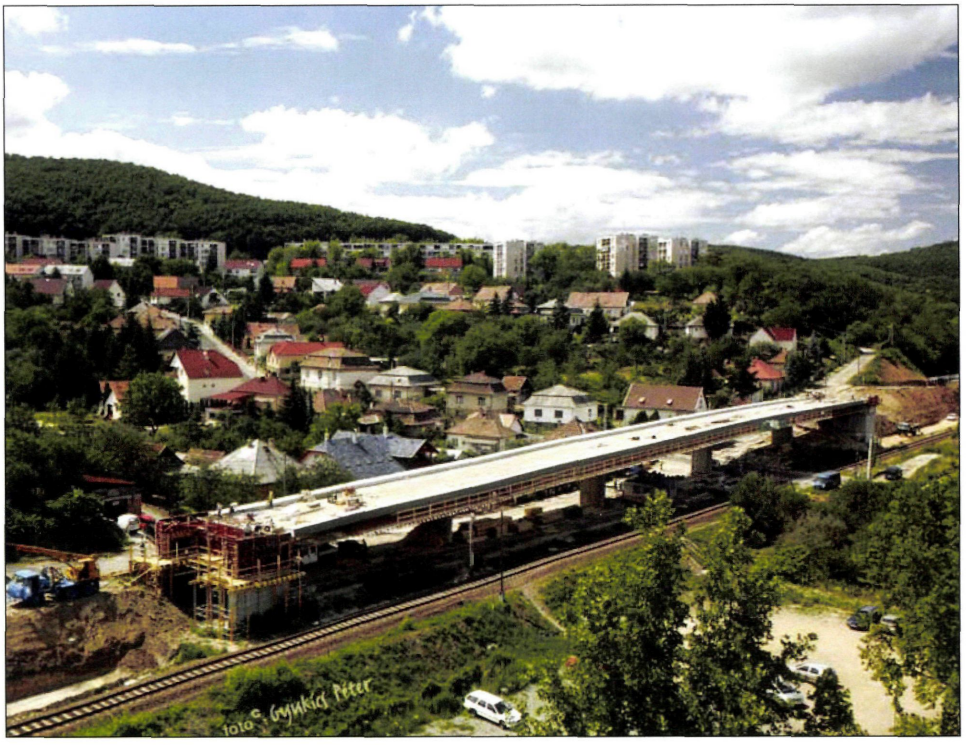
A híd alapozása fúrt cölöpökre történt, a hídfők alatt tizenegy 1,0 m, a pillérek alatt nyolc 1,2 m átmérőjű cölöp készült. A hídfők ennél a hídnál is dobozos szerkezetűek, ezekben azonban a felszerkezet kábellehorgonyzásainak és a dilatációs szerkezeteknek az ellenőrzése, továbbá az esetleges későbbi kábelcsere céljából 1,5 m széles vizsgáló folyosó épült. A zárható folyosókhoz a hídfőre erősített konzolos acéllépcsőn lehet feljutni. A pillérek 3,5 m széles oszlopokból és a rajtuk levő, 5,5 m széles fejgerendából állnak.



Az elkészült hídpillér, Közútkezelő felvétele

A felszerkezet folytatólagos ötnyílású, két oldalán konzolos, kétbordás, kereszttartókkal merevített utófeszített szerkezet. A feszítés Freyssinet-rendszerű, függőleges síkban poligon alakú, maximálisan 80 cm külpontosságú, a bordák közé, védett helyre elhelyezett kábelekkel történik. A négy-négy kábelben kábelenként 19, T16 jelű pászma van befűzve. Az iránytöréseknél vasbeton kereszttartók vannak. A felszerkezet a támaszok vonalaiban elhelyezett két, összesen 12 fazéksarun nyugszik, melyek közül a középső pilléreken vannak az álló saruk, a többi mind mozgó. A szerkezet végeinél vízzáró dilatáció van elhelyezve. A híd mindkét oldalán H2 visszatartási fokozatú korlát és átlátszó zajárnyékoló falak vannak. A közvilágítási oszlopok ennél a hídnál is a terepen állnak, így a szerkezeten közművet átvezetni nem kell.

A híd végeinél három oldalon vasalt talajtámfak készültek (a negyedik oldalon a terep magasság már nem indokolja a támfalépítést). A leghosszabb támfal legmagasabb pontja meghaladja a kilenc métert. A támfal a Salgó úti hídnál is alkalmazott máltai kereszt alakú előregyártott vasbeton homlokelemekből és az azokat rögzítő érdesített, galva-



Móricz Zsigmond úti felüljáró építés közben, Gyukics Péter felvétele

nizált behorgonyzó acélszalagokból áll. A támfal tetején épített szegélyre H2-es visszatartási fokozatú korlát épült.

Vadaskerti út feletti híd

Építés éve:	2007
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	6,8 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás:	0,5 m + 9 m + 0,5 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály:	„A”
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	44 millió Ft
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)

A városerészén zártkertek találhatók, melyeket csak a vasúton lévő kisebb híd alatt lehet megközelíteni, a nyílás méretéből adódóan kizárólag személygépkocsival. Itt a vasúti híd mellett kellett megépíteni a tehermentesítő út monolit lemez felszerkezetű új hídját, melynél a nyílásméret a későbbi fejlesztéseket figyelembe véve jóval nagyobb a vasút által jelenleg biztosítottnál.

Az egynyílású híd 20-20 vert cölöpre van alapozva. A felmenő szerkezet egyetlen tömör falazatból áll. A monolit lemez felszerkezet konzolos, a lemez vastagsága a forgalmi sávok alatt 70 cm, a híd szélein a szegély alatt ez 20 cm-re csökken.

Vasúti híd

Építés éve:	2006
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	39,6 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás:	0,9m + 0,4m + 5,58m + 0,4 m + 0,9 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály:	U/1971
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	424 millió Ft
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Streng Kft.)

A tehermentesítő út északi szakaszán az utat a vasút bal oldaláról, közel a vasút szintjéről vissza kellett vezetni a jobb oldalra, jó pár méterrel mélyebbre, a meglévő 21-es út szintjére. A vasutat itt is csak külön szinten lehetett keresztezni, azonban közvetlenül a keresztezés után kellett létesíteni egy négyágú csomópontot, ahol a tehermentesítő út kapcsolódhat a régi nyomvonalhoz. A tervezők ide a körforgalmat javasolták. A csomópont beláthatósága megkövetelte a híd egynyílású kialakítását, így végül 39,6 m szerkezeti hosszúságú, alsópályás, ágyazatátvezetéses, párhuzamos övű, rácsos acélhíd készült.

A MÁV Hatvan-Somoskőújfalu vasútvonalán épített híd síkalapozású, hídfői dobozos szerkezetűek. A felszerkezet rácsos főtartója szimmetrikus kialakítású, a rács síkok közötti távolság 6,0 m, a főtartók hálózati magassága 4,8 m. A híd nyitott rendszerű, felső szélrácsa nincs, azonban alsó szélrács sincs, mivel a – trapézszelvényű hosszbordákkal alátámasztott – pályalemez mint tárcsa veszi fel az oldalirányú erőket. A szerkezet rúdjai hegesztett I szelvények. A tartó gyári illesztései hegesztettek, míg a helyszíni kapcsolatok feszített csavarral készültek. Ez utóbbi alól kivételt képez a pályalemez, melynél alátélemezes tompavarrat készült hossz- és keresztirányban. A híd fazéksarukon nyugszik.

A híd acélszerkezetét a gyárban legyártott és a helyszínre vasúton leszállított főbb darabokból helyszíni összeszereléssel a jelenlegi helyétől délebbre készítették el vágányzár mellett, majd szakaszos előretolással juttatták a helyére. Az építés érdekessége, hogy az áthidalandó – bevágásban haladó – út nyomvonalából a föld kitermelése ekkor még nem kezdődött el, így a híd betolásakor a tolópad még erre, a hídfők között lévő földkupacra is támaszkodhatott.



A betolásra előkészítve



és megérkezés a pillérre

Sebaj utcai Tarján-patak híd

Építés éve:	2006
Tervező:	Tetthely Kft. (alváll.: Nefer Kft.)
Szerkezeti hossz:	9,2 m
Megrendelő:	UKIG / KKK / NIF Zrt.
Pályabeosztás:	0,5 m + 7,0 m + 2,68 m
Kivitelező:	HBV Salgótarján 21. Konzorcium
Teherbírási osztály:	„A”
Lebonyolító:	Magyar Közút Kht.
Építési költség:	34 millió Ft
Műszaki ellenőr:	MK Kht. (alváll.:Reformút Kft.)

A körforgalmi csomópont egyik ága a Beszterce lakótelep forgalmát hivatott rávezetni a tehermentesítő útra, ehhez a Tarján-patakot kellett áthidalni, melyet együttdolgoztató pályalemezzel ellátott, sűrűgerendás (FP gerendás) híddal oldottak meg.

A hidat 12–12 vert cölöpre alapozták, családi házakkal beépített környezetben.

Végezetül a tehermentesítő út e bemutatott szakaszának adatai következzenek számokban:

- ~ 3 km útépítés,
- ~ 35 km közműkiváltás,
- ~ 140 000 m^3 földmunka,
- ~ 1274 m összhosszban támfalépítés,
- ~ 5050 m^2 hídépítés.

Összefoglalás

Mint látható, a megyeszékhely nem bővelkedik kiemelkedő hidakkal, azonban időről-időre mindig van olyan vállalkozó kedvű tervező, kivitelező vagy beruházó, aki az amúgy nem számottevő városképű, de csodálatos természeti adottságokkal bíró várost a „hidászok” szemszögéből feledni nem engedi. Elég, ha az egykor állott somlyóbányai völgyhídra, vagy (a külön fejezetben bemutatott) a köznép által „Tesco” hídnak nevezett kosárfülíves acélhídra, vagy éppen az íves alaprajzi kialakítású Salgó úti hídra gondolunk.

Irodalom:

- Salgótarján Megyei Jogú Város hivatalos honlapja (www.salgotarjan.hu)
- Nógrád megye közútjainak története – Szvircsek Ferenc – KPM Közúti Igazgatóság, Salgótarján, 1980.
- Salgótarján közlekedési hálózatának fejlesztési tanulmánya –UVATERV, 1965.
- Tanácsi kezelésben lévő hidak nyilvántartása – Nógrád megyei tanács VB. 1963–1981
- Hídnyilvántartó lapok – Magyar közút Kht., 2007

Salgótarján gyalogos acél ívhíd

Előzmények

A Tesco áruházlánc salgótarjáni létesítményének előkészítésekor igény merült fel a MÁV Hatvan-Salgótarján vonala felett gyalogos, kerékpáros híd tervezésére.

A 21. számú főút közúti hídjához közel, ezzel 14 fokos szöget bezáróan, a vasútvonal 58°-os szögben keresztező, 36 m támaszközű híd építésére volt igény [1].

A választható hídszerkezetet szinte meghatározta, hogy a vasútvonal távlati villamosítását figyelembe véve, mintegy 40 cm-es szerkezeti magassággal kellett számolni, nyilvánvaló volt, hogy alsópályás híd tervezése jöhet csak szóba.



A kosárfüles gyaloghíd, Gyukics Péter felvétele

Tanulmánytervezés keretében egy egyíves és egy kosárfüles acél ívhíd változatot dolgozott ki a Speciálterv. Rácsos főtartós kialakítást részben gazdasági, részben esztétikai okokból nem terveztek.

Az egyíves ív hajlított, 50 cm átmérőjű, vastagfalú csőszelvény volt, melyről a lenyúló függesztőrudak, a pálya középben a gyalogos-kerékpáros irányt elválasztva, egyedi megjelenést adtak a szerkezetnek. Az egyíves főtartót a végkereszttartóba való bekötés miatt, a felfüggesztett pályát pedig, az esetleges féloldalas erők felvételére nagy csavarómerevségű szekrényes keresztmetszettel tervezték.

A két ívvel tervezett híd kosárfül alakban történő összekötésével, az oldalirányú erőkkel merevebb és gyártástechnológiai szempontból kedvezőbbnek bizonyult, ezért több külföldi példát is elemezve a 7 m magas kétíves megoldást fogadták el [2].

Az alépítmény a kedvezőtlen altalaj miatt csak mélyalapozású lehetett, cölöpözés a rendkívül szűk építési terület, a vasúti pálya költsége miatt sem volt lehetséges, ezért több megoldás elemzése után, kútalapozást terveztek.

A felszerkezet tervezésénél a statikai számítás azt igazolta, hogy az adott hídnyílás és terhelés mellett nyitott szelvényű ív tervezhető, ennek előállítását függőleges gerinclemezzel tervezték. A kosárfül ívet követő gerinclemez leszabási rajzát két 3D-s CAD programmal készítették.

A merevítő tartó 3,5 m széles, 10 mm vastag lemez, alul 120-10-es bordákkal merevítve, a széleken 400-8 mm gerincű, 200-12 alsó övű hossztartóval és 4 m-enként kereszttartókkal, melyek 400-16 mm-es lemezek, alsó öv nélkül.

Az ív alsó és felső öve 400-20-as, gerince 400-16 mm-es lemez.

A nem öncélú, tiszta vonalvezetésű hídszerkezet csupán 39 t acélból megépíthető volt.

A függesztő rudak ferdén futnak és páronként egy csomólemezbe kötnek, melyet menetes szár kapcsol az alatta lévő kereszttartó konzol végéhez.

A gyártás, szerelés a MÁV Hídépítő gyárában történt. Az öveket hengerítették, a gerincet kiterítve vágták ki. Az ívesre szabott és előhajlított öv középvonalával vezettették végig a gerincet. A két irányban íves, karcsú elemekből kialakított ívek összeállítása az alaktartás nem könnyű feladat volt.

A vasúton a helyszínre szállított elemeket állvány alkalmazásával tervezte a Speciálterv készre szerelni. E megoldás helyett a vasút melletti szerelő téren a teljes készre szabott és a híd egyben történő mozgatását és beemelését választotta a kivitelező.



A híd közúti szállítása, Speciálterv felvétele

A teljes hidat a szomszédos közúti hídról emelték be.

Az újszerű, igényes híd főtervezője Pál Gábor volt, ő és a kivitelező MÁV Hídépítő igazgatója, Újváry Zoltán a MAGÉSZ által alapított „Az év acélszerkezete nívódíjat" vehetett át 2005 májusában [3].

Említésre érdemes, hogy 78 m-es kosárfülű közúti acél ívhíd épült Sárvárott 2003–2004-ben, mintegy a Dunaújvárosnál épülő Duna-híd előtanulmányaként, így nagyjából egy időben, eddig hazánkban nem alkalmazott hídszerkezet épült [4].

Az alsópályás (nem kosárfülű) ívhíd vasútvonal feletti alkalmazásának előnyeit Pál Gábor a Budapesten megvalósított hídszerkezetével is bizonyította [5].

A Salgótarjánban megépült attraktív ívhíd a megyei hídállományt gazdagítja.

Irodalom

[1] Pál Gábor: A salgótarjáni gyalogoshíd a tervező szemével, MAGÉSZ Acélszerkezet 2005. 2. sz.

[2] Pál Gábor: A salgótarjáni „Tesco" gyalogos ívhíd, Hidász Almanach, 2004.

[3] Az év acélszerkezete nívódíj, MAGÉSZ Acélszerkezetek 2005.

[4] Új közúti hidat avattak, a Rába felett átívelő átkelőt Nádasdy Ferencről nevezték el, Mérnök Újság, 2004. december.

[5] Dr. Domanovszky Sándor – Nagy Balázs – Pál Gábor: A Balatoni úti, MÁV vágányok feletti közúti felüljáró újjáépítése, MAGÉSZ Acélszerkezetek, 2006. 2. sz.



A gyaloghíd a városképben, Gyukics Péter felvétele

A somlyói eltemetett vasbeton ívhíd



A somlyói gyönyörű híd, Nagybátony Képeslapmúzeum

Előzmények

A szakirodalomban szó sincs arról, hogy Salgótarján külterületén 1911–12-ben egy rendkívüli, mintegy 200 m hosszú, hétnyílású, igényes kivitelű vasbeton ívhíd épült a kőszénbánya szállítási feladatainak megoldására, melyet aztán a kitermelés csökkenése után lassan, de biztosan eltemettek.

Szinte hihetetlen, hogy egy ilyen monumentális híd úgy épüljön meg, hogy a helyi sajtó, a szakirodalom említést sem tesz róla, majd senki nem emeli fel a szavát, hogy egy műszaki értéket ne tüntessenek úgy el, hogy egy 30 m mély szép völgyet betöltenek.

E sorok írójának évekkel ezelőtt az Esztergomi Vízügyi Múzeumban kezébe került egy szép képeslap erről a hídról, próbáltam a szakirodalomban a nyomára akadni, ám nem sikerült. Nógrád megye hídtörténetének írásához készülve, több helyi szakember egyöntetűen állította, hogy ismeri, korábban látta ezt a hidat, biztosan még részben látható.

Nagyon bíztam abban, hogy a salgótarjáni bányamúzeumban sok és részletes információt kaphatok, s dr. Szvircsek Ferenc, aki évek óta bányatörténeti kutatásokat folytat, bőséges információval és szakirodalommal lát el. Sajnos nem így történt.

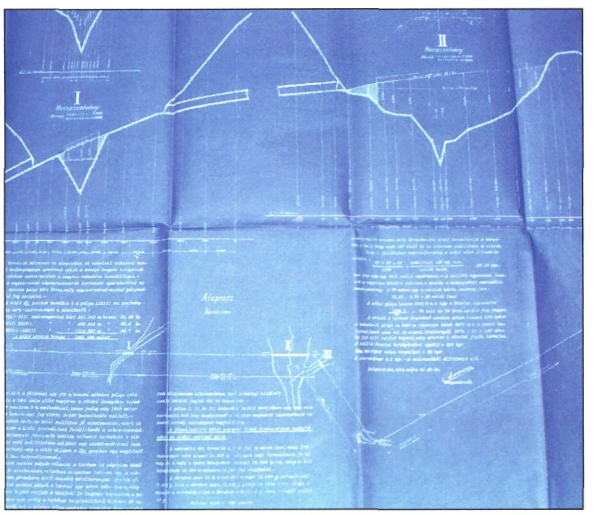
Szép képeslapokat, néhány soros ismertetőt találtunk, ám érdemi adatokat a híd méretéről, tervezőjéről, kivitelezőjéről, sorsáról jó ideig nem [1, 2].

Legmegdöbbentőbb azonban nem az volt, hogy a helyi sajtóban, Salgótarján kétkötetes történelmi kronológiájában csak rövid említés történt a csodálatos híd építéséről, több semmi [3], hanem az, hogy szorgos kutatás – térképek vizsgálata, terepbejárás, helyi lakosok kikérdezése – nem vezetett eredményre. A híd emlékét őrzi a Viadukt utca, ám a széles völgy mára nagy területen betöltött részén olyan sűrű a növényzet, hogy kilátástalanak tűnt a kutatás.

Előkerült dokumentumok

Aztán izgalmas fejlemények történtek, a Nógrád Megyei Levéltárban 2007. januárjában csodálatos szépségű, teljesen ép tervlapokat kaptunk, melyeken egy karcsú hétnyílású vasbeton ívhídsor látszik, mégpedig olyan, mint a képeslapokon megörökített.

A nagyméretű formatizált lapokon a vállalkozó cég (Nicholson gépgyár) és a tervező (Grünwald Gyula és Mitis István) neve is olvasható [4].



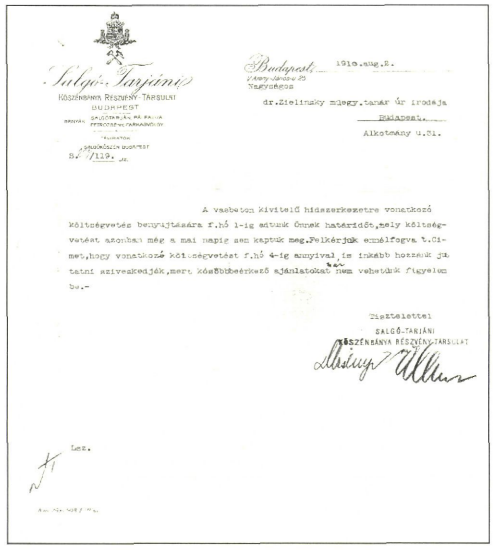
A pályázati kiírás, Nógrád Megyei Levéltár [4]

A tervkötegben a pályázati kiírás fontos tervlapja is megtalálható, a szénszállító pálya hossz-szelvénye a mintegy 200 m hosszú alagút után következő, hasonló hosszúságú többnyílású híd vázlatával.

A kiírásban természetesen csak egy gerendahíd vázlata látható. Feltűnő, hogy a gépelt kiírási feltételekben javítás látszik az eredetileg vashíd szót vasbetonra javították ki. Találgatni lehet, miért történt ez? Nem biztos, de döntő szerepe lehetett ebben, annak hogy dr. Zielinski Szilárd, a hazai vasbeton hídépítés megteremtője és kiváló művelője 1906–

08-ban megépítette az örményesi Temes-hidat 1907–08-ban pedig a sinkai völgyhíd néven ismert 60 m nyílású vasúti ívhidat, mely építésekor világcsúcs volt. A hazai első felsőpályás vasbeton ívhíd (2 x 30 m) építéséről Jemnitz Zsigmond neves mérnök folyóiratban számolt be [5]. A sinkai – egyébként ma is álló – ívhídról, a hazai hídépítés egy másik nagy alakja dr. Kossalka János számolt be a hazai szakirodalomban [6].

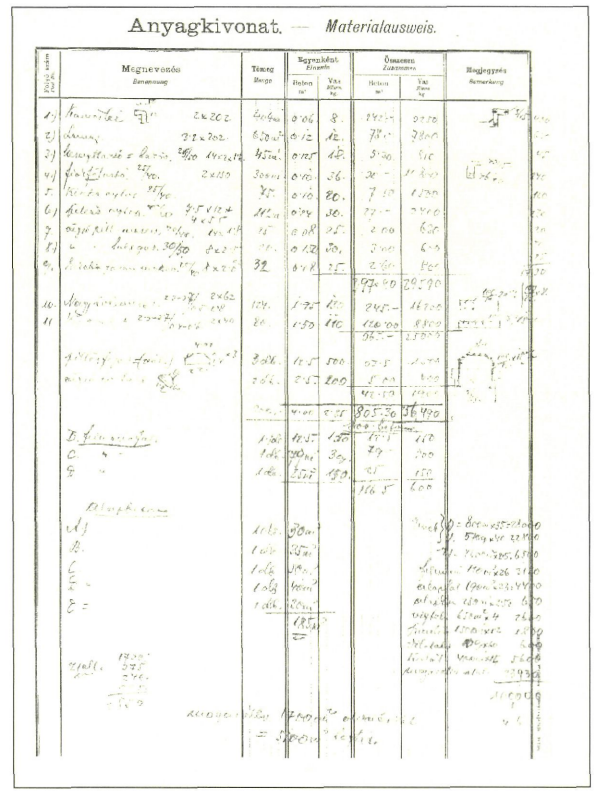
Ez persze csak feltételezés, az azonban biztos, hogy 1910. július 15-e a Salgó-Tarjáni Kőszénbánya Részvény-Társulat levelet küldött Zielinsky (így írták a terven nevét) műegyetemi tanárnak, kérve, hogy a mellékelt rajzon feltüntetett hídszerkezeteket vasbeton kivitelezésben óhajtja elkészíteni, s kérték az erre vonatkozó ajánlatot folyó hó 20-ig (!) megküldeni [7]. Július 16-án újabb levélben közölték, hogy az ajánlat benyújtási határidejét július 28-ig meghosszabbították, augusztus 2-án sürgették, hogy vasbeton kivitelű hídszerkezetre a már korábban kért költségvetést augusztus 4-ig küldje meg, mert később beérkező ajánlatot már nem vehetnek figyelembe. Ezt a levelet és más iratokat, s egy vázlatos ívhíd tervet Szabó László muzeológus bocsátotta rendelkezésemre.



A Kőszénbánya Rt. levele Zielinskinek, Közlekedési Múzeum

A Salgó-Tarjáni Kőszénbányák központja Budapesten (V. Arany János u. 25.) volt, így megtörténhetett a kért ajánlati költség megküldése, ezt látszik igazolni az 1910. aug. 5-én kelt újabb levél: „Ezennel felkérjük t. Címet, hogy a kérdezett vas betonszerkezetre vonatkozó rajzokat nekünk forduló postával visszaküldeni szíveskedjék" [8].

Sajnos a levelezés további folytatása hiányos, Szabó László muzeológus írása a könyvben további felvilágosítást ad.



A Zielinski iroda anyagkivonata, Közlekedési Múzeum

A vázlatos terv és egy anyagkivonat maradt.

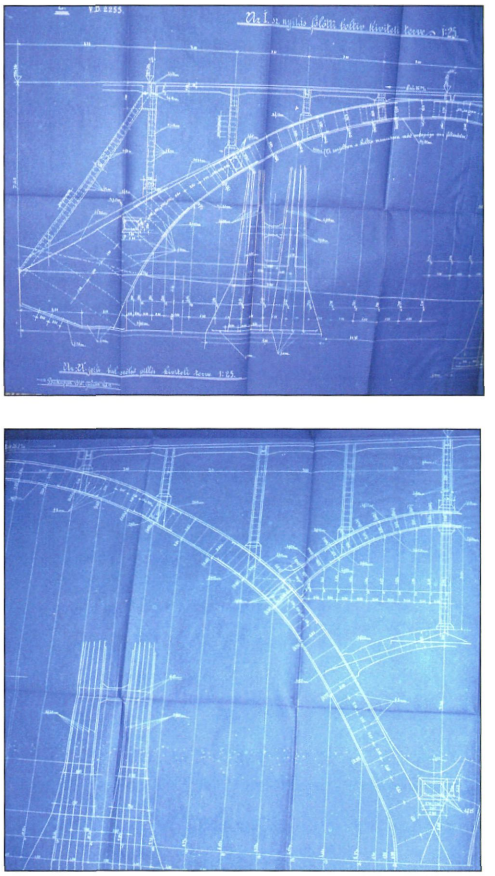
A terv merész, lapos íveket mutat (40 + 2 x 60 + 40) az ív magasság 9,6 m. Merőben eltér ez az ívhíd terv a sinkai híd kialakításától, és a megvalósult hídétól is. A tervezett nyílásbeosztás kedvező az alépítmények szempontjából, csak a középső pillér lett volna 6,6 m-es, a másik kettő alacsony (max. 3,5 m). Az ívekre támasztott karcsú oszlopokat 6,0 m-ként tervezte az iroda, valószínűleg Jemnitz Zsigmond főmérnök, bár aláírás nincs a terven.

Részletekbe és találgatásba nem bocsátkozva megjegyzem, hogy Zielinski irodájában Jemnitz irányításával olyan kiváló tervezők dolgoztak, mint Gút Árpád és dr. Sabathiel Rihárd, akik a sinkai völgyhidak (egy kisebb is volt) tervezésében közreműködtek. Tudásuk és gyakorlatuk alapján bármelyikük lehetett a Somlyói völgyhíd vázlattervének készítője.

Érdemes összehasonlítani a Zielinski iroda és Grünwald Gyula tervét. Mindkettő a maga nemében kiváló, s mégis teljesen más.

A nyílásbeosztás (7, illetve 4 nyílás) az ívek alakját alapvetően meghatározta, sokkal kevesebb osz-

loppal támasztotta volna alá Zielinski a pályaszerkezetét, bár megjegyzendő, hogy a sinkai völgyhídnál alkalmazott pályamegszakítások miatt a pilléreknél oszlop párokat tervezett.



A hatalmas hídterv részletei, Nógrád Megyei Levéltár

Hosszasan lehetne folytatni a megvalósult híd és a Zielinski-féle megoldás különbségeit, ehelyett inkább arra kellene választ adni, hogy miért nem a méltán híres tervezőiroda ajánlatát fogadta el a megrendelő?

A Nicholson cég ajánlatát nem sikerült megtalálni és a Zielinski tervben sincs egyértelmű árajánlat, így csak találgatni lehet, hogy a Nicholson cég nemcsak erre a hídra, hanem a kiírásban szereplő összes munkára kedvező ajánlatot adott. Ezek után is kérdéses, hogy miért nem ennek a neves tervezőirodának a tervei szerint épült meg a híd, amely már két megvalósult remek létesítménnyel bizonyította tudását. Szabó László kutatása szerint a Zielinski-irodának ekkor éppen nem volt kapacitása erre a munkára.

Akárhogy is volt, jó terv született és különleges, szép híd készült, mely díszére vált volna hazánknak, ha egy forgalmas úton épül, így azonban nem figyeltek fel rá...

Mit tudunk e híd építéséről?

Sajnos szinte semmit, csupán néhány fotó maradt az építésről [8], s az a szóbeszéd, hogy olaszok építették [9]. Nem kizárt, hogy külföldi mesterek is dolgoztak itt, hisz a kőszénbánya működtetése rengeteg bonyolult építkezést tett szükségessé, s ezekben a munkákban olaszok is részt vettek.

Valószínűleg valahol lappangnak jegyzőkönyvek, tervek, melyek az építés részleteit, a híd próbaterhelését – biztosan volt – tartalmazzák, jó lenne, ha lelkes kutatók eredményt érnének el.

Az biztosra vehető, hogy botrányok nem kísérték az építkezést, mert akkor erről cikkeztek volna. A híd jó minőségben elkészült, s állapota is jó lehetett, javításáról sem maradt említés.

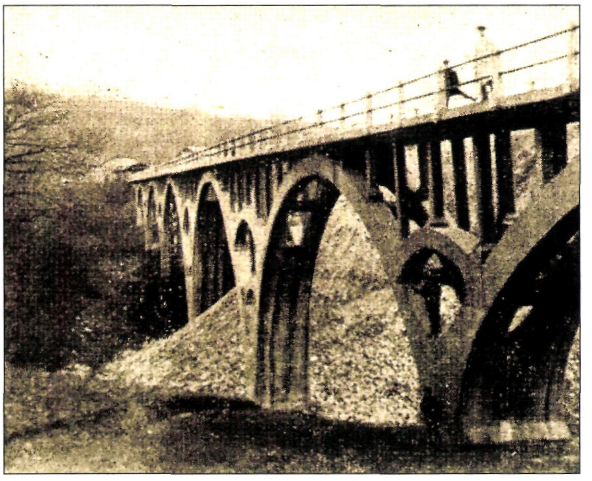
A Teréz-táró történetét röviden ismertető összefoglalásban a külső szállításhoz szükséges kötélpálya rendszerről olvashatunk. A 200 m hosszú különleges hídról csak ennyi olvasható: „az alagút és a gócpont közötti mély völgyet egy 33 m magas 200 m hosszú, 5 íves vasbeton híddal hidalták át" [2]. (Érthetetlen, hogy a tanulmány írója még a híd nyílásszámát sem jól adta meg.) Fontosabb ennél az a megjegyzés, hogy „1929-ben megszűnt ez az ideálisan szép és könnyű üzem. Összesen 50 millió q-t termelt." Igazán érdekes az idézett tanulmányban szereplő fotó, amely azt mutatja (1940 körül készül-



A vasbeton ívhíd építése, Nógrádi Történeti Múzeum

hetett a kép), hogy a meddővel már ekkor kezdték feltölteni a völgyet, de nem úgy, hogy a hídról ledöntötték a használhatatlan anyagot, pedig ilyen verziót is hallottam. A lényeg sajnos az, hogy a völgy feltöltését tovább folytatták addig, amíg a híd teljesen eltűnt. A régi Salgótarján – képes levelezőlapokon című könyv azt írja, hogy „A bányatárók kiapadásával a híd elvesztette funkcióját és az 1950-es évekig fokozatosan meddővel töltötték fel" [10]. Nem tűnik pontosnak ez az információ sem.

A híd utáni nyomozás végül 2007 tavaszán eredményre vezetett: a korábbi kutatási területtől kb. 50 m-re drótkötéldarabokat és furcsa lyukakat találtunk. Egy kb. 6–8 m széles sávban fák nem voltak, s ezen a sávon végigmenve egy részben beomlott alagút bejáratot találtunk. Egyértelművé vált, hogy itt kell lennie az eltemetett hídnak. Csekély lapátolással két helyen is megtaláltuk a híd pályaszerkezetét, pontosabban a pályatartókat, a lemezt nem. A feltöltés nem egyenletesen tömör, mély üregek vannak. További feltárással lehet megállapítani, hogy a hídszerkezet milyen állapotban van. A feltárt vasbeton szerkezet kifogástalan állapotúnak látszik. A szemtanúk még néhány évtizede a híd részben nem betemetett részéről nem állították, hogy robbantás, bontás nyomait láttak volna, pedig ez elképzelhető.



A völgy feltöltése [2],

Mit érdemes még tenni?

Ez a szokatlan beszámoló azt a célt szolgálja, hogy felhívja a szakma és a külső érdeklődők figyelmét, hogy itt rejtőzik Salgótarján külterületén egy olyan híd, mely a maga nemében páratlan: az 1937-ben épült veszprémi nagy ívhíd 45 m nyílású, teljes hossza 97 m, a 6. számú főúton épült 98 m nyílású ívhíd teljes hossza 169 m, ám az ívhíddal áthidalt hossza csak kb. 100 m [11]. Veszprémben az ismert nagy ív mellett egy kétnyílású (2 x 26 m) híd van [12]. Hosszában és nyílásai számában egyértelműen csúcs lenne ez a híd, ha nem lenne „élve eltemetve".

Mindenképpen érdemes jobban megőrizni az emlékét, pl. alapos tanulmányban ismertetni és részletes rajzokban bemutatni ezt a hidat, makettet készíteni, tovább kutatni története után, s egy nyílását vagy egy önmagában jól érzékelhető részét feltárni.



A híd fölött egy ásónyomnyi föld van–,
Makai Tamás felvétele

Irodalom:

[1] Salgótarjáni képeskönyv (Salgótarján régi képeslapokon) 2002.

[2] Dzsida József: A Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. nógrádi szénbányászatának története 1868–1943-ig, Salgótarján Kőszénbánya Rt. Bányaigazgatósága, Salgótarján, 1944.

[3] Salgótarján történelmi kronológiája I. Salgótarján, 1996.

[4] Nógrád Megyei Levéltár, XI. 5. A Salgótarjáni Kőszénbánya Rt. Salgótarjáni Igazgatóságának iratai (1864–1945)

[5] Mihailich Győző dr. – Haviár Győző dr.: A vasbetonépítés kezdte és első létesítményei Magyarországon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1966.

[6] Kossalka János: A fogaras-brassói hév-en épült vasbeton viadukt, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1910.

[7] Salgó-Tarjáni Kőszénbánya Részvény-Társulat 389. sz. 44. tervének iratai Közlekedési Múzeum, Zielinski hagyaték.

[8] Nógrádi Történeti Múzeum, dr. Szvircsek Ferenc gyűjtéséből, engedélyével.

[9] dr. Szvircsek Ferenc szóbeli közlése.

[10] Régi Salgótarján képes levelezőlapokon, Balassi Bálint Könytár, 1996.

[11] Bölcskei Elemér: Legnagyobb hazai ívhidak tervezése, Mélyépítéstudományi Szemle 1954. 3–4. sz.

[12] Harkányi János: Hídépítések a Budapest-gráci állami közúton, Technika 1939. 1. szám

Szécsény hídjai

Szécsény fontosságát jelzi, hogy már 1334-ben városi kiváltságokat kapott, várát a 15. század első harmadában emelhették, nagy kiterjedésű erősség volt a vár, végvárnak, Fülek védőjének számított. A török 1552-ben foglalta el, 1606-ban ismét a magyar királyé, 1663-ban ismét a török foglalta el.

A város és a vár helyreállításához 1690-ben fogtak hozzá. Rákóczi fejedelem alatt, 1705-ben országos jelentőségre tett szert, országgyűlést tartottak a vár alatt [1].

Szécsény közlekedési csomópont, fontosságát jelzi, hogy öt-hat irányból futottak ide az utak.

Az I. katonai felmérésen főleg az észak-déli irányú út látszik fontosnak – Pösténynél haladt át az Ipolyon [2].



Szécsény 1854-ben, Hadtörténeti Intézet és Múzeum

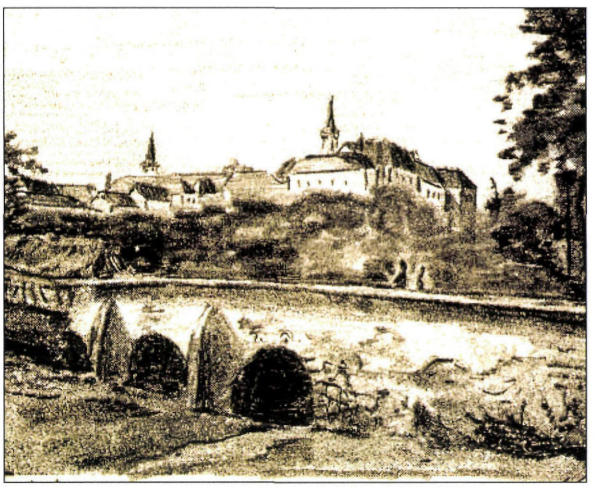
A II. katonai felmérésen már jóval kiterjedtebb a város, s nemcsak az észak-déli irányú út dominál [3].

1866-tól ismerjük az „álladalmi" és az országos utak hálózatát, az ekkori utak három irányban futottak ki a városból: Balassagyarmat, Losonc és Told-Szirák felé.

Az 1934-ben megállapított főúthálózat részeként Szécsényen áthaladt a 2. számú Budapest-Vác-Balassagyarmat-Losonc (Kassa) út, a 208. számú Szécsény-Pásztó és a 209. számú Szécsény-Zagyvapálfalvai út.

1948-ban Szécsényt a 2. számú főút mellett, Szécsény-Zagyvapálfalva között a 25. számú főút érintette. Napjainkban a 22. számú főút halad át rajta, a korábbi 2 és 25. számú főút nyomvonalán.

A város hídjairól a város képviselő testületi üléseinek jegyzőkönyvéből lehet tájékozódni [4]. 1872-ben a szőlők felé vezető fahidak javításáról találunk



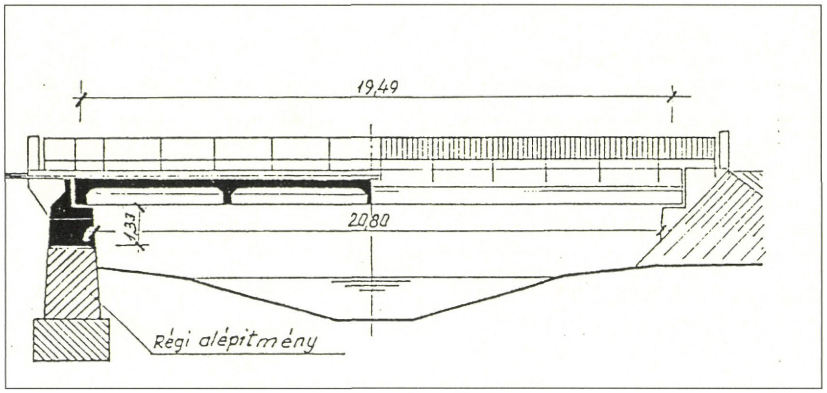
A boltozott Szentlélek patak-híd (kép rekonstrukció), id. Makai Tamás grafikája

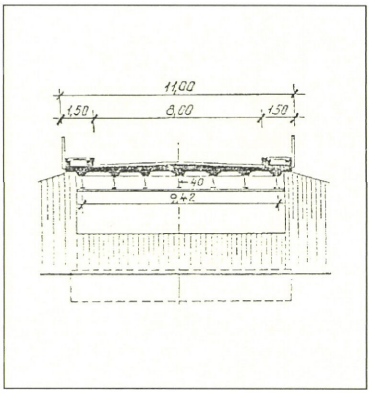
információt, s azt is, hogy Kozma József ácsmester elvégezte a hidak javítását.

1873-ban a Réti dűlő, 1881-ben a rimóci, 1883-ban a Bárkány felé menő, 1885-ben a malomvölgyi, 1892-ben a Benke, 1893-ban a pösténvi, 1894-ben a Czimer, majd 1895-ben a Szent János híddal foglalkoztak a képviselők. A Szentlélek-patakon ekkor kétnyílású, szobordíszes híd állt (1815-ben épülhetett), azonban az átfolyási szelvénye nem volt elegendő, a város nagyobb esőzésekkor nehéz napokat élt át. E híd történetéről még részletesebben szólunk.

A közgyűlések jegyzőkönyvében a Viga Gyula téglaégetőnél épült hídról 1918-ban, a vásártéren lévőről pedig 1937-ben találunk említést.

Szécsény belterületén, közúti Szentlélek-patak-híd újjáépítése a 22. sz. főút 40 + 860 km szelvényében





Újjáépítés éve:	1949.
Támaszköze:	21,00 m
Nyílásköze:	20,80 m
Pályaszélesség:	1,50 + 8,00 + 1,50=11,00 m
Szerkezeti hossz:	24,65 m
Teherbírás:	20 t
Megbízó:	KPM Hídosztály, Láng-Miticzky Tibor min. tanácsos, műszaki ellenőr.
Tervező:	Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet, Böröcz Imre, Thoma József.
Kivitelező:	Mélyépítő és Mélyfúró Nemzeti Vállalat.
Próbaterhelés:	1949. november 10.
Forgalomba helyezés:	1949. november 15.
Építési költség:	231 776.-Ft

A híd kéttámaszú, felsőpályás, acél főtartós, vasbeton pályalemezes felszerkezetű. A Szentlélek-patakot merőlegesen keresztezi. A híd újjáépítésénél a régi megmaradt hídfőket használták fel, csupán a felső 1,33 m magas részét építették át térdfalas vasbeton szerkezeti gerendává. A felszerkezethez 7 db I-400-as acél főtartót használtak fel, melyek alsó övére 16 m hosszúságban roncsvasakból överősítést hegesztettek fel.

A főtartók együttdolgozását 20 cm vastag, a tartóknál kiékelt vasbetonlemez és három közbenső, két végkereszttartó biztosítja. A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat 4 cm vastag öntött aszfalt volt. A kiemelt gyalogjáró külső szélén felerősített függőleges lécosztású hídkorlátot helyeztek el. A korlátot a hídvégeken egy-egy betonból készült korlátbáb zárta le. A híd a csatlakozó kiskockakő burkolatú útfeljáróhoz csúszólemezes dilatációs szerkezettel kapcsolódik. A csapadékvíz elvezetését a kocsipálya kétoldali és hosszirányú lejtése teszi lehetővé.



A híd napjainkban, Gyukics Péter felvétele

Irodalom:

[1] Magyarország megyei kézikönyvei 12. Nógrád megye, CEBA, 1999.

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

[3] A II. katonai felmérés térképszelvényei, Hadtörténeti Intézet és Múzeum.

[4] Galcsik Zsolt: Szécsény képviselő testületi üléseinek napirendi pontjai és határozata, 1872–1950, Salgótarján, 2002.

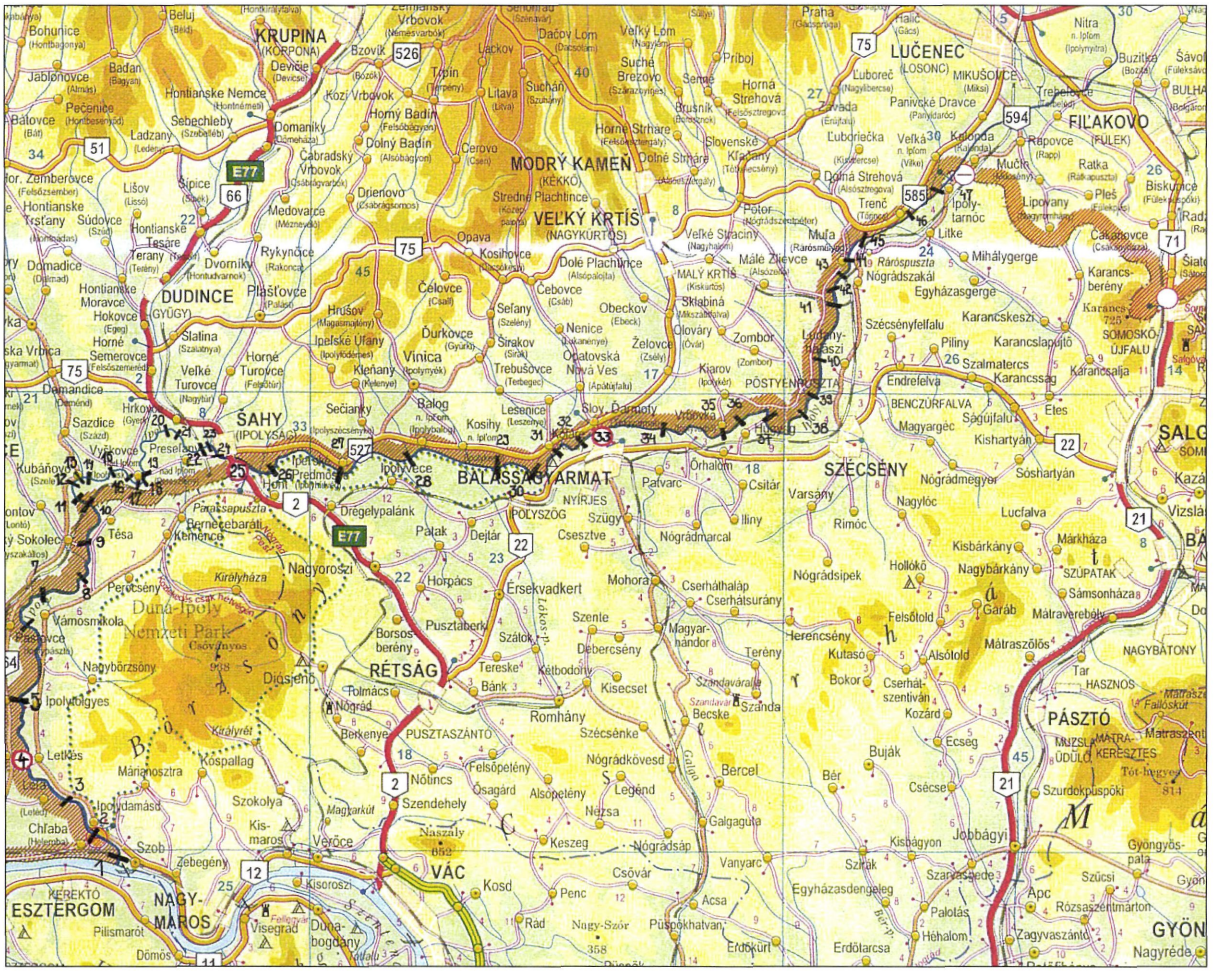
Ipoly-hidak

Az Ipoly-hidak történetének áttekintése

Az Ipoly Magyarország és Szlovákia határfolyója. Az Ipoly folyón az 1950-es évekig minden falunak megvolt a maga hídja. Ezen átkelések révén lehetett egy közös térség az Ipoly két partja, és a hegyekből lefutó völgyek. A II. világháborút követően azonban a trianoni határszakaszon a hidak nagy részét megszüntették, a határt a forgalom elől elszigetelték. Így sok ember vesztette el a túloldali földjét, rokoni kapcsolatait, utazási lehetőségét, templomát, iskoláját, piacát, járási székhelyét.

Mindkét oldalon élők érdeke, hogy az Ipoly vize ne a világvége, hanem összekötő és éltető vízfolyás legyen. Ehhez elengedhetetlen az átkelési lehetőségek biztosítása. Jelenleg akár negyven kilométert is kénytelen utazni az, aki csupán a légvonalban ötszáz méterre lévő „szomszédos" faluba akar átugrani.

Az elmúlt néhány évben számos jelentős előrelépés történt a ma még hiányzó Ipoly-hidak újjáépítése érdekében. Először elkészült több tanulmány is összefoglaló céllal, valamint az egyes átkelési helyek rangsorolásával. Második lépésben megkezdődött az egyedi hídtervek készítése is szlovák és magyar mérnökök közös munkájával. A hídtervek készítése során kiemelt igény volt, hogy esztétikus, egyedi szerkezetek épüljenek a kétség kívül legolcsóbb előregyártott betongerendás híd helyett. A jövő feladata a hidak megépítése, további hidak tervezése. A legjobban előkészített két új híd a rárósi és a pösténypusztai, amelyeket külön leírásban is ismertetünk. További tervek folyamatosan készülnek: Kóvár (31.), Ipolydamásd (2.), Drégelypalánk (27.), Hugyag (37.), Nógrádszakál (41.), Őrhalom (35.), Ipolytölgyes (5.), Vámosmikola (6.), Ipolyvisk (17.).



Az Ipoly völgy térképe a hídhelyekkel

ssz.	régi fkm	Község neve		I. II. és III. katonai felmérés			katonai felmérés		2007
		bal parton	jobb parton	1782-84	1842-54	1872-84	kb.1920	kb. 1944	
1	0,7	Szob	Helemba (Chľaba)	-	-	híd	híd	híd	vasúti
2	3,6	Ipolydamásd	Helemba (Chľaba)	gázló	gázló	híd	komp	-	-
3	8,2	Liliom-puszta	Leléd (Lel'a)	1 fa	1 fa	-	-	-	-
4	13,3	Letkés	Ipolyszalka (Salka)	gázló	gázló	2 fa	2 híd	2 híd	2 híd
5	18,7	Ipolytölgyes	Ipolykiskeszi (Malá Kosihy)	-	komp	komp	-	-	-
6	25,2	Vámosmikola	Ipolypásztó (Pastovce)	1fa	4+1 fa	híd	híd	híd	-
7	31,5	Vámosmikola	Ipolybél (Bielovce)	-	gázló	híd	híd	gázló	-
8	36,0	Harasztipuszta	ártér	-	1fa	híd	híd	-	-
9	39,3	ártér	Ipolyszakállos (Ipeľský Sokolec)	gázló	gázló	híd	híd	híd	-
10	44,1	ártér	Ipolyszakállos (Ipeľský Sokolec)	-	-	-	4 híd	4 híd	4 vasúti
11	45,3	ártér (Tésa)	Ipolyszakállos (Ipeľský Sokolec)	-	-	-	n.a.	-	ideigl.
12	47,1	ártér (Tésa)	Szete (Kubáňovo)	-	gázló	-	n.a.	-	-
13	47,5	ártér (Tésa)	Szete (Kubáňovo)	gázló	gázló	-	n.a.	-	-
14	47,8	ártér (Tésa)	Szete (Kubáňovo)	-	gázló	-	n.a.	-	ideigl.
15	52,2	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovce n. Ipeľom)	-	-	-	n.a.	-	ideigl.
16	53,5	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovce n. Ipeľom)	1fa	gázló	gázló	gázló	híd	-
17	54,0	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovce n. Ipeľom)	gázló	komp	komp	híd	híd	beton
18	55,0	ártér (Tésa)	Ipolyvisk (Vyškovce n. Ipeľom)	gázló	gázló	-	-	gázló	-
19	56,5	Pereszlény (Presel'any n. Ipeľom)	Ipolyvisk (Vyškovce n. Ipeľom)	-	-	-	n.a.	-	beton
20	64,1	Pereszlény (Presel'any n. Ipeľom)	Gyerk (Hrkovce)	gázló	2 gázló	-	n.a.	gázló	-
21	66,2	Pereszlény (Presel'any n. Ipeľom)	Gyerk (Hrkovce)	gázló	-	gázló	n.a.	gázló	-
22	67,4	Homok	Ipolyság (Šahy)	-	-	-	n.a.	2 híd	2 vasúti
23	68,1	Pereszlény (Presel'any n. Ipeľom)	Gyerk (Hrkovce)	-	-	gázló	n.a.	-	-
24	69,5	Pereszlény (Presel'any n. Ipeľom)	Ipolyság (Šahy)	gázló	-	-	n.a.	gázló	beton
25	70,1	Homok	Ipolyság (Šahy)	kő	2+1 kő	2+1 kő	n.a.	híd	beton
26	75,8	Hont	Tesmag (Tešmák)	gázló	gázló	gázló	-	gázló	-
27	87,5	Drégelypalánk	Ipolyhídvég (Ipeľské Predmostie)	1+1 fa	3+1 kő	híd	híd	híd	-
28	96,8	Ipolyvece	Ipolybalog (Balog n. Ipeľom)	gázló	gázló	híd	-	-	-
29	103,3	Ipolyszög (Riba)	Nagycsalomja (Veľ'.Čalomija)	gázló	gázló	-	híd	híd	-
30	105,7	Ipolyszög (Riba)	Kóvár (Koláre)	gázló	gázló	-	-	-	-
31	108,6	Újkóvár	Kóvár (Koláre)	gázló	1+2 fa	híd	híd	híd	-
32	111,8	Balassagyarmat	Tótgyarmat (Slov. Ďarmoty)	gázló	1 fa	híd	-	híd	(beton)
33	112,9	Balassagyarmat	Tótgyarmat (Slov. Ďarmoty)	5+1+5 fahíd	2+1+1 fa	híd	híd	híd	beton
34	117,1	Patvarc	Erdőszelestény (Selešťany)	1 fa	1 fa	-	-	-	-
35	125,4	Őrhalom	Ipolyvarbó (Vrbovka)	- 3 ártéri fa	3+1 fa	híd	híd	híd	-
36	128,4	Hugyag	ártér	gázló	1 fa	-	-	-	-
37	130,2	Hugyag	Szécsénykovácsi (Kováčovce)	1+1 fa	1+1 fa	híd	híd	híd	"csónak"
38	138,3	ártér	Pető (Pet'ov)	gázló	1 fa	híd	-	-	-
39	142,0	Pösténypuszta	Szécsénykovácsi (Kováčovce)	1+6 fa	1 fa +2 kő	híd	híd	híd	"csónak"
40	149,5	Ludányhalászi	Csalár (Čeláre)	gázló	1+1 fa	-	-	-	-
41	153,2	Nógrádszakál	Bussa (Bušince)	-	-	-	-	-	vasúti
42	154,2	Nógrádszakál	Bussa (Bušince)	gázló	1 fa	híd	híd	híd	-
43	157,8	Nórgádszakál	ártér	gázló	gázló	-	-	-	-
44	158,9	Nógrádszakál	Rárósmúlyad (Mul'a)	-	-	híd	híd	híd	-
45	162,7	Nógrádszakál (Ráróspuszta)	Rárós (Rároš) - Tőrics (Trenc)	kő	kő	kő	híd	híd	"csónak"
46	166,6	Litke	Tőrincs (Trenč)	gázló	3+1 fa	híd	híd	híd	-
47	169,7	Ipolytarnóc	Tőrincs (Trenč) - (Málé Dálovce)	gázló	1+1+2 fa	híd	híd	híd	-
hídsűrűség: 4 fkm (ma: 56 fkm)				11 hídhely	19	22	20	22	5 (14)

Az Ipoly egykori és mai hídjai Ipolytarnóctól a torkolatig

Az Ipoly által kettészelt térség mindent megtesz az átjárhatóság érdekében. Egy turisztikai államközi megállapodás alapján három helyen szükségátkelőt emeltek gyalogos és kerékpáros közlekedés céljára.

Az Ipoly folyó igen szélsőséges vízjárású. Nyáron az alig bokáig érő vízben lehet átkelni, télen a jég hátán bátran átsétálhat bárki, tavasszal pedig hatalmas tengerré terebélyesedik. A folyó két partját és az ott fekvő falvakat, városokat számos híd kötötte össze. A folyó két partja közötti forgalom zavartalan volt a II. világháború pusztításáig. Majdnem minden falunak megvolt a maga hídja, a módosabb falvaknak több is. A vízimalmoknál is voltak hidak, legalább gyaloghidak, így mindkét oldalról szállíthatták az őrölni valót a molnárokhoz.

Ezek a hidak ellenálltak az Ipoly olykor könyörtelen áradásainak is. A kisebb hidak egy-két napra víz alá is kerültek, ha pedig valamelyiket elvitte a víz, hamar pótolták, kijavították, mert a hídra szükség volt.

A második világháború előtt átlagosan három kilométerenként állt egy híd. Ezzel szemben jelenleg a hidak egymástól mért távolsága több, mint negyven kilométer. Az egykori hidak bizonyítják, hogy évszázaddokkal ezelőtt sem jelentett műszaki problémát egy ilyen kis folyó, mint az Ipoly állandó áthidalása.

Az átkelések elhelyezkedése több szempont együttes figyelembevételével alakult ki: a folyószakasz tulajdonságai, az áradás szétterülése, a kereskedelmi útvonalak iránya, a falvak fekvése stb. Aki most rátekint a térképre, könnyűszerrel megtalálhatja az ideális hídhelyeket, ahol nemrég valóban állt is híd.

A hidak története szorosan összekapcsolódik a két ország történelmével. Az elmúlt századok több eseménye is befolyásolta a hidak sorsát.

Mivel az időszakos gázlók és kompok nem elégítették ki a közlekedők igényeit, állandó hidakat, megbízható átkelési lehetőségeket építettek. A legtöbb híd fából készült, de viszonylag hamar, a legfontosabb helyeken már komolyabb hídszerkezeteket is emeltek. Kőhíd állt Ipolyságnál, Ipolyhídvégen és Rárósnál. A vasgyártás vívmányai nyomán a 19–20. század fordulóján öt közúti vashíd épült az Ipolyon Letkésnél, Balassagyarmaton, Hugyagon, Pösténypusztánál és a korábbi kőhíd helyett Rárósson.

Az első világháború befejezéseként a folyó mentén húzták meg a demarkációs vonalat, majd az országhatárt. Sok hídból egyszerre határhíd lett. A hidak két oldalán őrbódékat emeltek, 1919-ben pedig a csehszlovák hadsereg beton bunkereket épített a hídfők közelében. A határőrizetre kaszárnyák is épültek a nagyobb hidaknál.

Az első bécsi döntéssel (1938) az államhatár északabbra került, s ismét szabadabbá vált a közlekedés a két part között, egészen a második világháború végéig. A visszavonuló német csapatok a legtöbb hidat felrobbantották, de ezeket rövid idő alatt ideiglenes jelleggel helyreállították. 1945-től ismét itt húzódik az államhatár. A kettős birtokosság megszüntetéséig, azaz 1950-ig a legtöbb hidat használták, de ezek nagy többsége egyszerűbb ideiglenes helyreállítás volt, sokat közülük az orosz hadsereg épített föl. Az államosítással mindenki elvesztette a szomszédos országban fekvő földjét. A hidakat hamarosan elbontották, elhordták. Mára csak az üresen meredező pillérek, s a vízben megbújó cölöpcsonkok és roncselemek mutatják a hidak helyét.

Ma az Ipoly felett csak egy-két híd áll. Az Ipoly Ipolytarnóctól határvíz, azonban Ipolyság környezetében mintegy harminc kilométeres szakaszon teljesen szlovák területen folyik, ahol számos híd ma is áll (6 közúti és 2 vasúti). A határszakaszokon Balassagyarmatnál és Letkésnél van közúti híd. A közbenső szlovák folyószakaszon Parassapusztánál van határátkelő, melyhez a Homok és Ipolyság között álló híd vezet.

Ipolytarnóc és a torkolat között összesen 47 hídhelyet azonosíthatunk. Ma ezek közül összesen 12 áll, de a határszakaszon csupán négy (közúti és vasúti együtt számolva).

Az Ipoly tárgyalt szakaszán négy vasútvonal található, melyeket 1850 és 1951 között építettek. A négy vonal mindegyike keresztezi egy-egy helyen a folyót, ahol hidakat találunk. Az ártéri szerkezetekkel együtt összesen 11 vasúti hídszerkezet áll az Ipoly főmedre, illetve árterülete fölött. A vasúti Ipoly-hidakat a „Vasúti hidak" című fejezetben ismertetjük.

Az elpusztult hidak kutatása igen nehézkes. A térség fő tervtára Ipolyságon a II. világháborúban kiégett. Ennek fényében az alább bemutatott anyag csak töredékes és természetesen messze nem teljes, további kutatások szükségesek.

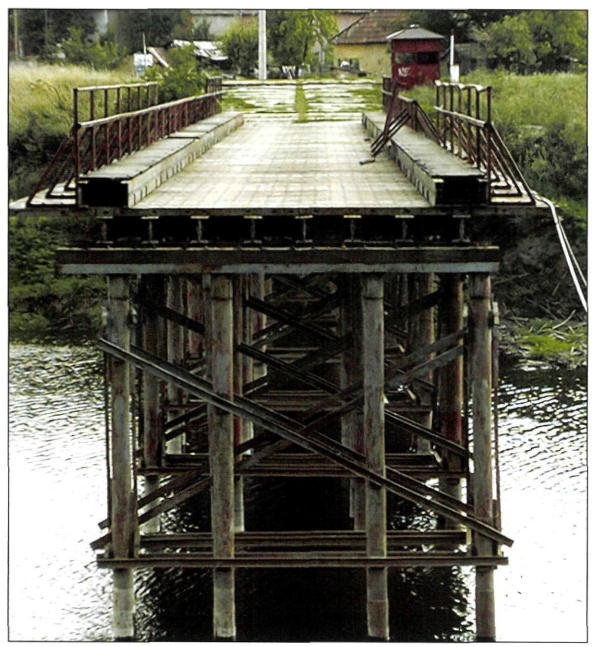
Négy Ipoly-hidat külön fejezetben részletesebben is bemutatunk, előtte több másik hídhely történetét rövidebb formában ismertetjük. A hidaknál feltüntetett sorszám a 47 hídhely főbb adatait bemutató táblázat számozásával azonos.

Ipolydamásd – Helemba (2.)

Helemba és Damásd között a 19. században fahíd állt, majd később komp üzemelt. Mégis ez az elpusztult hídhely kilóg a többi hiányzó híd sorából. Ennek oka, hogy e híd utolsó eltűnése nem a háborúhoz kötődik, hanem közvetlen az elmúlt pár év eseményeihez.

A legutóbbi hidat 1989-ben építette az Országos Vízügyi Beruházási Vállalat. A híd szolgálta a nagymarosi építkezések munkagép- és anyagszállítását. A szerkezet teljes hossza 79,5 m volt, teherbírása 40 tonna. A két 0,6 m széles kiemelt szegély 3,6 m széles kocsipályát fogott közre. A 12 nyílású híd támaszközei 5,40 méteresek voltak.

Valamennyi támasz acél cölöpökből állt. A híd felszerkezete 12 független kéttámaszú szerkezetből állt. A pályalemezt NPO tartók alkották.



Ipolydamásdi félállandó hídszerkezet

A nagymarosi vízlépcső építésének felfüggesztése után a hidat csak alkalomszerűen nyitották meg kishatár forgalomra a nagyobb ünnepekhez kapcsolódóan. Az elmúlt években a hidat két részletben teljesen elbontották.

Ipolydamásd az Ipoly-hidak újjáépítésében példaértékűen élen jár. A falu önkormányzata elkészíttette a híd újjáépítésének kiviteli tervét, az ahhoz szükséges valamennyi engedéllyel együtt. Itt már csak az anyagi forrás hiányzik.

Ipolyszalka – Letkés (4.)

Letkés és Ipolyszalka szomszédos községek, szinte össze is érnek, csak közöttük van az Ipoly. A két község között ma is áll a híd, és itt határátkelőhely is van. A folyó árterületén két híd is áll. Jelenleg a folyó kisvízi medre a szlovák oldali kétnyílású híd alatt folyik, de ötven évvel ezelőtt még a magyar oldali egynyílású híd alatt volt a főmeder. Mindkét híd önálló hídfőkkel rendelkező, egyszerű, kéttámaszú, rácsos acélhíd, parabola alakú felső övvel. A korábbi fahidak helyett 1902-ben épültek meg az acélhidak. 1944-ben mind a két hidat felrobbantották. A roncsokon provizóriumot emeltek, majd 1952–53-ban elkészült a végleges újjáépítés az eredeti formában.

A magyar oldali híd főtartóinak támaszköze 61,04 m, a szabad nyílás 59,96 m. A főtartó magassága 2,00 és 7,46 m között változik. A két főtartó távolsága 6,4 m, ami 4,8 m széles kocsipályát és két, 0,6 m széles emelt szegélyt tartalmaz. A szlovák oldalon álló híd két egynyílású, kéttámaszú rácsos főtartójú szerkezet, 46,02 + 46,02 m támaszközzel. A két nyílás szerkezeti kialakítása azonos. A híd keresztmetszeti kialakítása a magyar oldali híddal azonos. A szlovák oldali híd újjáépítése 1957-ben készült el.

A helyreállítást követően, egy egész rövid használat után a hidat a forgalom elől több, mint három évtizedre lezárták. Ünnepélyes keretek között 1994. augusztus 27-én nyitották meg ismét a határforgalom előtt a letkési hidat, azóta ismét szolgálja a közlekedést.

Vámosmikola (6.)

Az alsó folyószakasz (Ipolyságtól a torkolatig) legjelentősebb átkelési helye volt itt. Az I. katonai fölméréstől kezdve valamennyi térkép feltűnteti ezt a hidat. Mindkét oldali település központi szerepeket tölt be a környék életében. Vámosmikolán távolsági buszvégállomás van, míg Ipolypásztó az utolsó Ipolyvölgyi vasútállomás.

A Magyar Országos Levéltárban fennmaradt egy 1788-ban készült tervlap, mely a Vámosmikola és Ipolypásztó között építendő új fahíd általános tervét ábrázolja.

Az ábrázolt fahíd 16 nyílású, négy gerendatartós, palló borítású, teljes hossza 42 öl, azaz 80 m. A leghosszabb nyílása 6,32 m hosszú. A tervet Thailler S. készítette.

A falu főutcájának folytatásában állt a híd. Az elpusztult fahíd alapjai kisvíz idején jelenleg is megtalálhatóak. A fahíd hossza a helybéliek visszaemlékezései alapján mintegy 50 méter lehetett. Az 1956-os minisztériumi összeírásban a híd szerkezeti hossza 60 méter.

A folyó jobb partján a hídfőben ma is áll az egykori laktanya, amely a trianoni békeszerződés után épült.



Letkési mederszerkezet

Az egykori határhíd sorompója is megvan még, de a hullámteret a folyó szabályozásakor teljesen kitisztították.

Visk vasútállomás (17.)

A szlovákiai Visk községet a vasútállomásától elválasztja az Ipoly. Ezen a helyen Pesty Frigyes 1865-ös leírása egy kompot említ. Ezzel összhangban a II. és III. katonai fölmérés is kompot jelöl. A 20 századi térképek már hidat jelölnek. A vasút megépítése után a vasútállomáshoz fahidat

építettek. A háború után sokáig ideiglenes katonai hídszerkezet állt itt, és a végleges híd csak 1992-ben épült meg vasbetonból.

A négynyílású híd teljes hossza 120,20 m, a szabad nyílások nagysága egyenként 28,50 méter. (A szerkezeti rendszer azonos a visk-pereszlényi országút hídjával.)

Az átvezetett út az első két nyílás fölött 112,5 m sugarú ívben fekszik, a második két nyílás fölött vonalvezetése egyenes. Az útpálya szélessége 5,75 m. A híd egyik oldalán 1,25 m széles gyalogjárda van, a másik oldalon csak 0,50 m széles emelt szegély. Nyílásonként öt, 1,40 m magas, 30 m hosszú, 40 tonnás „Ševčík" hídgerenda hordja az útpálya terheit.

A vasútállomás Tésa irányából is megközelíthető volna, de jelenleg az országutat félúton elzárja az azt keresztező államhatár.

Visk-pereszlényi országút(19.)

A Visk és Pereszlény közötti országút Visk község határában keresztezi a folyót. A korábbi térképek alapján nincs nyoma, hogy itt a 19. században híd állt volna. A trianoni határ által kettévágott utak helyett alakult ki ez az országút, mely az Ipolyság és Ipolyvisk közötti jobb parti közlekedést lehetővé tette. Itt ma egy 1989-ben épült vasbeton hídgerendás közúti hidat találhatunk (a viski vasútállomási hídhoz hasonló). A négynyílású híd teljes hossza 108,70 méter, a szabad nyílások: 26,5 + 26,35 + 26,35 + 26,5 m.

Az útpálya szélessége 6,50 m. A híd mindkét oldalán 1,25 m széles gyalogjárda van. Nyílásonként hat, 1,25 m magas „Ševčík" hídgerenda hordja az útpálya terheit.

Ipolyság, tsz-híd (24.)

A II. világháború előtt állt itt egy kis fahíd, amely a háború pusztításainak esett áldozatul. Az elpusztult híd helyén ismét fahidat építettek, melyen keresztül zajlott a híd túlsó oldalán található termelőszövetkezet forgalma. A kis teherbírású fahíd helyére 1987–88-ban háromnyílású, előregyártott vasbeton gerendás hidat építettek (17. és 19. sz. híddal azonos rendszerben). Nyílásonként hét, 1,40 m magas, 30 m hosszú, 40 tonnás „Ševčík" gerendát helyeztek el. A híd nyílásbeosztása: (ferdén mérve) 27,66+28,80+27,66 m, fesztávolságai: 29,50 + 30,00 + 29,50 m, a teljes hídhossz 91,48 m. A pálya szélessége 0,85 + 7,50 + 2,35 m, egyoldali gyalogjárdával.

Ipolyság (66. sz. út, ártéri- és mederhíd) (25.)

Már a középkorban is Ipolyság érintésével haladt a kereskedelmi út Budáról az északi megyék irányában. A hídról szóló első hiteles forrás egy 1266-ból való adománylevél, melyben a király a sági premontrei kolostornak adományozta a hídvám szedési jogát. Cserébe a rend fenntartotta a hidat. Az oklevélben említett kőhidat a tatárjárás után építették. Ekkor Ság még csak 180 lakost számlált. Ez a soknyílású kőhíd a török hódoltság idején részben tönkrement.

A törökök kiűzése után a jezsuiták kapták meg az elnéptelenedett ipolysági kolostort, ezért ők építették újjá barokk stílusban a kőhidat 1769-ben. Ekkor készült a Nepomuki Szent János szobor, amely még ma is megvan. A kőhíd egészen a második világháborúig használatban volt. A nyílások száma fényképek alapján legalább tizenegy volt.

1944-ben a németek a hidat felrobbantották. A romokon fa provizórium épült, melyet a háború után megerősítettek. A híd végső helyreállítására csak 1954-ben került sor. Előregyártott vasbeton gerendás híd készült a meder és az ártér felett is. A mederhíd nyílásbeosztása: 10,40 + 3 x 14,50 + 10,40 m, a teljes hídhossz 69,0 m. Az ártéri híd nyílásbeosztása: 11,5 + 2 x 12,2 + 11,5 m. A kétoldali 2,25 m széles gyalogjárdák 8,00 m széles pályát fognak közre. Az előregyártott hídgerendák „Hájek" típusúak.

Ipolyhídvég – Drégelypalánk (27.)

A két falu között igen régi időktől állt híd. Ezt őrzi a szlovák oldali falu neve is: Hídvég. Drégelypalánk hídjáról maradt fenn a legrégebbi ismert Ipoly-híd-ábrázolás. A törökkori metszet 1617-ből ábrázolja a rommá lőtt Drégely várát és Nógrád várát is. Ipolyhídvégi nézőpontból látszik a két falu, és közöttük a fahíd.

A 19. század első felében a fahíd helyére kőhidat emeltek, amely egészen a második világháborúig állt. Ezen a hídon vezetett keresztül a 16. sz. Balassagyarmat – Pozsony állami főközlekedési út. A németek rombolása tette tönkre ezt a hidat is, 1944. december 8-án.

Nagycsalomja (29.)

A balogi duzzasztómű miatt a falu határában is szabályozták a folyót. A kanyarokat átvágták, de a mederhíd helyén az eredeti mederben folyik az Ipoly. Így igen kis vízállás esetén látni lehet az egykori híd *cölöpjének csonkjait. A csalomjai ártéri hídból* (kétnyílású faszerkezet) ma már semmi sem található. A magyar oldalon még megvan a hídra vezető út, melyet ma is használ a vízmű. A bal parti ártéri hidak (három egynyílású) a szabályozás során mentett hullámtérre kerültek, a hídnyílásokat feltöltötték, illet-

ve vasbeton csőátereszeket építettek be. Az út két oldalán ma már csak az ártéri hidak szögletein álló egykori korlátbábukat lehet megtalálni a növényzet alatt. A korlátbábuk belső felületei közötti távolság mind a három híd esetében 10 m.

A mederhíd háromnyílású fahíd volt. A híd pályaszintje igen alacsonyan volt, így áradások alkalmával a híd rendszeresen víz alá került, de ez a hidat nem rongálta meg, mert a víz a széles hullámtéren teljesen lelassult.

Az első világháború végeztével az Ipoly két oldalán őrbódékat emeltek. A visszavonuló német csapatok 1944. december 8-án, délelőtt robbantották föl a mederhidat. A híd egyes darabjai 200 méteres körzetben szóródtak széjjel. A hidat teljes egészében visszaépítették, és a kettős birtokosság fennállásáig használatban is volt. Az 1950-es évek elején a hidat elbontották.

Kóvár (31.)

Az első katonai felmérés adatai szerint itt még csak gázló volt. Egy 1804-ből származó közgyűlési jegyzőkönyv már említést tesz a kóvári Ipoly-híd építéséről. A második katonai felméréstől kezdve a térképeken valóban híd állt Kóvár és Újkóvár között. A híd igen fontos szerepet töltött be a környező falvak lakosainak életében. Számos falu népe a hídon keresztül járt a gyarmati piacra. A térképeken kitűnik a híd rendkívül előnyös és szükségszerű elhelyezkedése.

A Magyar Országos Levéltár tervtárában fennmaradt két terv a kóvári fahídról. Mindkét terv 1847-ben készült. A tervek jól tükrözik, hogy már a 19. század első felében milyen komoly fahíd állt itt. Mindkét terv magyar nyelven készült. Az egyik tervet Killián mérnök készítette. Az általa tervezett háromnyílású fahíd fesztávolságai rendre 5 - 8 - 5 öl (9,48 - 15,17 - 9,48 m). A másik tervet a Királyi Építési Főigazgatóság készítette. A szintén háromnyílású híd fesztávolságai közel azonosak: 6 öl (11,40 m). Mindkét terv szerint a két hídfő felmenő falazata kőből készült. Azt nem tudhatjuk, hogy valamelyik terv megvalósult-e meg, de a megépített hídfők vonalaikban azonosak a terveken ábrázoltakkal.

Őrhalom (35.)

Őrhalom szélső házai és az Ipoly között mintegy másfél kilométer széles a hullámtér. A túloldalon Ipolyvarbó házai alatt folyik közvetlenül a folyó. A rendkívül széles árterület miatt a mederhíd előtt hat ártéri híd állott a magyar oldalon (Őrhalom – Nagykér – Óvár vicinális út). Sorrendben az első volt a leghosszabb, az úgynevezett Új-árok-híd (négynyílású fahíd). Ezt követte egy rövidebb kétnyílású fahíd, majd egy kőboltozatú híd. Ezután következett két egynyílású fahíd (kb. 4–5 méter hosszúak), majd



Boltozat az őrhalmi ártéren (2001)

még egy kőhíd. A valódi mederhíd zárta a sort. A mederhíd négynyílású fahíd volt. Az egyes ártéri hidak romjai ma is megtalálhatóak.

A 19. század elején még csak egy kis gyaloghíd állt a későbbi vicinális út helyén. A 19. század közepén megépítették a hosszú töltést és a sok hidat. 1919-ben mindkét oldalon egy-egy hidat elbontottak, de azokat a trianoni szerződés után visszaépítették. A csehszlovákok a varbói templom kertjében őrállást építettek. 1938-ban a töltés keleti oldalát, amelyet az árvíz támad, lebetonozták. Még a háború előtt az Új-árok-hidat egy árvíz elvitte.

1944-ben a németek a nagyobb hidakat berobbantották. Helyükre az orosz csapatok ideiglenes hidakat építettek, ezek közül háromnak fennmaradt a felmérési jegyzőkönyve, melyeket Galló Gyula törvényhatósági útbiztos készített 1946-ban.

Az Új-árok hídját (második ártéri híd) 1963-ban másodszorra is elvitte egy árvíz. Az őrhalmi termelőszövetkezet a régi Új-árok hídtól lejjebb (nyugatabbra) új vasbeton hidat épített, hogy az árterületről a lekaszált szénát be lehessen hordani a faluba. Ez az ártéri híd jelenleg is áll.

Rárósmúlyad (44.)

Múlyad és Nógrádszakál között a közvetlen összeköttetést egy híd szolgálta, Múlyad falu közvetlen határában. A fahidat először 1872-ben jelzik a térképek. Az első bécsi döntés után a rossz állapotú fahíd mellé, a kifolyási oldalon merevbetétes vasbeton pilléreken nyugvó, folytatólagos acél gerendahidat építettek. Az új híd hatnyílású volt (6 x 12 m, összesen 72 m). 1944-ben a szlovák oldali hídfőt és a nyílásokat robbantották föl. A magyar oldali hídfő a ferde szárnyfalakkal, és a híd pillérei jelenleg is állnak. A fahíd az acélhíd elkészülte után is üzemben maradt. A fahíd is elpusztult a második világháborút követően. Cölöpjei alacsony vízállás mellett ma is láthatóak.

A rárósi Ipoly-híd

A Budapestről Vácon át Kassára vezető 2. számú állami főközlekedési út a vizsgált Ipoly-szakaszon háromszor keresztezte a folyót, a folyás iránya szerint először Rárós-pusztánál. Az országút a térség legfontosabb közlekedési gerincútja volt. A Mátyás király korától kezdve jelentős kereskedelmi út Balassagyarmattól Losoncig az Ipoly völgyében haladt.

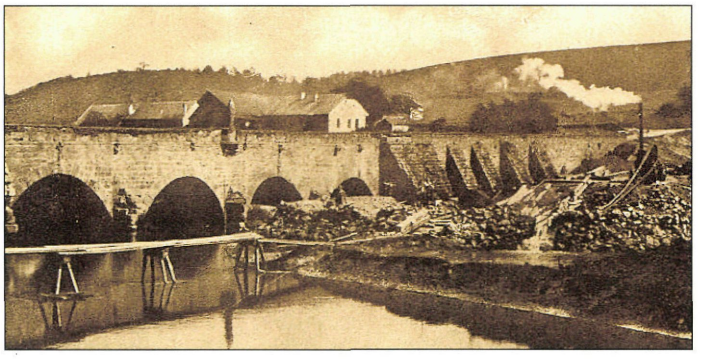
Itt állt hajdanán a híres rárósi Ipoly-híd, melynél az első említés a híd állapotáról tudósít 1766-ban. Egy 1792. évi közgyűlési jegyzőkönyv már a híd romlott állapotáról és szükséges javításáról szól. 1823-ban nagyobb javítási munkálatokat végeztek. Az 1848. évi hídnyilvántartás részletes adatokat közöl a hídról, amelynek hat egyforma, négy öles és egy, két öles nyílása volt, 110 öl teljes hosszal, 3 öl 4 láb szélességgel. A hosszú hídfeljáró támfalak között futott. A boltozat építésről nem maradt fenn irat, de a javítások miatt számos közigazgatási jegyzőkönyvben szerepel.



A múlyadi híd roncsai (2001)

A kőhíd elbontása az 1900-as évek elején nagy vitát kavart föl. Akkoriban a mérnökök nem törődtek a múlt emlékeinek megőrzésével. Sokan összefogtak, hogy a 18. századi nagy hidat megmentsék. Végül a hidat elbontották, helyére 1904-ben rácsos szerkezetű acélhíd készült.

A változó magasságú, szegmens főtartójú rácsos híd csak egy nyílásból állt. (1956. évi minisztériumi összeírás alapján 62 méter hídhosszal.) 1938-ban a feldíszített hídon vonult be a Felvidékre a balas-



A rárósi híres kőhíd, Kubinyi Ferenc Múzeum

sagyarmati század. A híd közepén adták át a rárósi kaszárnya kulcsait.

A hidat a visszavonuló német csapatok felrobbantották. A szlovák oldalon, a hídra vezető töltéscsonk végén, külön talapzatán „állva maradt" Nepomuki Szent János egykor aranyozott öntöttvas szobra (jelenleg felújítás miatt elszállították).

A Pont-Terv Zrt. elkészítette az újjáépítési terveket. Az egykori híres rárósi kőboltozatra kíván emlékeztetni a megálmodott, három bolthajtású vasbeton híd. A felsőpályás híd szabad nyílásai: 20 + 25 + 20 méter. A magasan fekvő partok miatt a felsőpályás ívszerkezet nem okoz árvízi veszélyt, a mértékadó árvízszint egy méterrel elmarad az ívvállaktól. A vasbeton teherhordó szerkezet faragott kőburkolatot kap, ezzel kőhíd megjelenésű lesz az új híd. A középső nyílás közepére a mellvédfal tetején elhelyezést nyer Nepomuki Szent János meglévő öntöttvas szobra, amely a régi rárósi kőboltozaton is őrizte az utasokat. A tervek szerint a híd mindkét végében az Ipoly vizéhez levezető pihenőhely készül, kiváló rálátást biztosítva a különleges hídszerkezetre.

A pösténypusztai Ipoly-híd

A 2. sz., Budapest – Kassa közötti állami főközlekedési út másodszorra Pösténypuszta határában keresztezte az Ipolyt. A híd helye igen ősi átkelési hely. Egy 1807. évi jegyzőkönyv a pösténypusztai fahíd javítását sürgeti. A folyó gyakran változtatta medrét, ezért az egyes térképek nagy változatosságról tanúskodnak. A megnövekedett forgalmi igények miatt, 1894-ben (a hugyagi híddal egyszerre, az alépítménybe vésett évszám tanúsága szerint) az itteni fahidakat modern acélhidakkal váltották föl. Így épült meg a változó magasságú, szegmens főtartójú rácsos híd két nyílással (36,2 + 36,2 méter).

1944-ben a visszavonuló németek a híd szlovák oldali nyílását felrobbantották. Az épen maradt magyar oldali nyílást 1963-ban elszállították, és a Baranya megyei 58. sz. úton állították föl a Fekete-víz fölött, Drávaszabolcs határában. A régi Ipoly-híd



A rárósi acélhíd feldíszítve 1938-ban, Kubinyi Ferenc Múzeum



Üres hídfő várja a hídépítést, Hajós Bence felvétele

két hídfője épségben még ma is áll, várva az újjáépítőket.



A tervezett híd látványterve, Pont-TERV



Turisztikai szükségátkelő

A két ország közötti turisztikai egyezmény alapján egy gyalogos-kerékpáros átkelő „csónak-híd" használható jelenleg, az év nagyobb részében.

A Pont-Terv Zrt. irányításával elkészültek az újjáépítési tervek, amelynek magyar oldalról már van építési engedélye is. Az új híd négynyílású, 15,35 + 14,50 + 15,50 + 15,35 m-es szabad nyílásokkal. A felszerkezet hossza 75,10 m. A négy acél főtartóval együttdolgozó vasbeton pályalemez teljes szélessége 12,62 m, 8 m-es kocsipályával és 1,75–1,75 m széles gyalogjárdával. A híd környezetbe illesztése érdekében a tervezők megtartották a régi faragott kő hídfők formáját, a hídra pedig díszes kandelábereket terveztek.

A hugyagi Ipoly-híd

A 2.sz., Budapest - Kassa közötti állami főközlekedési út harmadszorra Hugyag falu előtt keresztezte az Ipoly vizét. A fontos közlekedési útvonalon sokáig fahíd állt, első ismert levéltári említése 1799-ből való. Az 1830-as évekből származó jelentés szerint a víz a fahidat gyakran elvitte, így a híd pótlásáig a fuvarosoknak Szécsény irányába kellett kerülniük. Az itt álló fahidat 1849. július 17-én Görgey felgyújtotta. A szabadságharc végeztével a fahidat újjáépítették. Egy 1880 áprilisából való alispáni jelentés a híd újjáépítéséről ír, ami miatt ismét Szécsény felé kell kerülni.

A főút kereskedelmi szerepe gyorsan megnőtt, ezért 1894-ben (a hídfőbe vésett évszám tanúsága szerint) a fahíd helyett háromnyílású rácsos acélhidat építettek. A nyílások felső öve változó magasságú, szegmenstartó volt. A középső szerkezet hosszabb és magasabb volt, mint a két szélső nyílás.

1944. december 6-ára virradó éjjel a németek felrobbantották a középső nyílást. A robbantás után a faluban kilenc hétig állt a front. Az



A hugyagi híd alépítményei, Hajós Bence felvétele

Ipoly kiöntött, és az átkelés teljesen lehetetlenné vált. Az orosz hadsereg átkelési kísérletei alkalmával igen sokan a jeges vízbe vesztek. 1945–46-ban az orosz hadsereg használhatóvá tette a híd közbenső nyílását. 1950-ig üzemelt a fa provizórium.

Az épen maradt magyar nyílást az ötvenes évek elején a magyarok elbontották. A szlovák nyílás sokáig a helyén állt. Az 1956. évi minisztériumi összeírás alapján az újjáépítetlen híd hossza 65 méter, ami azonosítható a magyar oldali elbontott nyílás és a felrobbantott medernyílás együttes hosszával, hiszen ekkor a szlovák oldali parti nyílás még állt. A megmaradt nyílást 1998-ban bontatta el Szécsénykovácsi polgármestere, és eladták ócskavasnak. Ma már csak az üres mederpillérek és hídfők meredeznek ki a folyómederből.

A Pont-Terv Zrt. vezetésével elkészültek az újjáépítési tervek. Az egykori három nyílás helyett egyetlen 80 méteres nyílás épülne. Az új felszerkezet alsópályás vonórudas ívhíd. A 120 x 90 cm méretű, szekrény keresztmetszetű acél ívfőtartók felső keresztkötés nélküliek. A tervezett kocsipálya 8 m széles, kétoldali 1,75–1,75 m-es gyalogjárdákkal. A pálya terheit az acél hossztartókkal együttdolgozó vasbeton lemez hordja.

A balassagyarmati Ipoly-hidak

A múlt század közepén az Ipoly vizét a város környezetében szabályozták. Az új medret közvetlenül a város alatt vezették. Ezzel kívánták megakadályozni a veszedelmes várostüzeket. Az új meder felett kis gyaloghidat építettek. A fahíd hatnyílású volt. Számos képeslapon szerepel a „kishíd", ahogyan annak idején nevezték. A hídhoz vezető utcának a későbbiek során a Madách nevet adták, így a gyalogoshidat hamarosan Madách-hídnak nevezték el.

A gyalogoshíd folytatásában, a szlovák oldalon a „Rabok útja" vezetett keresztül az ártéren. A balassagyarmati fogházból mezőgazdasági munkára hajtották a foglyokat a gyaloghídon keresztül, onnét kapta a hidat követő út a nevét.

1919-től demarkációs határ húzódott az Ipoly mentén. A fa gyalogoshidat a feszült háborús környezetben visszabontották. Az elbontott állapotáról, a torzóról is készült képeslap. 1938-ban, a visszacsatolást követően négynyílású, vasbeton kétfőtartós gyalogoshidat építettek az eredeti híd helyére. Nyílásbeosztása 4 x 10,7 méter, a hídszerkezet teljes hossza 42,8 méter, szélessége pedig 2,8 méter. A pályaszerkezet a két hídfőnél tölcsérszerűen kiszélesedik, valamint a középső pillér környezetében is kiszélesedik a híd. A Madách-gyalogoshíd jelenleg is áll, de víz már nincs alatta. A folyószabályozáskor (1966–68) a folyó vizét visszavezették a múlt századi medrébe. A szabályozásoknak köszönhetően az Ipoly ötszáz méterrel került odébb. A kilencvenes évek közepén a határkiigazítást is végrehajtottak, így most ismét a folyó sodorvonala az államhatár. Most ott áll szárazon a forgalom alól kivont gyalogoshíd ötszáz méterre a jelenlegi medertől.

A Balassagyarmatról észak felé induló országút egykor fahíddal keresztezte az Ipolyt. Az I. katonai felmérés térképszelvényeitől kezdve valamennyi térképen megtaláljuk a gyarmati hidat. Komáromy Imre, a balassagyarmati kerület főszolgabírója jelentésében 68 öl (129 méter) hosszúnak említi e hidat 1851 novemberében. 1861-ben új fahidat építettek, amely negyven évig szolgálta a közlekedést. Ez idő alatt a hidat többször javították, különösen az 1894-es királylátogatás alkalmával.

A híd forgalma a századfordulón megkövetelte erősebb és nagyobb híd építését. Az építkezés 1902. október 29-én kezdődött egy ideiglenes fahíd építésével. A forgalmat erre átterelték, majd elbontották a fahidat, amelynek a helyére épült az új háromnyílású rácsos közúti híd, három 20,88 méteres támaszközzel. A híd két oldalán a fél-fél méteres gyalogjárda 4,8 méter széles kocsipályát fogott közre. Kisvíz idején a középső nyílás alatt folyt át az Ipoly. Eredetileg a kocsipályának kockakő borítása volt. A régi hídról több képeslap is fennmaradt.

A II. világháborúban a visszavonuló német csapatok 1944 decemberében csak a szélső, jobb parti nyílást robbantották föl. A lerobbantott hídrészre épített fa provizóriumon hamar helyreállt a forgalom. A háború befejeztével a berobbantott szélső nyílás helyett egy öszvér szerkezetű hídnyílást építettek.

1966 és 1968 között, az Ipoly szabályozásával egy időben modern, nagy teherbírású hidat építettek a régi hídtól pár méterrel keletre. Az új híd azért vált szükségessé, mert a szabályozások során a régi híd az árvízszint alá került volna, valamint a teherbírása sem volt az igényeknek megfelelő. Az új híd tervezője Répay Géza (Uvaterv), kivitelezője a Hídépítő Vállalat volt.

Az új híd monolit szerkezetű, szekrény keresztmetszetű vasbeton híd. A híd teljes hossza 100,02 méter, nyílásbeosztása 28 + 34 + 28 méter, fesztávolságai 29,2 + 35 + 29,2 méter. A pálya szélessége: 1,70 + 8,00 + 1,70 = 11,40 méter. A híd próbaterhelését 1967. december 17-én végezték el.



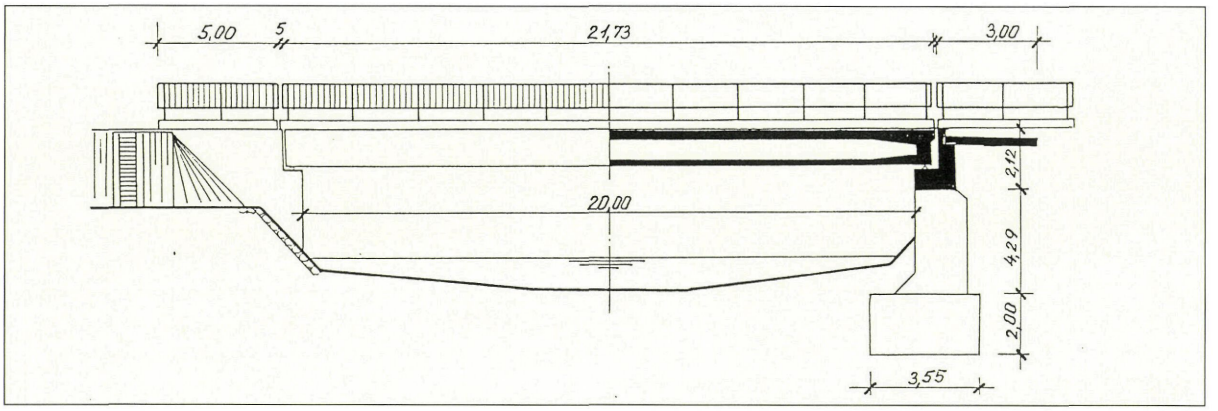
A korszerű közúti híd, Uvaterv felvétele

Irodalom:

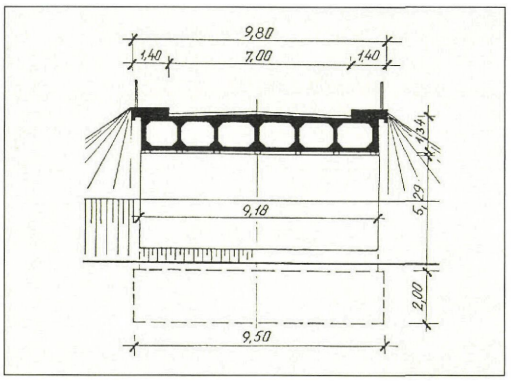
1. A török után, az 1715. évi országos összeírás adatai a mai Nógrád megye községeiről. Salgótarján, 1973
2. Fodor Illés – Kelemen Zoltán: Vasutak az Ipoly vidékén. Ipoly Unió, Balassagyarmat, 1999
3. Gáll Imre: Régi magyar hidak. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1970
4. Gazdag László: Nógrád megye térképei. Balassagyarmat, 1964
5. Hadtörténeti Intézet és Múzeum térképtára. Katonai felmérési térképek.
6. Holló Gyula – Nováky Béla: Ipoly. Budapest, 1985
7. Ipoly; Szob–Balassagyarmat közötti szakasz. Budapest, 1967
8. Magyarország hidrológiai atlasza / VIII. – Az Ipoly. Budapest, 1961
9. Magyarország vármegyéi és városai. Szerk.: Borovszky Samu, Budapest, 1911
10. Matlekovits Sándor: Az 1896. évi ezredéves kiállítás eredménye, VIII. kötet. Ipar – Kereskedés – Közlekedés: Geduly Gyula: Közforgalmú vasútjaink alépítménye Budapest, 1898
11. MÁV Rt., Hídgazdálkodási Divízió, Hídtervtár. A tárgyalt hidak tervkötetei
12. Michailich Győző: A XIX. és XX. századbéli magyar hídépítés története. Budapest, 1960
13. Mocsáry Antal: Nemes Nógrád vármegyének Históriai, Geographiai és Statistikai Esméretése XIV. Pest, 1826
14. MOL. Abszolutizmuskori levéltár, D257, Orsz. Ép. Ig. Általános iratok 359.11
15. Nagy Iván: Nógrád vármegye története az 1544-ik évig. Balassagyarmat, 1907
16. Nógrád megye képe a XVIII. század végén. Salgótarján, 1977
17. Nógrád megye története I–IV. szerk.: Balogh Sándor, Salgótarján, 1972
18. Pataki Zsolt: Az Ipoly-vidék természeti képe I–II. Ipoly Unió, Balassagyarmat, 1997
19. Praznovszky Mihály: Nógrád megyei hírlapok és folyóiratok bibliográfiája 1846–1978. Salgótarján, 1982
20. Sólyom J.: A magyar vámügy fejlődése 1519-ig. Budapest, 1933
21. Spitzer Inác: A Garam-híd régi vasszerkezetének kicserélése. In: MMÉE Közlönye XXXIV. kötet XII. füzet 1900 p. 269–284
22. Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története. Salgótarján, 1980
23. Tóth Ernő: Pest megyei és budapesti hidak. Budapest, 1997

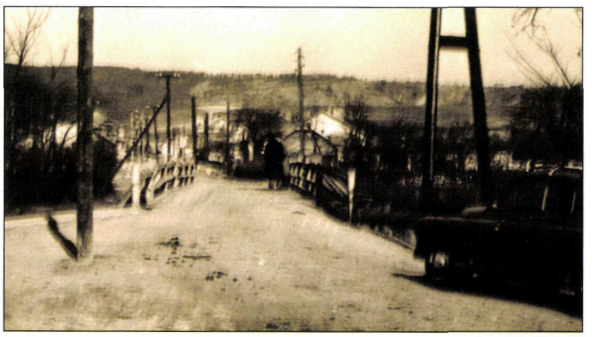
    A szerző Ipoly-hidakról korábban megjelent részletesebb tanulmányai:
24. Ipoly-hidak — Különös tekintettel az 1859-ben épült szobi vasúti hegeszvas hídra. BME diplomaterv, Budapest, 2001
25. Ipoly-hidak, Ipolytarnóctól Ipolyságig. Budapest, p. 28, 2001
26. Ipoly-hidak II. – Vasúti hidak az Ipoly fölött. Budapest, p. 24, 2002
27. Ipoly-hidak I-IV. cikksorozat Közlekedéstudományi Szemle, 2002., 5. 6. 7. 9. sz.
28. Az Ipoly-völgy úthálózata a hiányzó határhidak tükrében. Közúti és Mélyépítési Szemle 2002. 9. sz.
29. Ipoly-hidak. Balassagyarmati Honismereti Híradó, 2001. 1–2. sz.
30. A mai és egykori Ipoly-hídhelyek története. (Háromnyelvű kiadvány) Ipel'ský Euroregión, 2004 p. 15.

Zagyva-híd a 24304 j., Mátraverebély vasútállomáshoz vezető úton



Építés éve: 1962-1963.
Támaszköze merőlegesen:
20,70 m, ferdén: 21,03 m
Nyílása merőlegesen:
20,00 m, ferdén 20,31 m
Szerkezeti hossz: 21,73 m
Vonalvezetése: egyenes, a Zagyvát merőlegesen keresztezi.
Teherbírás: „B" osztály.
Megbízó: KPM Közúti Igazgatóság, Eger, Kovács Sándor műszaki ellenőr.
Tervező: Út- Vasúttervező Vállalat, Mészáros Sándor.
Kivitelezők: Hídépítő Vállalat, Fodor Olivér építésvezető. Egri Közúti Üzemi Vállalat.
Próbaterhelés: 1963. november 13.
Forgalomba helyezés:
1963. november 13.
Építési költség: 2 134 078.-Ft







Mátraverebély hídjairól a levéltári források több alkalommal tettek említést. A település vasútállomásának elérésére Zagyva-hidat kellett építeni, erre 1867-ben került sor. A helyi jelentőségű híd a II. világháború után is faszerkezetű volt.

A mátraverebélyi vasútállomáshoz vezető úton a Zagyva folyót 145 + 180 fkm szelvényben áthidaló ideiglenes faszerkezetű híd elhasználódott, annak átépítése halaszthatatlan lett.

Az új híd egynyílású, felsőpályás, kéttámaszú, takarékübereges, utófeszített vasbeton szekrénytartó.

Mindkét hídfő Pátria-szádpallók között sík alapozással, víz alatti betonozással készült. A tömör beton felmenő falazatot felül térdfalas vasbeton szerkezeti gerenda zárja le. A térdfalra 3 m hosszú kiegyenlítő lemez támaszkodik. A hídfőkhöz 4 m hosszú, párhuzamos vasbeton függőszárnyfalak csatlakoznak. A híd építése közben – vízügyi okok miatt – szükségessé vált a szerkezet alsó élének 50 cm-es megemelése, amit a KPM leiratára a tervező úgy valósított meg, hogy a vasútállomás felőli hídfő felmenő falát 4,97 m magasra módosította, míg a község felőli oldalon 4,47 m-ben meghagyta. A földfeltöltés lezárását a hídfő két oldalán terméskővel burkolat földkúp zárja le. A híd két ellentétes oldalán egy-egy üzemi lépcső készült.

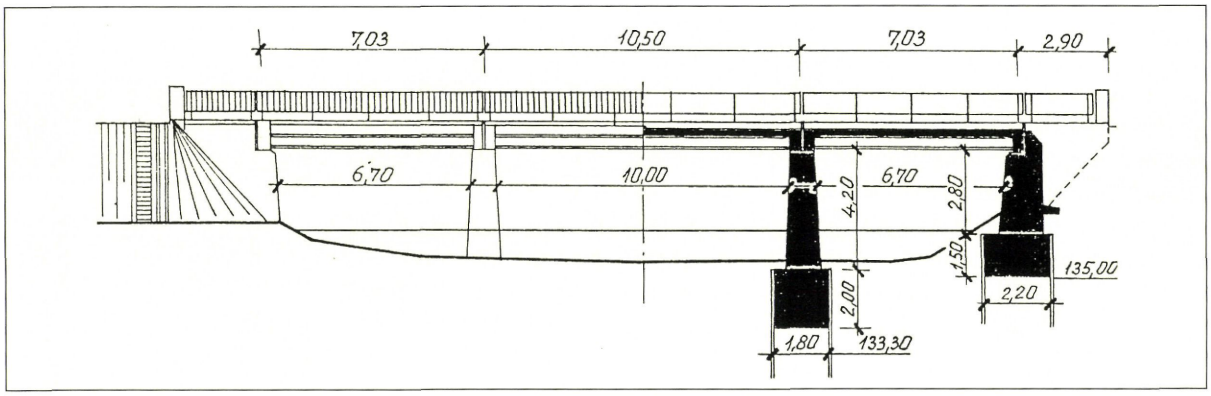
A 21,73 m hosszú folytatólagos, takarékübereges felszerkezet magassága 1,24 m, a takarékübereké 0,92 m, az alsó és felső lemez 16–16 cm vastag. A végkeresztbordákon kívül közbenső borda nem készült. A beton megkötése után a felszerkezetet Freyssinet berendezéssel megfeszítették. A feszítéshez 5 mm Ø 150 KB minőségű acélhuzalokat használtak fel, majd feszítés és ledugózás után a kábelcsöveket C 600-as cementhabarccsal kiinjektálták. A pályalemezen 1 cm szigetelés, 4 cm védőbeton, 5 cm vastag (a gyalogjárdán 2 cm) aszfaltburkolat készült.

A felszerkezet a vasútállomás felőli oldalon fix, a Mátraverebély község felőli oldalon mozgó sarukra támaszkodik. A hidat kétoldalt függőleges lécosztású idomacél korlát határolja. A csapadékvíz elvezetését a kocsipálya kétoldali és hosszirányú lejtése, a négy víznyelő és a surrantók teszik lehetővé.

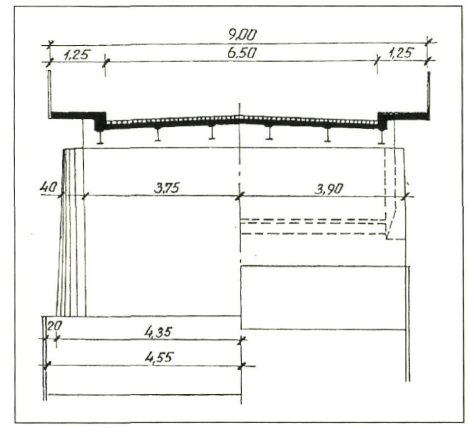


A kísérleti takarékübereges feszített Zagyva-híd napjainkban, Gyukics Péter felvétele

Jobbágyi közúti Zagyva-híd a 2405 j. út 0 + 034 km szelvényében



Építés éve:	1949.
Támaszköze:	7,03 + 10,50 + 7,03 m
Nyílásai:	6,70 + 10,00 + 6,70 m
Pályaszélesség:	1,50 + 6,50 + 1,50 = 9,50 m
Szerkezeti hossz:	26,40 m
Teherbírás	12 t
Megbízó:	Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, V/2 Hídosztály.
Tervező:	Állami Mélyépítési Tervező Vállalat (ÁMTI) jogutódja: Út-Vasúttervező Vállalat.



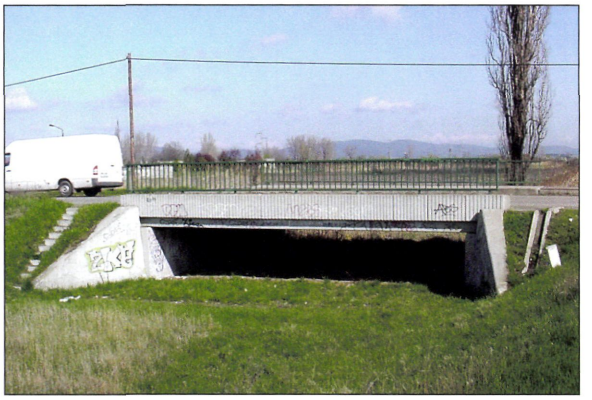


A híd napjainkban, Gyukics Péter felvétele

Előzmény: a 19. században a Zagyva határvonal volt Heves és Nógrád megye között, ezért közösen, illetve eseti megállapodás szerint javították, építették a Zagyva-hídjait. Az 1822-ben kötött megállapodás szerint a Jobbágyi hidat Nógrád megye építette újjá [1].

Mocsáry 1816-ban a Jobbágyi Zagyva-hidat kőhídként említette [2], nem sikerült kideríteni, hogy mikor pusztult ez el, mert 1944-ben nem boltozott hidat robbantottak fel.

A híd háromnyílású, felsőpályás, acéltartós, vasbeton pályalemezes vasszerkezet. A híd a Zagyva folyót merőlegesen keresztezi.



A Zagyva ártéri híd, Közútkezelő felvétele

A hídfők és mederpillérek szádfalak között készült síkalapozásúak. A hídfőkhöz kétoldalt párhuzamos függőszárnyfal csatlakozik. A töltést terméskővel burkolt földkúp zárja le. A híd két ellentétes oldalán egy-egy betonból készült lejárólépcső teszi lehetővé a híd alsó vizsgálatát. A pillérek végei félkör alakú lekerekítéssel készültek. A tartók végeit a közbenső pilléreken és a hídfőkön vasbeton gerendával fogták össze. A tartók együttdolgozását 16 cm vastag vasbetonlemez biztosítja. A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat homokágyba fektetett 8 cm-es bazalt kiskockakő. A gyalogjárdán 2 cm p.c. simítás készült. A hidat kétoldalt – a gyalogjárdalemez külső oldalára erősített – acélkorlát határolja. A csapadékvíz elvezetését a kocsipálya kétoldali és hosszirányú lejtése, valamint a hídfők mögött a töltésrézsűn kialakított surrantók szolgálják.



A szélesített, erősített híd alulnézetben, Gyukics Péter felvétele

A híd korlátozott teherbírása (20, majd 12 t) miatt 1993-ban a híd kezelője megterveztette a híd korszerűsítését, a TETA (Tervező és Tanácsadó Mérnöki iroda Kft.) új szélső 800 mm magas főtartókat tervezett a gyalogjárdák alá, egymástól 9,2 m távolságra, s a szélső nyílásokba három-három, a középsőben pedig négy, rácsos együttdolgozást biztosító keresztartót tervezett.

Az alépítmények szélesítésére is szükség volt, a pilléreken ez a szerkezeti gerenda konzolos meghosszabbításával történt. A tervezett megoldással (dr. Lipták László és Németh István) a híd 1,25 + 8,00 + 1,25 m széles és B teherbírású lett.



A híd vizsgálata, Közútkezelő felvétele

Irodalom:

[1] Hidak Heves megyében (szerk.: dr. Tóth Ernő), Eger, 1998.

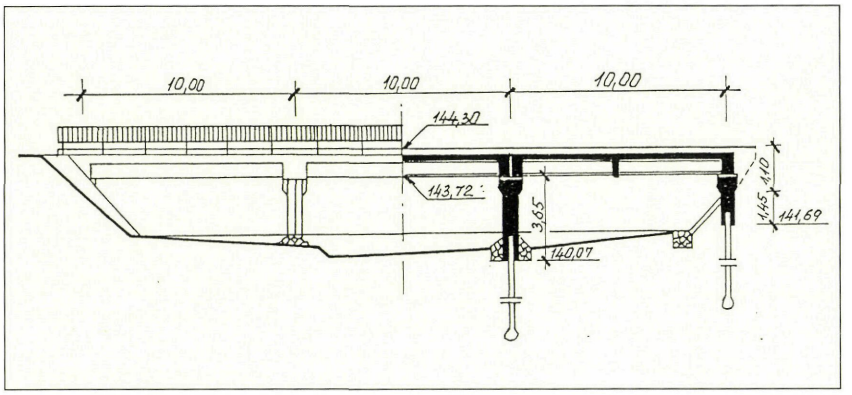
[2] Mocsáry Antal: Nemes Nógrád Vármegyének Históriai, Geographiai és Statistikai Esmertetése, Második kötet, Pesten, 1826.

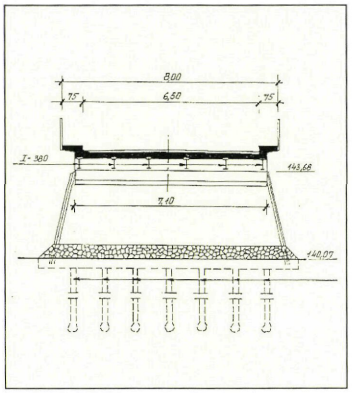
[3] Jobbágyi Zagyva-híd korszerűsítési terve, TETA, 1993. Hídkezelő tervtára.



Korai hídépítés, fahidak

Szurdokpüspöki közúti Zagyva-híd a 2406 j. út 0 + 641 km szelvényben





Építés éve:	1950.
Támaszközei:	10,00 + 10,00 + 10,00 m
Nyílásai:	9,40 + 9,60 + 9,40 m
Pályaszélessége:	0,75 + 6,50 + 0,75 = 8,00 m
Szerkezeti hossz:	30,20 m
Teherbírás:	20 t
Megbízó:	Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium V/2 osztálya. Ullrich Zoltán min. tan.
Tervező:	Állami Mélyépítési Tervező Intézet (ÁMTI).

A híd háromnyílású, felsőpályás, többtámaszú, acél I-tartós, vasbeton pályalemezzel együttdolgozó szerkezet. A Zagyvát merőlegesen keresztezi.

A rejtett hídfők és a közbenső támaszok 30 cm átmérőjű fúrt cölöpalapokkal készültek. Hídfőként hat, pillérenként hét cölöpöt alkalmaztak. A cölöpcsoportokat beton felmenőfal fogja össze. A mederpillér falai körül a vízmosás ellen kőrakatot készítettek. A fejtett hídfő előtt 1:1 arányú rézsűt terméskő burkolattal látták el.

Mindhárom nyílást hat-hat I-320 mm magas acélgerenda hidalja át. Az I-tartók a kiszélesített fejgerendára támaszkodnak. A tartók együttdolgozását a tartókra erősített acélkampók és a 16 cm vastag vasbetonlemez biztosítja. Mindhárom nyílás közepén a tartókat 20 cm vastag vasbetonborda merevíti. A pályalemezen szigetelés nem készült, a burkolat 4 cm vastag bazaltbeton. A kiemelt gyalogjáró utólagos betonozással készült és élvédő szögvassal látták el. A csapadékvizek elvezetését a kocsipálya kétoldali és hosszirányú lejtése, a beépített tizenkettő víznyelő teszi lehetővé. A hidat kétoldalt függőleges lécosztású idomacél hídkorlát határolja.



Heves és Nógrád megye 1822-ben megállapodott abban, hogy a megyehatáron lévő Zagyva-hidat Nógrád megye építi meg [1]. A szurdokpüspöki híd hosszú időn keresztül faszerkezetű volt, a II. világháború előtti történetéről nem sikerült megbízható adatokat szerezni.

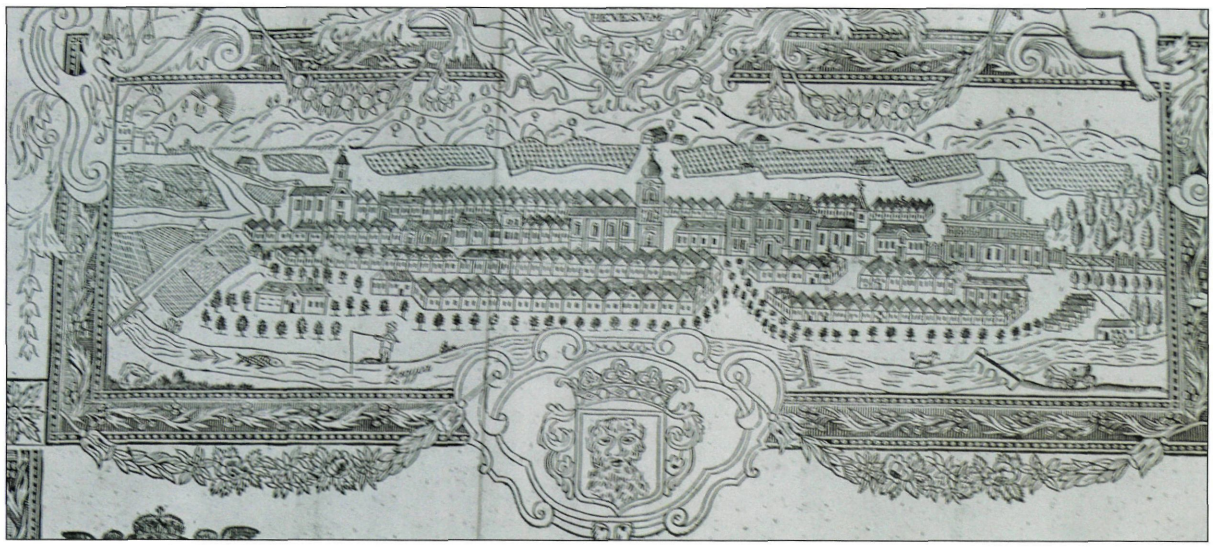
Irodalom:

[1] Hidak Heves megyében (szerk.: dr. Tóth Ernő), Eger, 1998.

Pásztó hídjai

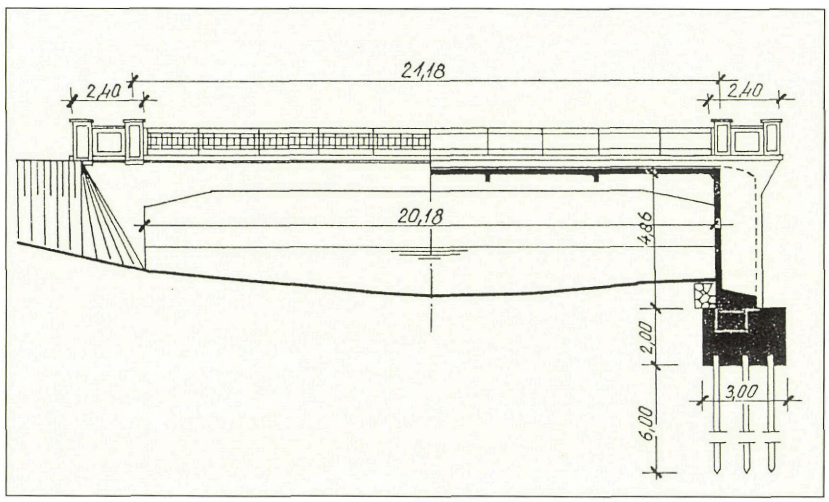
Pásztónál – 1950 előtt Heves megyéhez tartozott – a hatvan-losonci főút nem keresztezte a Zagyvát, mégis több híd is biztosította a folyón való átkelést, mint ahogy ezt a katonai felmérések, céhlevél is megörökítette [1]. A Mátraszőlős, illetve Cserhátszentiván felöl jövő utak hídjai még 1946-ban is a Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal kezelésében tartoztak. Meglepő Heves megye 1847-ben készült hídösszeírása, ebben ugyanis három kőhíd szerepel [2]. Ez igazolni látszik a céhlevél ábrázolása 1824-ből [1].

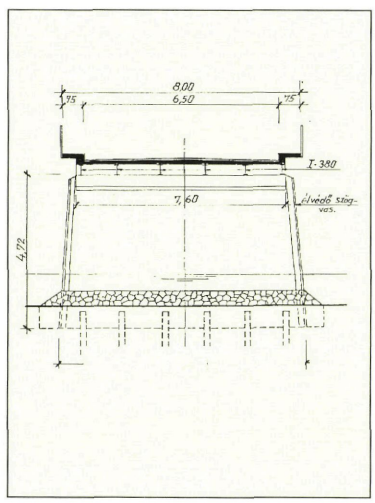
Egy 1822-ben rögzített megállapodás szerint a Lőrinci és Jobbágyi hidakat Nógrád, a Szurdokpsüpöki és Pásztói hidakat pedig Heves megye költségére kell újjáépíteni [3]. Nem egyértelmű, hogy hány híd építését fogadta el a közgyűlés. Mocsáry 1826-ban a Pásztói Zagyva-hidat egyértelműen kőhídként jelölte meg [3]. A kőhíd a Zagyva áradása miatt valamikor elpusztult, majd 1929-ben Enyedy Béla dr. tervei szerint jellegzetes, kétcsuklós, négyfőbordás vasbeton kerethíd épült [4].



Céhlevél boltozott Zagyva-hidakkal, Pásztó Kiállítóterem

Pásztói közúti Zagyva-híd a 2408 j. út 0 + 513 km szelvényben





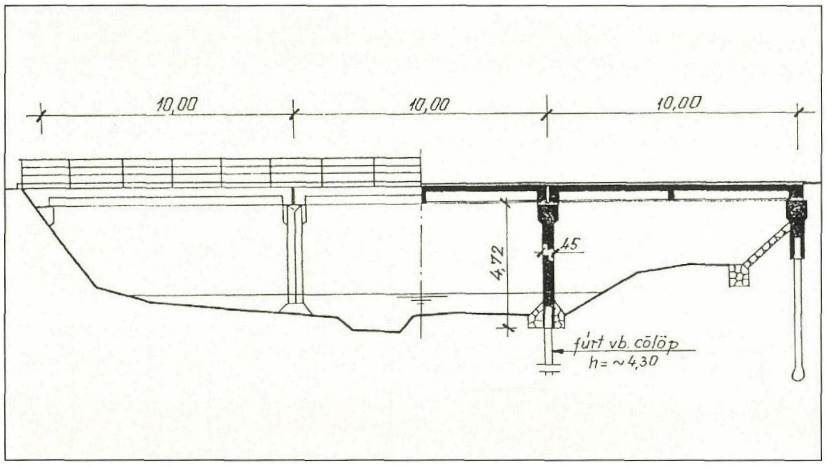
Építés éve:	1929.
Támaszköze:	21,16 m
Nyílása:	20,18 m
Pályaszélesség:	0,60 + 4,80 + 0,60 = 6,00 m
Szerkezeti hossz:	24,80 m
Teherbírás:	I. rendű.
Megbízó:	M. kir. Államépítészeti Hivatal, Eger Holénia József kir. s.mérnök, műszaki ellenőr.
Tervező:	dr. Enyedi Béla okl. mérnök, Budapest.
Kivitelező:	Deutsch I. és fiai építési vállalkozó.
Pórbaterhelés:	1929. szeptember 20. KKM Harkányi János.
Forgalomba helyezés:	1929. október 17.
Építési költség:	40 866,74 P.

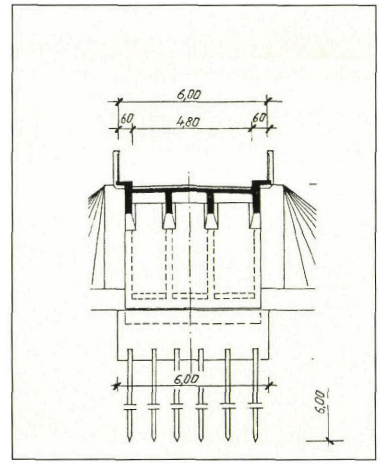


A híd egynyílású, felsőpályás, kétcsuklós, négyfőbordás vasbeton keretszerkezet.

A felrobbantott híd helyett épült Provizorium

Újjáépítés éve: 1950.





Újjáépítés éve:	1950.
Támaszközei:	10,00 + 10,00 + 10,00 m
Nyílásköze:	9,55 + 9,55 + 9,55 m
Pályaszélesség:	0,75 + 6,50 + 0,75 = 8,00 m
Szerkezeti hossz:	32,28 m
Vonalvezetés:	egyenes, a Zagyva tengelyével 75° szöget zár be.
Teherbírás:	I. rendű.
Megbízó:	KPM V/2 Hídosztály.
Tervező:	Állami Mélyépítési Tervező Vállalat, (ÁMTI) jogutódja, Út- Vasúttervező Vállalat, Budapest.
Próbaterhelés:	1950.

Az 1919-ben épült Zagyva-hidat 1944-ben a német alakulatok felrobbantották. A híd teljesen tönkrement. Az újjáépített híd a Zagyva folyási irányában, a régi híd mellett, kisebb útkorrekcióval épült. Az újjáépített híd háromnyílású, felsőpályás hengerelt I-acéltartós vasbeton lemez szerkezetű. A hídfők és a közbenső tá-

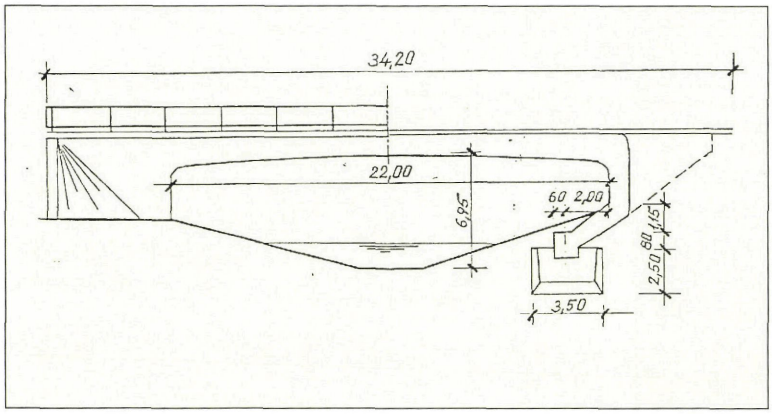
maszok 30 cm átmérőjű, fúrt vasbeton cölöpökre támaszkodnak. A hídfőnél az egy sorban fúrt hat 5,50 m hosszú vasbeton cölöpöt vasbeton falazat fogja össze, melyet felül szerkezeti gerenda zár le. A hídfőhöz hátul egy-egy 1,0 m hosszú, párhuzamos függőszárnyfal csatlakozik. A hídfő előtt és oldalt a földrézsűt terméskő burkolattal látták el. A közbenső pilléreknél a hét fúrt vasbeton cölöpöt beton felmenőfal fogja össze, melyeknek két vége tompaszögben végződik és élvédő szögvas védi a jégzajlás ellen. A pilléreket felül a hídfőkhöz hasonlóan szerkezeti gerenda zárja le, alul pedig a mederben kőszórás védi.

A felszerkezet nyílásonként hat I-300 mm-es hengerelt acéltartóból áll. A tartók együttdolgozását 16 cm vastag vasbeton lemez biztosítja és nyílásközépen egy-egy keresztirányú vasbeton borda is elősegíti. A közbenső támaszok felett a pályalemezen 3 cm széles dilatációs hézagot alakítottak ki, kétoldalt egy-egy szögvas beépítésével. A kocsipályán szigetelés nem készült, a burkolat 4 cm vastag bazalt kopóbeton, a gyalogjárókon 2 cm p.c. simítás. A hidat két oldalon – a gyalogjárdalemez külső szélére erősítve – függőleges lécosztású idomacél korlát határolja. A csapadékvíz elvezetését a híd egyoldali lejtése és nyolc víznyelő teszi lehetővé.



Pásztó belterületén önkormányzati Zagyva-híd





Építés éve: 1962–1963.
Támaszköze merőlegesen: 23,10 m, ferdén: 24,40 m
Nyílása merőlegesen: 22,00 m, ferdén: 23,27 m
Pályaszélesség: 1,50 + 7,00 + 1,50 = 10,00 m
Műszaki ellenőr: Nógrád Megyei Tanács, Kovács Sándor.
Tervező: Uvaterv, Bognár Ferenc.
Kivitelező: Közlekedési Építő V., Budapest.
Próbaterhelés: 1963. november 14.
Forgalomba helyezés: 1964. január 23.

Pásztó másik Zagyva-hídja dr. Gáll Imre fényképfelvételén 1962-ben még faszerkezetű volt.

Valószínűleg az országos közúthálózat 1949-ben történt módosítása után került önkormányzati kezelésbe; ezt a hidat 1962–63-ban építették át.

A híd 71° szög alatt keresztezi a Zagyvát. Alapozása mindkét hídfőnél süllyesztőszekrénnyel történt, melynek mérete 2,50 x 3,50 x 10,00 m volt. Érdekes megoldású a hídfő és alaptest, valamint a felszerkezet szerves kapcsolata. Az íves alsó éllel kialakított tömör monolit felszerkezet folytatólagosan kapcsolódik a hídfőhöz, mely 2,40 m hosszon függőleges, majd merev kapcsolattal ferdén csatlakozik az alaptest 1,20 x 1,50 m keresztmetszetű vasbeton talpgerendájához.

A hídfőhöz szervesen összefüggő párhuzamos szárnyfal kapcsolódik. A pályalemezen 1 cm szigetelés, 4–11 cm védőbeton és két rétegben felhordott, 5 cm vastag érdesített aszfaltburkolat készült. Az 1,50 m széles kiemelt gyalogjáró külső szélén idomacél hídkorlátot helyeztek el.

Pásztó térségében **még egy közúti Zagyva-híd** található, ez a **Mátraszőlős vasútállomási** 24303 j. úton van.

Ennek a hídnak az előtörténetét csak részben sikerült feltárni, a II. világháborúban e híd felszerkezetét felrobbantották, s acéltartós felszerkezetet építettek [5]. A viszonylag kisforgalmú út korszerűsítése 1980-ban történt meg, ekkor kismértékű útkorrekcióban a 14,0 m nyílást EHGT hídgerendákkal hidalták át.



A II. világháború után épített acéltartós Zagyva-híd, Hídlap



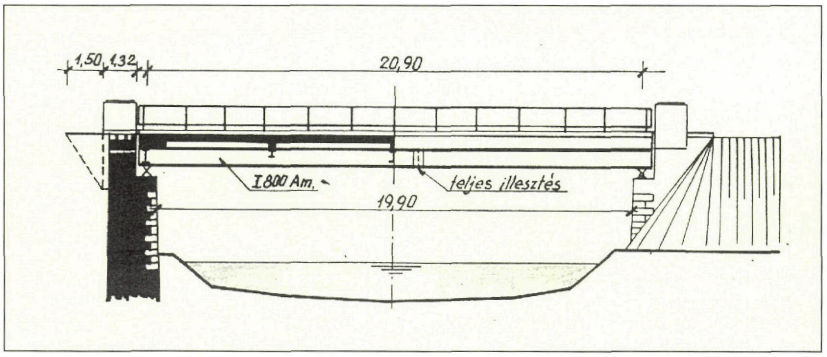
Mátraszőlős Zagyva-hídja, Magyari László felvétele

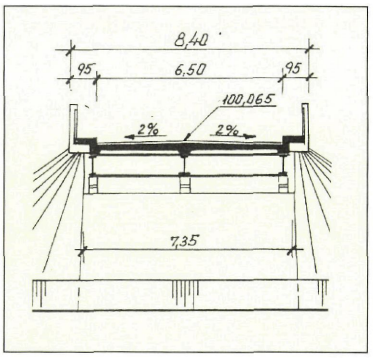
Pásztó műemlék boltozatáról külön fejezetben található információ.

Irodalom:

[1] Pásztó céhlevél (1824), Nógrád Megyei Történet Múzeum kiállítóhelye, Pásztó.
[2] Hidak Heves megyében (szerk.: dr. Tóth Ernő), Eger, 1998. 33. o.
[3] Mocsáry Antal: Nemes Nógrád Vármegyének Históriai, Geographiai és Statistikai Esmertetése, Második kötet, Pesten, 1826.
[4] Pásztó közúti Zagyva-híd, Hargitai Jenő egyedi hídleírása, kézirat, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.
[5] Mátraszőlős vasútállomási út hídlapja, 1973., Közútkezelő tervtára.

Tar Zagyva-hídja a 24105. jelű út 0,074 km szelvényében





Újjáépítés éve:	1948.
Nyílása:	19,9 m
Pályaszélesség:	0,75 + 6,50 + 0,75 m
Szerkezeti hossza:	21,4 m
Megbízó:	Közlekedésügyi Minisztérium V/2 Hídosztály.
Tervező:	Tarpai Gyula.
Próbaterhelés:	1948.

Előzmény:

A Hatvan-Pásztó-Losonc irányába vezető ősi út – 1934 óta 21. sz. főút – a 39,023 km szelvényben, Tarnál keresztezte korábban a Zagyvát. A főút új nyomvonalának kiépítése óta a 24105. jelű út műtárgya a már több mint 100 éve állandó kiépítésű híd.

Egy 1803-ból maradt írásos feljegyzésben az itt álló fahíd állapotáról, majd sűrűn egymás után (1804, 1814) olvashatunk a híd javításáról [1]. 1847-ben írta össze Heves megye a gyöngyösi járásban lévő hidakat, Tar határában, ekkor öt fahíd volt, köztük a Zagyva-hídja is [2].

Állandó jellegű, 20 m nyílású, párhuzamos övű, rácsos hidat a MÁVAG kivitelezésében 1905-ben építettek. E híd szerelési rajzát egy időszakos hídvizsgálat készítője felkutatta [3], s fennmaradt a felrobbantott hídra épített provizórium felvételi rajza is, melyen egyértelműen látszik, hogy a tervezett híd épült meg [4].

A hidat 1944 decemberében felrobbantották.

A híd egynyílású, kéttámaszú, felsőpályás, acélgerenda tartós szerkezet. A Zagyvát merőlegesen hidalja át.

A hídfők sík alapozással készültek, víz felőli éleit faragott mészkőburkolattal látták el. Hátul a hídfőhöz egybeépült, 1,50 m hosszú, párhuzamos függőszárnyfal kapcsolódik. A jobb oldali hídfőn mozgó, a bal oldalin állósaruk tartják az acél főtartókat. A földfeltöltést terméskővel burkolt földkúp zárja le.

A patakot három I-800 mm magas acél főtartó hidalja át. A főtartókat két vég- és három közbenső kereszttartó merevíti. A tartók hegesztett kivitelűek, a kapcsolatok csavarozással készültek. A 22 cm vastag kiékelt monolit pályalemez a tartókra hegesztett gömbvas kampókkal együttdolgozó. A pályalemezen habarcsba rakott 8 cm-es kockakő burkolat készült. A híd végein a dilatálást szögvasra erősített lemez teszi lehetővé. A kiemelt kerékvetőket élvédő szögvassal látták el. A hidat kétoldalt függőleges lécosztású idomacél korlát határolja. A híd végein a korlátot egy-egy betonból készült korlátbáb zárja le. A csapadékvizek elvezetését a kocsipálya kétoldali 2%-os lejtése és a 4 db víznyelő teszi lehetővé.



Irodalom:

[1] Nemesi közgyűlési jegyzőkönyvek, Nógrád Megyei Levéltár, IV. a. 555/1803 a 691 1804, 593/1814
[2] Hidak Heves megyében (szerk.: dr. Tóth Ernő), Eger 1998.
[3] A tari Zagyva-híd fővizsgálata, Kánya és Társai, 1999.
[4] Hídkárok és provizóriumok felvételi rajzai, Nógrád Megyei Levéltár VI. 402 2 doboz.

Nógrád megye műemlék hídjai

A feldolgozás a megyei műemlékjegyzékben szereplő hidak leírását tartalmazza (1).



A híd főnyílása, háttérben az új közúti híd, Makai Tamás felvétele

A Bér-patak hídja Héhalomnál

A település D-i szélén, a Bér-patak felett áll az 1833-ban épített, háromnyílású, boltozott kőhíd. A hídnyílások szegmens ívekkel, 7,40 – 9,20 – 7,40 m fesztávolsággal készültek. Ezek a méretek alig térnek el a 4 és 5 öltől. (A tényleges méret 7,59 és 9,48 m lenne.) Dr. Gáll Imre az eltérést azzal magyarázza, hogy építéskor a pilléreket „vastagabbra vették". A mederpillérekhez mindkét oldalon 1,20 m-re kiugró jégtörő-terelők épültek. Ma ezek közül az ÉNy-i már hiányzik. Hat, megközelítően négyzetes facölöp maradvány látható a mederben a középső nyílás alatt. A híd hossza, a szárnyfalak végpontjai között mérve 39,4 m, a pályaszélesség 6,50 m (3,5 öl). Ez Nógrád megye legnagyobb boltozott hídja.



Héhalom műemlék boltozat, Makai Tamás felvétele

A középső nyílás záróköve magasabban van a két szélső nyílásénál. A szintkülönbséget még jobban kiemeli a hidat lezáró mellvéd fedkősora, mely a hídközépen 1,05 m, a híd végein 0,65 m magas. A mellvédhez a szárnyfalak tompaszögben csatlakoznak, itt kerékvetők vannak elhelyezve. Ennek ellenére az É-i mellvéden járműtengelyek által okozott mély koptatásnyomok vannak. A boltkövek, a pillérek és a mellvédek lajtamészkőből készültek, néhol egy-egy riolittufa darab közbeiktatásával. A terelő építmény szépen megmunkált piros színű, tömött anyagú homokkő kváderkövekből áll, sok helyen látható rajtuk a kőfaragó vésőjének nyoma. Ugyancsak gondosan faragott a mellvéd fedkősora, legnagyobb részt ez is vörös homokkőből készült, néhány helyen sárgásfehér homokkő tömbök beiktatásával. Igen csekély kihajló ívelést lehet megfigyelni a hídfalak hosszirányú vonalában. Magassági jel van a híd DNy-i végénél. A mellvéd emelkedése, a kőanyag gondos faragása, színeltérése és a széttartó szárnyfalak szép összképet biztosítanak. Igen kár, hogy a hídon sok repedés mutatkozik, a mészkő tömbök málladoznak és a meder feliszapolódott (2).

A bal oldali nyílás felett a D-i oldal mellvédjének 12. fedkövébe keretezett, 1833-as évszámot vésték. Ez ma már alig látható. A megyegyűlés már 1826-ban elhatározta a „hihalmi" és palotási híd kőből való felépítését. Ez a testület a későbbi években intézkedett a hidakhoz



Az építési évszám, dr. Gáll Imre felvétele (1960), Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

beszerzett faanyagok árának kifizetésére. A faanyagot feltehetően akkor használták fel, amikor 1829-ben a nádorispán megyei utazásakor a még nem teljesen kész hidat ideiglenesen járhatóvá tették (3). Lehetséges, hogy a mederben lévő cölöpmaradványok is ebből az időből valók.

A híd befejezése a vésett évszám tanúsága szerint 1833-ban történt. A pillérekhez a négy terelőt valószínűleg később, de még a 19. században építették hozzá. Az ÉK-i terelőnél jól megfigyelhető, hogy csak a három felső kősort kötötték be a hídfalba. A hidat 1930-ban helyre állították (4). A négy terelő közül egyet az 1970-es évek előtt elbontottak. Itt jól látható a mögötte lévő hídfal eredeti, sík falazása (5).

Az építmény 1975-ig a 2109. j. közút 16 + 630 km szelvényében volt, ekkor a forgalmat áthelyezték a tőle É-ra felépített új vasbeton hídra. Műemléki törzsszáma 5750.

Helyi hagyomány szerint régebben olyan nagy volt a hídnyílások alatti szabad tér, hogy szénás szekerekkel jártak el alatta (6). Más monda úgy tudja, hogy a falu ősi helyén egy őrtorony volt, amit a török időkben lerombolták. Ennek a köveit használta fel a vármegye a híd építéséhez... (7). A torony létét régészeti kutatás nem igazolja.

A Malom-ér hídja Pásztón

A híd a város központjában, a plébánia templomtól K-re, a Kossuth Lajos úton található. Az utcát az egykori Malom-ér, a Kövicses patak több vízimalmot is hajtó mellékága keresztezte, de ezt a 20. században megszüntették, betöltötték. (8) Valamikor ez a híd biztosította az utca forgalmát, most csak gyalogos közlekedésre használják. Néhány éve helyreállították a hídtól Ny-ra lévő mederszakaszt. Ez a műemléki környezet részét képezi.



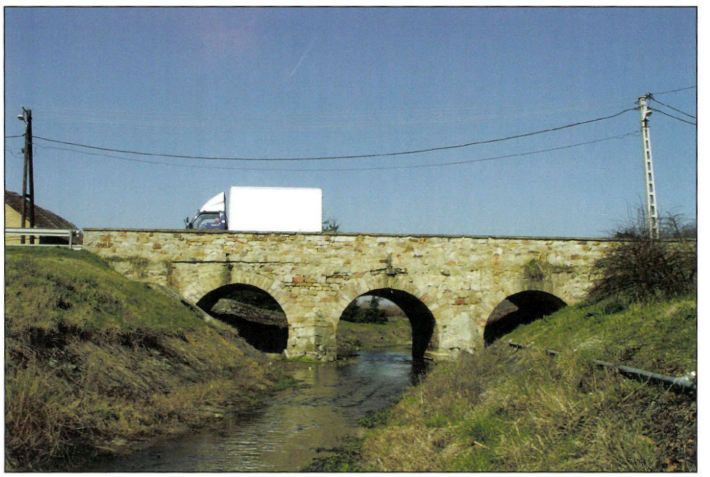
Pásztó forgalomból kivont boltozata, Makai Tamás felvétele

A boltozott kis kőhíd egynyílású, fesztávja 2,4 m. Különlegessége az, hogy mindkét homlokfala és a felette lévő, mintegy 70 cm-es mellvéd ívesen kihajló, így a híd legnagyobb szélessége középen, a meder felett 6,4 m, a hídhossz 6,2 m. A szárnyfalak az egykori úttengellyel szöget zárnak be, itt kis kerékvetők vannak. A kihajló mellvédhez kívülről mindkét oldalon konzollal megtámasztott szobor talapzat csatlakozik. A Ny-i oldalon lévő kisebb, megkopott. A keleti talapzatban dr. Gáll Imre szobrot rögzítő vaspálcát figyelt meg, de szobrok az 1960-80-as években nem voltak a hídon. A falak, boltozatok, mellvédek riolittufából készültek. (9) A 20. század utolsó éveiben a keleti talapzatot műkővel kiegészítették, erre kisméretű (90 cm magas), vörös, tömött homokkőből készült Nepomuki Szt. János szobrot és rézlemez védőtetőt helyeztek. Ugyanekkor a járófelületet viacolor kockákkal burkolták.

Építésének ideje nem ismert. A Genthon István által közzétett, 1723–1763. közötti időre datált térképen a híd pontosan van ábrázolva. (10) A térképnek egy 1793-ban készített, néhány vonalban, feliratban és sérülési helyekben eltérő változatát közli Valter Ilona a már idézett cikkben (11). Ez utóbbival kapcsolatban Gáll Imre megállapítja, hogy a szóban lévő hidat a térkép kőépítményként tünteti fel (12). Így a Malom-ér hídja 1723–63 között, vagy még azt megelőzően épülhetett. A barokk jellegű szoborról nincs adatunk, a műkő talpazaton VGKÜ 1988 T.T. felirat látható. Az építmény műemléki törzsszáma 5763.

A Derék-patak hídja Patakon

A község K-i részén, a Derék patak felett áll a háromnyílású, boltozott, 1800-ban épült kőhíd. A Rákóczi út és egyúttal a 2201. j. közút forgalmát biztosítja. A félköríves nyílások 3,45 – 3,50 – 3,45 m-esek. A mederpillérek a D-i (felvízi) oldalon ék alakú terelőkkel épültek, míg az É-i (alvízi) oldalon ezek hiányoznak. A homlokfal sík kialakítású. A híd hossza 22,0 m, pályaszélessége 5,45 m. Mindkét oldalon 95 cm magas kő mellvéd húzódik, ezek iránya a hídtest síkjától mintegy 5°-kal eltér. Ez által a hídpálya szintjén kiugró, majd az építmény másik végén beugró párkány képződött. Az eredeti pályaszinten vízköpőket helyeztek el, de ezek ma már nem működnek. Erősen megkopott 1800-as évszám látható a D-i oldalon, a középső nyílás zárókövében. Az építési anyag romhányi homokkő (13). A középső nyílás jobb oldali pillérfalában egy függesztett vaskarika figyelhető meg. Jelenleg a falazat fugái sok helyen málladoznak, a két terelőből több kő kihullott.



Patak 207 éves hídja, Makai Tamás felvétele

Patak a középkorban jelentős, vásártartó hely volt fontos utak találkozásánál. Helytörténeti adatok szerint a kőhíd helyén korábban erős gerendákból épült fahíd állt, de ezt többször is javítani kellett az árvizek rongálása miatt (14). A vármegyei jegyzőkönyvek tanúsága szerint 1799-ben már folyt a kőhíd építése, amit 1800-ban fejeztek be. 1815-ben Hoffenmayer Joachim kőműves mester végzett rajta javítási munkákat. (15) A mellvéd, valószínűleg később, de még a 19. században épült és ekkor megemelhették az útpályát is. Ezt a mellvéd irányeltérése és az elfalazott vízköpők igazolják. 1859-ben a község egy részét nagy árvíz pusztította el. Ennek emlékére 1860-ban a K-i hídfő közelében kápolnát építettek Nepomuki Szt. János tiszteletére. Hídjavításról nincs adat, feltehetően az árvíz nem rongálta meg (16). 1937-ben még 37 cm-es kerékvetők voltak a mellvéd belső oldalán, ezeket azóta elbontották (17). A középső nyílásban lévő vaskarika rendeltetése: a híd alatt valamikor teheneket mostak és ez az állatok kikötésére szolgált (18).



Patak boltozata, Tőzsérné Balázs Mária festményén

A patakmedret 1976-ban kiburkolták, 1985-ben a mellvéd hiányzó fedköveit betonnal pótolta a karbantartó. Műemléki törzsszáma: 5715.

Híd a Lókos-patakon Romhánynál

A patak a települést északi (régi falu) és déli részre (gyártelep) osztja, itt található a boltozott, háromnyílású, 18. századi kőhíd. Építése idején a falu bejáratát jelentette, ma csak gyalogosforgalmat biztosít a két községrész között és már a patakot is más mederbe terelték. A szegmens íves nyílások mérete 2,60 – 2,80 – 2,60 m (megközelítően másfél öl), a híd hossza 17,8 m. Az egykori folyásirány felőli oldalon a pillérek terelőékkel vannak kialakítva. Mindkét oldalon 80 cm magas mellvéd helyezkedik el, a köztük mért hídszélesség 6,0 m. A mellvéd végei törtvonalúak, középtájon jármű kerekek által okozott durva kopásnyomok látszanak. Az ÉK-i oldalon magas, faragott talapzaton Nepomuki Szt. János szobra áll. Egy vésett kereszt fölött két sorban A.D. – Á.795 felirat olvasható. (Ez utóbbi valószínűleg 1795.) A talapzat megrepedt. Egy faragott kő látszik a felvízi (DNy-i) oldal hídfalán a középső boltozat felett: egyszerű koszorú két oldalán L. Gy. és K.G. monogramok, alatta 1882. A teljes híd romhányi homokkőből készült. Magassági jel van elhelyezve a K-i hídfalban.



A romhányi híd 1960-ban, dr. Gáll Imre felvétele, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

Építéséről nincs pontos adatunk. Feltehetően az 1795. előtti években készült el, 1790 után ugyanis Nógrád vármegye közgyűlési jegyzőkönyvei többször is említést tesznek a romhányi híd javításáról (1803, 1808, 1815, 1832). Az É-i hídfalban lévő feliratos kő ugyancsak egy javítás időpontját jelezheti (1882) (19). A Nepomuki Szt. János szobor és talapzata 1795-ben valószínűleg utólag került a mellvédre.



Új patakmeder kialakításával megmenekült a híd,
Makai Tamás felvétele

A hidat 1937-ben jó állapotúnak írták le (20). 1980-ban a forgalmat a tőle K-re épült új hídra terelték, ekkor változtatták meg a Lókos patak medrét is. A hídon lévő szobrot az 1990-es években garázda elemek ledöntötték. Ezt követően a szobrot helyreállították. A híd műemléki törzsszáma: 5806.

A kőhíd építése előtt fahíd vezethetett át a patakon. Gazsi István helytörténet-kutató közléséből tudjuk, hogy az 1979–80-as mederrendezés során a kőhídtól É-ra, a régi meder bal partján hét facölöpöt találtak szabályos sorban, 70–80 cm-re egymástól. Távolságukból ítélve a fahíd szélessége a maival közel azonos lehetett. (21) Nem állapítható meg pontosan, hogy a romhányi csata idején (1710. január 22.) volt-e híd a mostani helyén. II. Rákóczi Ferenc az Emlékiratokban így ír: „Az elég mély Lókos patak, melynek ágya két széles gázlót kivéve járhatatlan...” majd később: „...Azzal foglalkoztam, hogy hadaimat a patakon átszállítsam...” Itt hídról nem tesz említést. A csatatérről történt visszavonuláskor ugyan ír egy hídról, de ez valószínűleg Bodony térségében lehetett (22).



A romhányi híd, Tőzsérné Balázs Mária festményén

Híd a Loska-patak mellékága felett Szendehelyen

A kálváriához vezető mellékutca végén áll az egynyílású kőhíd. Az erősen feltöltődött mederfenéken mért nyílásszélesség 3,5 m. Elliptikus ívelésű boltozott híd, mindkét oldalán keretezett, évszámmal ellátott zárókővel. A D-i oldalon 1825/SH/JA felirat olvasható. A túlsó, folyásirány felőli oldal zárókövében csak az 1825-ös évszám látszik, a betűk elmo-



Híd 1960 körül, Műemlékvédelmi Felügyelőség



1985-ben még védőtető védte a kőszobrot, André László felvétele

sódottak, de valószínűleg nem azonosak az előbbiekkel. A szárnyfalak törtvonalúak, utólagos beton fedkővel és vaskorláttal. A híd tömör homokkőből készült. Ma az építmény és környezete igen elhanyagolt.

Nepomuki Szt. János szobor áll a déli hídfalból kiugró pilléren. A szobor anyaga mészkő, festésnyomok láthatók rajta, kovácsoltvas állványú bádogtetővel van ellátva. Talapzatának háromsoros felirata:

S:IOANNES:N: / O:P: N:GESTIFTET / V:IOAN: GOTZ:1830

A híd 1825-ben készült. A zárókövek feltehetően az építtető és az építők neveinek kezdőbetűit jelzik. A szobrot és a pillért 1830-ban Gotz János készíttette. A szárnyfalakat 1984-ben egészítették ki betonnal és csőkorláttal (23). A híd műemléki törzsszáma: 5810.

Irodalom:

(1) Magyarország műemlékjegyzéke. Nógrád megye – Bp. 2005.
(2) Dr. Gáll Imre: Régi magyar hidak – Budapest, 1970. / 156-157. oldal
Frics Gyula: Nógrád megye részletes műemlékjegyzéke – Salgótarján, 1987. / 183–184. oldal
Frics Gyula helyszíni megfigyelései – 2007. március
(3) Gáll: Régi magyar... / 156–157. oldal
(4) Az 1937. évi hídnyilvántartás megmaradt lapjai – A részletes műemlékjegyzék kiadásának időpontjában a Közúti Igazgatóság Salgótarján anyagában.
(5) Frics: Nógrád... / 184. oldal
(6) Frics Gyula helyszíni adatgyűjtése – 1982.
(7) Kovács Miklós: Héhalom község rövid története – Héhalom, 1987.
(8) Valter Ilona: Pásztó, a középkori mezőváros. In: Nógrád megye múzeumok évkönyve – Salgótarján, 1975. / 58. oldal
(9) Gáll: Régi magyar... / 160. oldal
Frics: Nógrád... / 492 – 493. oldal
(10) Genthon István: Nógrád megye műemlékei – Bp. 1954. / 327., 333. oldal
(11) Valter: Pásztó... / 57. oldal
(12) Gáll: Régi magyar... / 161. oldal
(13) Gáll: Régi magyar... / 161 – 162. oldal
Frics: Nógrád ... / 483 – 484. oldal
(14) Mosonyi László pataki helytörténet-kutató szíves szóbeli közlései (1981)
(15) Gáll: Régi magyar... / 162. oldal
(16) Mosonyi ...
(17) 1937. évi Hídlap ...
(18) Patak község polgármesterének szíves szóbeli közlése (2007. március)
(19) Gáll: Régi magyar... / 162 – 163. oldal
Frics: Nógrád ... / 521 – 522. oldal
(20) 1937. évi Hídlap ...
(21) Gazsi István helytörténet-kutató, romhányi lakos szíves szóbeli közlése (1981)
(22) Rákóczi Ferenc: Emlékiratok – fordította: Vas István Bp. 1985. / 289., 291. oldal
(23) Frics Gyula: Nógrád ... / 553 – 555. oldal. A feliratok leolvasása 1981-ben történt.

MELLÉKLETEK
Levéltárak, múzeumok kincsei

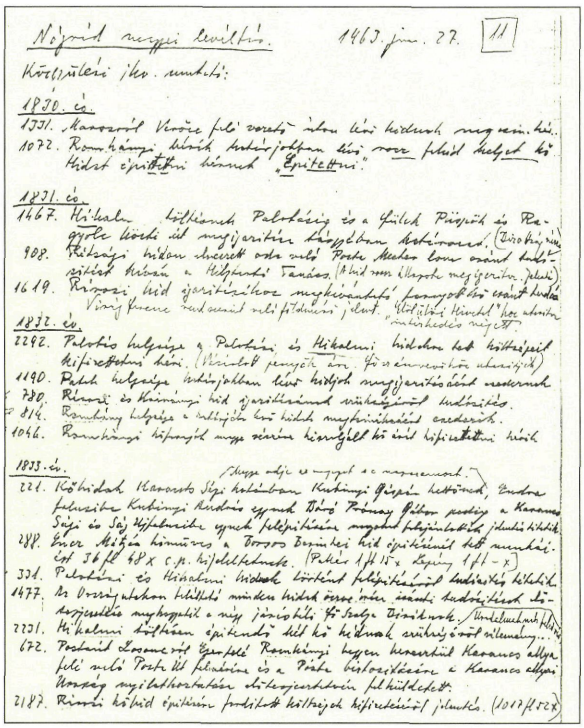
A levéltárakban, múzeumokban, tervtárakban fellelt hídtörténeti adatokat, illusztrációkat csak töredékesen, mozaikszerűen tartalmazza ez a könyv, s biztosan igen sok forrásra nem is bukkantunk rá. Ebben a fejezetben a levéltárak, múzeumok kincseiből néhány példát mutatunk be, s néhány információval a további kutatásra vállalkozó munkáját kívánjuk segíteni.

A Nógrád Megyei Levéltár története viharos és eléggé mostoha, különösen a mai határainkon kívüli anyagok tekintetében [1]. Ez a levéltár így is kincsestár, különösen a nemesi közgyűlések jegyzőkönyveit (IV. 1. a-b), a Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal iratait (VI. 402) és a Salgótarjáni Kőszénbánya igazgatóság iratait néztük át és használtuk fel. Az alispáni iratok (IV. 6, 104, 262, 264, 503), valamint a mezővárosok, rendezett tanácsi városok, községek iratai is sok érdekes információt tartalmaztak (V. 1–4, 41 stb.), ezek alapos átnézésére nem volt elég időnk.

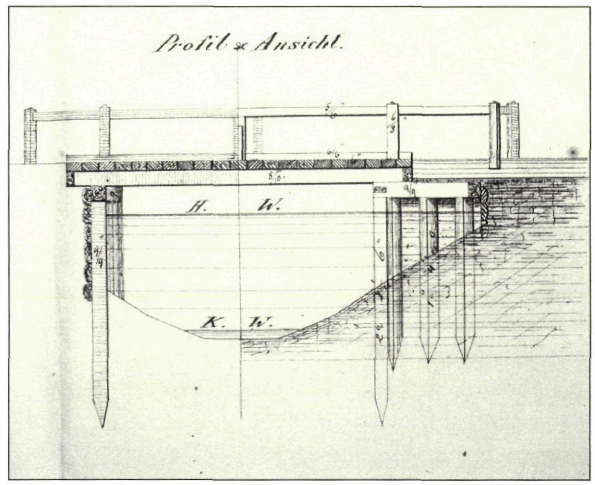
A nemesi közgyűlések utakra, hidakra vonatkozó információit Szvircsek Ferenc a megye úttörténetének megírásához felhasználta [2], a fontos adatokat a forrás megjelölésével publikálta is. Dr. Gáll Imre a régi hidakra, elsősorban boltozatokra vonatkozó kutatásában nemesi közgyűlések iratait használta [3]. Ő az 1790–1840 közötti jegyzőkönyvi iratokat nézte át és jegyzetelte ki (124 db). Jó segítség, hogy olvasható kézírásos jegyzetei fennmaradtak [4].

A jegyzőkönyvek általában szűkszavúak, a hidak pontos helyét gyakran nem adják meg, mégis rendkívül értékesek.

A Nógrád Megyei Levéltárban a kutatást segíti a nemesi közgyűlések jegyzőkönyveiről készült, településenkénti cédulák sora; ezeket is érdemes átnézni, akkor is, ha vannak hiányok. Az átnézett iratok között (100 db) sajnos tervrajz csak négy volt, s kimutatás is csak néhány.

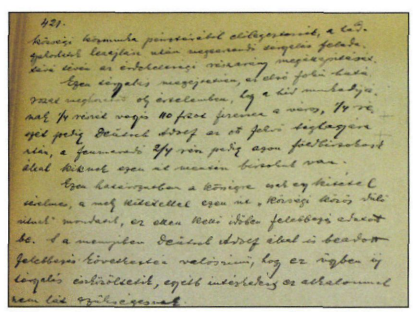


Dr. Gáll Imre levéltári jegyzetei,
Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény



Hídterv 1852-ből,
Nógrád Megyei Levéltár, Közgyűlési iratok

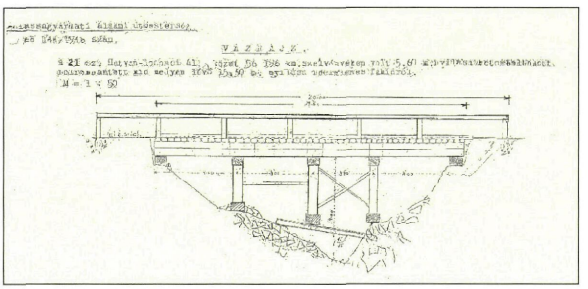
Értékes segítség volt a Szécsény képviselőtestületének üléseiről készített feldolgozás, ez rendkívül megkönnyítette a város hídjaira vonatkozó adatok áttekintését [5].



Szécsény közgyűlési jegyzőkönyve,
Nógrád Megyei Levéltár

A hídtörténet-kutatásban hasznosak az egyházlátogatási jegyzőkönyvek is, dr. Gáll Imre is idéz ilyet említett művében, és Szécsényre vonatkozóan a boltozott híd ábrázolására hívta fel a figyelmet a munkánkat rendkívüli módon segítő szerző [6].

Nógrád megye mérnökének iratai közül alig maradt valami fenn, nem úgy, mint Heves megyében, a Zagyva-hidak vonatkozásában ebből némi információt nyertünk [7].



Az 1946-ban készített hídkár rajz, Nógrád Megyei Levéltár, ÁÉH iratok

A Balassagyarmati Államépítészeti Hivatal iratai közül csak az 1893–1950 közötti időről és csak nyolc doboznyi irat maradt meg, ennek kiemelendően érdekes része az 1944 decemberében felrobbantott hidak ideiglenes helyreállításáról készített rajzok sora. Sajnálatosan nem az összes károsodott hídról található rajz vagy kimutatás, így is fontos dokumentum ez, különösen azért, mert sem a II. világháború előtt készített hídnyilvántartások, sem az 1945 után készített korai kimutatások nem álltak rendelkezésünkre, csak egyes hídlapok és tervek. 1938-ban országosan fényképekkel illusztrált, vázlatos hídlapokat készítettek, sajnos a Nógrád megyeiek közül csak néhány maradt meg.

A Salgótarján Kőszénbánya Rt. igazgatóságának iratai között lappangott – a szakirodalom nem tudott róla – több bánya vasúti hídterv között a Somlyói-hétnyílású vasbeton ív híd terve (XI. 5) .

A szénszállítást szolgáló rendkívüli műtárgy építésére vonatkozó levelezés csak részinformációkat tartalmaz, a tervek azonban kárpótolnak a hiányokért.

Hídtervek nagyszámban találhatók a Nógrád Megyei Levéltárban Salgótarjánban és a Balassagyarmati Levéltárban is. A fotójegyzék S, B és T jellel megadja az iratok tárolási helyét, T jel a Bátonyterenyei Részleget (Tiribes) jelöli [1].

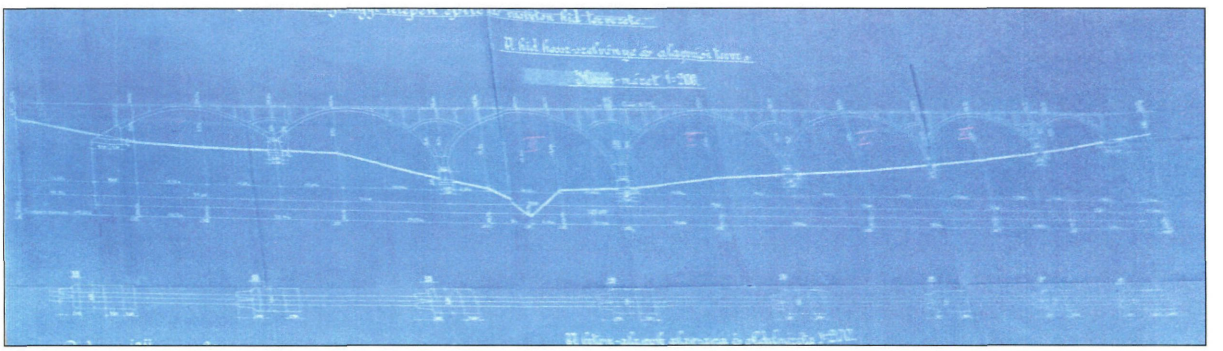
A Nógrád Megyei Tanács VB Építési és Közlekedési osztályának iratai között hídtervei is vannak (XXIII. 10. c.). A járási tanácsok Építési, Ipari és Közlekedési csoportjának és a városok tanácsainak iratai is hasznos információt adhatnak hidakra vonatkozóan is.

Az országos közutakra vonatkozóan (KPM Nógrád Megyei Közúti Igazgatósága néven XXIX. 655-d) részben a levéltárban, részben még a közúti igazgatóság jogutódjának tervtárában vannak hídtervek (139-142, 149, 153, 155–173 doboz), a levéltárban pontos lista van ezekről a tervekről.

A mai országhatáron túli területek levéltárai közül Nagykürtösön és Losoncon jártunk, előbbi helyen, fotóanyagot bocsátottak rendelkezésünkre, Losoncon helyi újságokat és a város polgármesterének éves jelentéseit nézhettük át. Érdemleges más forrásanyagról készséges segítőink nem tudnak, elképzelhető, hogy Besztercebányán értékes iratok is találhatók.

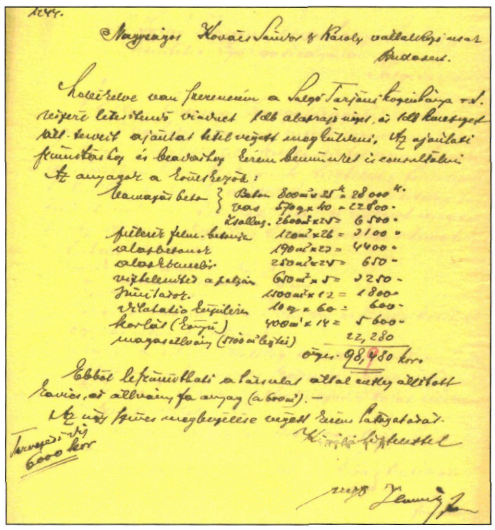


Tugari híd képeslapon, Losonci Levéltár



Somlyói-híd oldalnézete, Nógrád Megyei Levéltár

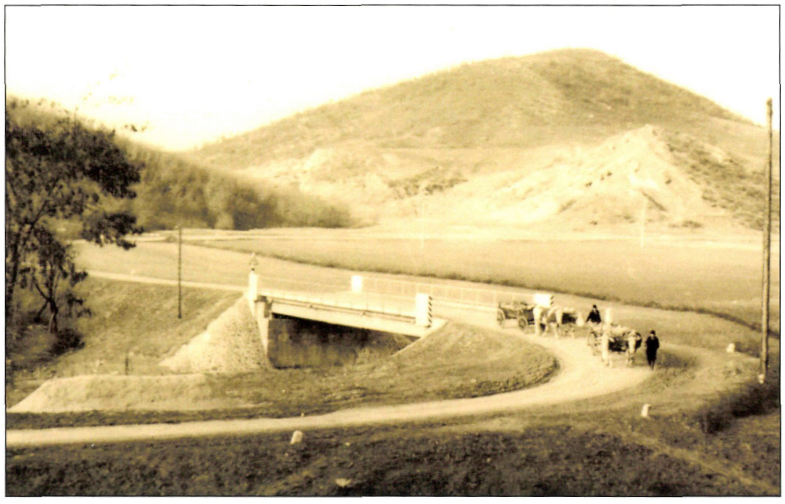
A múzeumok közül a Közlekedési Múzeum Zielinski-hagyatéka – elsősorban a Somlyói hídra vonatkozó levelek és vázlatrajz miatt– forrásértékű, erről külön fejezetben szólunk.



Zielinski levele a Somlyói híd ügyében, Közlekedési Múzeum

A Nógrád Megyei Történeti Múzeumban dr. Szvircsek Ferenc korábbi kutatásairól tájékoztatott, s értékes képanyagot – többet között a somlyói völgyhíd építéséről és a megye többi múzeumának, kiállítási helyeinek képanyagából – bocsátott rendelkezésünkre érdekes képeslapokat, felvételeket.

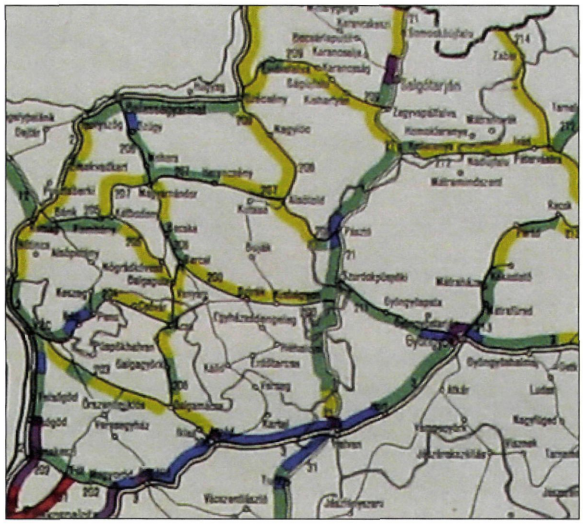
Az illusztrációknál a Palóc Ház (Balassagyarmat), a Kubinyi Ferenc Múzeum (Szécsény), a Bányamúzeum (Salgótarján), a Pásztói kiállítóhely, Képeslapmúzeumok (Bátonyterenye, Szerencs) értékes anyagait is felhasználtuk, ezúton is köszönetet mondva támogatásukért.



Tari Zagyva-híd és környéke, Palóc Múzeum, Manga fotó

A képeslapok tekintetében több országos gyűjtemény anyagát is indokolt lett volna átnézni, ám erre nem volt időnk.

A Hadtörténeti Intézet és Múzeum sok éve segíti a megyei hídtörténeti kutatást a katonai felmérések (I–III) térképszelvényeinek kiváló minőségben való rendelkezésre bocsátásával. Értékes térképeket kaptunk a Kiskőrösi Közúti Szakgyűjteménytől is.



Forgalomterhelési térkép, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény

A korántsem teljes körű felsorolással csupán jelezni kívántuk, hogy milyen sok forrás áll a kutatók rendelkezésére, „csak" sok időre, segítőkre és szerencsére van szüksége a kutatónak.

Irodalom:

[1] Nógrád Megyei Levéltár fotó és állapotjegyzéke, Salgótarján, 2004.

[2] Szvircsek Ferenc: Nógrád megye közútjainak története, Salgótarján Közúti Igazgatóság, 1980.

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

[4] dr. Gáll Imre kéziratos jegyzetei a Nógrád Megyei Levéltár nemesi közgyűlése jegyzőkönyveiből, 1963, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény.

[5] Galcsik Zsolt: Szécsény képviselő testületi üléseinek napirendi pontjai és határozatai, 1872–1950, Salgótarján, 2002.

[6] Galcsik Zsolt: Nógrád megyei közigazgatási és területi változások (1872–2005), Nógrád Megyei Levéltár, Salgótarján, 2005.

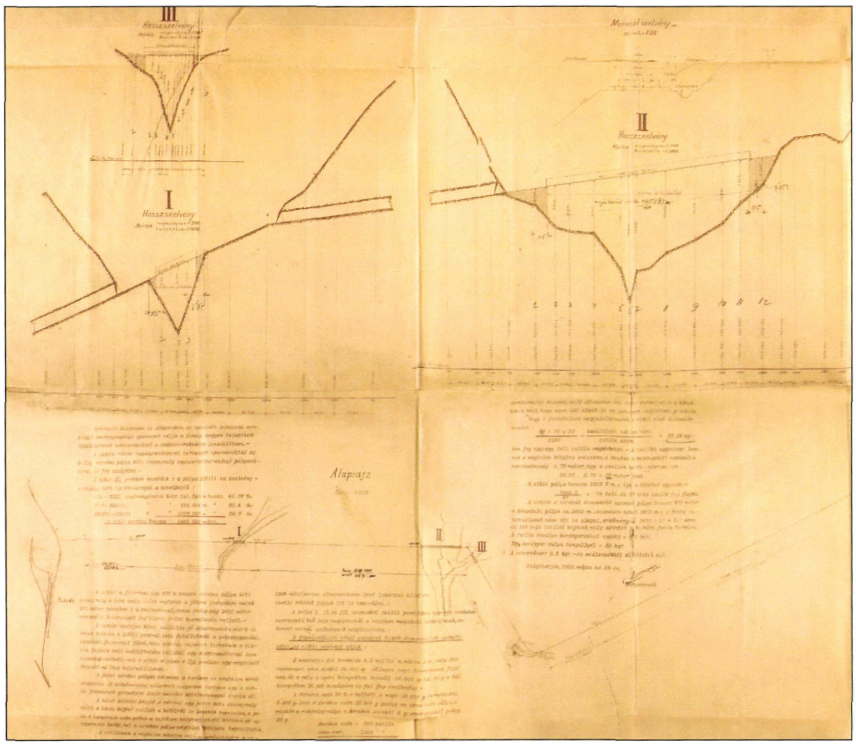
[7] Hidak Heves megyében (szerk.: dr. Tóth Ernő), Eger, 1998.

A Közlekedési Múzeum Zielinski hagyatéka

A Salgótarjáni Kőszénbánya R. T. viaduktjának tervezése

A bányavállalat – a csomagban fennmaradt, sokszorosított kiírás szerint – 1910. május 25-i kelettel pályázatot írt ki egy, a Somlyó-hegyi Teréz-táró anyagmozgatását kiszolgáló komplex szállítórendszer tervezésére és építésére. A rendszer egy vízszintes pályaszakasz után siklópályából, majd egy vízszintes terepszakaszon berendezett rakodóból (egyúttal rendező pályaudvarból) állt. A siklópályán végigfutó, felső mozgatású kötélre 25 m-enként lehetett a terhelt és az üres csilléket rákapcsolni.

A helyszínrajzi értelemben egyenes vonalvezetésű pálya – a rendező után – a következő, változó esésű szakaszokból állt: felszíni pálya; alagút; I. sz. híd (40 m nyílással); felszíni pálya; alagút; II. sz. híd (200 m össznyílással). A kötélpálya a II. sz. műtárgy felső hídfőjénél ér véget, ide tervezték a villamos mozgatású csörlőt.



A pályázati kiírás tervrészlete, Közlekedési Múzeum

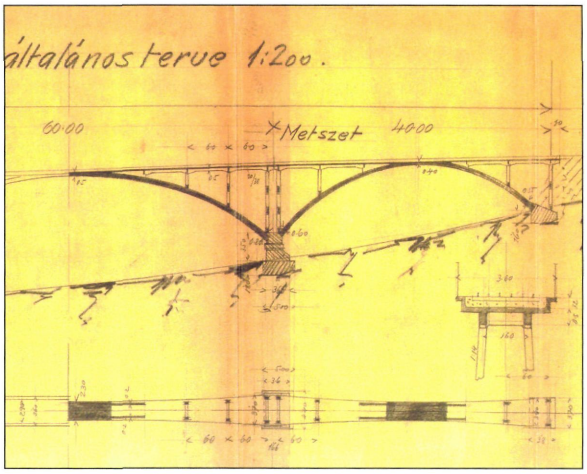
E ponttól – erős helyszínrajzi pályatörés után – következik a III. sz. híd (50 m nyílással), majd vízszintes pályaszakasz következik, íves kitérővel – ezt meddőhányónak tervezték –, végül a főtáró következik.

A tervcsomó tartalma – a kiírás mellett – a következő: viszonylag bőséges levelezés július 15. és augusztus 11. között; a 200 m össznyílású viaduktra javasolt terv ceruzarajza pauszon, ugyanehhez a műtárgyhoz pillér vázlata és szerkesztett ceruza-rajza pauszon, kéziratos anyagkivonat és költségszámítás, „Tanulmány" cím alatt szerkesztés ugyanerre a műtárgyra, részben összetűzött lapokon számítások és feljegyzések.

Az anyagból kitűnik, hogy a Zielinski-iroda ez esetben kizárólag a nagy híd tervezésével foglalkozott. Sőt: a levélváltás éppen arról tájékoztat bennünket, hogy az utolsó pillanatig még ezt sem tudták vállalni. Arra hivatkozva, hogy éppen költözik az iroda és egyéb munkáik miatt csak bérmunkában készíttethetnék el a szükséges teljes dokumentációt, ki akartak térni az egyébként „...valóban rendkívül érdekes és szép munka..." elől. Végül, még augusztus 6. előtt, úgy látszik sikerült egyezségre jutniuk, mert Jemnitz főmérnök adatpontosítást kér a bányatársaságtól, majd az augusztus 11-én kelt levelében az Iroda megbízást ad a Kovács Sándor és Károly cégnek arra, hogy – feltehetően a korábban elkészített vázlatterveket felhasználva – készítse el az ajánlati tervet és mellékleteit.

A megbízólevélnek része egy előzetes anyagkimutatás és költségvetés is; ennek főösszege 98.980 Korona, a tervezési díj 6.000 Korona.

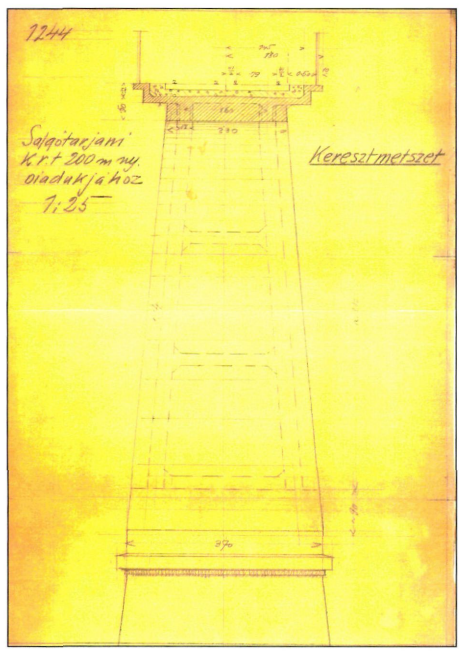
Érdekes és jellemző az Iroda munkastílusára Jemnitznek az a korábbi megjegyzése, hogy „ajánlati terveink készítéséhez is kimerítő és precíz számítási műveleteket és erőterveket készítünk." Ez a magyarázata annak is, hogy a Kovács-irodának már kidolgozott vázlattervet és megalapozott költségbecslést tudtak adni.



Az ívhíd vázlattervének részlete, Közlekedési Múzeum

A fennmaradt rajzok, sajnos, datálatlanok.

A 200 m össznyílású hídszerkezet egy 40 + 60 + 60 + 40 m beosztású felsőpályás vasbeton ívsorozat. Az ívek a sziklába süllyesztett síkalapokra, illetve az ezekre emelt 3,50; 6,60; 3,50 m magas pillérekre támaszkodnak. A pályalemezt ívenként 2 + 6 + 6 + 2 oszloppár támasztja az ívekre. A függőleges oszlopokat vízszintes rudak kötik egymáshoz. A két ív síkja nem párhuzamos: a függőlegestől 1:14 arányban hajlanak a hídtengely irányában. A felszerkezet teljes szélessége 3,60 m, ez hordja a 0,79 m nyomtávolságú kettős csillepályát, valamint az űrszelvényen kívüli 2 x 0,50 m kezelőjárdát is. A járdát vaskorlát határolja.

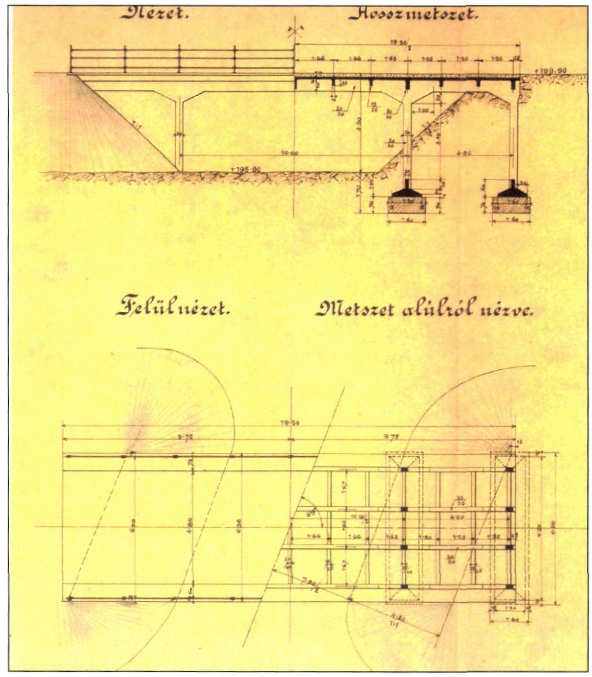


A pillér tervrészlete, Közlekedési Múzeum

Az egyenletes esésű pálya legmagasabb pontja a völgy alján futó vízfolyás fenékszintjétől mérve 22,8 m.

A tervcsomó érdekessége, hogy – mint már többször tapasztaltuk az Iroda munkáit vizsgálva – nem a fellelhető tervek felhasználásával épült meg a műtárgy. A megvalósult szerkezet hétnyílású ívsorozat. A helyszíni bejárás alkalmával kiderült, hogy teljesen elfedi az évtizedek alatt felhalmozódott meddő.

A balassagyarmat-zólyomi törvényhatósági közút 12 – 13 km szakaszán építendő 30. sz. Kürtös-patak-híd



A Kürtös-patak-híd terve, Közlekedési Múzeum

A tervcsomag szövege érdekes, „informális" utalást tartalmaz. Egy, végül is csak számolásra, vázolásra használt lapon kiírt, kurzív kézírással, a fenti cím „építendő" szava helyett ez áll: „újjáépítése". Egyéb helyeken erről szó sem esik. Ez a körülmény megerősíti a korábban, máshol is tapasztaltakat: az Iroda „elébe ment" a megrendeléseknek, a vármegyei Államépítészeti Hivatalokkal és a vállalkozókkal is szoros kapcsolatban volt. Ez a magyarázata annak is, hogy sok esetben a levelezés és a tervrajzok kelte között alig telik el néhány nap. Természetesen nem hagyhatjuk figyelmen kívül azt sem – mint azt már máskor is megállapíthattuk –, hogy az Iroda bőséges típusterv-készlettel rendelkezhetett.

A tervcsomag tartalma: az Iroda levele Vermes vállalkozónak, benne mennyiségszámítás és kalku-

láció; csatolták hozzá az általános tervet is. Ennek eredeti, pausz-példánya maradt fenn. A csomagban ezen kívül két datálatlan anyagkivonat és költségvetés található, más mérettel. Az egyik főösszege azonos az előkalkulációéval, az alternatív megoldás 1000 K-val olcsóbb. (Ennek műszaki részleteit nem ismerjük, a lap fejlécén egy odavetett vázlat egynyílású szerkezetre utal, de ez nem tekinthető egyértelműnek.)

A híd 69° alatt metszi a Kürtös-patakot. Merőleges cellákra osztott, az akadály szempontjából háromnyílású keret, kiékelt lábakkal. Az egyes alátámasztások 4–4 lábon állnak. A pályalemezt 4 hosszborda és 13 keresztborda merevíti. A hosszbordák közül a szélsők egyúttal a járdakonzolokat is tartják. A két szélső nyílás félig rejtett: elfedi a rézsű. Az oszlopsorokat talpgerenda fogja össze, ez áll az alapul szolgáló betontesten.

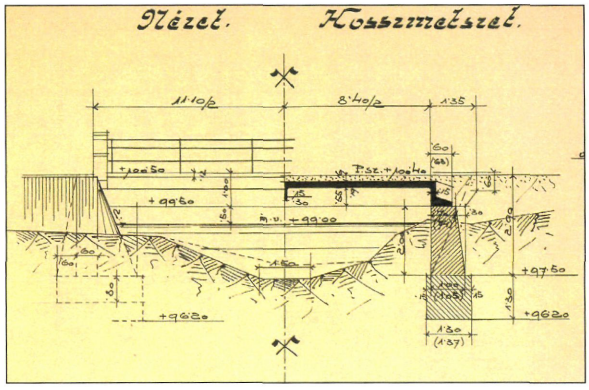
A híd teljes hossza 19,50 m; elméleti nyílásméretei: 4,50 + 10,00 + 4,50 m. A pálya szélessége 4,80 m, oldalt 2 x 0,60 m járdával.

A balassagyarmat-versegi törvényhatósági közút 10 – 11 km sz. között épülő 11. sz. Feketevíz-patak híd

A vonatkozó dokumentáció erősen hiányos. Mindössze az általános terv 1:100 méretarányú eredeti (tus, pausz) változatát, az anyagkivonat kéziratát (ceruzás) és egy 1912. május 29-én kelt, a kivitelezőnek, Vermes József és Fia vállalkozóknak címzett levél maradt fenn (ez fénymásolatban).

A híd mintegy 70° alatt keresztezi a vízfolyást. Szerkezete kéttámaszú monolit vasbeton gerenda. A pályalemezt négy alsó hosszborda, valamint az alátámasztásoknál és a hídközépen elhelyezett kereszttartók merevítik. A járdákat konzolok tartják.

A felszerkezet hossza 11,20 m, a híd szabad nyílása 8,40 m. A pálya szélessége 4,80 m, kétoldalt 0,60 m gyalogjáróval.



A Feketevíz-patak-híd terve, Közlekedési Múzeum

Alépítménye alaptömbre emelt súlytámfal. A hídfőkön függnek az egyenes szárnyfalak is. Alapozási mélysége +92,20 m; a pályaszint +100,40 m.

A hídfőkön két-két vasbeton korlátbáb áll, ezek között vasszerkezetű korlátot látunk.

A balassagyarmat-zólyomi törvényhatósági úton épülő Ebecki-patak-híd

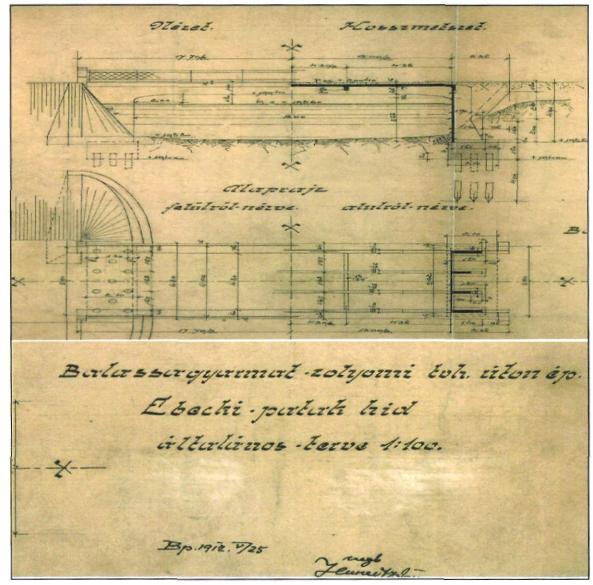
A tervcsomag tartalma: az általános terv 1:100 léptékű, eredeti példánya (pausz, tus), a felszerkezet vasalási tervének ugyancsak eredeti, színezett példánya, az anyagkivonat ceruzás, kézirati változata, valamint több levél a Zielinski-iroda és Vermes vállalkozó között. Az iroda levelei fénymásolatban, a vállalkozó levelei eredetiben maradtak fenn.

A híd szerkezeti rendszere monolit vasbeton keret. Nyílásmérete 13,00 m, ebből a két szélén 2–2 m hosszon kosárgörbe mentén lekerekítve. A pályalemezt négy alsó hosszirányú és két keresztirányú borda merevíti, a szélsők egyúttal a járdakonzolt is tartják. A héjszerű hídfőket is a töltés oldaláról 4–4 borda merevíti, a szélső bordák rövid, egyenes szárnyfalakban folytatódnak.

A híd teljes hossza 17,70 m. A pálya szélessége 4,80 m, kétoldalt 0,60 m járda készült.

A hídfők beton alaptestjei 11 cölöpön állnak. A cölöpök bevert hossza 4,00 m. A beton alaptestekhez a felszerkezet keretlábai bordánként 2–2 laposvas-tüskével és elenyésző mennyiségű átmenő armatúrával kapcsolódnak.

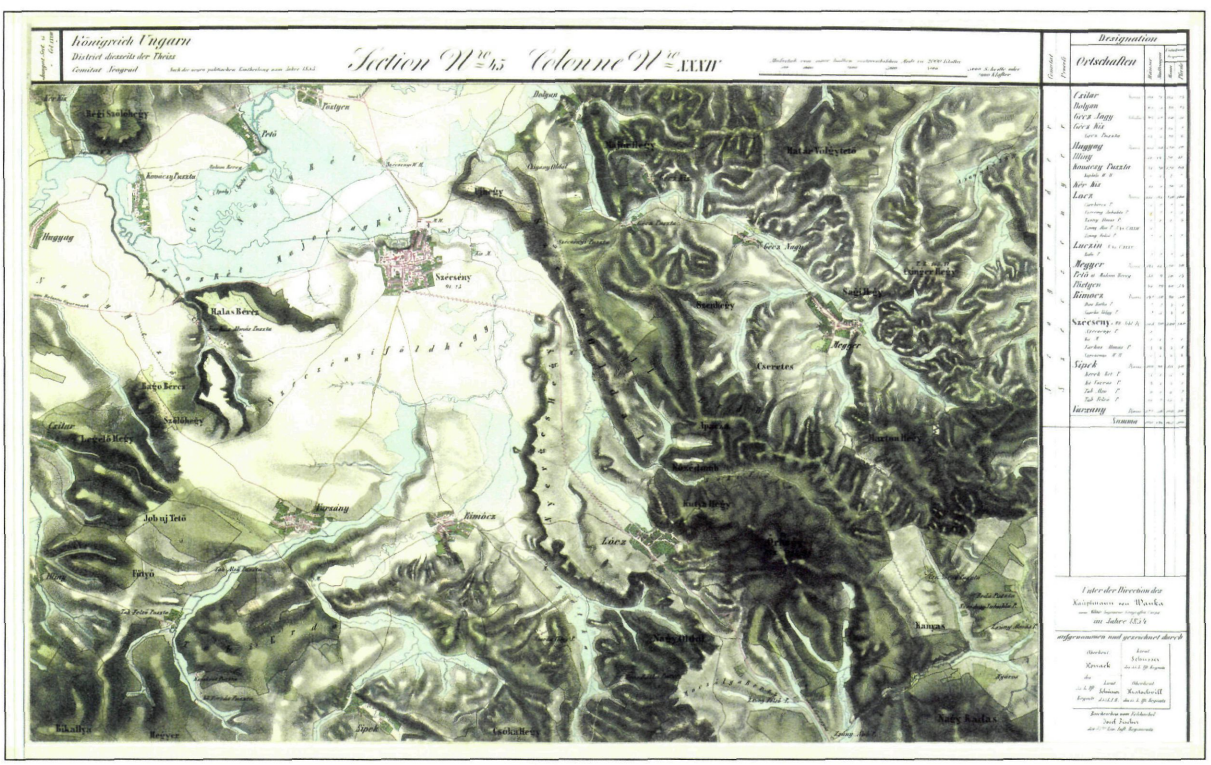
A hídfőkön vasbeton korlátbábok állnak, ezek között vasszerkezetű korlát épült.



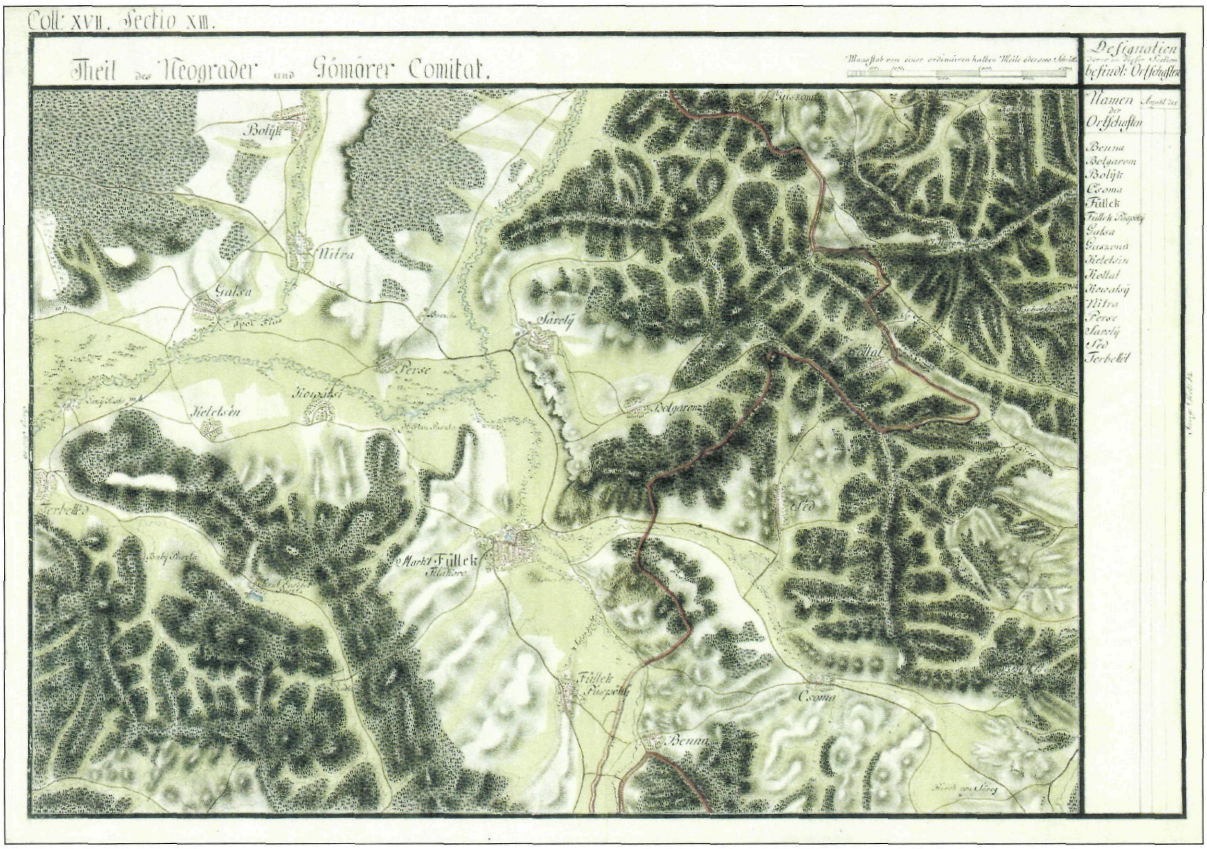
Az Ebeck-patak-híd (1912), Közlekedési Múzeum

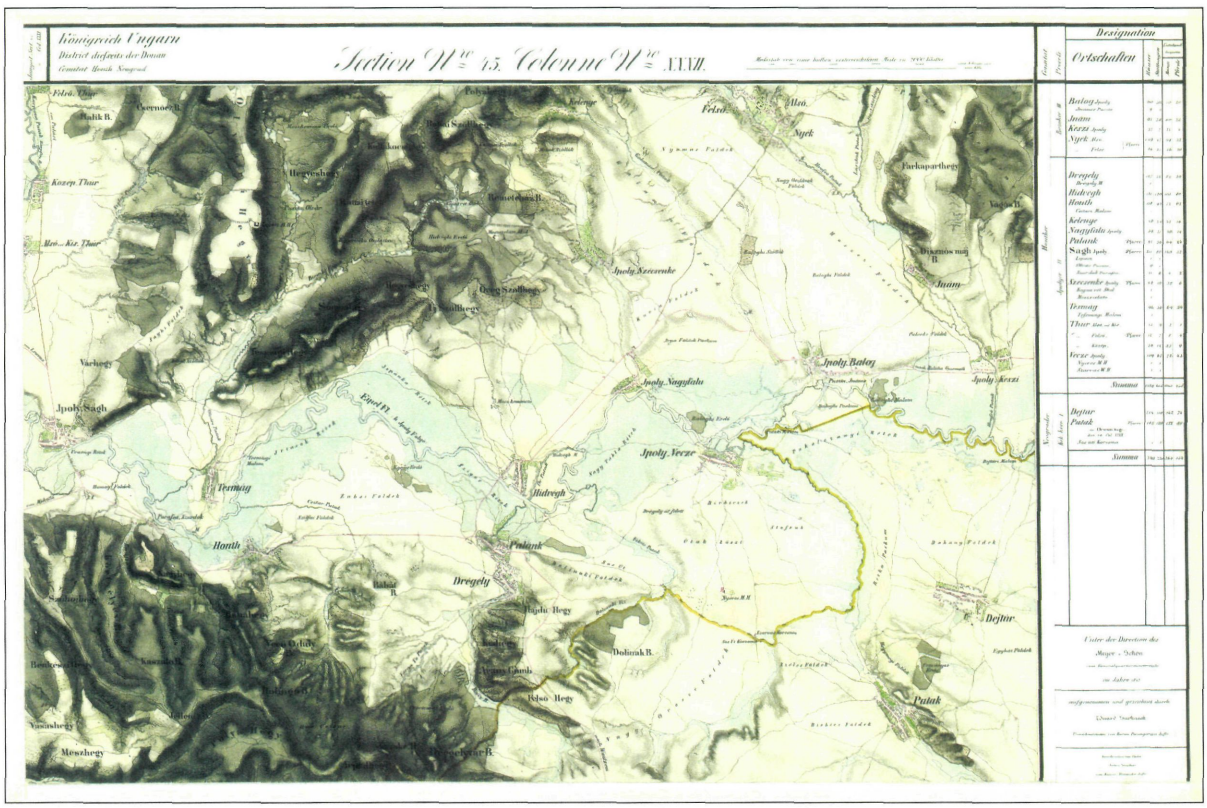
Térképek





Szécsény és környéke az I. és II. katonai felmérésen, Hadtörténeti Intézet és Múzeum



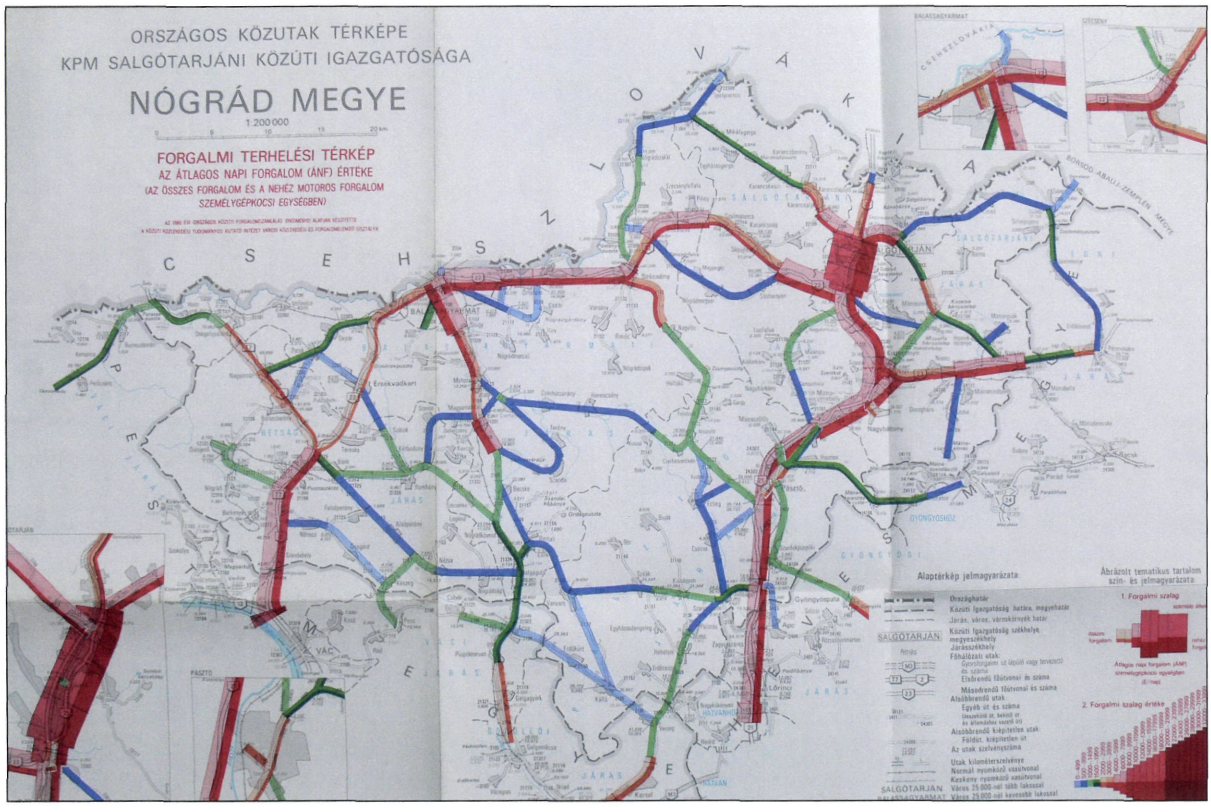


A történelmi Nógrád megye egy-egy részlete az I. és II. katonai felmérésen, Hadtörténeti Intézet és Múzeum

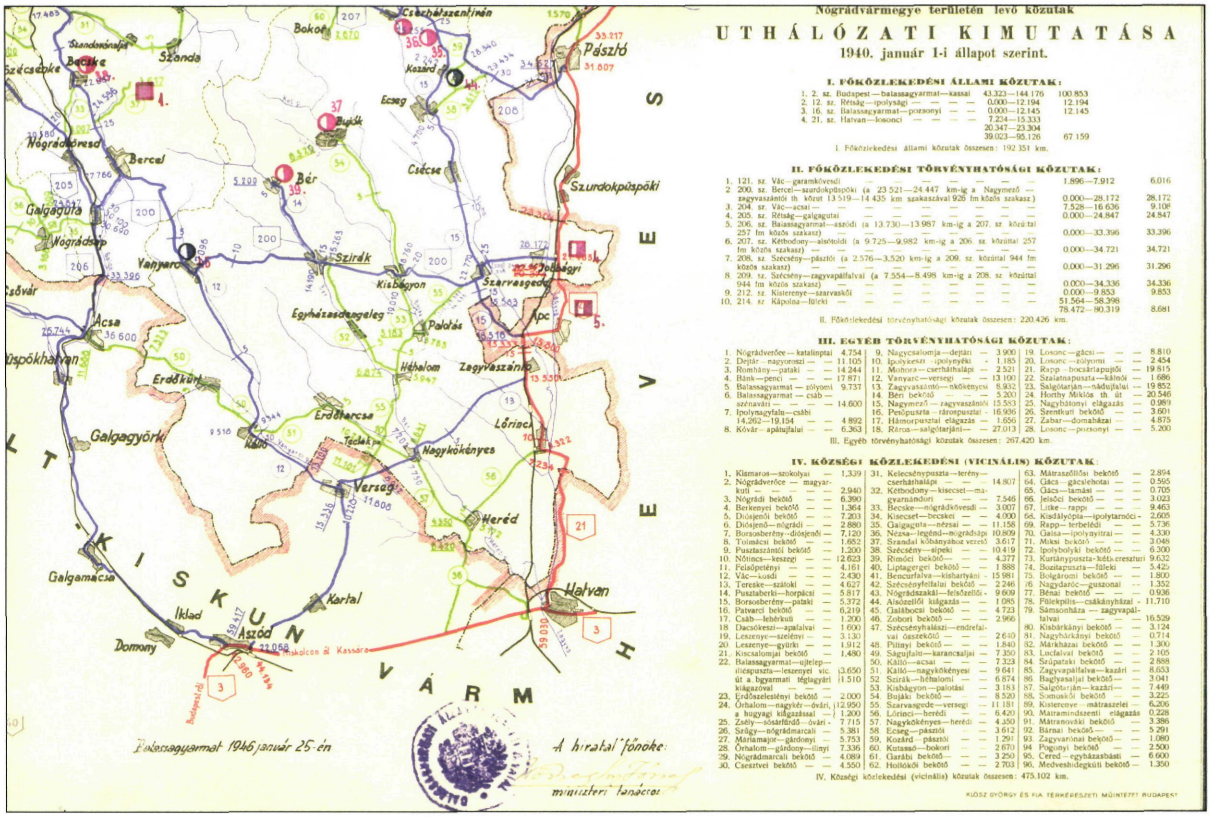


A történelmi Nógrád megye egy-egy részlete az I. és II. katonai felmérésen, Hadtörténeti Intézet és Múzeum





Forgalomterhelési térképek, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény



Nógrádvármegye területén levő közutak

UTHÁLÓZATI KIMUTATÁSA

1940. január 1-i állapot szerint.

I. FŐKÖZLEKEDÉSI ÁLLAMI KÖZUTAK:

1. 2. sz. Budapest—balassagyarmat—kassai	43.323—144.176	100.853	
2. 12. sz. Rétság—ipolysági	0.000—12.194	12.194	
3. 16. sz. Balassagyarmat—porosnyi	0.000—12.145	12.145	
4. 21. sz. Hatvan—losonci	7.234—15.333		
	20.347—23.304		
	39.023—95.126	67.159	

I. Főközlekedési állami közutak összesen: 192.351 km.

II. FŐKÖZLEKEDÉSI TÖRVÉNYHATÓSÁGI KÖZUTAK:

1. 121. sz. Vác—garamkövesdi	1.896—7.912	6.016
2. 200. sz. Bercel—szurdokpüspöki (a 23.521—24.447 km-ig a Nagymező — zagyvaszántói th. közút 13.519—14.435 km szakaszával 926 fm közös szakasz)	0.000—28.172	28.172
3. 204. sz. Vác—acsai	7.528—16.636	9.108
4. 205. sz. Rétság—galgagutai	0.000—24.847	24.847
5. 206. sz. Balassagyarmat—aszódi (a 13.730—13.987 km-ig a 207. sz. közúttal 257 fm közös szakasz)	0.000—33.396	33.396
6. 207. sz. Kétbodony—aisótoldi (a 9.725—9.982 km-ig a 206. sz. közúttal 257 fm közös szakasz)	0.000—34.721	34.721
7. 208. sz. Szécsény—pásztói (a 2.576—3.520 km-ig a 209. sz. közúttal 944 fm közös szakasz)	0.000—31.296	31.296
8. 209. sz. Szécsény—zagyvapálfalvai (a 7.554—8.498 km-ig a 208. sz. közúttal 944 fm közös szakasz)	0.000—34.336	34.336
9. 212. sz. Kisterenye—szarvaskői	0.000—9.853	9.853
10. 214. sz. Kápolna—füleki	51.564—58.398	
	78.472—80.319	8.681

II. Főközlekedési törvényhatósági közutak összesen: 220.426 km.

III. EGYÉB TÖRVÉNYHATÓSÁGI KÖZUTAK:

1. Nógrádverőce—katalinpati	4.754	19. Losonc—gácsi	8.810
2. Drégár—nagyoroszi	11.105	20. Losonc—zúgyomi	2.454
3. Romhány—pataki	14.244	21. Rapp—bocsárlapujtői	19.815
4. Bánk—penci	17.871	22. Szalatnapuszta—kálnói	1.686
5. Balassagyarmat—pólyomi	9.737	23. Salgótarján—nádujfalui	19.852
6. Balassagyarmat—csábi—szécsényfalu—csábi	14.600	24. Horthy Miklós th. út	20.546
	14.262—19.154	4.892	25. Nagyhámori elágazás
7. Ipolynagyfalu—csábi	6.263	26. Szentkúti bekötő	3.601
8. Kövár—apátujfalui	27.013	27. Zabar—domaházai	4.875
		28. Losonc—pocsonyi	5.200

III. Egyéb törvényhatósági közutak összesen: 267.420 km.

IV. KÖZSÉGI KÖZLEKEDÉSI (VICINÁLIS) KÖZUTAK.

1. Kismaros—szokolyai	1.339	31. Kelecsénypuszta—terény—csethalmapálpi	14.807
2. Nógrádverőce — magyarkúti	2.940	32. Kétbodony—kiscsel—magyarnándori	7.546
3. Nógrádi bekötő	6.390	33. Becske—nógrádkövesdi	3.007
4. Berkenyei bekötő	1.364	34. Kiscsel—becskei	4.000
5. Diósjenői bekötő	7.203	35. Galgagutа—nérsai	11.158
6. Diósjenő—nógrádi	2.880	36. Nézsa—legénd—nógrádsápi	10.809
7. Borsosberény—diósjenői	7.120	37. Szandal kőbányához vezető	3.617
8. Tolmácsi bekötő	1.652	38. Szécsény—sipeki	10.419
9. Pusztaszántói bekötő	1.200	39. Rimóci bekötő	4.377
10. Nőtincs—keszegi	12.623	40. Lipáugrgeri bekötő	1.888
11. Felsőpetényi	4.161	41. Bencurfalva—kishartyáni	15.981
12. Vác—kosdi	2.430	42. Szécsényfelfalui bekötő	2.246
13. Terebes—szátoki	4.627	43. Nógrádszakáli—felsőszilfai	9.609
14. Pusztaberki—horpácsi	5.817	44. Alsószilfai kilgazás	1.085
15. Borsosberény—pataki	5.372	45. Galábocsai bekötő	4.723
16. Patvarci bekötő	6.219	46. Zoborii bekötő	2.966
17. Csáb—lehérkuti	1.200	47. Szécsényhalászi—endrefalvai összekötő	2.610
18. Dacsóreszi—apátalvai	1.600	48. Pilinyi bekötő	1.840
19. Leszenye—szécsényi	3.130	49. Ságujfalu—karancsaljai	7.350
20. Leszenye—gyürki	1.912	50. Kálló—acsai	7.323
21. Kiscsalomjai bekötő	1.480	51. Kálló—nagyvókényesi	9.641
22. Balassagyarmat—ujlelep—ilecspuszta—leszenyei vic. út a bgyarmati téglagyári (1.510 kilgazóval	3.650	52. Szirák—hétalomi	6.874
	1.510	53. Kisbágyon—palotási	3.183
23. Erdőszelestényi bekötő	2.000	54. Bujáki bekötő	8.520
24. Orhalom—nagyvkér—óvári, (12.950 a hugyagi kilgazással	1.200	55. Szarvasgede—versegi	11.181
25. Zsély—tósárfürdő—óvári	7.715	56. Lőrinci—heredi	6.420
26. Szügy—nógrádmarcali	5.381	57. Nagyvókényes—heredi	4.350
27. Mátramajor—gárdonyi	5.753	58. Ecseg—pásztói	3.612
28. Orhalom—gárdony—ilinyi	7.336	59. Kozárd—pásztói	1.291
29. Nógrádmarcali bekötő	4.089	60. Kutasnó—bokori	2.670
30. Cserkúti bekötő	4.550	61. Gárábi bekötő	3.250
		62. Holtcáki bekötő	2.703
		63. Mátraszőllős bekötő	2.894
		64. Gácsi—gácsi lehotai	0.565
		65. Gácsi—tamási	0.705
		66. Jelsőci bekötő	3.023
		67. Litke—rappi	9.463
		68. Kisdálypólya—ipolytarnóci	2.605
		69. Rapp—terbetéti	5.736
		70. Galsa—ipolyvitrai	4.330
		71. Miksi bekötő	3.048
		72. Ipolybolyki bekötő	6.300
		73. Kurtánypuszta-kétt.-creszturi	9.632
		74. Bozlapuszta—fülcki	5.426
		75. Bolgárom bekötő	1.800
		76. Nagydarócz—gusztonai	1.352
		77. Bénai bekötő	0.936
		78. Fülekpüs—csákányhúzai	11.710
		79. Sámsonháza — zagyvapálfalvai	16.529
		80. Kisbárkányi bekötő	3.124
		81. Nagybárkányi bekötő	0.714
		82. Márkházai bekötő	1.300
		83. Lucfalvai bekötő	2.105
		84. Szúpataki bekötő	2.888
		85. Zagyvapálfalva—kazári	8.653
		86. Bagyarsaljai bekötő	3.041
		87. Salgótarján—kazári	7.449
		88. Somoskői bekötő	3.225
		89. Kisterenye—mátraszelei	6.206
		90. Mátraindaszeti elágazás	0.228
		91. Mátranováki bekötő	3.386
		92. Bárnai bekötő	5.291
		93. Zagyvarónai bekötő	1.080
		94. Pogonyi bekötő	2.500
		95. Cered—egyházasbástai	6.600
		96. Medvesbiegkúti bekötő	1.300

IV. Községi közlekedési (vicinális) közutak összesen: 475.102 km.

KLÖSZ GYÖRGY ÉS FIA TÉRKÉPÉSZETI MŰINTÉZET BUDAPEST

Balassagyarmat 1946 január 25-én.

A hiradtal főnöke.

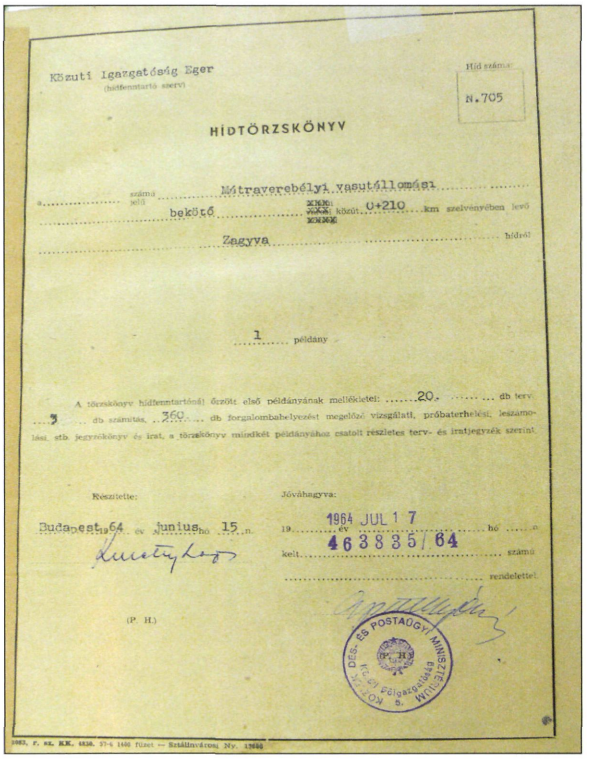
miniszteri tanácsos

Úthálózati térkép részlete (1946), Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény



Tehermentesítő, Salgótarján tehermentesítő útjának vázlata az 1960-as évekből, Közútkezelő tervtára

Törzskönyvek, hídlapok



Közúti Igazgatóság Eger
(hídfentartó szerv)

Híd száma: N.705

HÍDTÖRZSKÖNYV

a Mátraverebélyi vasutállomási
belterület közút 0+210 km szelvényében levő

Zagyva hídról

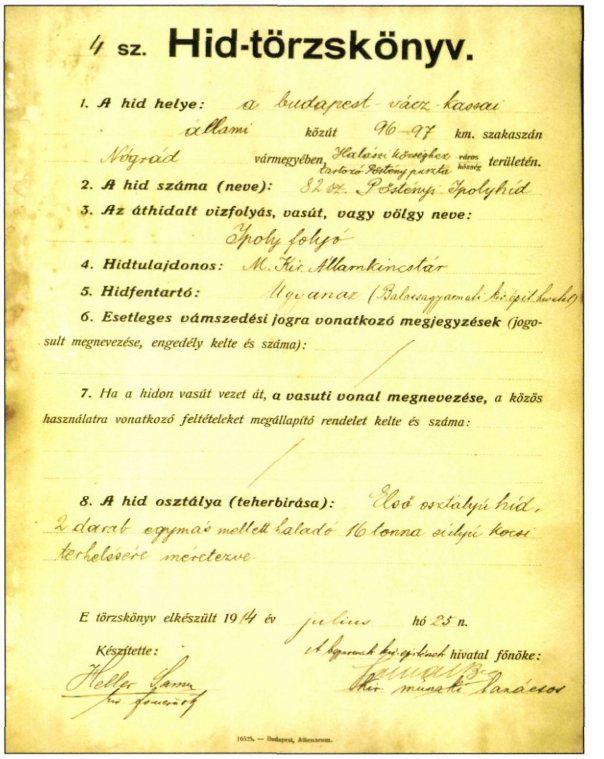
1 példány

A törzskönyv hídfentartónál őrzött első példányának mellékletei: 20 db terv, 3 db számítás, 260 db forgalombabelyezést megelőző vizsgálati, próbaterhelési, leszámolási stb. jegyzőkönyv és irat, a törzskönyv mindkét példányához csatolt részletes terv- és iratjegyzék szerint.

Készítette: Budapest 1964 év június hó 15 n.

Jóváhagyva: 1964 JUL 17 kelt 463835/64 számú rendelettel.

(P. H.)



4 sz. Hid-törzskönyv.

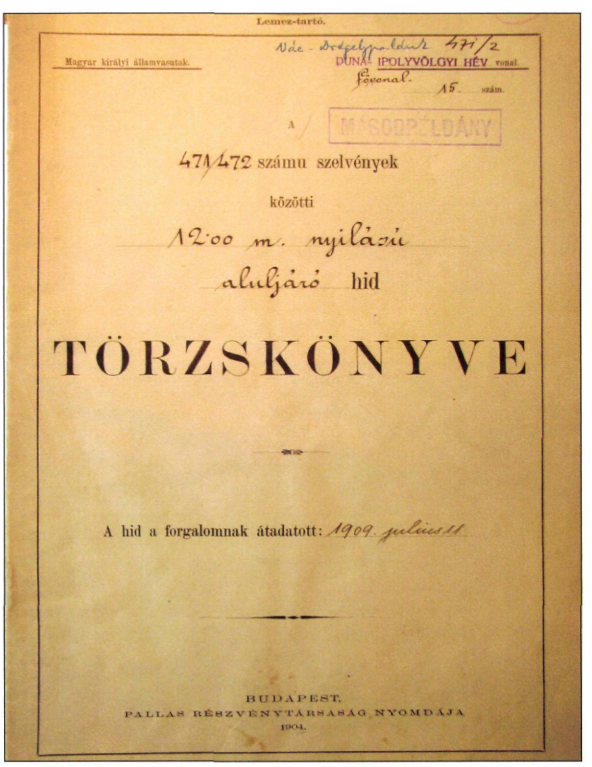
1. A hid helye: a budapest vácz kassai állami közút 96-97 km. szakaszán Nógrád vármegyében, Kalási községhez tartozó Rétonyparta határ területén.
2. A hid száma (neve): 82 sz. Pösteny-Ipolyhíd
3. Az áthidalt vízfolyás, vasút, vagy völgy neve: Ipoly folyó
4. Hídtulajdonos: M. Kir. Államkincstár
5. Hídfentartó: Ugyanaz (Balassagyarmati kirendeltsége)
6. Esetleges vámszedési jogra vonatkozó megjegyzések (jogosult megnevezése, engedély kelte és száma):
7. Ha a hídon vasút vezet át, a vasuti vonal megnevezése, a közös használatra vonatkozó feltételeket megállapító rendelet kelte és száma:
8. A híd osztálya (teherbirása): Első osztályú híd, 2 darab egymás mellett haladó 16 tonna súlyú kocsi terhelésére méretezve

E törzskönyv elkészült 1914 év július hó 25 n.

Készítette: Heller Sam műszaki főmérnök

A Magyarország kir. államvasutak hivatal főnöke: Ehrr. műszaki tanácsos

Közúti hidak törzskönyvei, Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény



Lemez-tartó.

Magyar királyi államvasutak. Vác-Dorogpalotai 471/2 DUNAI IPOLYVÖLGYI HÉV vonal. 15. szám.

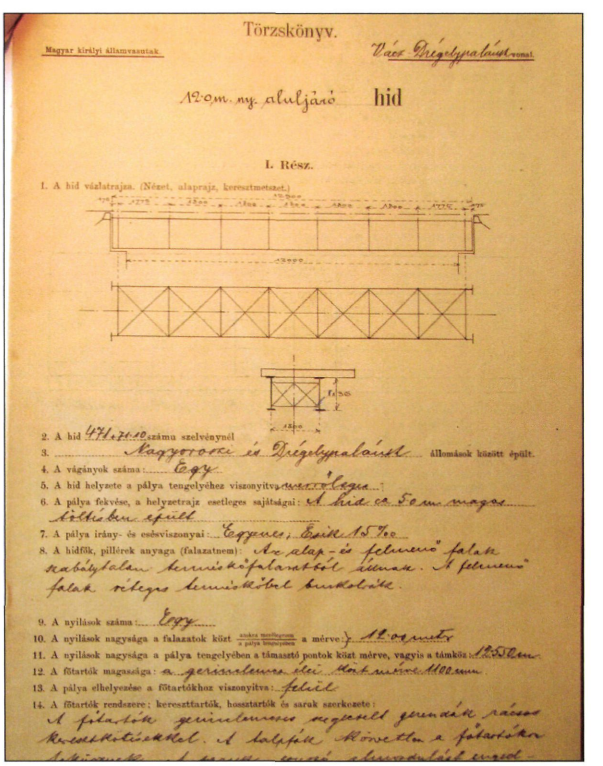
A / MÁSODPÉLDÁNY

471/472 számu szelvények közötti 12·00 m. nyilású aluljáró híd

TÖRZSKÖNYVE

A híd a forgalomnak átadatott: 1909. július 11.

BUDAPEST,
PALLAS RÉSZVÉNYTÁRSASÁG NYOMDÁJA
1904.



Törzskönyv.

Magyar királyi államvasutak. Vác-Dorogpalotai vonal.

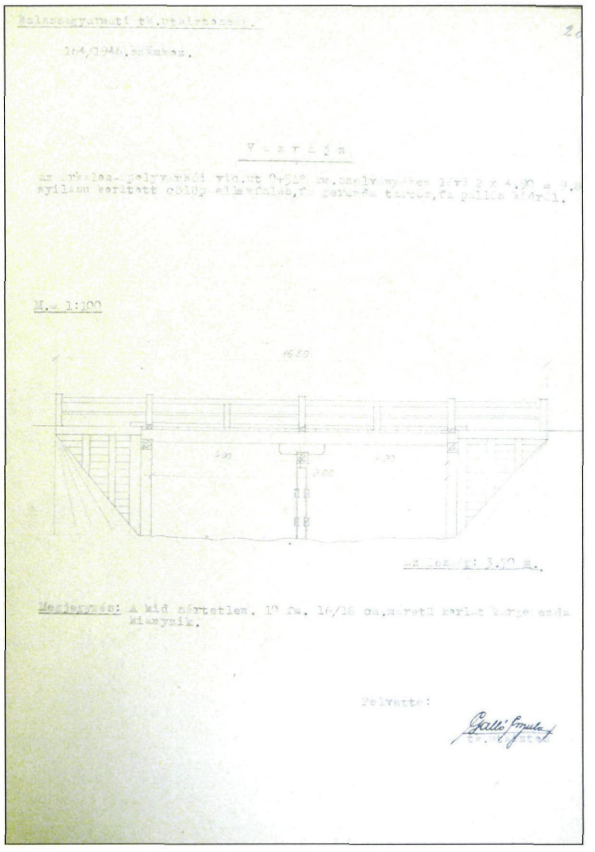
12·0 m. ny. aluljáró híd

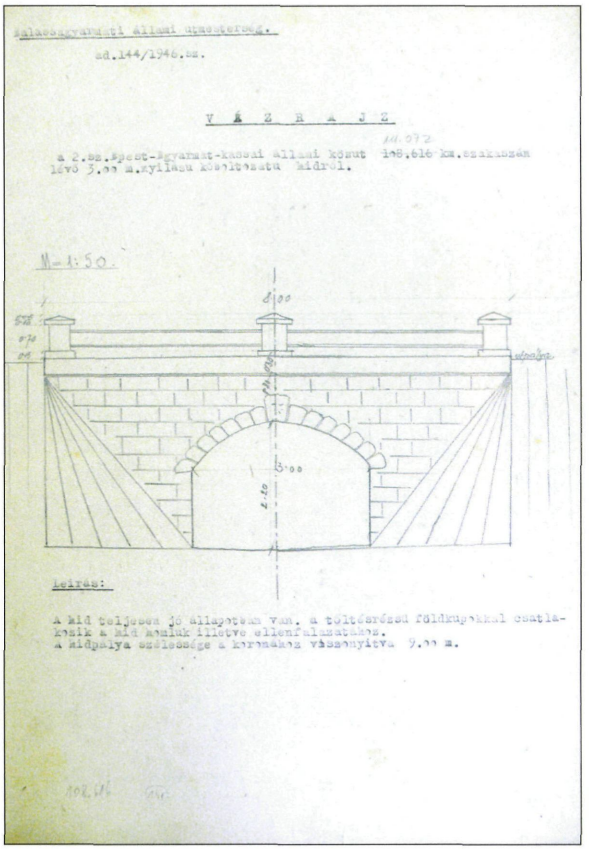
I. Rész.

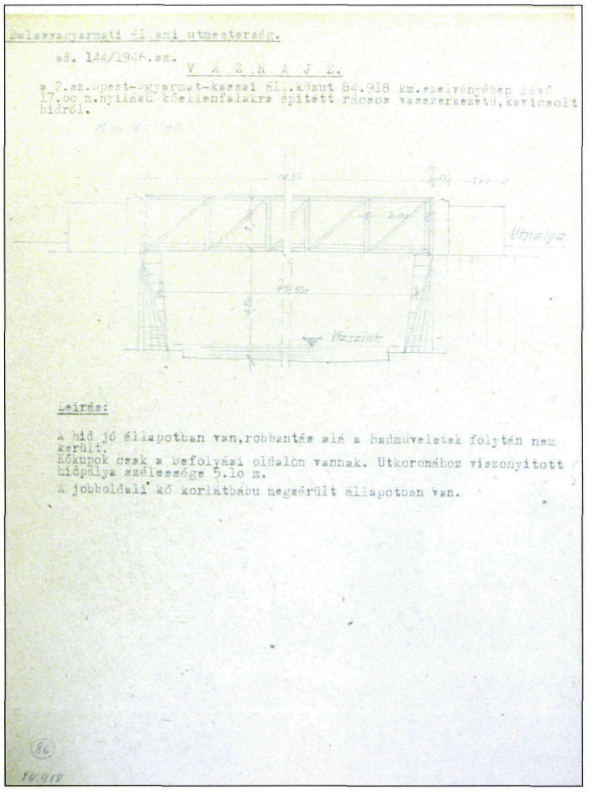
1. A híd vázlatrajza. (Nézet, alaprajz, keresztmetszet.)

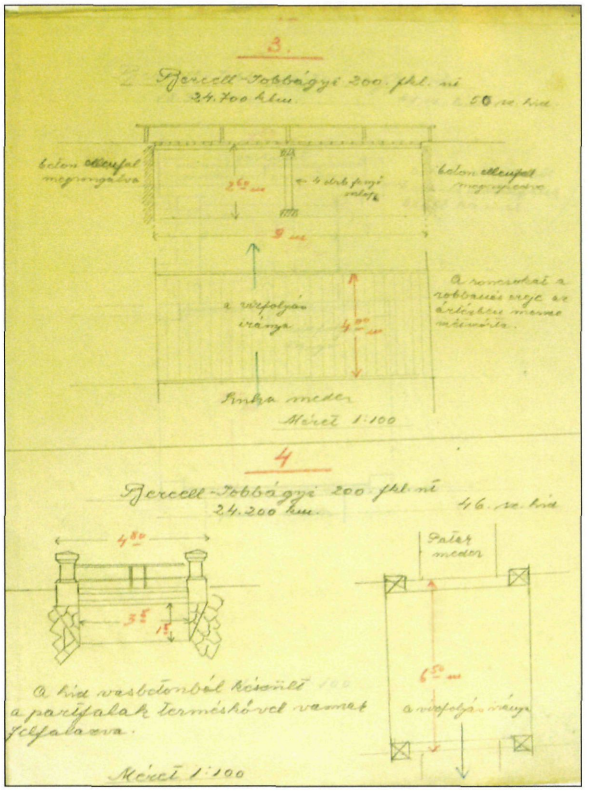
2. A híd 471+472 számu szelvénynél
3. Nagyoroszi és Dorogpalotától állomások között épült.
4. A vágányok száma: Egy
5. A híd helyzete a pálya tengelyéhez viszonyítva: egyenes
6. A pálya fekvése, a helyzetrajz esetleges sajátságai: A híd 0·0 m magas bölcsben épült.
7. A pálya irány- és esésviszonyai: Egyenes, 0·0 15·0 %
8. A hídfők, pillérek anyaga (falazatnem): Az alap- és felmenő falak szabálytalan kemény kőfalazatból állnak. A felmenő falak vékony kemény kőből burkolják.
9. A nyilások száma: Egy
10. A nyilások nagysága a falazatok közt a mérve: 12·0 méter
11. A nyilások nagysága a pálya tengelyében a támasztó pontok közt mérve, vagyis a támköz: 12·0 méter
12. A főtartók magassága: a gerincvonalban lévő csukmagasság 1·00 méter
13. A pálya elhelyezése a főtartókhoz viszonyítva: felül
14. A főtartók rendszere; keresztfartók, hosszfartók és saruk szerkezete: A falakba gerincvonalban egyenlő gerendák rácsos keresztkötésekkel. A talpfák közvetlen a főtartókon

Vasúti hidak törzskönyvei, MÁV Vezérigazgatóság tervtára

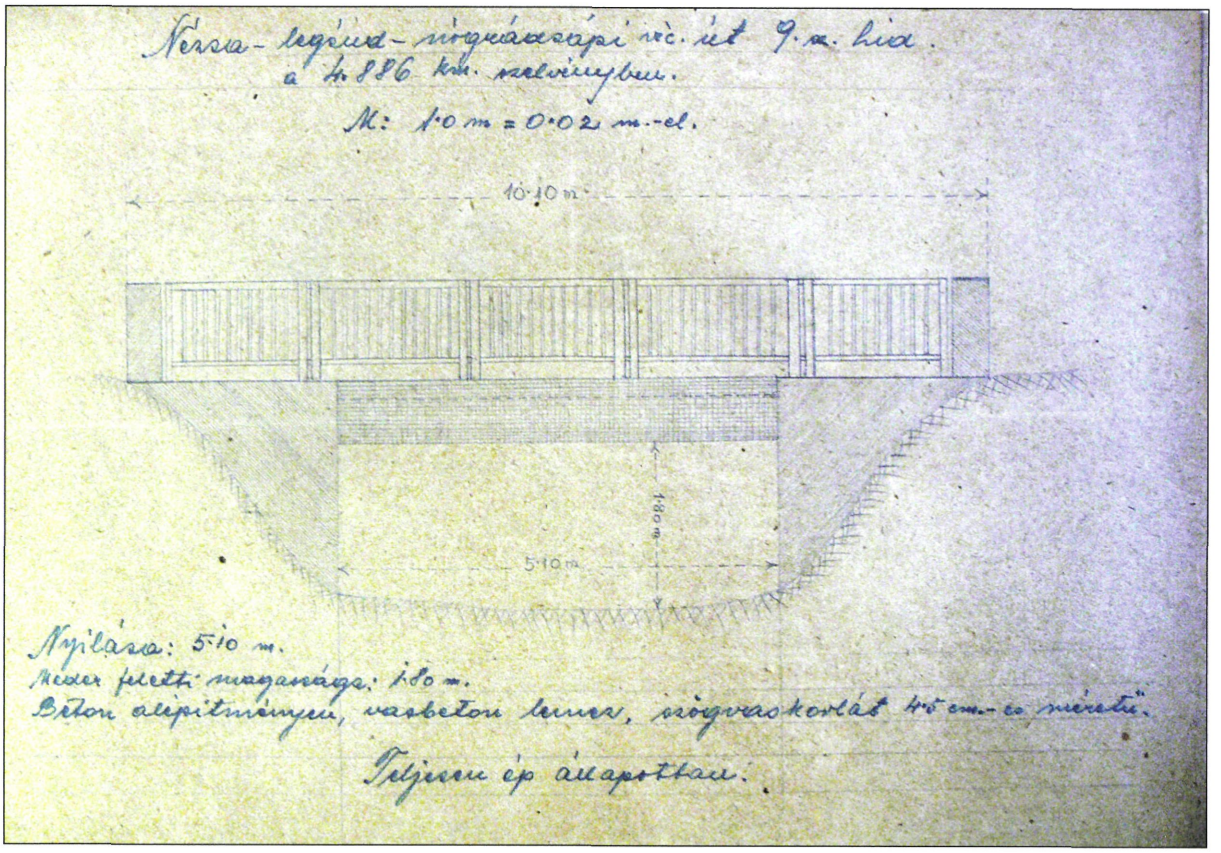


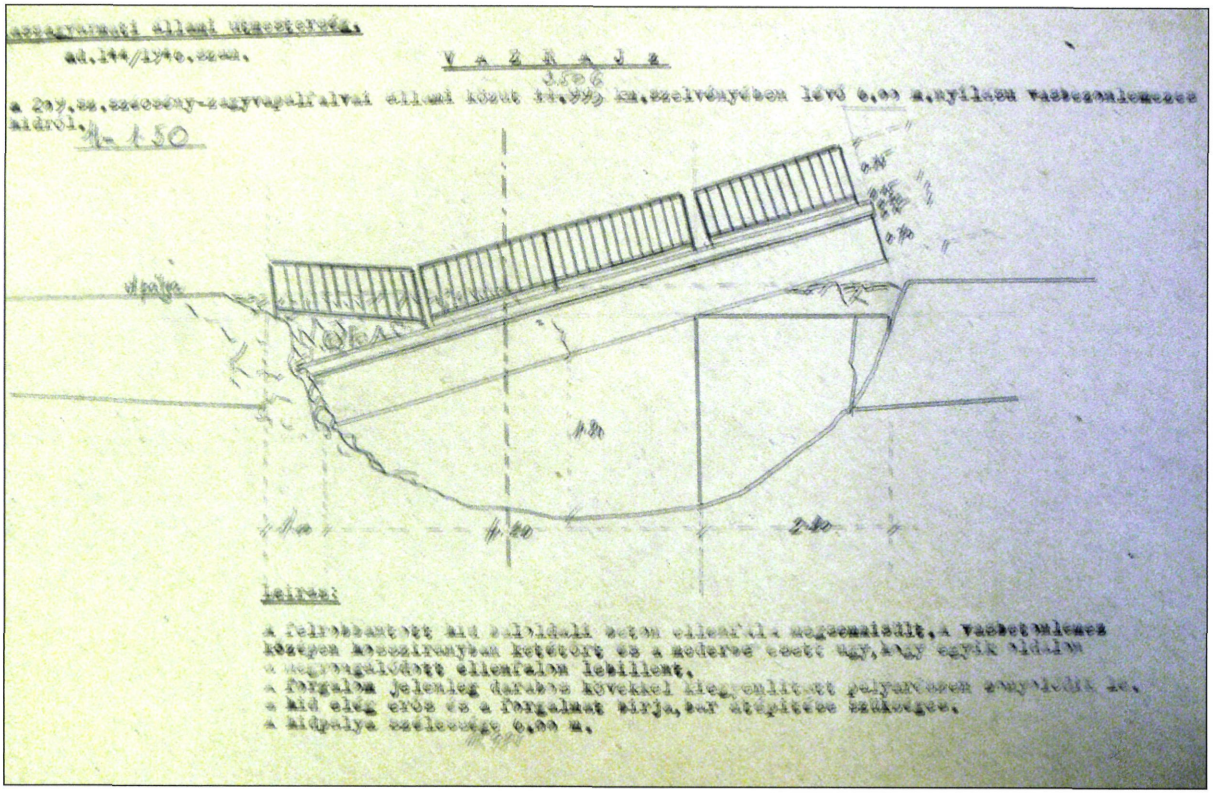




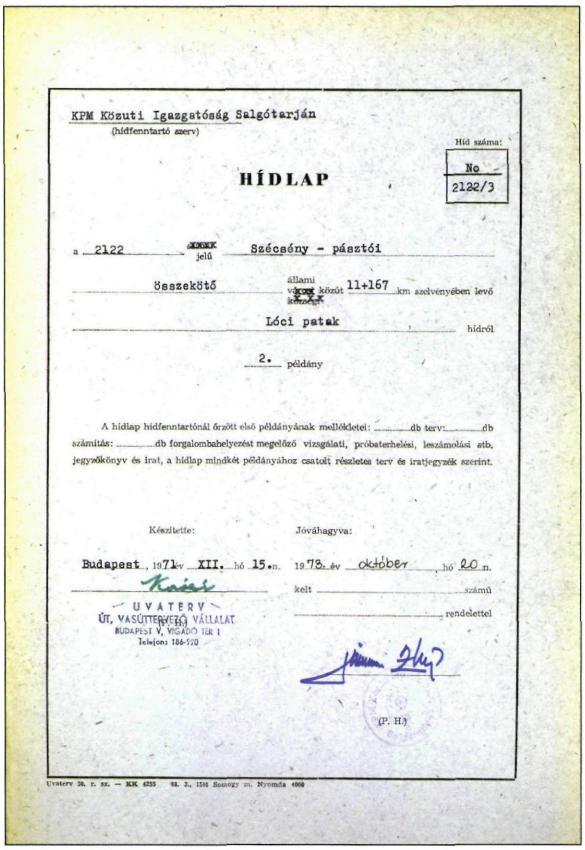


Rajzok a hídlapokban, Nógrád Megyei Levéltár





Rajzok a hídlapokban (1946) Nógrád Megyei Levéltár



KPM Közuti Igazgatóság Salgótarján
(hídfenntartó szerv)

Híd száma: No 2122/3

HÍDLAP

a 2122 ~~xxxx~~ jelű Szécsény - pásztói

összekötő állami ~~xxxx~~ ~~kőzség~~ közút 11+167 km szelvényében levő

Lóci patak hídról

2. példány

A hídlap hídfenntartónál őrzött első példányának mellékletei: ..... db terv: ..... db számítás: ..... db forgalombahelyezést megelőző vizsgálati, próbaterhelési, leszámolási stb. jegyzőkönyv és irat, a hídlap mindkét példányához csatolt részletes terv és iratjegyzék szerint.

Készítette: Budapest, 1971 év XII. hó 15. n.

Kaiser

UVATERV
ÚT, VASÚTTERVEZŐ VÁLLALAT
BUDAPEST V, VIGADÓ TÉR 1
Telefon: 186-990

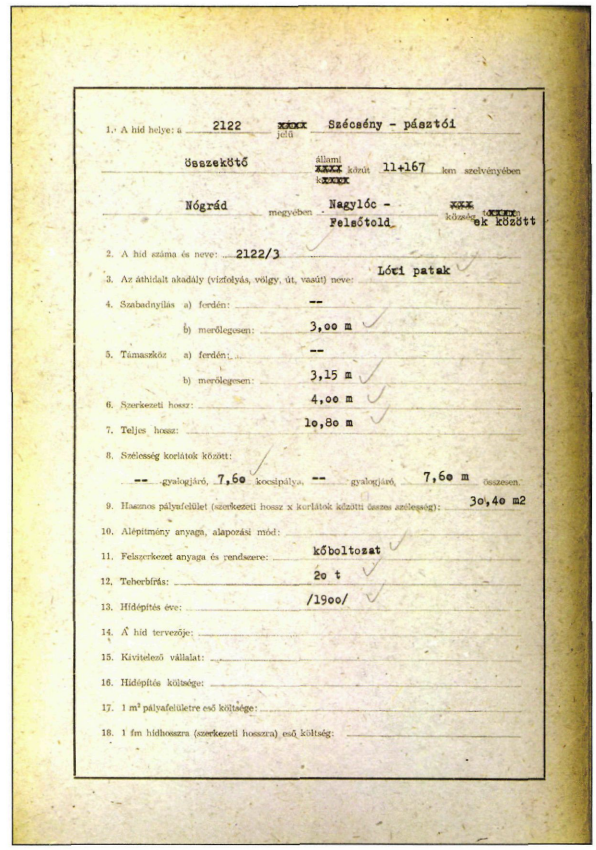
Jóváhagyva: 1973. év október hó 20 n.

kelt ..... számú

..... rendelettel

(P. H.)

Uvaterv 30. r. sz. — KK 4235 68. J., 1540 Somogy m. Nyomda 4000



1. A híd helye: a 2122 ~~xxxx~~ jelű Szécsény - pásztói

összekötő állami ~~xxxx~~ ~~kőzség~~ közút 11+167 km szelvényében

Nógrád megyében Nagylóc - Felsőtold ~~xxx~~ ~~kőzség~~ ~~xxxx~~ ~~kőzött~~

2. A híd száma és neve: 2122/3

3. Az áthidalt akadály (vízfolyás, völgy, út, vasút) neve: Lóci patak

4. Szabadnyílás a) ferdén: --

b) merőlegesen: 3,00 m

5. Támaszköz a) ferdén: --

b) merőlegesen: 3,15 m

6. Szerkezeti hossz: 4,00 m

7. Teljes hossz: 10,80 m

8. Szélesség korlátok között:

-- gyalogjáró, 7,60 kocsipálya, -- gyalogjáró, 7,60 m összesen.

9. Hasznos pályafelület (szerkezeti hossz x korlátok közötti összes szélesség): 30,40 m2

10. Alépítmény anyaga, alapozási mód:

11. Felszerkezet anyaga és rendszere: kőboltozat

12. Teherbírás: 20 t

13. Hídépítés éve: /1900/

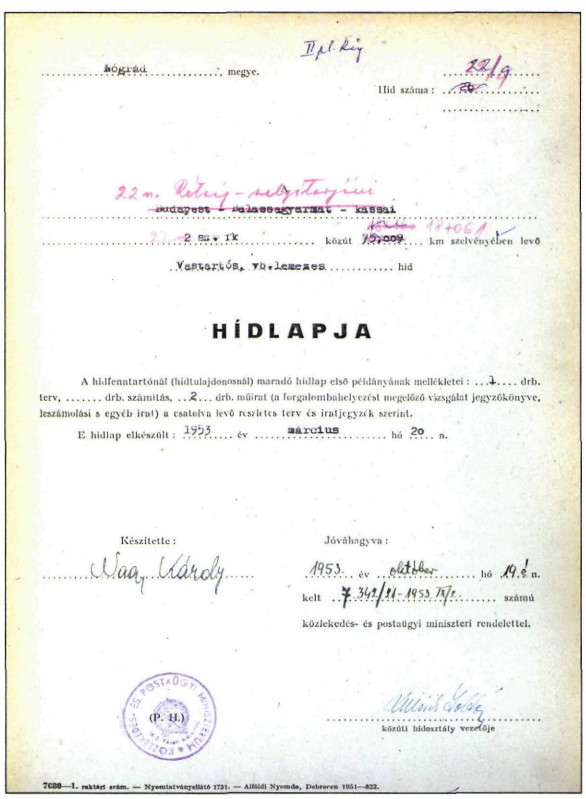
14. A híd tervezője:

15. Kivitelező vállalat:

16. Hídépítés költsége:

17. 1 m² pályafelületre eső költsége:

18. 1 fm hídhosszra (szerkezeti hosszra) eső költség:



II pl. kig

Nógrád megye. 22/g

Híd száma: ~~26~~

22 n. Rétság - salgótarjáni

~~Budapest - Balassagyarmat - kassai~~

22 sz. fk közút ~~75,009~~ 18+061 km szelvényében levő

Vastartós, vb. lemezes híd

HÍDLAPJA

A hídfenntartónál (hídtulajdonosnál) maradó hídlap első példányának mellékletei: 1 drb. terv, ... drb. számítás, 2 drb. műirat (a forgalombahelyezést megelőző vizsgálat jegyzőkönyve, leszámolási s egyéb irat) a csatolva levő részletes terv és iratjegyzék szerint.

E hídlap elkészült: 1953 év március hó 20 n.

Készítette: Nagy Károly

Jóváhagyva: 1953. év október hó 19. n.

kelt 7.342/21-1953 Tk/2. számú

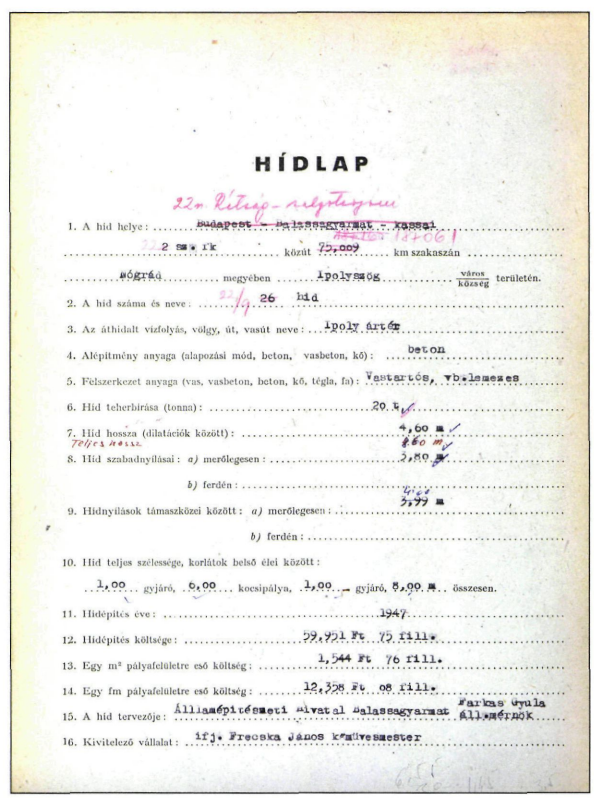
közlekedés- és postaügyi miniszteri rendelettel.

(P. H.)

Ulrich Lajos

közúti hídosztály vezetője

7680—1. raktári szám. — Nyomtatványellátó 1731. — Alföldi Nyomda, Debrecen 1951—822.



HÍDLAP

22 n. Rétság - salgótarjáni

1. A híd helye: ~~Budapest - Balassagyarmat - kassai~~

22 sz. fk közút ~~75,009~~ 18+061 km szakaszán

Nógrád megyében Ipolyszög város/község területén.

2. A híd száma és neve: 22/g 26 híd

3. Az áthidalt vízfolyás, völgy, út, vasút neve: Ipoly ártér

4. Alépítmény anyaga (alapozási mód, beton, vasbeton, kő): beton

5. Felszerkezet anyaga (vas, vasbeton, beton, kő, tégla, fa): Vastartós, vb. lemezes

6. Híd teherbírása (tonna): 20 t

7. Híd hossza (dilatációk között): 4,60 m

Teljes hossz 8,60 m

8. Híd szabadnyílásai: a) merőlegesen: 3,80 m

b) ferdén:

9. Hídnyílások támaszközei között: a) merőlegesen: 4,60 ~~3,99~~ m

b) ferdén:

10. Híd teljes szélessége, korlátok belső élei között:

1,00 gyjáró, 6,00 kocsipálya, 1,00 gyjáró, 8,00 m összesen.

11. Hídépítés éve: 1947

12. Hídépítés költsége: 59,951 Ft 75 fill.

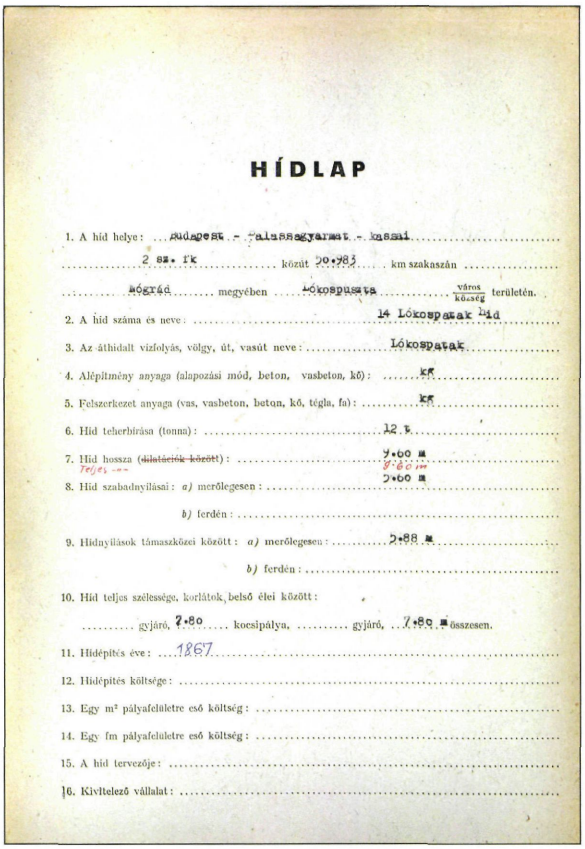
13. Egy m² pályafelületre eső költség: 1,544 Ft 76 fill.

14. Egy fm pályafelületre eső költség: 12,358 Ft 08 fill.

15. A híd tervezője: Államépítésmeti Hivatal Balassagyarmat Farkas Gyula áll. mérnök

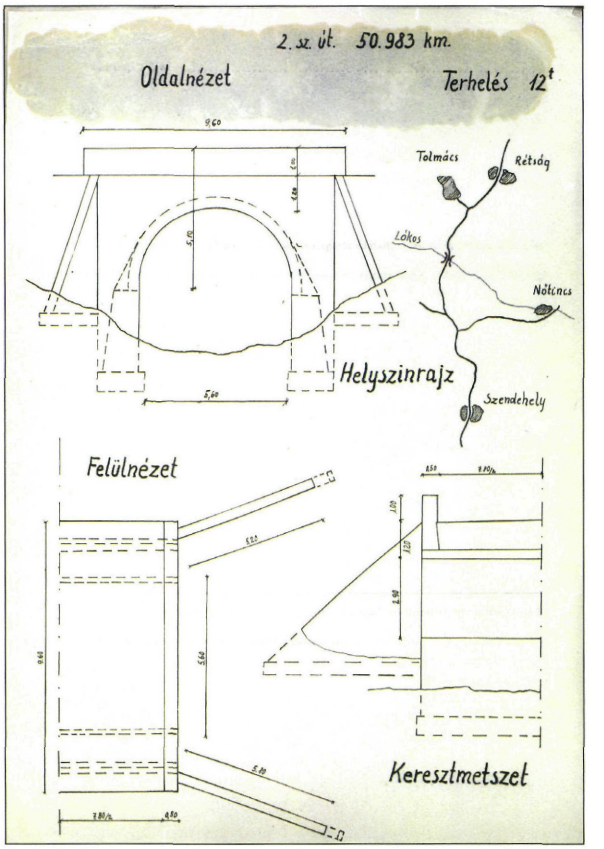
16. Kivitelező vállalat: ifj. Frecska János kőművesmester

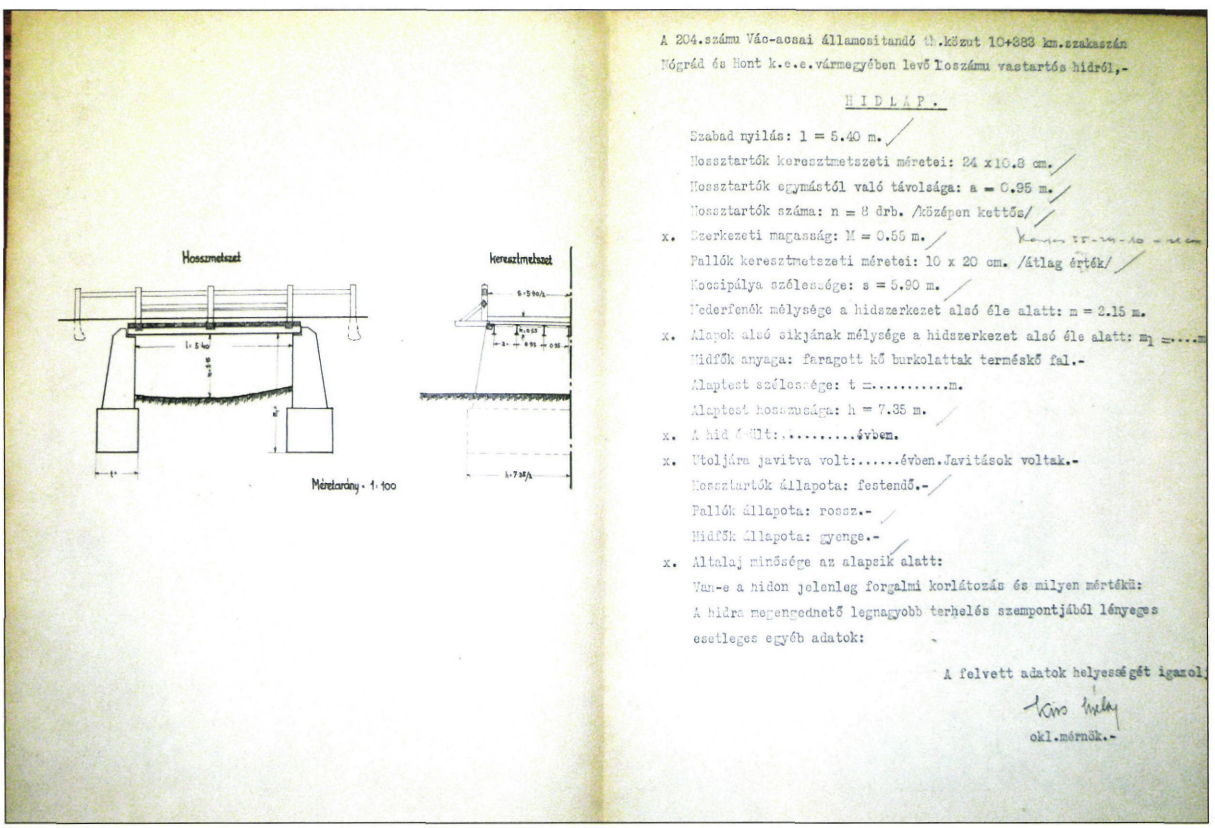
Hídlapok, Közútkezelő tervtára



HÍDLAP

1. A híd helye: Budapest - Palassagyarmat - kassai
2 sz. fk közút 50.983 km szakaszán
Nógrád megyében Lókospuszta város/község területén.
2. A híd száma és neve: 14 Lókospatak híd
3. Az áthidalt vízfolyás, völgy, út, vasút neve: Lókospatak
4. Alépítmény anyaga (alapozási mód, beton, vasbeton, kő): kő
5. Felszerkezet anyaga (vas, vasbeton, beton, kő, tégla, fa): kő
6. Híd teherbírása (tonna): 12 t
7. Híd hossza (~~dilatációk között~~): 9.60 m
Teljes -"- 9.60 m
8. Híd szabadnyílásai: a) merőlegesen: 5.60 m
b) ferdén:
9. Hidnyílások támaszközei között: a) merőlegesen: 5.88 m
b) ferdén:
10. Híd teljes szélessége, korlátok, belső élei között:
gyjáró, 2.80 kocsipálya, gyjáró, 7.80 m összesen.
11. Hídépítés éve: 1867
12. Hídépítés költsége:
13. Egy m² pályafelületre eső költség:
14. Egy fm pályafelületre eső költség:
15. A híd tervezője:
16. Kivitelező vállalat:





A 204.számu Vác-acsai államositandó th.közut 10+383 km.szakaszán Nógrád és Hont k.e.e.vármegyében levő loszámu vastartós hidról,-

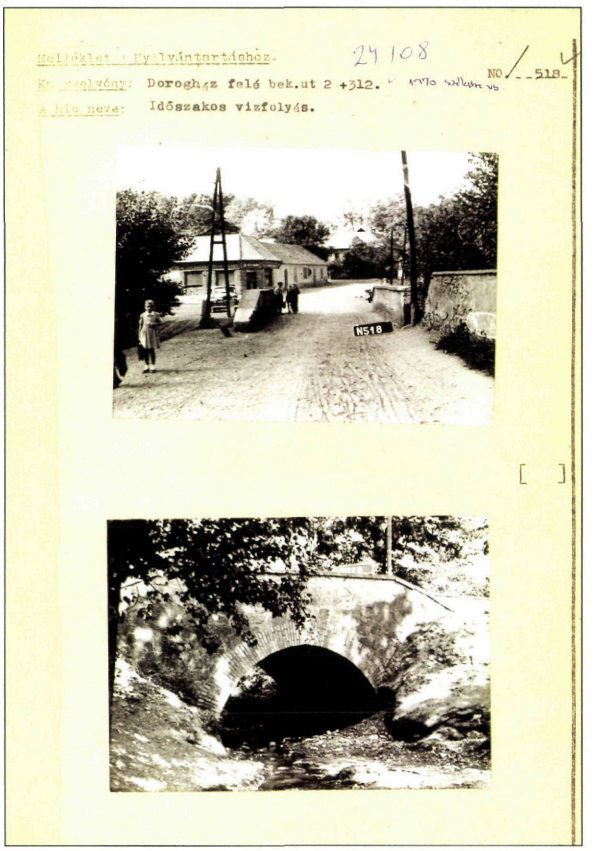
HIDLAP.

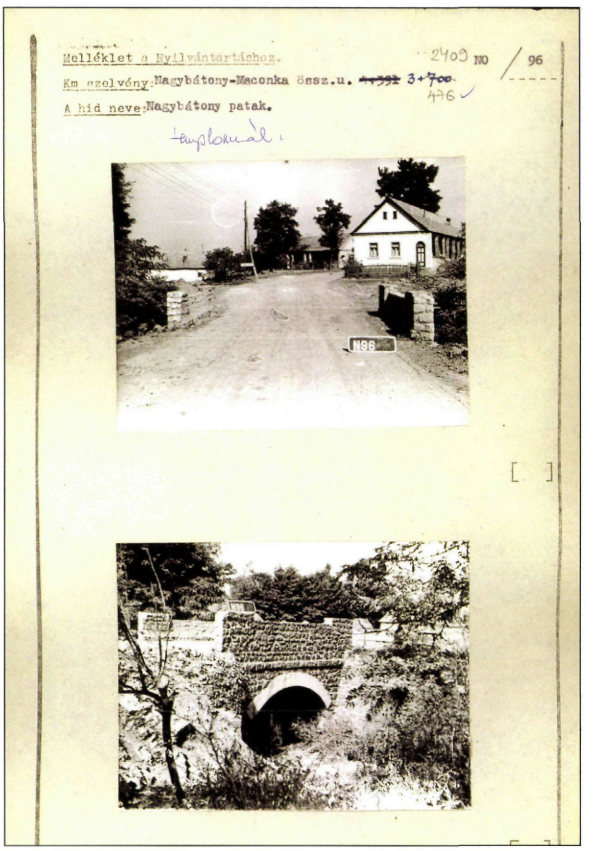
Szabad nyilás: l = 5.40 m.
Hossztartók keresztmetszeti méretei: 24 x 10.8 cm.
Hossztartók egymástól való távolsága: a = 0.95 m.
Hossztartók száma: n = 8 drb. /középen kettős/
x. Szerkezeti magasság: M = 0.55 m.
Pallók keresztmetszeti méretei: 10 x 20 cm. /átlag érték/
Kocsipálya szélessége: s = 5.90 m.
Mederfenék mélysége a hidszerkezet alsó éle alatt: m = 2.15 m.
x. Alapok alsó sikjának mélysége a hidszerkezet alsó éle alatt: m_1 =....m
Hidfők anyaga: faragott kő burkolattak terméskő fal.-
Alaptest szélessége: t =.....m.
Alaptest hosszusága: h = 7.35 m.
x. A híd épült:.....évben.
x. Utoljára javitva volt:.....évben.Javitások voltak.-
Hossztartók állapota: festendő.-
Pallók állapota: rossz.-
Hidfők állapota: gyenge.-
x. Altalaj minősége az alapsik alatt:
Van-e a hidon jelenleg forgalmi korlátozás és milyen mértékü:
A hidra megengednető legnagyobb terhelés szempontjából lényeges esetleges egyéb adatok:

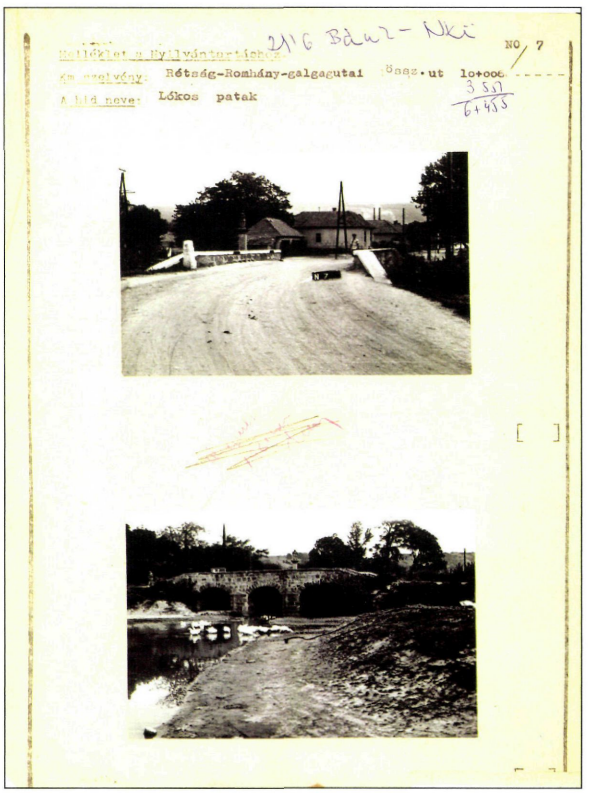
A felvett adatok helyességét igazolj

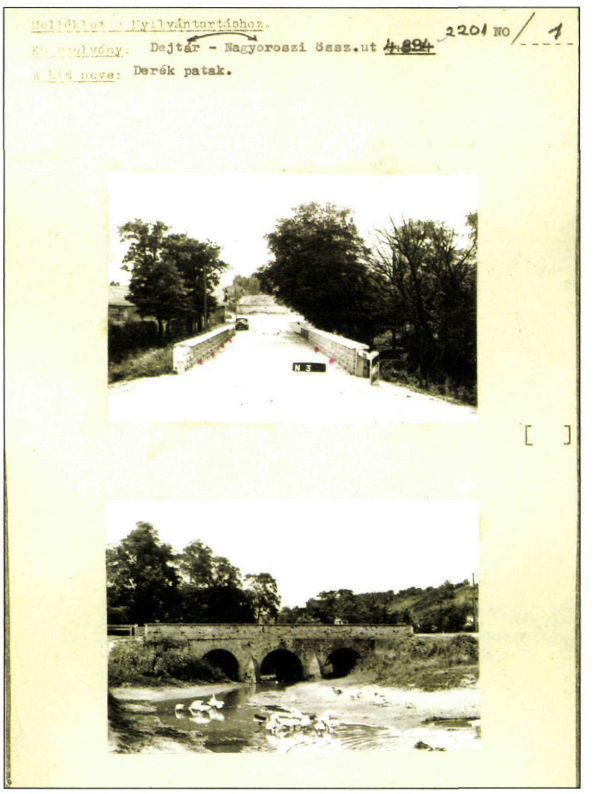
okl.mérnök.-

Hídlapok mellékletei, Közútkezelő tervtára

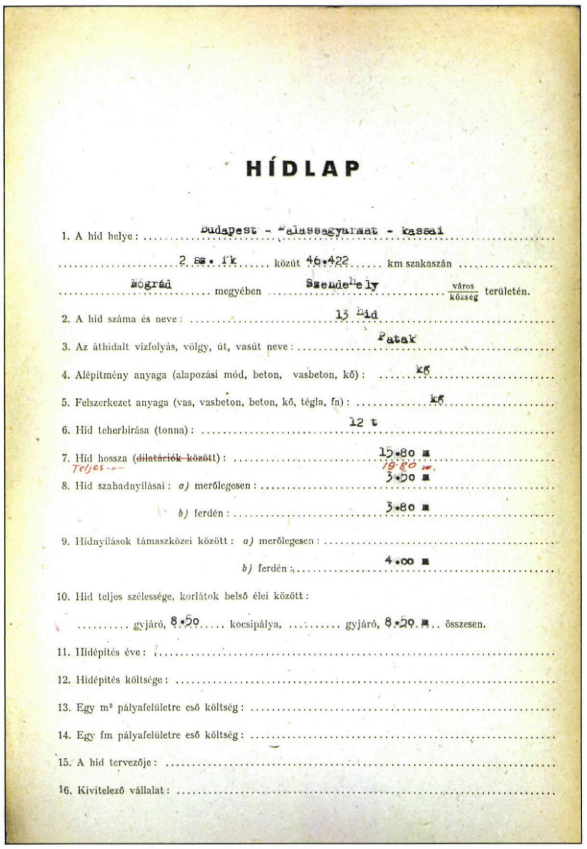






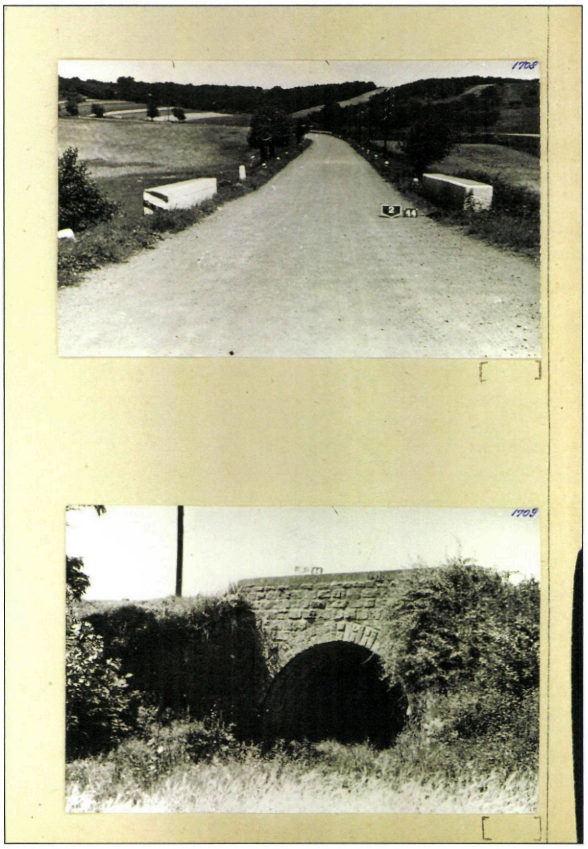


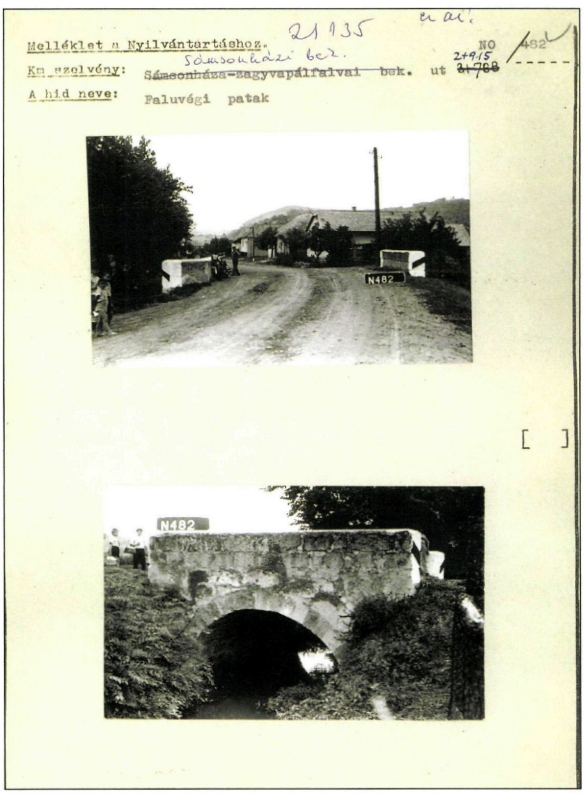
Boltozatok a hídlapok mellékletében, Közútkezelő tervtára



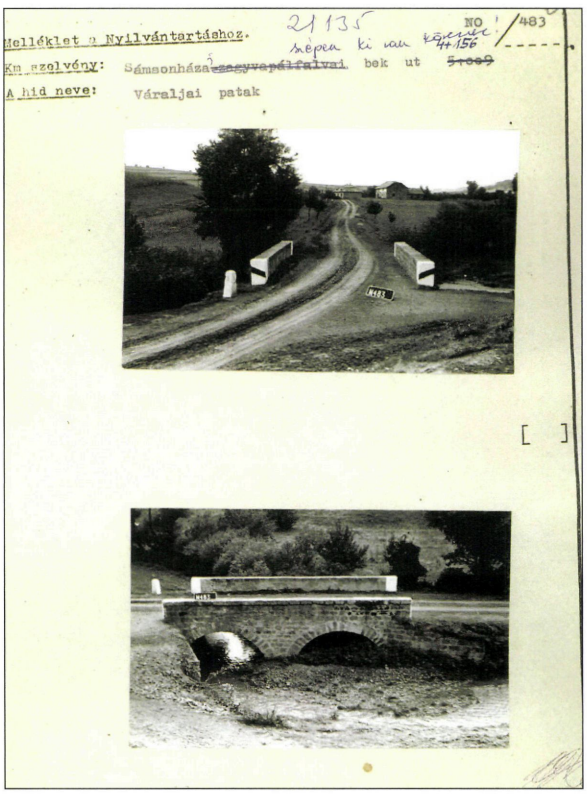
HÍDLAP

1. A híd helye: Budapest - Balassagyarmat - kassai
2 sz. fk. közút 46.422 km szakaszán
Nógrád megyében Szendehely város/község területén.
2. A híd száma és neve: 13 híd
3. Az áthidalt vízfolyás, völgy, út, vasút neve: Patak
4. Alépítmény anyaga (alapozási mód, beton, vasbeton, kő): kő
5. Felszerkezet anyaga (vas, vasbeton, beton, kő, tégla, fa): kő
6. Híd teherbírása (tonna): 12 t
7. Híd hossza (~~dilatációk között~~): 15.80 m
Teljes -"- 19.80 m.
8. Híd szabadnyílásai: a) merőlegesen: 3.50 m
b) ferdén: 3.80 m
9. Hídnyílások támaszközei között: a) merőlegesen:
b) ferdén: 4.00 m
10. Híd teljes szélessége, korlátok belső élei között:
gyjáró, 8.50 kocsipálya, gyjáró, 8.50 m összesen.
11. Hídépítés éve:
12. Hídépítés költsége:
13. Egy m² pályafelületre eső költség:
14. Egy fm pályafelületre eső költség:
15. A híd tervezője:
16. Kivitelező vállalat:



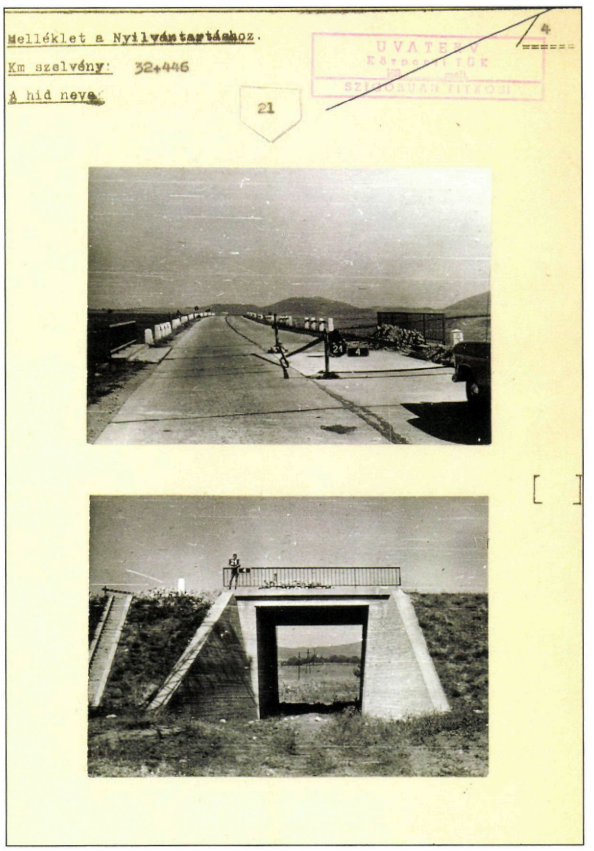


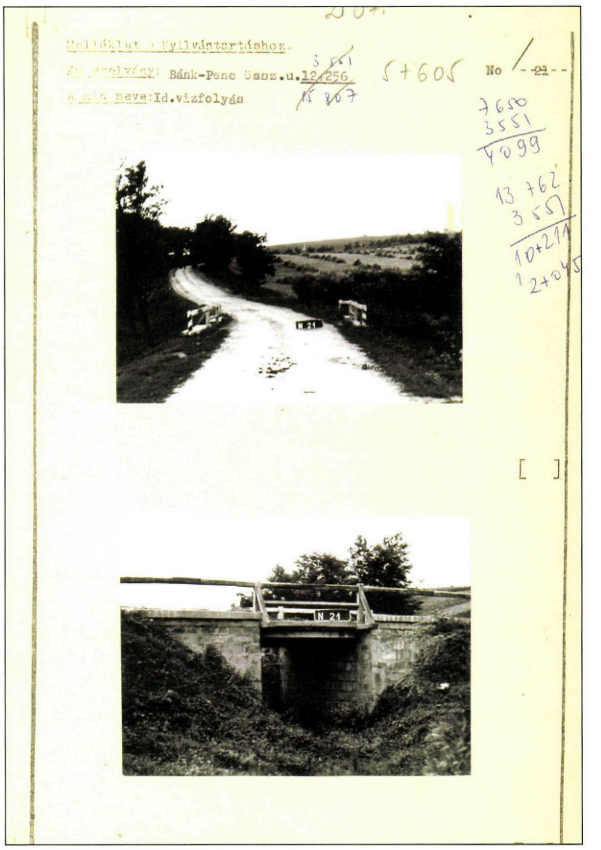
Melléklet a Nyilvántartáshoz. 21135 NO 482
Km szelvény: Sámsonházi bek. ~~Sámsonháza-zagyvapálfalvai bek.~~ ut 2+9.15 ~~31.768~~
A híd neve: Faluvégi patak

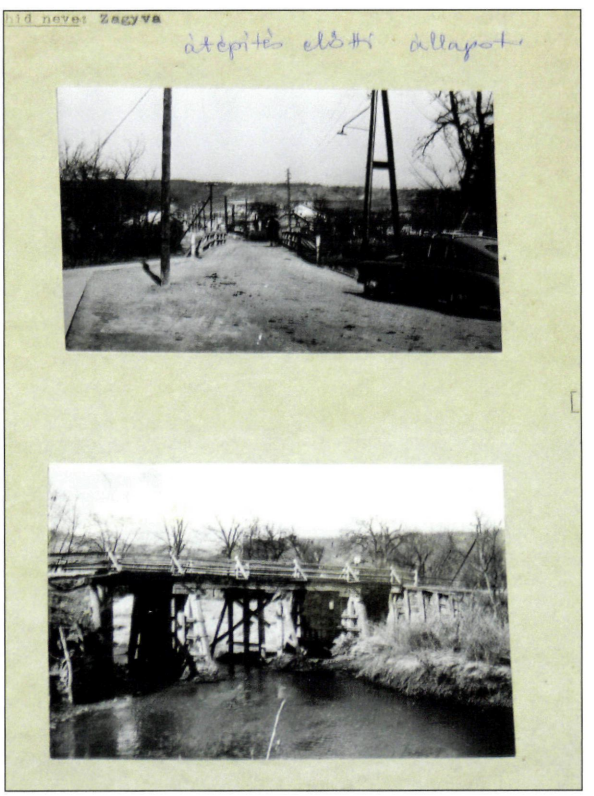


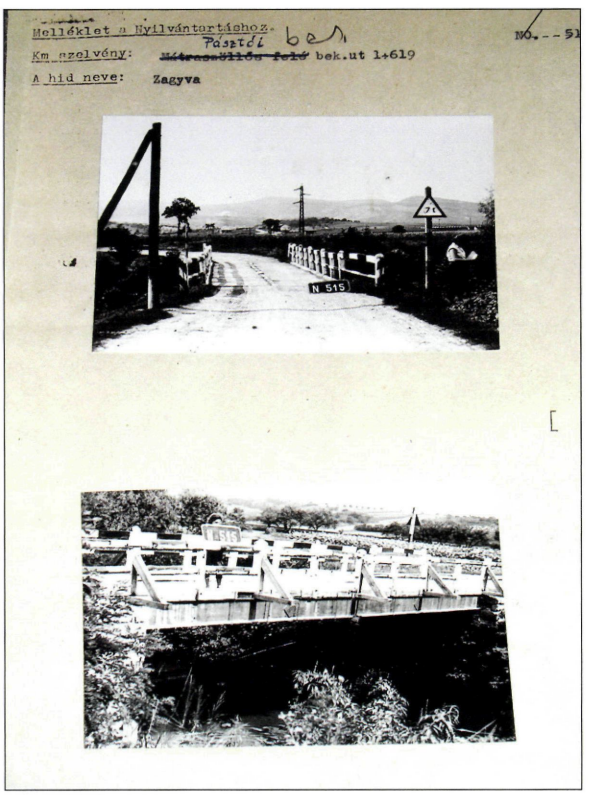
Melléklet a Nyilvántartáshoz. 21135 NO 483
Km szelvény: Sámsonháza-szépen ki van körvenve ~~zagyvapálfalvai~~ bek ut 4+156 ~~5.009~~
A híd neve: Váraljai patak

Hídlapok melléklete, Közútkezelő tervtára


Melléklet a Nyilvántartáshoz.
Km szelvény: 32+446
A híd neve:
21

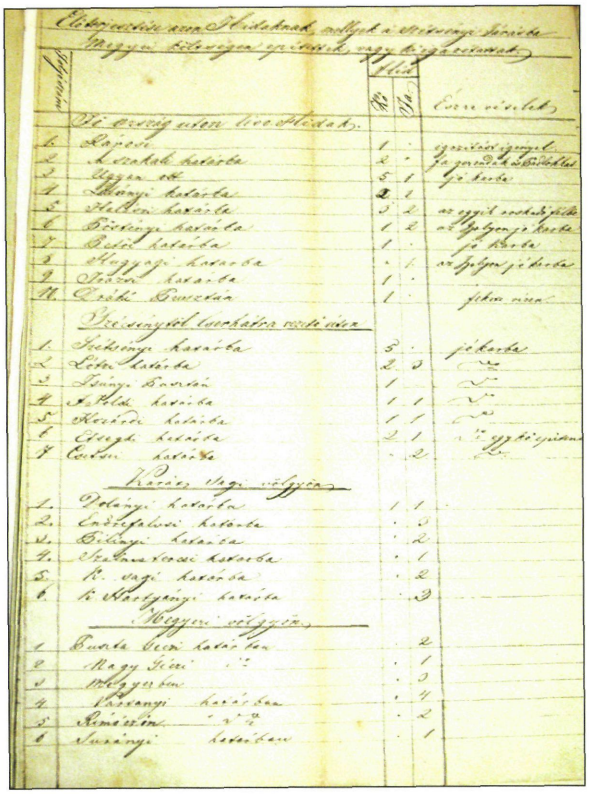

Melléklet a Nyilvántartáshoz.
Km szelvény: Bánk-Penc Össz.u.12+256
A híd neve: Id.vízfolyás
No 21

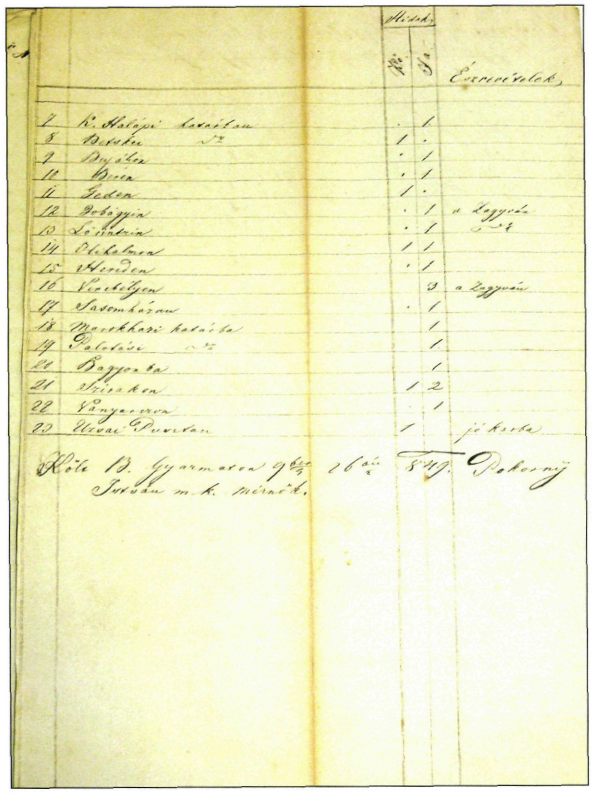

híd neve: Zagyva
átépítés előtti állapot

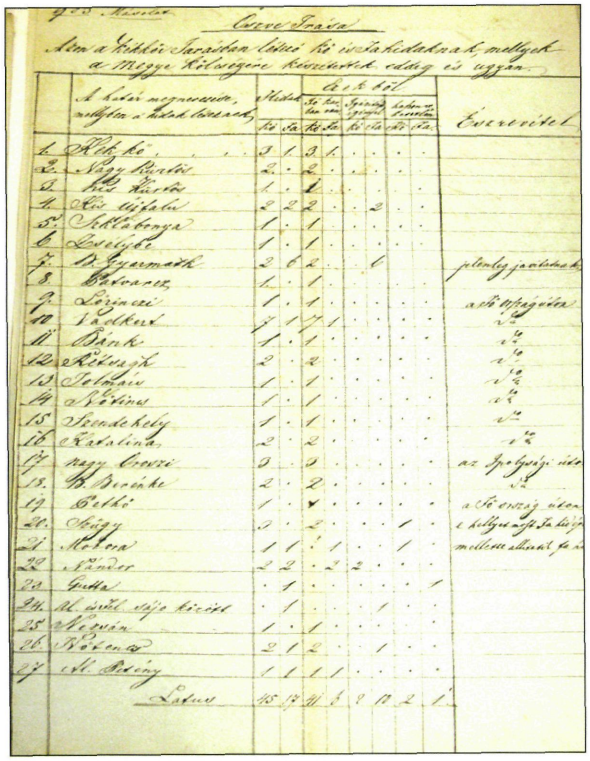

Melléklet a Nyilvántartáshoz.
Km szelvény: bek.ut 1+619
A híd neve: Zagyva

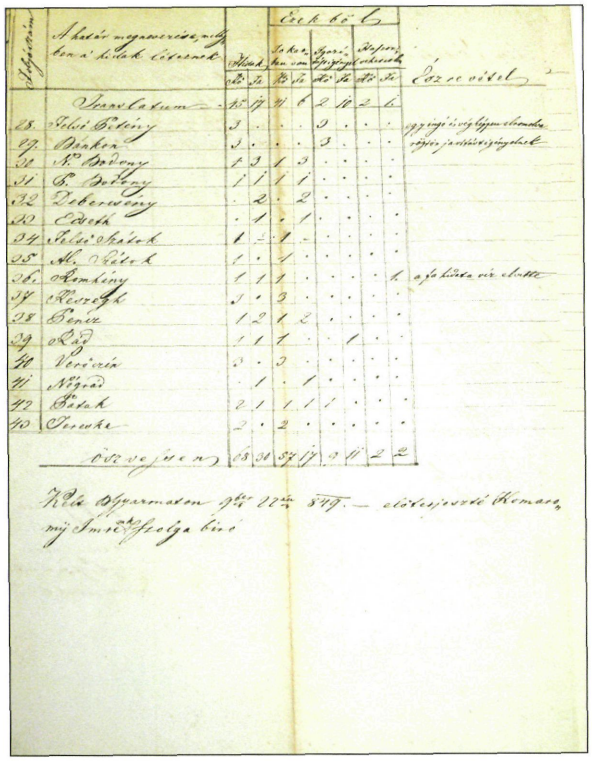
Hídlapok fotómellékletei, Közútkezelő tervtára

Nyilvántartások

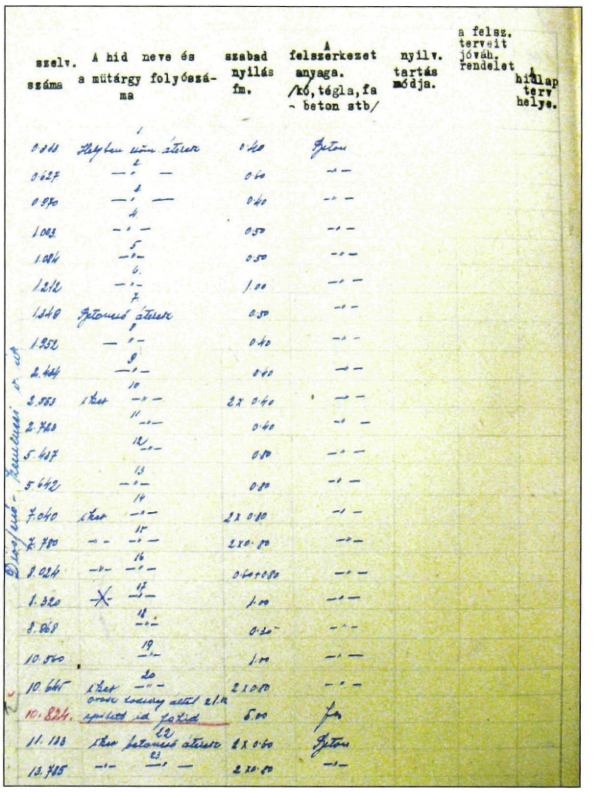






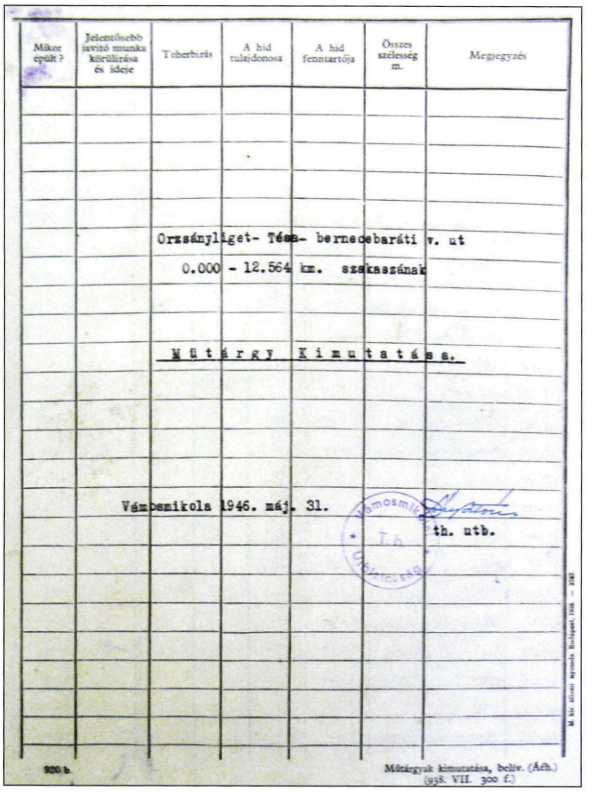


Hídnyilvántartások 1849-ből, Nógrád Megyei Levéltár



szelv. száma	A híd neve és a mütárgy folyószáma	szabad nyilás fm.	A felszerkezet anyaga. /kő, tégla, fa - beton stb/	nyilv. tartás módja.	a felsz. terveit jóváh. rendelet	A hídlap terv helye.
0.888	1 Helyben szám átérek	0.40	Beton			
0.627	2 —"—	0.60	—"—			
0.970	3 —"—	0.40	—"—			
1.003	4 —"—	0.50	—"—			
1.084	5 —"—	0.50	—"—			
1.212	6 —"—	1.00	—"—			
1.348	7 Betonszá átérek	0.50	—"—			
1.952	8 —"—	0.40	—"—			
2.484	9 —"—	0.40	—"—			
2.583	10 ikes —"—	2x 0.40	—"—			
2.720	11 —"—	0.40	—"—			
5.487	12 —"—	0.80	—"—			
5.642	13 —"—	0.80	—"—			
7.040	14 ikes —"—	2x 0.80	—"—			
7.780	15 —"—	2x0.80	—"—			
8.024	16 —"—	0.60+0.80	—"—			
8.320	17 —"—	1.00	—"—			
8.868	18 —"—	0.30	—"—			
10.560	19 —"—	1.00	—"—			
10.645	20 ikes —"—	2x0.80	—"—			
10.824	Orosz kodány alatt 21.k. épitett id. fa hid	5.00	fa			
11.133	22 ikes betonszá átérek	2x 0.60	Beton			
13.785	23 —"—	2x0.80	—"—			

Diósjenő - Kemenesi v. út



Mikor épült?	Jelentősebb javító munka körülírása és ideje	Teherbírás	A híd tulajdonosa	A híd fenntartója	Összes szélesség m.	Megjegyzés

Orzsányliget- Tésa- bernecebaráti v. út

0.000 - 12.564 km. szakaszának

Mütárgy Kimutatása.

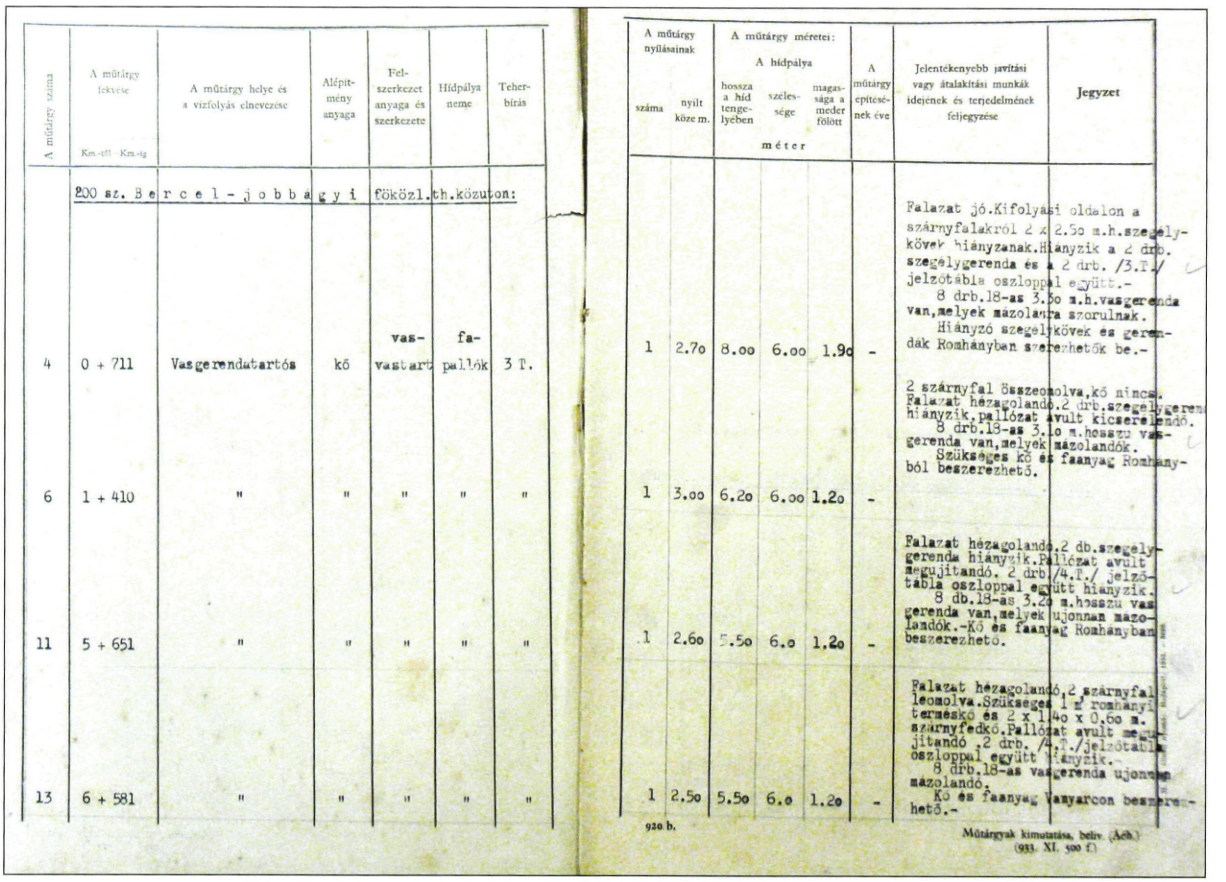
Vámosmikola 1946. máj. 31.

Vámosmikola T.h. Utbiztosság

th. utb.

920 b.

Mütárgyak kimutatása, beliv. (Ách.) (938. VII. 300 f.)



A mütárgy száma	A mütárgy fekvése Km.-től–Km.-ig	A mütárgy helye és a vízfolyás elnevezése	Alépítmény anyaga	Felszerkezet anyaga és szerkezete	Hídpálya neme	Teherbírás
	200 sz. Bercel-jobbágyi			föközl.	th.	közuton:
4	0 + 711	Vasgerendatartós	kő	vas-vastart	fa-pallók	3 T.
6	1 + 410	"	"	"	"	"
11	5 + 651	"	"	"	"	"
13	6 + 581	"	"	"	"	"

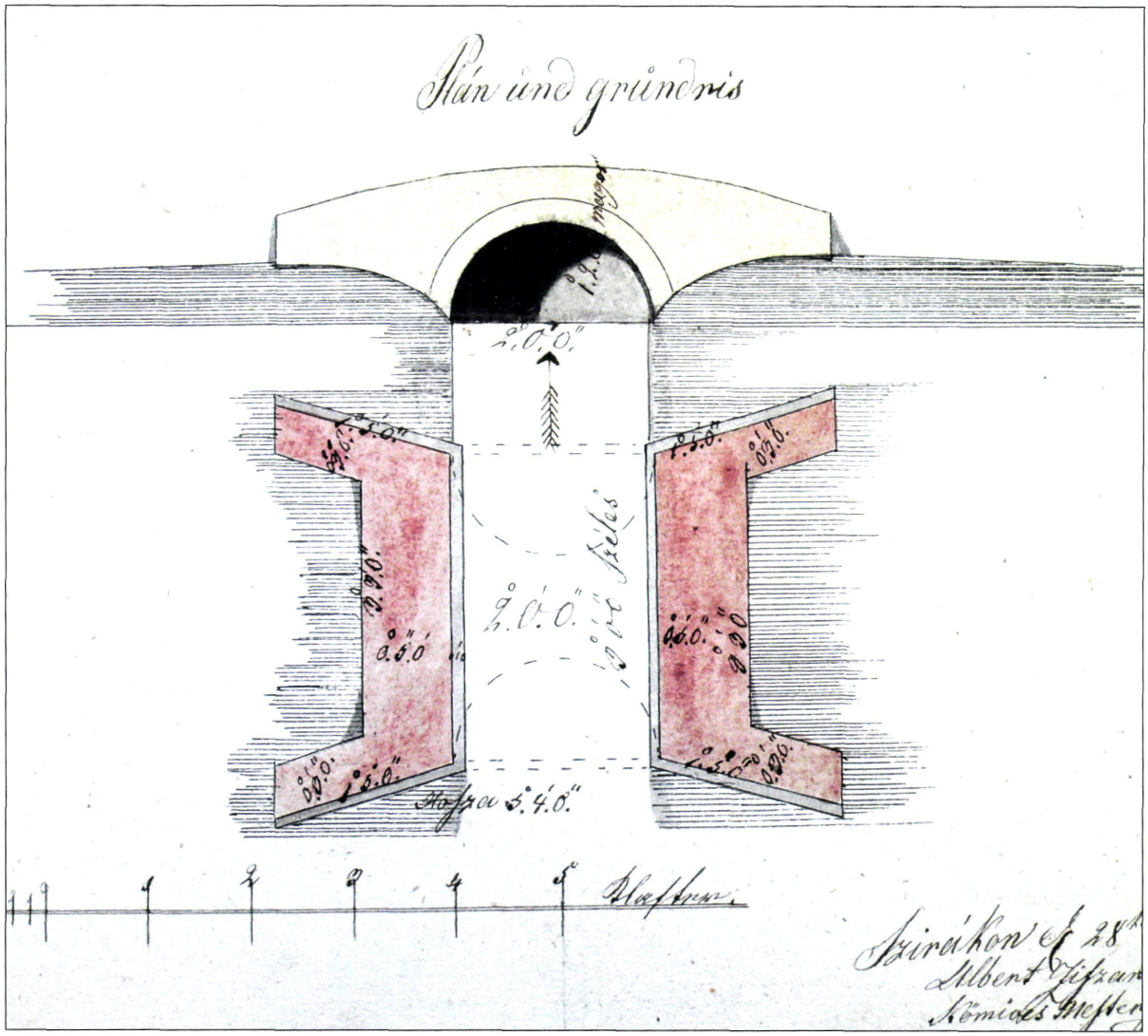
A mütárgy nyilásainak száma	nyilt köze m.	A mütárgy méretei: A hídpálya hossza a híd tengelyében (méter)	szélessége (méter)	magassága a meder fölött (méter)	A mütárgy építésének éve	Jelentékenyebb javítási vagy átalakítási munkák idejének és terjedelmének feljegyzése	Jegyzet
1	2.70	8.00	6.00	1.90	-	Falazat jó. Kifolyási oldalon a szárnyfalakról 2 x 2.50 m.h. szegélykövek hiányzanak. Hiányzik a 2 drb. szegélygerenda és a 2 drb. /3.T./ jelzőtábla oszloppal együtt.- 8 drb.18-as 3.30 m.h. vasgerenda van, melyek mázolásra szorulnak. Hiányzó szegélykövek és gerendák Romhányban szerezhetők be.-	
1	3.00	6.20	6.00	1.20	-	2 szárnyfal összeomolva, kő nincs. Falazat hézagolandó. 2 drb. szegélygerenda hiányzik, pallózat avult kicserélendő. 8 drb.18-as 3.10 m. hosszu vasgerenda van, melyek mázolandók. Szükséges kő és faanyag Romhányból beszerezhető.	
1	2.60	5.50	6.0	1.20	-	Falazat hézagolandó. 2 db. szegélygerenda hiányzik. Pallózat avult megujitandó. 2 drb. /4.T./ jelzőtábla oszloppal együtt hiányzik. 8 db.18-as 3.20 m. hosszu vasgerenda van, melyek ujonnan mázolandók.- Kő és faanyag Romhányban beszerezhető.	
1	2.50	5.50	6.0	1.20	-	Falazat hézagolandó, 2 szárnyfal leomolva. Szükséges 1 m³ romhányi terméskő és 2 x 1.40 x 0.60 m. szárnyfedkő. Pallózat avult megujitandó. 2 drb. /4.T./ jelzőtábla oszloppal együtt hiányzik.- 8 drb.18-as vasgerenda ujonnan mázolandó. Kő és faanyag Vanyarcon beszerezhető.-	

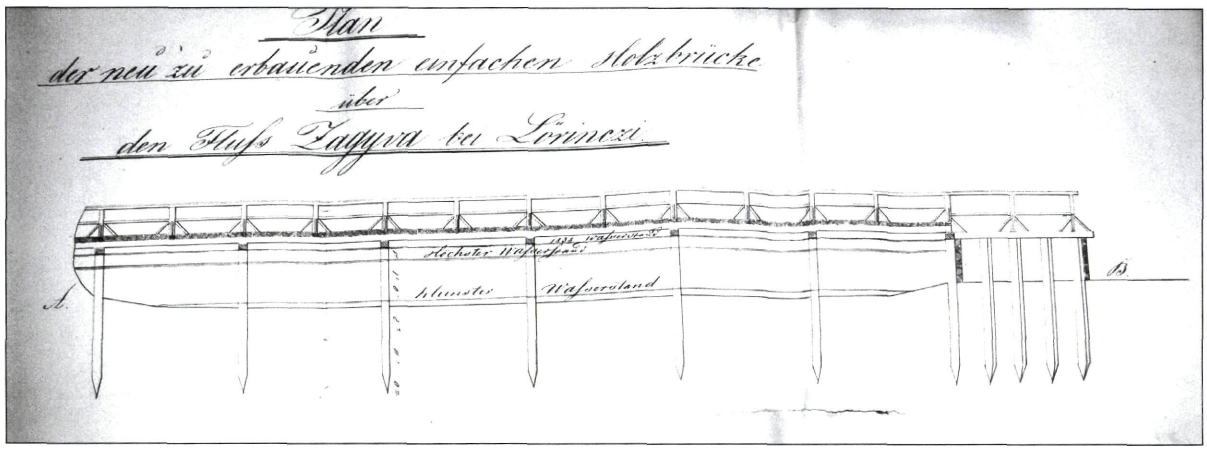
920 b.

Mütárgyak kimutatása, beliv. (Ách.) (933. XI. 500 f.)

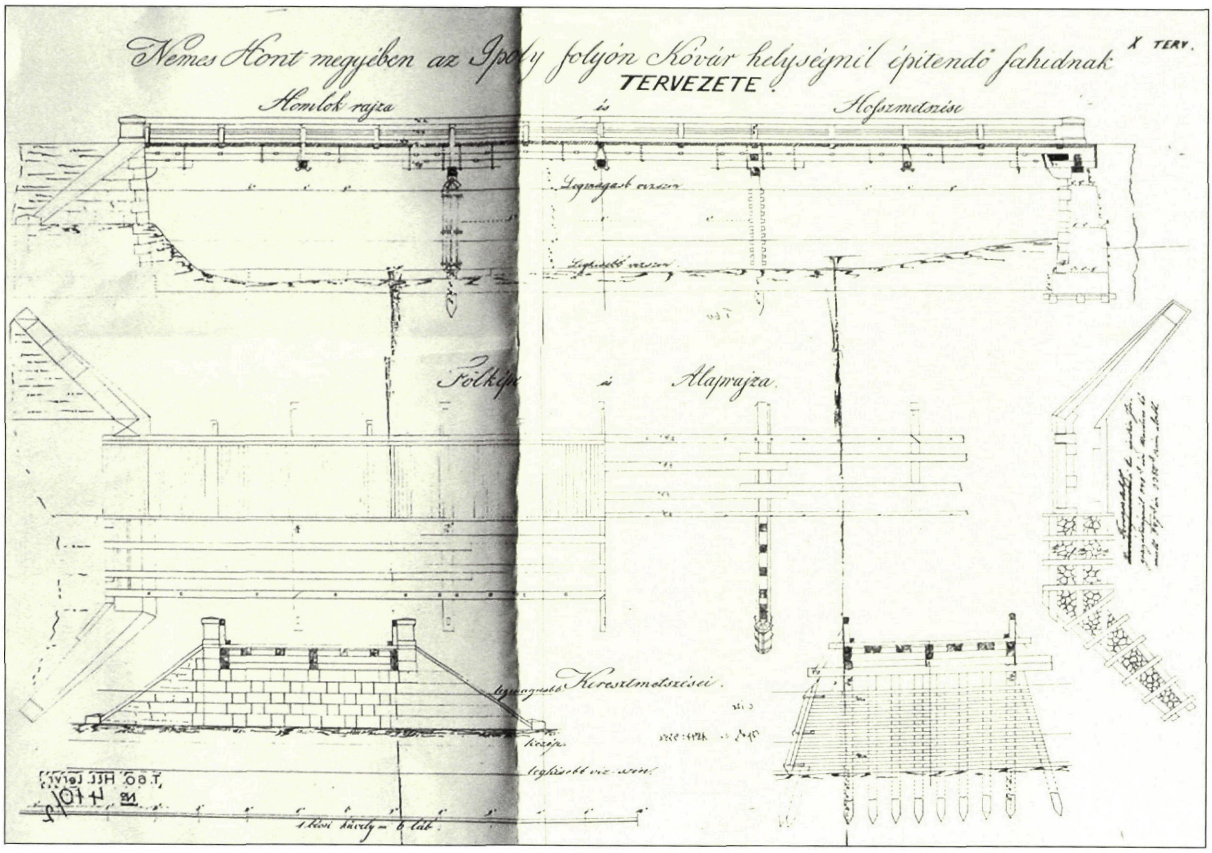
Hídnyilvántartások 1849-ből, Nógrád Megyei Levéltár

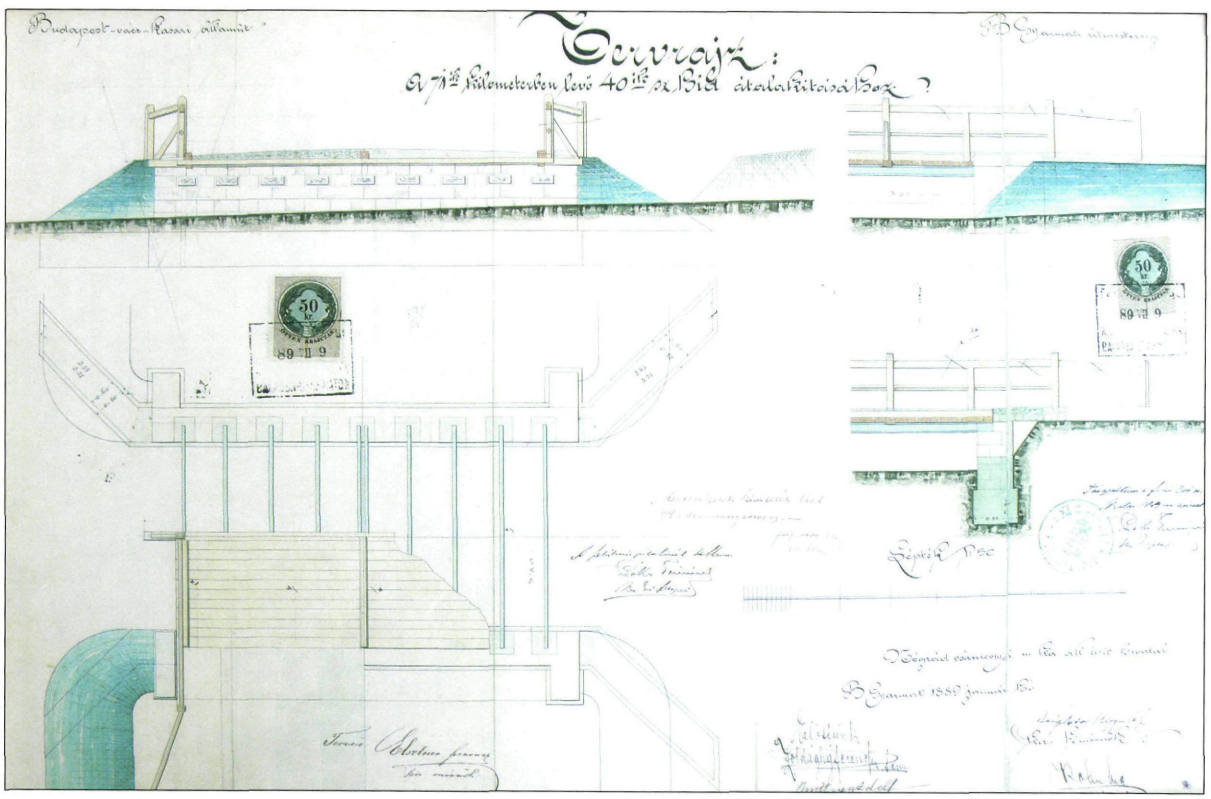
Tervek



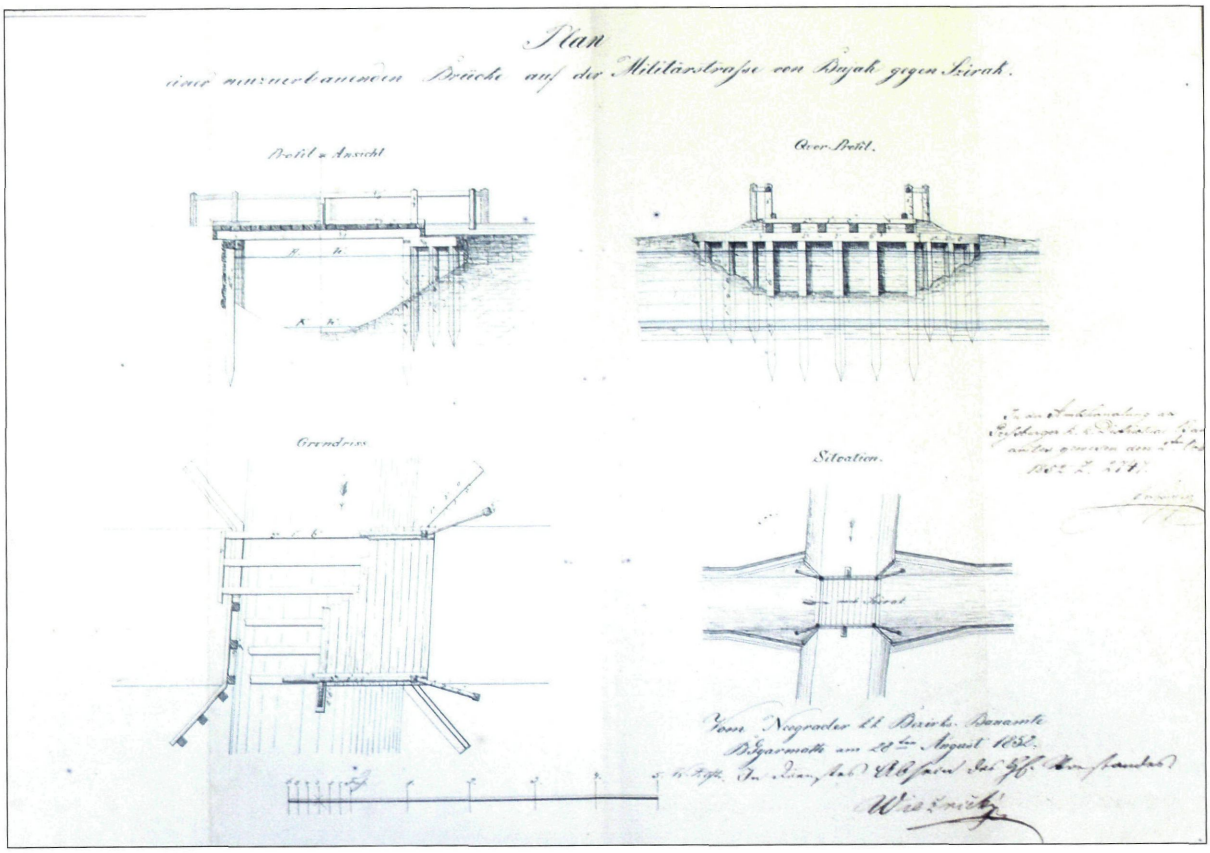


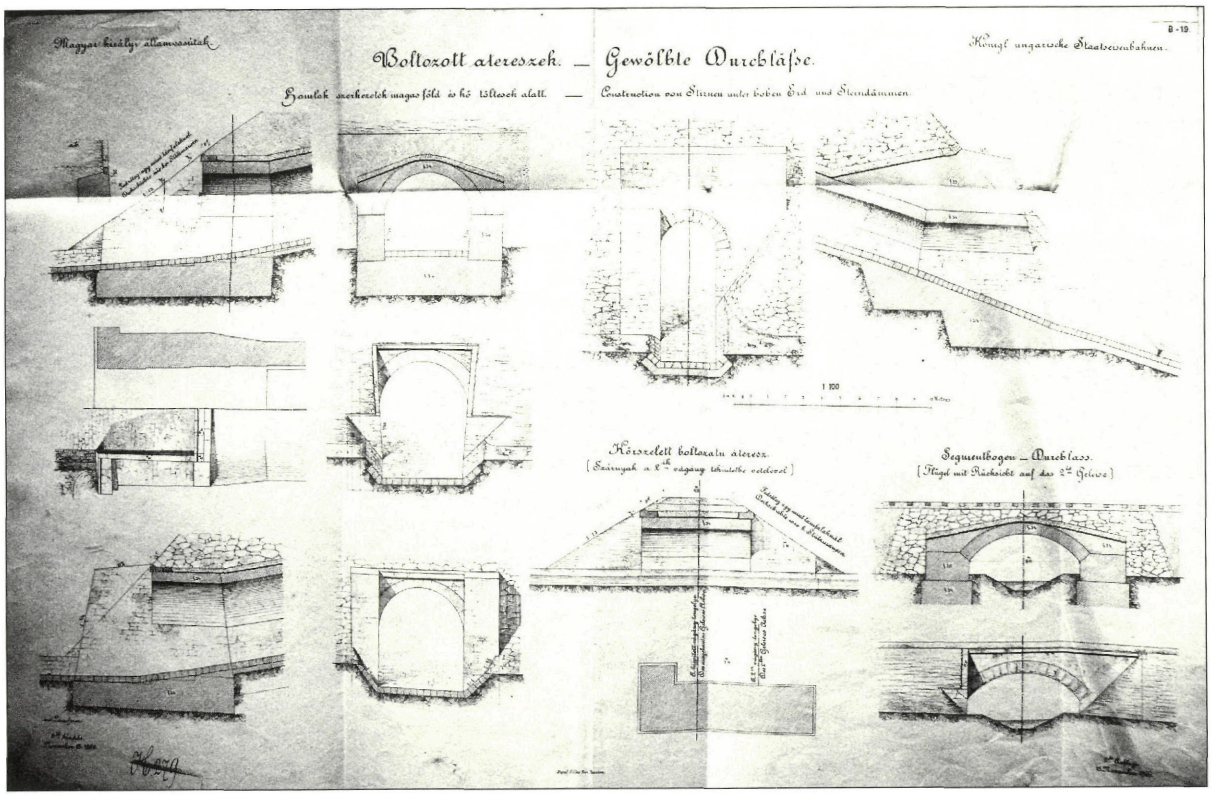
Hídtervek (1844. 1852) Nógrád Megyei Levéltár



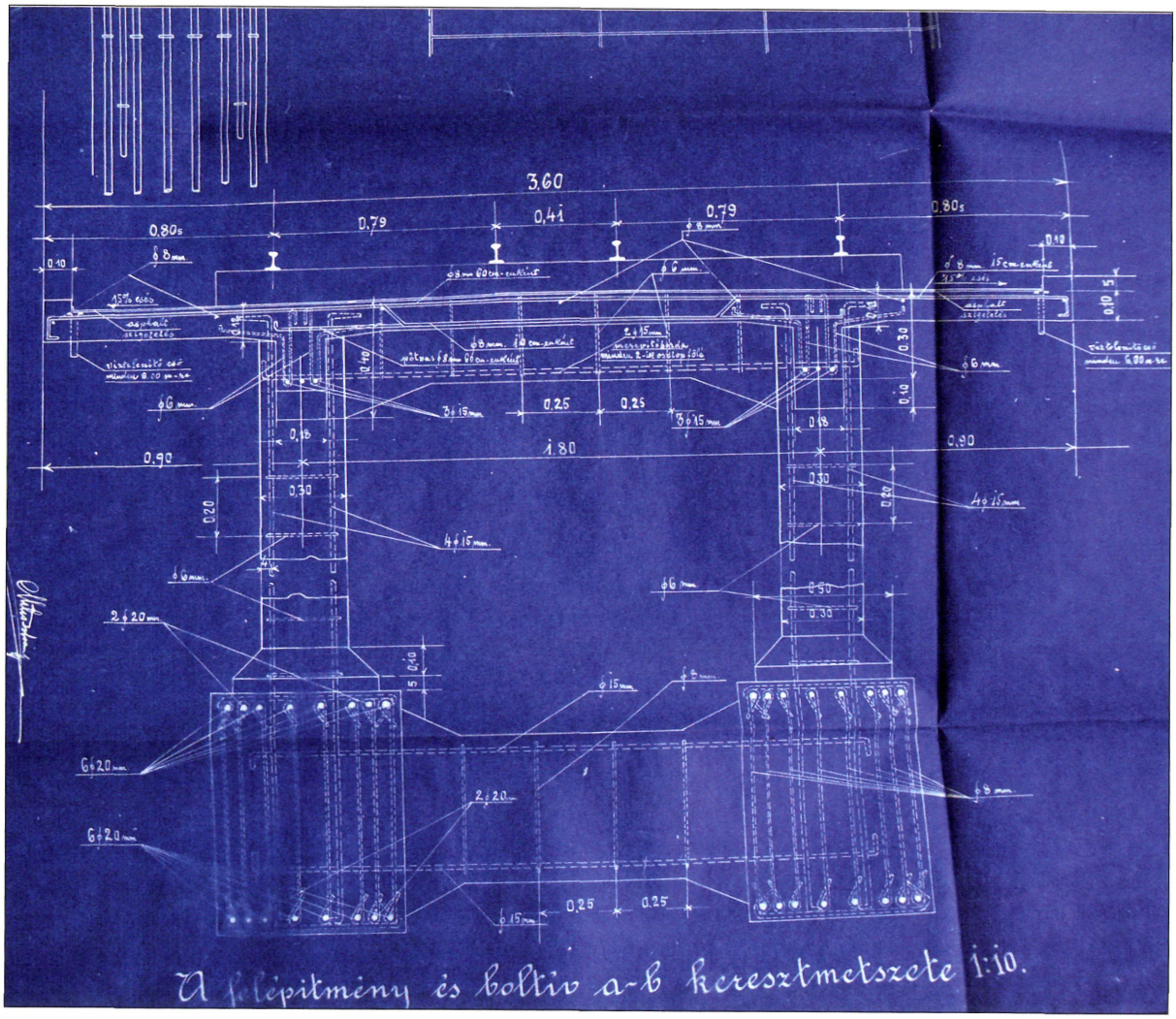


Ipoly-híd és áteresz terv, Nógrád Megyei Levéltár

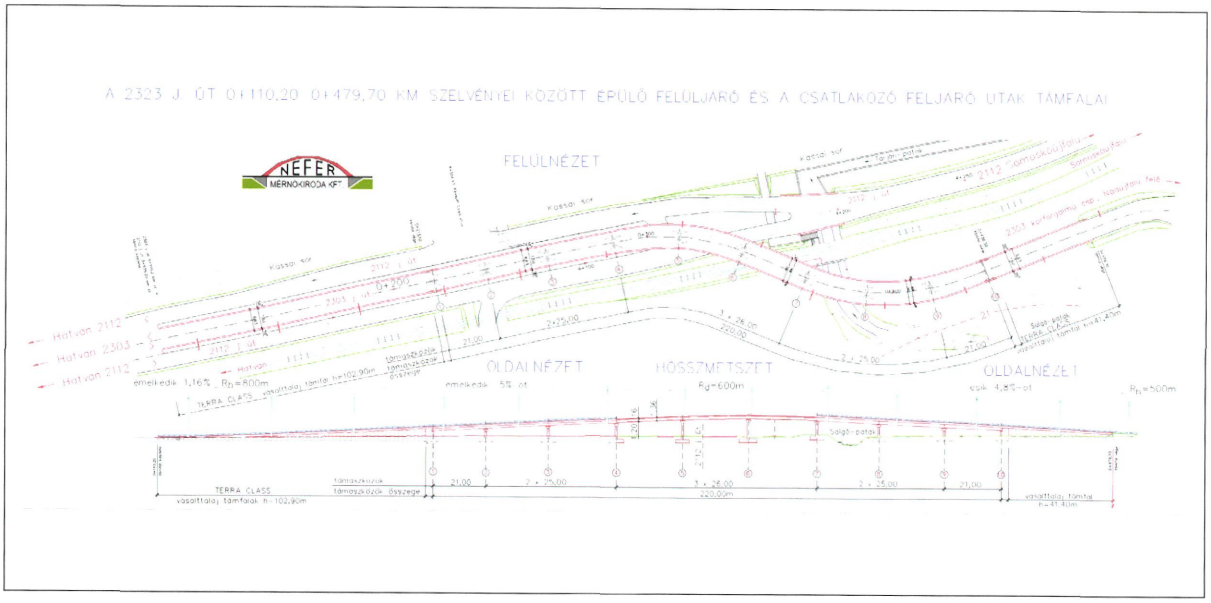




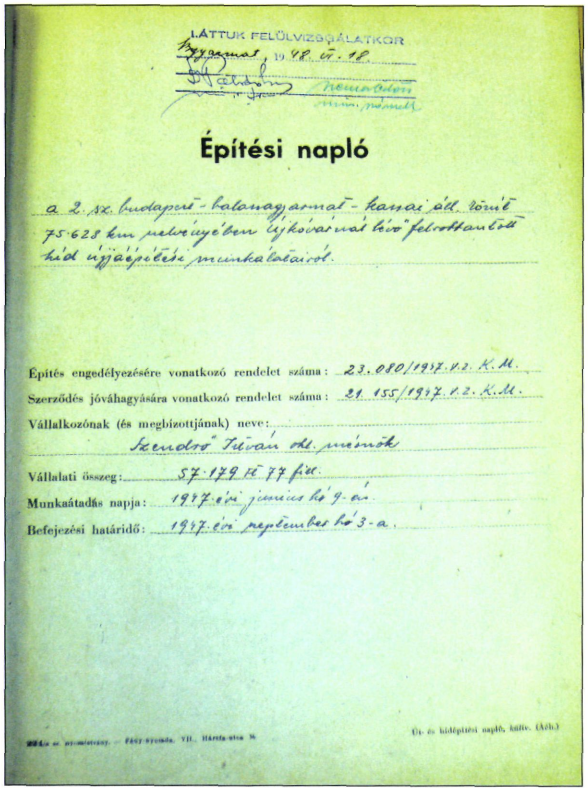
Fahíd tervek, Nógrád Megyei Levéltár



Salgótarján bányavasút hídtervei, Nógrád Megyei Levéltár



Iratok, naplók



LÁTTUK FELÜLVIZSGÁLATKOR

Szyarmat, 1948. VI. 18.

Építési napló

a 2. sz. budapest-balassagyarmat-kassai áll. közút 75.628 km nelvényében újkóvárnál lévő felrottantott híd újjáépítési munkálatairól.

Építés engedélyezésére vonatkozó rendelet száma: 23.080/1947. V. 2. K. M.

Szerződés jóváhagyására vonatkozó rendelet száma: 21.155/1947. V. 2. K. M.

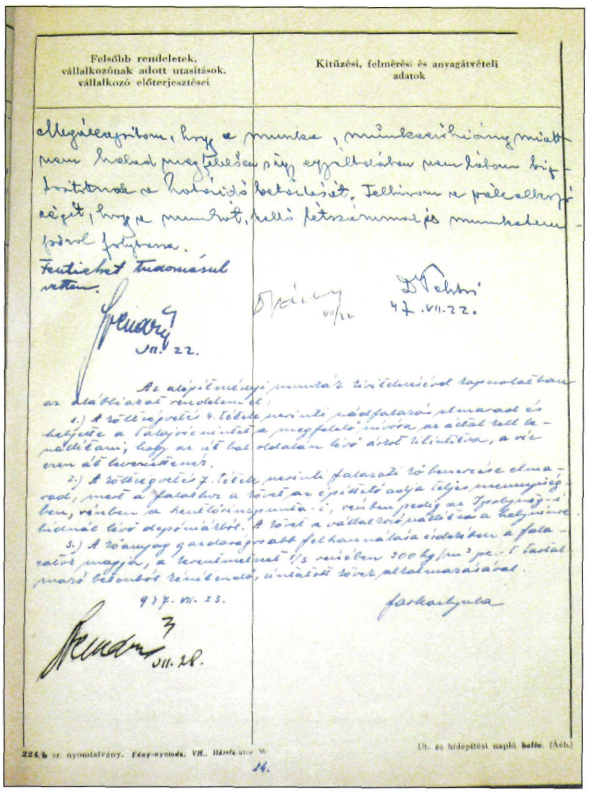
Vállalkozónak (és megbízottjának) neve: Szendrő István okl. mérnök

Vállalati összeg: 57.179 Ft 77 fill.

Munkaátadás napja: 1947. évi junius hó 9-ás.

Befejezési határidő: 1947. évi september hó 3-a.

Út- és hídépítési napló, külív. (Áéh.)



Felsőbb rendeletek, vállalkozónak adott utasítások, vállalkozó előterjesztései

Kitűzési, felmérési és anyagátvételi adatok

Az alépítményi munkák kivitelezésével kapcsolatban az alábbiakat rendelem el:

1.) A zöttségvetés 4. tétele szerinti nádfalazás elmarad és helyette a talajvíc nintet a megfelelő mívára az által kell kenéltetni, hogy az út bal oldalán lévő árok tilintítva, a víz ezen át levezetnek.

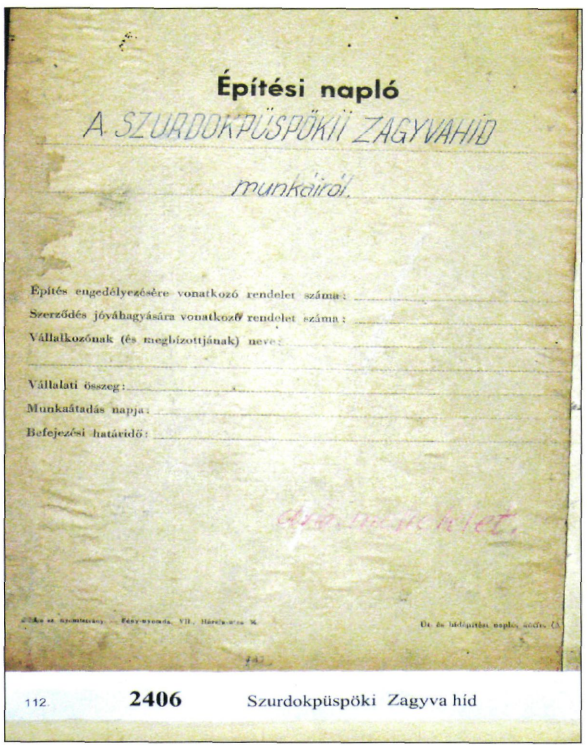
2.) A zöttségvetés 7. tétele szerinti falazati zö benevzése elmarad, mert a falazhoz a zövet az építető adja teljes mennyiségben, rénben a hentlőrincpunta-i, rénben pedig az Ipolynyugi-hidnál lévő depóniákból. A zövet a vállalkozó nállítva a helyszínre.

3.) A zöanyag gazdaságosabb felhasználása érdekében a falazatok magja, a terentmetnet 1/3 rénében 200 kg/m³ pc.-t tartalmazó betonból rénítendő, úntatott zövet alkalmazásával.

937. VII. 23.

Farkasfyuka

Út- és hídépítési napló belív. (Áéh.)



Építési napló

A SZURDOKPÜSPÖKI ZAGYVAHÍD munkáiról.

Építés engedélyezésére vonatkozó rendelet száma:

Szerződés jóváhagyására vonatkozó rendelet száma:

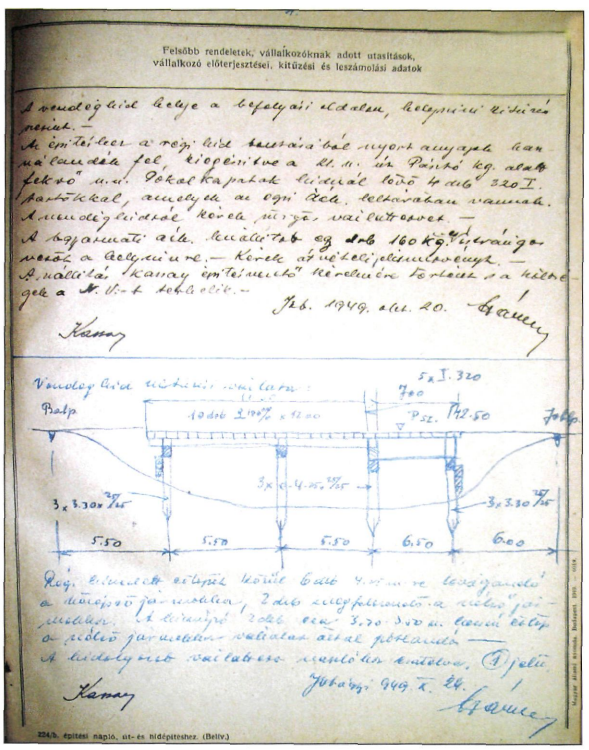
Vállalkozónak (és megbízottjának) neve:

Vállalati összeg:

Munkaátadás napja:

Befejezési határidő:

112. 2406 Szurdokpüspöki Zagyva híd



Felsőbb rendeletek, vállalkozóknak adott utasítások, vállalkozó előterjesztései, kitűzési és leszámolási adatok

A vendéghíd helye a befolyási oldalon, helyszíni kitűzés szerint.

Az építésben a régi híd tartásából nyert anyagok kannálandók fel, kiegészítve a 21. n. út Pásztó kg. alatt fekvő n.n. Pokolkapatak hidnál lévő 4 db 320 I. tartókkal, amelyek az egyi Zsch. leltárában vannak.

A vendéghídtól kérek mérgés vállalkozót.

A bagarmati áll. kiállítot egy db 160 kg. mérgés tartóra a helyszínre. — Kérek átvételi elismerényt.

A nállítás Kassay építésvezető kérelmére történt s a költségek a N. V.-t terhelik.

Jób. 1949. okt. 20.

Kassay

Vendéghíd utasítás vállalat:

Balp. 10 db 2 100% x 12.00 — 5 x I. 320 — 7.00 — Psz. 142.50 — Jobbp.

3 x 3.30 x 25/25 — 3 x 4.25 x 25/25 — 3 x 3.30 x 25/25

5.50 — 5.50 — 5.50 — 6.50 — 6.00

Régi kimelett cölöpöt közül 6 db 4.25 m-re levágandó a kőrépső jármokban, 2 db megfelelő-a nőhő jármokban. A kimúgó 2 db cza 3.70-3.50 m. lenni cölöp a nőhő jármokban vállalat által pótlandó.

A hidolgozat vállalatot naplóban csatolva. (1) jelű.

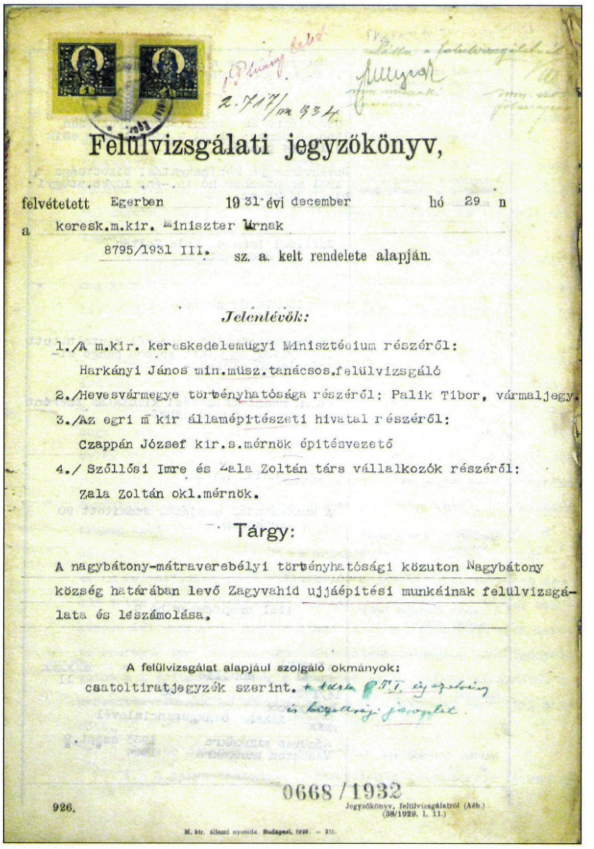
Jobbágyi 949. X. 24.

Kassay

224/b. építési napló, út- és hídépítéshez. (Belív.)

Magyar állami nyomda. Budapest 1948. — 0018.

Építési naplók, Közútkezelő tervtára



Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

felvétetett Egerben 1931 évi december hó 29 n

a kereskm.kir. Miniszter Urnak

8795/1931 III. sz. a. kelt rendelete alapján.

Jelenlévők:

1./A m.kir. kereskedelemügyi Minisztérium részéről:
Harkányi János min.műsz.tanácsos,felülvizsgáló

2./Hevesvármegye törvényhatósága részéről: Palik Tibor, vármaljegyző

3./Az egri m.kir államépítészeti hivatal részéről:
Czappán József kir.s.mérnök építésvezető

4./ Szőllősi Imre és Zala Zoltán társ vállalkozók részéről:
Zala Zoltán okl.mérnök.

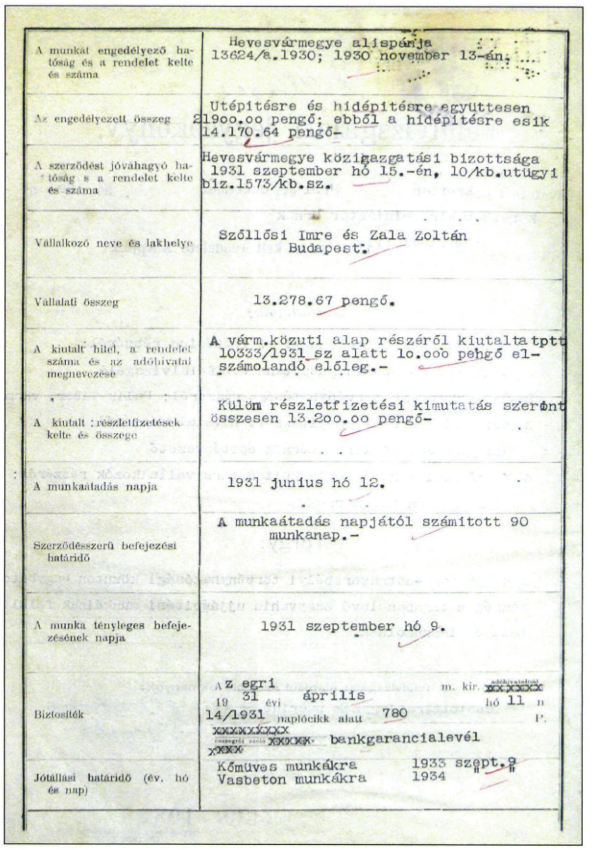
Tárgy:

A nagybátony-mátraverebélyi törvényhatósági közuton Nagybátony község határában levő Zagyvahid ujjáépitési munkáinak felülvizsgálata és leszámolása.

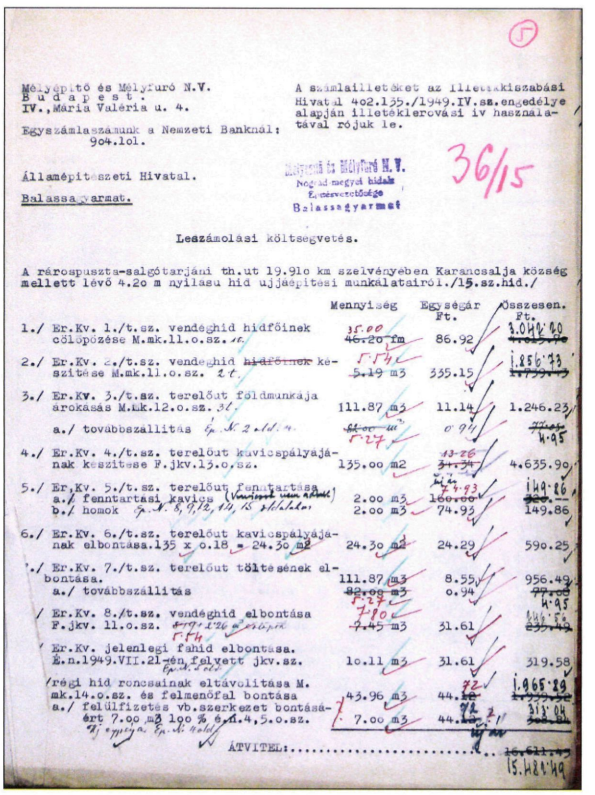
A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:
csatoltiratjegyzék szerint.

926. 0668/1932

Jegyzőkönyv, felülvizsgálatról (Aéh.) (38/1929. I. 11.)



A munkát engedélyező hatóság és a rendelet kelte és száma	Hevesvármegye alispánja 13624/a.1930; 1930 november 13-án.
Az engedélyezett összeg	Utépitésre és hidépitésre együttesen 219oo.oo pengő; ebből a hidépitésre esik 14.170.64 pengő-
A szerződést jóváhagyó hatóság s a rendelet kelte és száma	Hevesvármegye közigazgatási bizottsága 1931 szeptember hó 15.-én, 10/kb.ütügyi biz.1573/kb.sz.
Vállalkozó neve és lakhelye	Szőllősi Imre és Zala Zoltán Budapest.
Vállalati összeg	13.278.67 pengő.
A kiutalt hitel, a rendelet száma és az adóhivatal megnevezése	A várm.közuti alap részéről kiutaltatott 10333/1931 sz alatt 1o.ooo pengő elszámolandó előleg.-
A kiutalt részletfizetések kelte és összege	Külön részletfizetési kimutatás szerint összesen 13.2oo.oo pengő-
A munkaátadás napja	1931 junius hó 12.
Szerződésszerű befejezési határidő	A munkaátadás napjától számított 90 munkanap.-
A munka tényleges befejezésének napja	1931 szeptember hó 9.
Biztosíték	Az egri m. kir. 19 31 évi április hó 11 n 14/1931 naplócikk alatt 780 P. bankgarancialevél
Jótállási határidő (év, hó és nap)	Kőműves munkákra 1933 szept.9 Vasbeton munkákra 1934



Mélyépítő és Mélyfúró N.V.
Budapest.
IV.,Mária Valéria u. 4.

Egyszámlaszámunk a Nemzeti Banknál: 904.lol.

A számlailletéket az illetékkiszabási Hivatal 402.135./1949.IV.sz.engedélye alapján illetékleróvási iv használatával rójuk le.

Államépitészeti Hivatal.
Balassagyarmat.

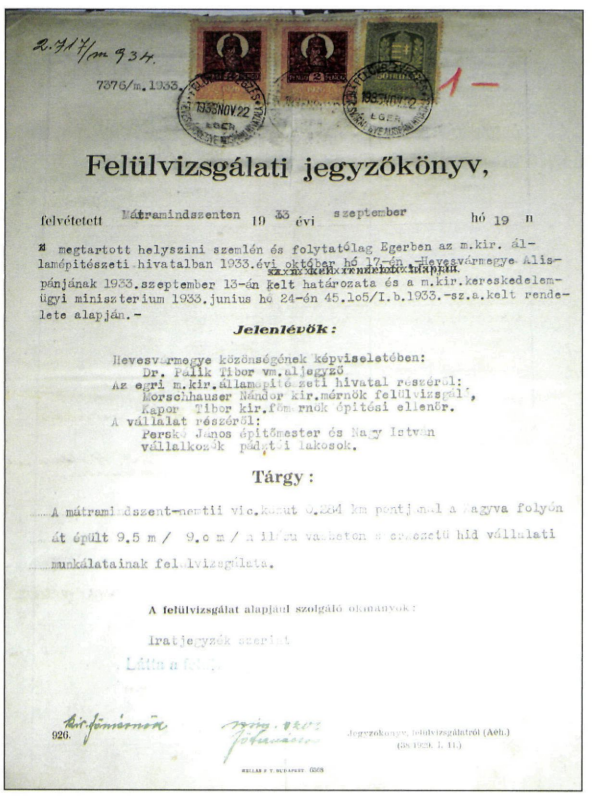
Mélyépítő és Mélyfúró N.V.
Nógrád megyei kirendeltsége
Balassagyarmat

36/15

Leszámolási költségvetés.

A rárospuszta-salgótarjáni th.ut 19.9lo km szelvényében Karancsalja község mellett lévő 4.2o m nyilasu híd ujjaépitési munkálatairól./15.sz.híd./

	Mennyiség	Egységár Ft.	Összesen. Ft.
1./ Er.Kv. 1./t.sz. vendéghid hidfőinek cölöpözése M.mk.11.o.sz.	35.00 46.20 fm	86.92	3.042.60
2./ Er.Kv. 2./t.sz. vendéghid hidfőinek készitése M.mk.11.o.sz.	5.49 m3	335.15	1.856.73
3./ Er.Kv. 3./t.sz. terelőut földmunkája árokása M.mk.12.o.sz.	111.87 m3	11.14	1.246.23
a./ továbbszállitás		o.94	4.95
4./ Er.Kv. 4./t.sz. terelőut kavicspályájának készitése F.jkv.13.o.sz.	135.oo m2	43.26 34.54	4.635.9o
5./ Er.Kv. 5./t.sz. terelőut fenntartása a./ fenntartási kavics b./ homok	2.oo m3 2.oo m3	160.oo 74.93	149.86
6./ Er.Kv. 6./t.sz. terelőut kavicspályájának elbontása.135 x o.18 = 24.3o m2	24.3o m2	24.29	590.25
7./ Er.Kv. 7./t.sz. terelőut töltésének elbontása.	111.87 m3	8.55	956.49
a./ továbbszállitás	82.oo m3	o.94	4.95
8./ Er.Kv. 8./t.sz. vendéghid elbontása F.jkv. 11.o.sz.	9.45 m3	31.61	298.82
Er.Kv. jelenlegi fahid elbontása. É.n.1949.VII.21-én felvett jkv.sz.	1o.11 m3	31.61	319.58
régi hid roncsainak eltávolitása M. mk.14.o.sz. és felmenőfal bontása	43.96 m3	44.8o	1.965.29
a./ felülfizetés vb.szerkezet bontásáért 7.oo m3 1oo % 6.n.4.5.o.sz.	7.oo m3	44.8o	315.04
ÁTVITEL:			15.621.49
			15.421.49



2.717/m 934.

7376/m.1933.

1933 NOV 22 EGER

1933 NOV 12 EGER

1—

Felülvizsgálati jegyzőkönyv,

felvétetett Mátramindszenten 1933 évi szeptember hó 19 n

megtartott helyszini szemlén és folytatólag Egerben az m.kir. államépitészeti hivatalban 1933.évi október hó 17-én Hevesvármegye Alispánjának 1933.szeptember 13-án kelt határozata és a m.kir.kereskedelemügyi minisztérium 1933.junius hó 24-én 45.1o5/I.b.1933.-sz.a.kelt rendelete alapján.-

Jelenlévők:

Hevesvármegye közönségének képviseletében:
Dr. Palik Tibor vm.aljegyző
Az egri m.kir.államépitészeti hivatal részéről:
Morschhauser Nándor kir.mérnök felülvizsgáló,
Kapor Tibor kir.főmérnök építési ellenőr.
A vállalat részéről:
Persze János épitőmester és Nagy István vállalkozók pártjai lakosok.

Tárgy:

A mátramindszent-nemtii vic.kozut 0.224 km pontjánál a Zagyva folyón át épült 9.5 m / 9.o m / a lilleu vasbeton szerkezetü híd vállalati munkálatainak felülvizsgálata.

A felülvizsgálat alapjául szolgáló okmányok:
Iratjegyzék szerint.

926.

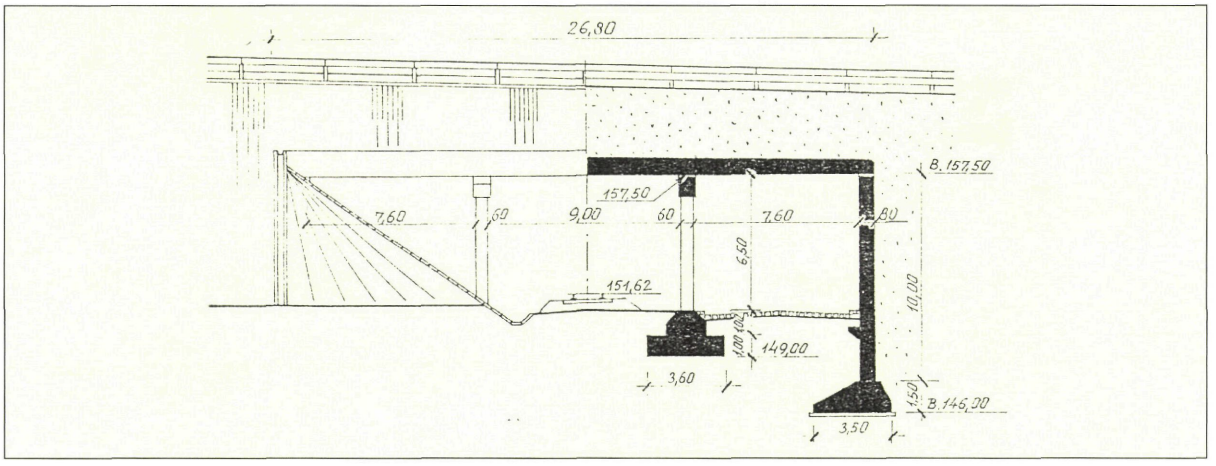
Jegyzőkönyv, felülvizsgálatról (Aéh.) (38/1929. I. 11.)

Felülvizsgálati jegyzőkönyvek, levelek, Közútkezelő tervtára

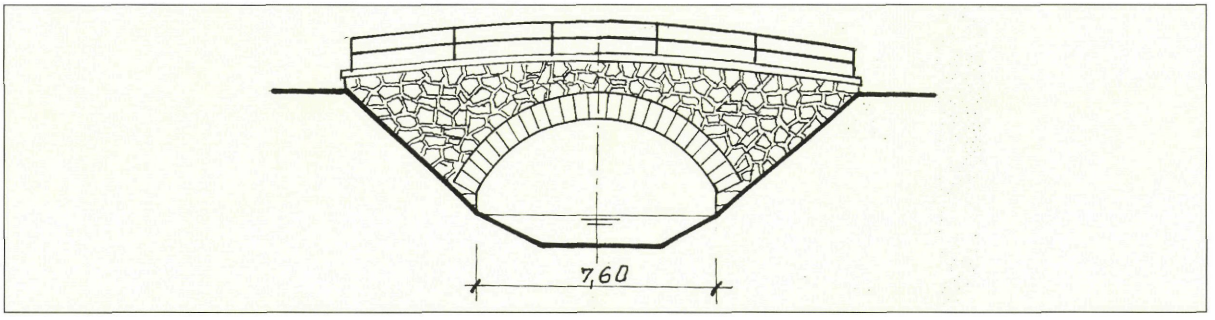
Hargitai Jenő hídleírásainak jegyzéke

Drégelypalánki felüljáró a 2. sz. út 71+234 km-ben	1969-1970
Tar mellett, Kis-Zagyva-híd a 21. sz. út 35+065 km-ben	1958-1959
Zagyvapálfalvai felüljáró a 21. sz. út 54+023 km-ben	1960
Salgótarjáni Tarján-patak-híd a 21. sz. út 54+281 km-ben	1960
Salgótarjáni Tarján-patak-híd a 21. sz. út 57+175 km-ben	1976
Salgótarján területén Tarján-patak-híd a 21. sz. út 60+192 km-ben	1960
Salgótarján-országhatár között, Tarján-patak-híd a 21. sz. út 62+305 km-ben	1960-1961
Somoskőújfalu-országhatár között Határ-patak-híd a 21. sz. út 65+605 km-ben	1960-1961
Érsekvadkerti Gáti-árok-híd a 22. sz. út 8+008 km-ben	1964
Dimitrovpusztai Lókos-patak-híd a 22. sz. út 11+157 km-ben	1964
Ipolyszög-Balassagyarmat között Ipoly-ártéri-híd a 22. sz. út 17+480 km-ben	1930
Ipolyszög-Balassagyarmat között ártéri-híd a 22. sz. út 18+690 km-ben	1947
Balassagyarmat-Őrhalom között Feketevíz-híd a 22. sz. út 28+100 km-ben	1970
Szécsény belterületén Lóci-patak-híd újjáépítése a 22. sz. út 40+860 km-ben	1949
Szécsény-Endrefalva között Ménes-patak-híd a 22. sz. út 44+607 km-ben	1982
Kisterenyei Tarján-patak-híd a 23. sz. út 0+434 km-ben	1900
Kisterenyei Tarján-patak-híd felszerkezetének szélesítése a 23. sz. út 0+434 km-ben	1970
Kisterenyei Kazári-patak-híd szélesítése a 23. sz. út 2+179 km-ben	1981
Nemti-Nádújfalu között Zagyva-híd a 23. sz. út 11+160 km-ben	1956
Nádújfalu területén időszakos vízfolyás híd a 23. sz. út 12+564 km-ben	1957
Salgótarján területén Petőfi Sándor út felett felüljáró a 210. sz. út 1+119 km-ben	1975
Salgótarján területén Tarján-patak-híd a 210. sz. út 3+323 km-ben	1974
Becske határában Galga-patak-híd a 2108. j. út 0+033 km-ben	1823
Héhalom mellett kőboltozatos Bér-patak-híd a 2109. j. út 16+501 km-ben	1833
Romhány belterületén Lókos-patak-híd a 2116. j. út 6+430km-ben	1790
Patak község területén kőboltozatos Derék-patak-híd a 2201. j. út 4+890km-ben	1790
Balassagyarmat-országhatár között Ipoly-híd a 2204. j. út 0+866 km-ben	1966-1967
Szécsény-Ludányhalászi között Ménes-patak-híd a 2205. j. út 2+839 km-ben	1949
Nógrádszakál területén Bertecz-patak-híd a 2205. j. út 11+036 km-ben	1949
Salgótarján területén Tarján-patak-híd a 2302. j. út 0+189 km-ben	1848
Kazár területén Gergely-patak-híd a 2302. j. út 6+758 km-ben	1974
Kazár területén Kazár-patak-híd a 2302. j. út 7+724 km-ben	1958
Salgótarján-Mátraszele között Zagyva-híd a 2303. j. út 6+533 km-ben	1961
Mátraszele-Homokterenye között Zagyva-híd a 2303. j. út 14+864 km-ben	1962
Mátraterenye belterületén Zagyva-híd a 2303. j. út 17+952 km-ben	964
Mátraterenye belterületén Bárna-patak-híd a 2303. j. út 18+136 km-ben	1963-1964
Cered belterületén Tarna-patak-híd a 2304. j. út 14+536 km-ben	1960
Jobbágyi Zagyva-híd a 2405. j. út 0+034 km-ben	1949
Jobbágyi Zagyva-ártéri-híd a 2405. j. út 0+222 km-ben	1948
Szurdokpüspöki Zagyva-híd a 2406. j. út 0+641 km-ben	1950

Pásztói Zagyva-híd a 2408. j. út 0+513 km-ben	1929
Pásztói Zagyva-híd újjáépítése a 2408. j. út 0+513 km-ben	1950
Mátrakeresztes területén Csörgő-patak-híd a 2408. j. út 12+850 km-ben	1951
Nagybátony-Maconka között Zagyva-híd a 2409.j. út 0+041 km-ben	1988
Nagybátony-Maconka között Zagyva-híd a 2409. j. út 4+485 km-ben	1961
Varsány külterületén Varsányi-mellékági-híd a 21132. j. út 3+710 km-ben	1973
Nógrádmegyer területén Nógrádmegyeri-patak-híd a 21134. j. út 9+358 km-ben	1959
Sámsonháza területén Kis-Zagyva-híd a 21135. j. út 4+160 km-ben	1900
Mátraverebély-Kisterenye között Szentkúti-patak-híd a 21143. j. út 2+458 km-ben	1972
Felsőtold-Garáb között Garábi-patak-híd a 21145. j. út 1+491 km-ben	1965
Buják-Kisbágyon között Bujáki-patak-híd a 21148. j. út 3+715 km-ben	1962
Buják belterületén Bujáki-patak-híd a 21148. j. út 7+567 km-ben	1962-1963
Buják belterületén Bujáki-patak-híd a 21148. j. út 8+111 km-ben	1962-1963
Szirák belterületén Bér-patak-híd a 21149. j. út 0+220 km-ben	1966
Bér területén Bér-patak-híd a 21149. j. út 4+963 km-ben	1964
Tar belterületén Zagyva-híd a 24105. j. út 0+074 km-ben	1948
Bátonyterenye területén Bátony-patak-híd a 24107. j. út 0+776 km-ben	1964
Nemti-útelágazás között Zagyva-híd a 24109. j. út 0+225 km-ben	1938
Mátraverebélyi vasútállomási bekötő úti Zagyva-híd a 24304. j. út 0+310 km-ben	1963
Pásztó belterületén Zagyva-híd a Baross Gábor utca 0+353 km-ben	1962-1963

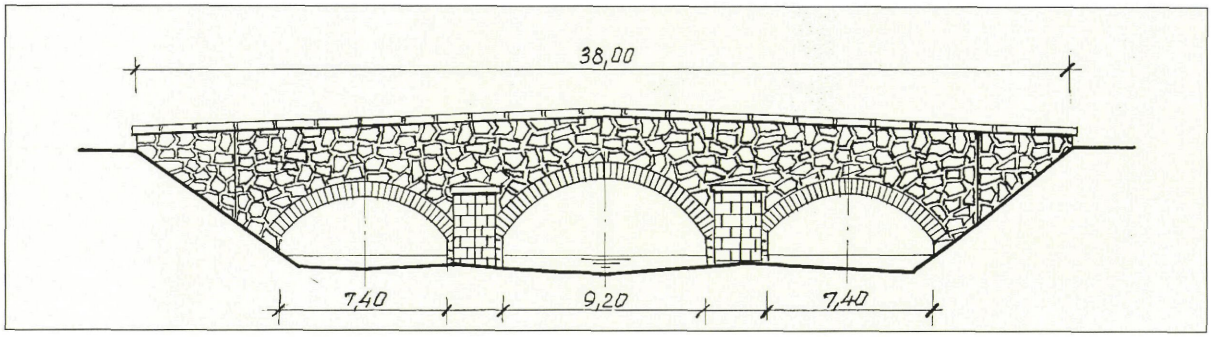


Drégelypalánk vasút feletti műtárgya a 2-es számu főúton

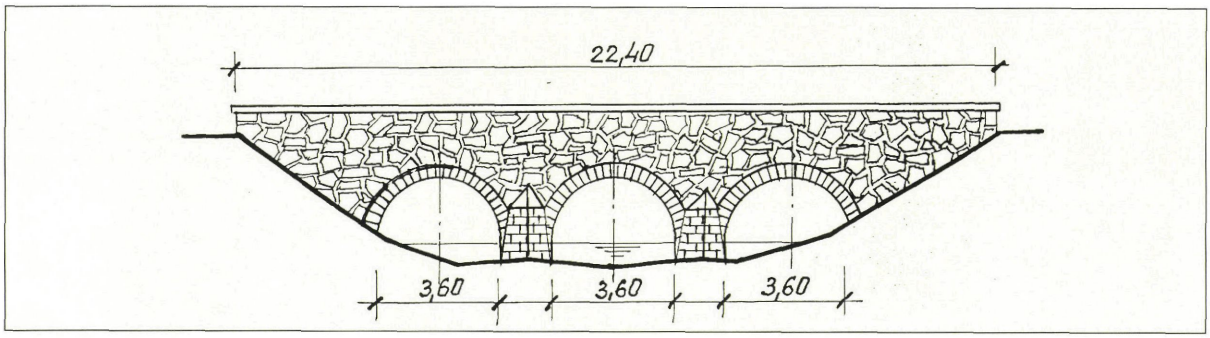


Becske önkormányzati boltozata

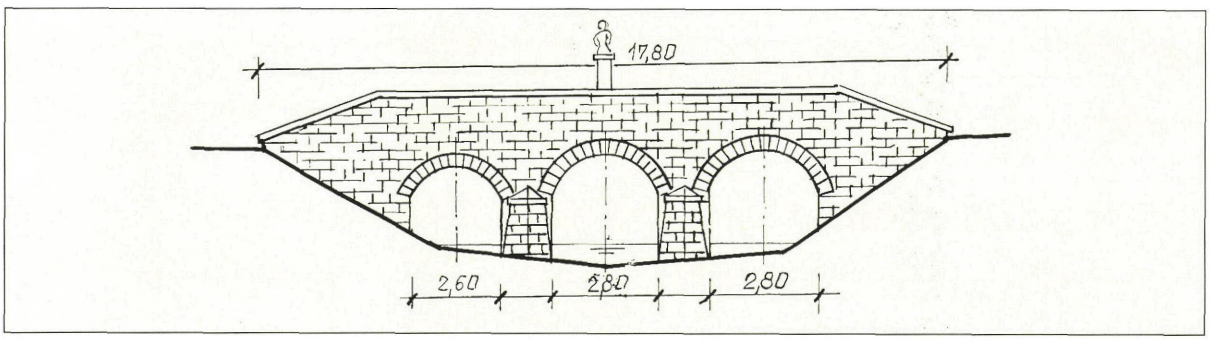
Hargitai Jenő hídleírásaihoz



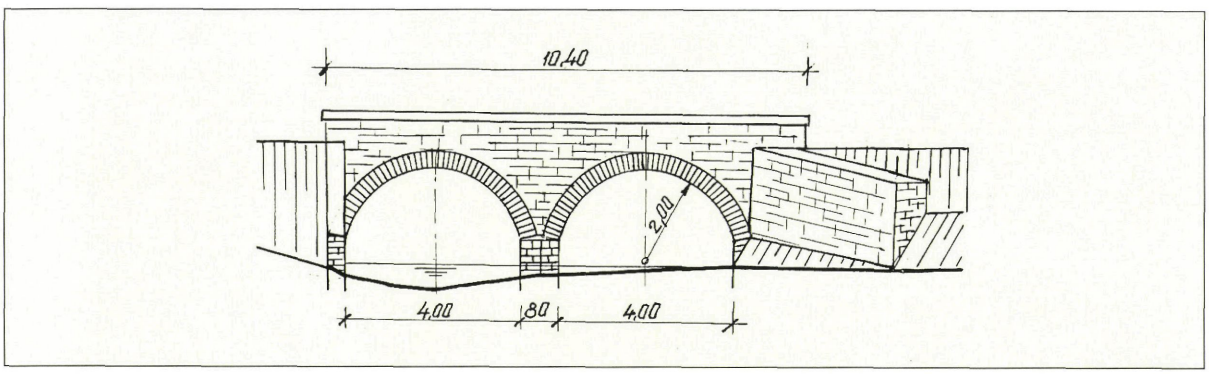
Héhalom



Patak



Romhány



Sámsonháza

Országos közúti hidak nyilvántartása

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
2	43+947	Szendehely előtti „Katalinpusztai" patak híd	1	790	910	90	Fordított T tartós	1964
2	44+706	Szendehely előtti árok híd	1	300	400	133	Kő vagy tégla boltozat	1900
2	51+197	Szendehely utáni Lókos-patak-híd	1	560	680	95	Kő vagy tégla boltozat	1900
2	54+936	Rétsági Jenöi-patak-híd	1	400	550	57	Kő vagy tégla boltozat	1870
2	61+010	Borsosberény előtti Száraz-ér-híd	1	800	900	113	Monolit vasbeton lemez	1967
2	62+133	Borsosberényi Derék-patak-híd	1	1040	1180	151	Monolit vasbeton lemez	1967
2	65+491	Nagyoroszi Nagyoroszi-patak-híd	1	910	1040	133	Monolit vasbeton lemez	1969
2	71+269	Drégelypalánk előtti vasút feletti híd	3	900	2670	617	Monolit vasbeton lemez	1970
2	71+345	Drégelypalánk előtti időszakos vízf. híd	1	450	590	283	Monolit vasbeton boltozat	1970
2	73+512	Drégelypalánki Vár-patak-híd	1	450	560	134	Monolit vasbeton boltozat	1970
2	74+505	Hont előtti Csitár-patak-híd	1	780	880	107	Fordított T tartós	1970
2	78+173	Parassapusztai időszakos vízf. híd	1	630	730	90	Fordított T tartós	1970
21	23+835	Jobbágyi utáni patak híd	1	340	430	58	Előregyártott vasbeton keret	1950
21	32+446	Mátraszőlősi földút feletti híd	1	500	650	69	Monolit vasbeton lemez	1959
21	32+460	Mátraszőlősi Hévíz-patak-híd	1	300	440	89	Monolit vasbeton boltozat	1959
21	35+594	Máraszőlős utáni „Ilona-majori" Kis-Zagyva-híd	1	1640	1910	201	Monolit 2 bordás vasbeton lemez	1959
21	36+974	Tari elágazó előtti patak híd	1	400	500	74	Monolit vasbeton lemez	1958
21	40+879/1	Nagybátony elötti Szu-patak-híd	1	800	880	102	FP tartós	2006
21	40+879/2	Nagybátony elötti Szu-patak-híd	1	800	880	102	FP tartós	2006
21	42+910	Nagybátony utáni patak híd	1	500	600	60	Monolit vasbeton lemez	1958
21	46+733	Kisterenye-bányatelepi időszakos vízf. híd	1	250	350	35	Monolit vasbeton lemez	1959
21	48+706/1	Vizslás-Újlaki gyalogos aluljáró híd (jobb)	1	300	360	56	Monolit vasbeton keret	2004
21	48+706/2	Vizslás-Újlaki gyalogos aluljáró híd (bal)	1	300	360	45	Monolit vasbeton keret	2004
21	51+244/1	Salgótarján ipartelepi Kotyházi-patak-híd (jobb)	1	320	430	57	Monolit vasbeton lemez	1959
21	51+244/2	Salgótarján ipartelepi Kotyházi-patak-híd (bal)	1	300	400	53	Monolit vasbeton lemez	2002
21	53+854/1	Salgótarjáni tehermentesítő szakasz előtti raktár híd	1	510	600	58	Monolit vasbeton lemez	1960
21	53+929/2	Salgótarján Zagyvapálfalvai iparvágány feletti híd (2)	3	1400	3390	377	Nem azonos felszerkezet	1976
21	53+939/1	Salgótarján Zagyvapálfalvai iparvágány feletti híd (1)	1	1020	1110	115	Monolit vasbeton lemez	1961
21	54+016	Salgótarjáni (Hatvan-Somoskő.) vasút feletti híd	1	1700	1900	198	Monolit vasbeton keret	1960
21	54+371/1	Salgótarján Zagyvapálfalvai Tarján-patak-híd	1	640	660	79	Hullámosított acéllemez	2004
21	54+371/2	Salgótarján Zagyvapálfalvai Tarján-patak-híd	1	640	660	72	Hullámosított acéllemez	2004
21	56+901	Salgotarjáni Forgács-patak-híd	1	320	400	52	Monolit vasbeton lemez	1960

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
21	58+305	Salgótarján belvárosi Salgó-patak-híd	1	770	960	130	Monolit 2 bordás vasbeton lemez	1960
21	60+447	Salgótarjáni Tarján-patak-híd	1	570	680	80	Monolit vasbeton lemez	1960
21	61+874	Salgótarján utáni 1. időszakos vízf. híd	1	410	510	53	Fordított T tartós	1960
21	62+314	Salgótarján utáni 2. időszakos vízf. híd	1	280	410	42	Fordított T tartós	1960
21	62+545	Salgótarján utáni patak híd	1	650	770	79	Monolit vasbeton lemez	1960
21	62+943	Somoskőújfalu előtti patak híd	1	300	370	37	Előregyártott vasbeton keret	1961
21	65+568	Somoskőújfalui Várberki-patak híd (bal)	1	600	720	87	Fordított T tartós	1961
21	65+569	Somoskőújfalui Várberki-patak-híd (jobb)	1	600	720	103	Fordított T tartós	1980
22	8+309	Érsekvadkerti Gáti-árok-híd	1	1020	1130	155	Monolit vasbeton lemez	1964
22	11+880	Érsekvadkert utáni „Dimitrovpusztai" Lókos-patak-híd	1	1500	1650	178	Monolit vasbeton lemez	1964
22	16+662	Ipolyszögi ártéri rocla híd	1	210	250	31	Előregyártott vasbeton cső	1978
22	17+015	Ipolyszög utáni időszakos vízf. rocla híd	1	210	250	31	Előregyártott vasbeton cső	1977
22	18+562	Ipolyszög utáni Nyírjes-patak-híd	1	500	580	65	Monolit vasbeton keret	1989
22	27+904	Balassagyarmat utáni Feketevíz-patak-híd	3	800	2270	272	Fordított T tartós	1970
22	29+623	Őrhalom előtti Csitár-patak-híd	1	1000	1100	136	KCS tartós	1982
22	36+856	Szécsény előtti időszakos vízf. híd	1	300	380	56	Monolit vasbeton lemez	1959
22	40+680	Szécsényi Szentlélek-patak-híd	1	2080	2120	261	Alulról nyitott, feszített öszvértartó	1949
22	44+695	Szécsény utáni Ménes-patak-híd	3	700	1770	202	Fordított T tartós	1982
22	47+799	ENDREFALVI PATAK HID	1	690	970	166	Fordított T tartós	1930
22	49+521	Endrefalva utáni Pilinyi-ág-patak-híd	1	440	620	59	Monolit vasbeton lemez	1955
22	52+001	Szalmatercsi Hagymás-patak-híd	1	450	620	69	KCS tartós	1951
22	58+295	SÁGUJFALU UTÁNI IDÖSZAKOS VIZF. HID	1	310	390	33	Monolit vasbeton lemez	1951
22	59+759	Kishartyáni Nagy-patak-híd	1	400	510	43	Monolit vasbeton lemez	1951
22	61+058	Kishartyán utáni 1. Ménes-patak-híd	1	340	500	46	Monolit vasbeton lemez	1954
22	61+937	Kishartyán utáni 2. Ménes-patak-híd	1	240	360	30	Monolit vasbeton lemez	1955
23	0+434	Kisterenyei Tarján-patak-híd	2	450	1020	92	Kő vagy tégla boltozat	1900
23	2+174	Kisterenyei Kazár-patak-híd	1	670	800	90	Fordított T tartós	1940
23	6+417	Nemti Ilona-patak-híd	1	260	300	100	Előregyártott vasbeton cső	1984
23	10+899	Nemti utáni időszakos vízf. híd	1	220	320	27	Monolit vasbeton keret	1956
23	11+319	Nádújfalu előtti Zagyva-patak-híd	1	920	1020	93	Monolit vasbeton lemez	1957
23	12+552	Nádújfalui időszakos vízf. híd	1	530	630	52	Monolit vasbeton lemez	1957
23	16+025	Mátraballai elágazó utáni időszakos vízf. híd	1	400	500	44	Monolit vasbeton lemez	1957
221	1+947	Balassagyarmati gyalogos-kerékpáros aluljáró híd	1	400	480	68	Monolit vasbeton keret	2004
1201	34+465	Parassapusztai Nagyszuha-patak-híd	1	600	720	58	Öszvértartó	1949
2106	32+153	Erdőkürti Céklás-völgyi-patak-híd	1	420	520	52	Fordított T tartós	1961
2106	35+886	Kállói Céklás-völgyi-patak-híd	1	800	900	104	KCS tartós	1985
2107	3+530	Keszeg előtti időszakos vízf. híd	1	230	330	28	Öszvértartó	1940
2107	4+236	Keszegi Sinkár-patak-híd	1	660	740	75	Monolit vasbeton lemez	1930
2107	5+732	Keszeg utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	32	Fordított T tartós	1945

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
2108	5+044	Szügy előtti Dézsa-patak-híd	1	400	510	47	Fordított T tartós	1962
2108	6+964	Szügy utáni Szalatnyai-patak-híd	1	300	400	37	Fordított T tartós	1962
2108	8+318	Csesztvei elágazó utáni Feketevíz-patak-híd	1	900	1010	95	Fordított T tartós	1963
2108	10+242	Mohorai Feketevíz-patak-híd	1	1000	1120	123	Fordított T tartós	1963
2108	12+110	Mohora utáni Tanácsvölgyi-patak-híd	1	300	410	38	Monolit vasbeton lemez	1962
2108	13+978	Magyarnándori Debercsényi-patak-híd	1	600	700	77	Fordított T tartós	1965
2108	15+761	Magyarnándor utáni időszakos vízf. híd	1	400	510	47	Fordított T tartós	1964
2108	23+446	Becske utáni Galga-patak-híd	1	510	600	58	Monolit vasbeton lemez	1968
2108	24+931	Nográdkövesdi Szécsénkei-patak-híd	1	600	700	64	Monolit vasbeton lemez	1968
2108	26+345	Nográdkövesdi Halyagosi-ér-híd	1	400	520	43	Monolit vasbeton lemez	1938
2109	14+302	Verseg utáni Tarcsai-patak-híd	1	500	600	36	Monolit vasbeton lemez	1930
2109	16+548	Héhalom előtti Bér-patak-híd	1	1030	1140	109	Fordított T tartós (feszített is)	1975
2109	17+918	Héhalmi Bujáki-patak-híd	1	800	930	64	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1930
2109	20+927	Palotási Bujáki-patak-híd	1	800	900	59	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1930
2112	0+045	Salgótarján Zagyvapálfalvai Szánás-patak-híd	1	800	900	186	Monolit vasbeton keret	1960
2112	1+119	Salgotarján Baglyas úti feletti híd	3	1000	2920	369	Nem azonos felszerkezet	1976
2112	3+277	Salgótarján Piac-téri Tarján-patak-híd	1	2000	2140	319	EHGE tartós	1976
2114	3+655	Nőtincsi Lókos-patak-híd	1	400	500	41	Monolit vasbeton lemez	1930
2114	5+319	Ősagárdi elágazó időszakos vízf. híd	1	400	500	50	Monolit vasbeton lemez	1930
2114	8+460	Ősagárdi Sinkár-patak-híd	1	250	350	35	Monolit vasbeton lemez	1930
2115	2+124	Bánk előtti időszakos vízf. híd	1	600	750	94	Fordított T tartós	1986
2115	3+674	Bánki Lókos-patak-híd	1	950	1090	94	Monolit vasbeton lemez	1960
2115	6+384	Bánk utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	40	KCS tartós	1945
2115	7+745	Alsópetény előtti időszakos vízf. híd	1	400	500	50	KCS tartós	1945
2115	11+678	Alsópetényi Petényi-patak-híd	1	250	350	25	Monolit vasbeton lemez	1930
2115	21+836	Nógrádsápi Sápi-patak-híd	1	1190	1290	129	Monolit vasbeton lemez	1959
2116	6+433	Romhányi Lókos-patak-híd	3	810	2100	247	Fordított T tartós	1980
2116	6+854	Romhányi időszakos vízf. híd	1	600	700	84	KCS tartós	1984
2116	9+105	Nagybodony utáni időszakos vízf. híd	1	700	810	65	Monolit vasbeton lemez	1961
2116	11+511	Szécsénke előtti időszakos vízf. híd	1	290	440	33	Monolit vasbeton lemez	1939
2116	13+525	Szécsénke patak híd	1	260	360	25	Monolit vasbeton lemez	1938
2117	0+975	Érsekvadkerti Vadkerti-patak-híd	1	390	510	57	Fordított T tartós	1978
2117	5+956	Szátoki patak híd	1	500	640	64	KCS tartós	1985
2118	0+121	Kétbodonyi patak híd	1	400	500	77	KCS tartós	1930
2118	1+563	Kétbodonyi időszakos vízf. híd	1	390	490	49	Monolit vasbeton boltozat	1968
2118	4+215	Szentei Szente-patak-mellékág-híd	1	400	500	115	Monolit vasbeton lemez	1979
2119	4+272	Patvarci Feketevíz-patak-híd	1	1000	1100	73	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1940
2119	11+236	Csitár elötti Csitári-patak-híd	1	500	610	50	Fordított T tartós	1964
2119	11+873	Csitári Csitári-patak-mellékág-híd	1	1000	1220	122	Monolit vasbeton lemez	1964
2119	12+899	Őrhalom előtti Buros-patak-híd	1	300	410	34	Monolit vasbeton lemez	1964

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
2122	2+214	Szécsény utáni Darázsdói-patak-híd	1	800	880	73	Öszvértartó	1949
2122	8+573	Nagylóci Lóci-patak-híd	1	300	410	34	Monolit vasbeton lemez	1939
2122	11+070	Nagylóc utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	34	Kő vagy tégla boltozat	1900
2122	13+427	Zsunypusztai Zsunyi-patak-híd	1	350	440	34	Öszvértartó	1949
2122	17+338	Felsőtoldi Garábi-patak-híd	1	460	550	39	Kő vagy tégla boltozat	1900
2122	18+099	Felsőtold utáni időszakos vízf. híd	1	240	330	29	Kő vagy tégla boltozat	1900
2123	2+281	Cserháthaláp előtti időszakos vízf. híd	1	300	400	32	Monolit vasbeton lemez	1930
2123	11+226	Herencsényi Fő-árok-híd	1	510	570	64	Fordított T tartós	1961
2123	20+385	Cserhátszentiván előtti Szuha-patak-híd	1	290	430	35	Monolit vasbeton lemez	1951
2123	22+506	Cserhátszentiváni faluközi-árok-híd	1	830	900	90	Fordított T tartós	1968
2123	23+542	Cserhátszentiván utáni Zsunyi-patak-híd	1	800	980	80	Monolit vasbeton lemez	1961
2123	24+351	Alsótold előtti időszakos vízf. híd	1	260	340	33	Kő vagy tégla boltozat	1900
2124	0+285	Cserháthaláp utáni Szanda-patak-híd	1	1260	1420	116	Monolit vasbeton lemez	1960
2124	4+812	Terény előtti Szanda-patak-mellékág-híd	1	300	400	42	Fordított T tartós	1930
2124	14+722	Szandaváralja utáni Szandaváraljai-patak-híd	1	360	510	39	Öszvértartó	1947
2125	2+078	Magyarnándor utáni időszakos vízf. híd	1	250	350	31	Monolit vasbeton lemez	1930
2125	2+167	Magyarnándor utáni Feketevíz-patak-híd	1	1000	1100	121	Fordított T tartós	1960
2127	0+342	Csécse utáni Szuha-patak-híd	1	1210	1310	113	Monolit vasbeton lemez	1960
2127	0+478	Csécse utáni időszakos vízf. híd	1	600	700	60	Monolit vasbeton lemez	1955
2128	2+973	Szarvasgede utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	28	Monolit vasbeton lemez	1940
2128	4+071	Csécse előtti Csécsei-patak-híd	1	320	430	35	Monolit vasbeton lemez	1948
2128	7+759	Ecseg előtti Szuha-patak-híd	1	920	990	77	Öszvértartó	1948
2128	8+916	Ecsegi Kozárdi-patak-híd	1	500	610	51	Öszvértartó	1948
2128	11+203	Kozárdi Kozárdi-patak-híd	1	530	630	58	Fordított T tartós	1965
2129	0+381	Galgaguta utáni Galga-patak-híd	1	400	520	46	Monolit vasbeton lemez	1938
2129	2+273	Berceli Gólya-patak-híd	1	520	700	77	Fordított T tartós	1951
2129	3+035	Bercel utáni árok híd	1	300	370	27	Fordított T tartós	1958
2129	3+733	Bercel utáni időszakos vízf. híd	1	290	370	30	Fordított T tartós	1958
2129	7+977	Vanyarc előtti árok híd	1	240	320	26	Fordított T tartós	1958
2129	8+850	Vanyarci árok híd	1	240	340	27	Fordított T tartós	1958
2129	9+533	Vanyarci Vanyarci-patak-híd	1	500	580	49	Monolit vasbeton lemez	1937
2129	10+313	Vanyarci Csurgó-patak-híd	1	440	520	44	Öszvértartó	1949
2129	16+684	Sziráki Sziráki-patak-híd	1	300	380	34	Öszvértartó	1949
2129	16+851	Sziráki 1. időszakos vízf. híd	1	300	380	31	Öszvértartó	1949
2129	16+942	Sziráki Bér-patak-híd	1	830	940	67	Monolit vasbeton lemez	1936
2129	17+057	Sziráki 2. időszakos vízf. híd	1	300	380	31	Öszvértartó	1949
2129	17+410	Sziráki 3. időszakos vízf. híd	1	420	510	41	Öszvértartó	1949
2129	21+161	Kisbágyoni Bujáki-patak-híd	1	460	510	38	Monolit vasbeton lemez	1949
2129	26+511	Szarvasgedei időszakos vízf. híd	1	420	520	68	KCS tartós	1982
2129	27+119	Szarvasgede utáni Szuha-patak-híd	1	910	980	80	Öszvértartó	1948
2137	0+537	Vanyarci időszakos vízf. híd	1	250	330	28	Öszvértartó	1949
2137	6+512	Vanyarc utáni Sajóvölgyi-patak-híd	1	270	360	30	Öszvértartó	1949
2137	8+953	Kállói időszakos vízf. híd	1	540	630	52	Öszvértartó	1949
2138	0+075	Becskei Becskei-patak-híd	1	490	570	52	Monolit vasbeton lemez	1951

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
2138	0+263	Becskei patak híd	1	390	480	44	Monolit vasbeton lemez	1951
2138	5+260	Berceli Gólya-patak-híd	1	500	580	55	Monolit vasbeton lemez	1940
2201	4+863	Pataki Derék-patak-híd	3	360	1380	84	Kő vagy tégla boltozat	1900
2201	10+580	Dejtár utáni Lókos-patak-híd	1	830	980	81	Öszvértartó	1949
2201	10+666	Dejtár utáni időszakos vízf. híd	1	300	450	36	Öszvértartó	1949
2202	4+860	Pataki Nagyoroszi-patak-híd	1	400	500	42	Fordított T tartós	1961
2204	0+802	Balassagyarmati Ipoly-határ-híd	3	3400	9790	1 083	Monolit vb szekrénytartó	1967
2205	1+148	Szécsény utáni Szécsény-patak-híd	1	240	320	27	Öszvértartó	1949
2205	2+833	Szécsény utáni Ménes-patak-híd	1	1680	1860	186	EHGT tartós	1983
2205	6+552	Ludányhalászi időszakos vízf. híd	1	240	300	31	Kő vagy tégla boltozat	1900
2205	8+031	Ludányhalászi Nyerges-patak-híd	1	400	480	42	Öszvértartó	1948
2205	11+100	Nográdszakál előtti időszakos vízf. híd	1	240	320	27	Öszvértartó	1949
2205	11+459	Nográdszakáli patak híd	1	490	570	48	Öszvértartó	1949
2205	12+354	Nográdszakál utáni árok híd	1	300	400	32	Kő vagy tégla boltozat	1900
2205	13+065	Nógrádszakál utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	40	Monolit vasbeton lemez	1930
2205	19+942	Litkei Dobroda-patak-híd	1	810	870	72	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1949
2205	19+978	Litkei időszakos vízf. híd	1	210	310	23	Monolit vasbeton lemez	1940
2205	23+884	Ipolytarnóc előtti Ipolytarnóci-patak-híd	1	860	970	81	Monolit vasbeton lemez	1960
2206	0+998	Litkei Retyü-patak-híd	1	240	260	29	Egyedi acél	1948
2206	3+357	MIHÁLYGERGEI LOM-PATAK HID	1	750	840	69	Öszvértartó	1948
2206	5+636	Mihálygerge utáni Nagyvölgyi-patak-híd	1	300	400	36	KCS tartós	1951
2206	9+960	Karancskeszi Völgyfői-patak-híd	1	400	500	41	Öszvértartó	1948
2206	10+508	Karancskeszi Kutaspusztai-patak-híd	1	320	390	30	Monolit vasbeton lemez	1948
2206	12+868	Karancslapujtői Dobroda-mellékág-híd	1	540	630	52	Öszvértartó	1949
2206	14+850	Karancsaljai Kis-Dobroda-patak-híd	1	460	550	46	Öszvértartó	1949
2206	15+555	Karancsaljai 1. időszakos vízf. híd	1	330	430	36	Öszvértartó	1949
2206	16+1000	Karancsaljai 2. időszakos vízf. híd	1	400	480	52	Monolit vasbeton lemez	1949
2206	17+167	Karancsaljai 3. időszakos vízf. híd	1	300	400	40	Monolit vasbeton lemez	1951
2206	21+518	Salgotarjáni piac-téri Tarján-patak-híd	1	810	910	228	Fordított T tartós	1971
2301	4+462	Rákóczi-telep utáni Kazár-patak-híd	1	800	940	78	Monolit vasbeton lemez	1958
2301	6+810	Mátraszelei Kis-Zagyva-híd	1	580	680	69	Monolit vasbeton lemez	1957
2302	0+167	Salgótarjáni Zagyvapálfalvai Tarján-patak-híd	1	1300	1410	175	EHGT tartós	1948
2302	3+569	Vizslási Vizslás-patak-híd	1	210	310	26	KCS tartós	1930
2302	6+072	Kazári 1. Kazár-patak-híd	1	700	810	77	Fordított T tartós	1974
2302	6+744	Kazári Gergely-patak-híd	1	700	800	96	Fordított T tartós	1981
2302	7+819	Kazári 2. Kazár-patak-híd	1	740	850	71	Monolit vasbeton lemez	1958
2303	2+200	Salgotarjáni minus-patak -hid	1	350	460	40	Monolit vasbeton lemez	1961
2303	4+141	Erőmű melletti időszakos vízf. híd	1	270	390	25	Monolit vasbeton lemez	1930
2303	6+533	Mátraszele előtti Zagyva-híd	1	600	700	60	Monolit vasbeton lemez	1961
2303	11+971	Mátraszelei időszakos vízf. híd	1	300	400	53	Monolit vasbeton lemez	1962
2303	15+384	Mátraszele utáni Zagyva-híd	1	1000	1120	96	Monolit vasbeton lemez	1962
2303	18+118	Homokterenyei Zagyva-híd	1	680	790	79	Fordított T tartós	1964
2303	18+135	Homokterenyei Bárna-patak-híd	1	580	700	67	Monolit vasbeton lemez	1954

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
2303	20+042	Nádújfalui 1. időszakos vízf. híd	1	380	500	54	Monolit vasbeton lemez	1964
2303	20+324	Nádújfalui 2. időszakos vízf. híd	1	500	660	71	Monolit vasbeton lemez	1964
2304	0+664	Zagyvaronai Zagyva-híd	1	690	800	80	Monolit vasbeton lemez	1959
2304	14+747	Ceredi 1. Tarna-patak-híd	1	700	800	80	Fordított T tartós	1960
2305	14+317	Ceredi 2. Tarna-patak-híd	1	340	440	35	Monolit vasbeton lemez	1957
2305	15+189	Zabari 1. Tarna-patak-híd	1	550	650	56	Monolit vasbeton lemez	1957
2305	15+820	Zabari 2. Tarna-patak-híd	1	300	400	33	Monolit vasbeton lemez	1957
2306	0+528	Zabari 3. Tarna-patak-híd	1	510	620	43	Monolit vasbeton lemez	1940
2306	1+360	Zabari Kőevő-patak-híd	1	400	520	52	Fordított T tartós	1966
2405	0+034	Jobbágyi Zagyva-híd	3	1000	2640	282	Egyéb szerkezet	1949
2405	0+222	Jobbágyi Zagyva-ártér-híd	1	1000	1080	117	KCS tartós	1948
2406	0+641	Szurdokpüspöki előtti Zagyva-híd	3	960	3020	253	Öszvértartó	1950
2406	1+046	Szurdokpüspöki vasútállomási időszakos vízf. híd	1	300	370	33	Előregyártott vasbeton keret	1950
2406	3+671	Szurdokpüspöki 1. utáni időszakos vízf. híd	1	330	430	41	Kő vagy tégla boltozat	1900
2406	3+985	Szurdokpüspöki utáni Szurdok-patak-híd	1	700	850	68	Beton boltozat és cső	1947
2406	4+335	Szurdokpüspöki utáni 2. időszakos vízf. híd	1	420	520	46	Kő vagy tégla boltozat	1900
2407	0+264	Pásztói Kövicses-patak-híd	1	960	1160	116	Monolit vasbeton lemez	1960
2407	1+876	Pásztó utáni Pokolfa-patak-híd	1	490	590	47	Öszvértartó	1948
2407	3+416	Pásztó utáni időszakos vízf. híd	1	510	610	67	Kő vagy tégla boltozat	1900
2407	5+638	Szurdokpüspöki Horka-patak-híd	1	240	350	37	Monolit vasbeton lemez	1926
2407	6+409	Szurdokpüspöki Diós-patak-híd	1	320	360	28	Monolit vasbeton lemez	1947
2408	0+513	Pásztó előtti Zagyva-híd	3	950	3230	264	Öszvértartó	1950
2408	7+675	Hasznos utáni 1. Kövicses-patak-híd	1	640	730	80	Előregyártott vasbeton keret	1979
2408	9+346	Hasznos utáni 2. Kövicses-patak-híd	1	980	1140	122	Fordított T tartós	1979
2408	12+655	Mátrakeresztesi 1. Kövicses-patak-híd	1	590	690	59	Monolit vasbeton lemez	1951
2408	13+445	Mátrakeresztesi 2. Kövicses-patak-híd	1	750	840	59	Kő vagy tégla boltozat	1937
2409	0+063	Nagybátony elötti Zagyva-híd	1	1390	1540	206	EHGE tartós	1988
2409	3+482	Maconkai Nagybátony-patak-híd	1	480	560	44	Kő vagy tégla boltozat	1900
2409	4+491	Maconkai Zagyva-híd	1	1000	1100	106	Monolit vasbeton lemez	1961
12121	1+619	Tolmácsi Jenői-patak-híd	1	230	290	19	Kő vagy tégla boltozat	1900
12123	6+801	Nógrád utáni Lókos-patak-híd	1	300	400	40	KCS tartós	1950
12124	1+341	Berkenyei Morgó-patak-híd	1	900	1010	117	Fordított T tartós	1980
12126	0+199	Borsosberényi Disznós-árok-híd	1	410	510	36	Monolit vasbeton lemez	1940
12126	0+612	Borsosberényi patak híd	1	280	380	27	Monolit vasbeton lemez	1940
12126	7+115	Diosjenői Jenői-patak híd	1	400	510	39	Monolit vasbeton lemez	1940
12318	0+992	Nógrádi Feketevíz-patak-híd	1	700	800	67	Fordított T tartós	1969
21125	0+180	Felsőpetény előtti Lókos-patak-híd	1	390	490	41	Fordított T tartós	1960
21125	1+442	Felsőpetényi Pusztaszántói-patak-híd	1	400	500	55	Fordított T tartós	1979
21126	4+258	Szátoki Nedves-árok-híd	1	400	500	41	Fordított T tartós	1970
21129	1+286	Szügy utáni Feketevíz-patak-híd	1	1000	1100	95	Monolit vasbeton lemez	1960
21129	1+333	Szügy utáni 1. időszakos vízf. híd	1	250	350	28	Monolit vasbeton lemez	1933
21129	1+997	Szügy utáni 2. időszakos vízf. híd	1	320	410	33	KCS tartós	1930

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
21131	0+143	Nógrádgárdonyi Ilinyi-patak-híd	1	330	480	49	KCS tartós	1930
21132	1+604	Szécsény utáni időszakos vízf. híd	1	400	500	41	Fordított T tartós	1962
21132	3+391	Varsány előtti időszakos vízf. híd	1	320	430	43	Monolit vasbeton lemez	1930
21132	4+987	Varsányi Varsányi-patak-mellékág-híd	1	400	500	50	Fordított T tartós	1973
21132	5+836	Varsány utáni Darázsdói-patak-híd	1	420	520	44	Monolit vasbeton lemez	1930
21132	7+625	Varsány utáni Mély-patak-híd	1	290	400	33	Fordított T tartós	1973
21132	10+001	Nógrádsipeki Csina-patak-híd	1	400	500	85	Monolit vasbeton lemez	1974
21132	10+238	Nógrádsipeki Rimóc-Sipeki-patak-híd	1	260	300	14	Előregyártott vasbeton cső	1988
21133	2+060	Szécsény utáni Doroszlói-patak-híd	1	510	600	60	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1930
21133	4+211	Rimóci Rimóc-Sipeki-patak-híd	1	800	930	100	KCS tartós	1981
21134	3+570	Kisgéci időszakos vízf. híd	1	220	300	30	Fordított T tartós	1945
21134	4+922	Magyargéci időszakos vízf. híd	1	300	400	42	Fordított T tartós	1971
21134	7+315	Nógrádmegyeri időszakos vízf. híd	1	300	400	40	Fordított T tartós	1971
21134	8+715	Nógrádmegyeri Farkasvölgyi-patak-híd	1	500	600	70	Fordított T tartós	1971
21134	9+051	Nógrádmegyeri 1. Nógrádmegyeri-patak-híd	1	530	650	56	Öszvértartó	1949
21134	9+241	Nógrádmegyeri 2. Nógrádmegyeri-patak-híd	1	650	780	67	Monolit vasbeton lemez	1959
21134	14+509	Sóshartyán utáni időszakos vízf. híd	1	400	500	41	Öszvértartó	1949
21134	15+568	Kishartyáni Ménes-patak-híd	1	580	680	63	Monolit vasbeton lemez	1957
21135	2+915	Sámsonházi Faluvégi-árok-híd	1	320	400	27	Kő vagy tégla boltozat	1900
21135	4+155	Sámsonháza utáni Kis-Zagyva-híd	2	380	920	98	Kő vagy tégla boltozat	1900
21135	5+508	Sámsonháza utáni Kisbárkányi-patak-híd	1	480	560	35	Monolit vasbeton lemez	1930
21135	8+370	Lucfalvai elágazó utáni Lucfalvai-patak-híd	1	300	400	36	Monolit vasbeton lemez	1953
21135	12+277	Nagykeresztúr utáni időszakos vízf. híd	1	260	400	32	Monolit vasbeton lemez	1940
21135	14+002	Kotyházi időszakos vízf. híd	1	300	380	32	Kő vagy tégla boltozat	1930
21136	1+910	Lucfalvai Kis-Zagyva-mellékág-híd	1	300	430	48	Fordított T tartós	1963
21137	0+140	Márkháza előtti Kis-Zagyva-híd	1	390	530	35	Monolit vasbeton lemez	1930
21138	0+345	Nagybárkány előtti Nagybárkányi-patak-híd	1	500	620	58	Fordított T tartós	1976
21139	0+024	Nagybárkányi időszakos vízf. híd	1	540	610	84	Előregyártott vasbeton keret	1966
21139	0+558	Nagybárkányi Nagybárkányi-ág-híd	1	330	440	36	Monolit vasbeton lemez	1959
21142	1+428	Kányáspusztai időszakos vízf. híd	1	350	450	32	Monolit vasbeton lemez	1940
21142	3+571	Szentkúti Szentkúti-patak-híd	1	300	400	30	Monolit vasbeton lemez	1940
21143	2+394	Mátraverebély utáni Szentkúti-patak-híd	1	380	490	45	Fordított T tartós	1972
21144	2+116	Mátraszőlősi Hévíz-patak-híd	1	400	500	50	Fordított T tartós	1966
21145	1+511	Felsőtold utáni Garábi-patak-híd	1	560	680	56	Monolit vasbeton lemez	1965
21145	1+708	Garáb előtti Garábi-patak-mellékág-híd	1	300	400	33	Fordított T tartós	1965
21146	0+224	Hollokő előtti Zsunyi-patak-híd	1	400	500	46	Fordított T tartós	1961
21147	3+086	Bokori Bokori-ág-híd	1	500	600	49	Fordított T tartós	1968
21148	3+156	Hényelpusztai időszakos vízf. híd	1	260	400	40	Monolit vasbeton lemez	1930
21148	3+700	Hényelpuszta utáni Buják-patak-híd	1	1040	1240	125	Monolit vasbeton lemez	1962
21148	5+175	Hényelpuszta utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	42	Fordított T tartós	1930

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
21148	7+580	Bujáki Virág-patak-híd	1	750	910	91	Monolit vasbeton lemez	1962
21148	8+130	Bujáki Bujáki-patak-híd	1	500	600	60	Fordított T tartós	1962
21148	8+190	Bujáki időszakos vízf. híd	1	340	430	39	Monolit vasbeton lemez	1930
21149	0+220	Sziráki Bér-patak-híd	1	1000	1100	95	Fordított T tartós	1966
21149	4+950	Béri Bér-patak híd	1	1000	1120	123	Monolit vasbeton lemez	1964
21152	0+381	Kállói Nógrádi-patak-híd	1	600	700	46	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1930
21152	3+046	Kálló utáni időszakos vízf. híd	1	300	400	28	Monolit vasbeton lemez	1940
21153	3+820	Legénd előtti időszakos vízf. híd	1	310	410	34	Fordított T tartós	1959
21153	4+888	Legéndi Legénd-patak-híd	1	500	600	52	Monolit vasbeton lemez	1930
21153	6+269	Legénd utáni időszakos vízf. híd	1	600	710	68	Fordított T tartós	1972
21154	0+050	Kétbodonyi időszakos vízf. híd	1	400	500	51	Fordított T tartós	1967
21154	0+773	Kétbodony utáni Kétbodonyi-patak-híd	1	600	720	62	Fordított T tartós	1964
21154	2+150	Kisecseti időszakos vízf. híd	1	400	520	69	Fordított T tartós	1964
21157	0+170	Szanda-kőbányai 1. Gólya-patak-híd	1	400	500	43	KCS tartós	1930
21157	1+550	Szanda-kőbányai 2. Gólya-patak-híd	1	460	610	26	Monolit vasbeton lemez	1930
21166	0+271	Mátraverebély utáni Bükkvölgyi-patak-híd	1	490	580	53	Fordított T tartós	1973
22101	0+045	Drégelypalánki Vár-patak-híd	1	900	980	99	Monolit vasbeton lemez	1940
22101	0+818	Drégelypalánki vasút feletti híd	1	540	640	51	Kő vagy tégla boltozat	1900
22101	3+036	Drégelypalánk utáni Fekete-patak-híd	1	420	520	45	Monolit vasbeton lemez	1940
22101	8+321	Dejtár előtti Derék-patak-híd	1	1000	1100	110	EHGE tartós	1989
22102	4+361	Pusztaberki előtti Derék-patak-híd	1	390	490	37	Monolit vasbeton lemez	1930
22104	3+078	Hugyag utáni Ipoly-ártéri-híd	1	1000	1100	68	Acél tartó zórésvas pályával	1940
22106	2+130	Szécsényfelfalui időszakos vízf. híd	1	800	940	93	Monolit vasbeton lemez	1961
22107	0+300	Endrefalvai időszakos vízf. híd	1	300	400	34	Fordított T tartós	1966
22108	0+346	Egyházasgerge előtti Dobroda-patak-híd	1	800	900	81	Monolit vasbeton lemez	1958
22109	3+558	Etesi Etes-patak-híd	1	400	500	51	Monolit vasbeton lemez	1961
22109	7+233	Karancsaljai Dobroda-patak-híd	1	800	900	94	Monolit vasbeton lemez	1957
22111	1+537	Karancslapujtő utáni 1. időszakos vízf. híd	1	210	310	22	Monolit vasbeton lemez	1940
22111	2+140	Karancslapujtő utáni 2. időszakos vízf. híd	1	500	590	47	Monolit vasbeton lemez	1959
22111	2+898	Karancsberényi időszakos vízf. híd	1	440	540	37	Monolit vasbeton lemez	1958
22111	3+300	Karancsberényi Dobroda-mellékág-híd	1	530	630	63	Monolit vasbeton lemez	1964
22111	4+075	Karancsberény utáni Karancsberényi-patak-híd	1	320	480	34	Monolit vasbeton lemez	1940
22111	5+430	Pálházapusztai időszakos vízf. híd	1	400	500	33	Beton boltozat és cső	1940
22114	1+036	Karancsági 1. időszakos vízf. híd	1	310	420	37	Monolit vasbeton lemez	1950
22114	1+150	Karancsági 2. időszakos vízf. híd	1	710	790	78	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1951
22307	0+189	Nógrádszakáli Bertece-patak híd	1	850	1070	103	Fordított T tartós	1963
22311	0+070	Salgótarjáni vasutállomás előtti Tarján-patak-híd	1	1190	1300	130	Monolit vasbeton lemez	1961
23101	1+657	Salgótarjáni Forgács-patak híd	1	400	540	51	Fordított T tartós	1965
23101	1+811	Salgótarján utáni Forgács-patak-híd	1	210	310	18	Monolit vasbeton lemez	1930
23103	0+408	Somoskőújfalui Vaskapu-patak-híd	1	400	500	61	Fordított T tartós	1967

Útszám	Szelvény	Híd neve	Nyílások száma [db]	Legnagyobb nyílás [cm]	Szerkezeti hossz [cm]	Híd felület [m²]	Felszerkezet anyaga.	Építés éve
23104	0+377	Zagyvarónai időszakos vízf. híd	1	400	550	36	Monolit vasbeton lemez	1930
23104	0+990	Zagyvarónai 1. Zagyva-híd	1	800	960	106	Fordított T tartós	1967
23104	1+036	Zagyvarónai 2. Zagyva-híd	1	500	600	34	Monolit vasbeton lemez	1930
23106	3+304	Bárna előtti Bárna-patak híd	1	500	620	41	Monolit vasbeton lemez	1930
23106	3+774	Bárnai Bárna-patak-mellékág-híd	1	260	350	32	Monolit vasbeton lemez	1930
23106	4+971	Bárnai időszakos vízf. híd	1	500	610	51	Fordított T tartós	1968
23109	2+485	Mátranováki Bárna-patak-híd	1	500	600	60	Fordított T tartós	1964
23111	0+182	Szilaspogonyi elágazás utáni Tarna-patak-híd	1	490	590	63	Monolit vasbeton lemez	1957
23111	1+803	Szilaspogonyi Szilas-patak-híd	1	700	880	70	Monolit vasbeton lemez	1958
23117	0+350	Somlyóbányai Hegyi-patak-híd	1	300	400	45	Előregyártott vasbeton keret	1949
23117	3+602	Somlyóbánya utáni időszakos vízf. híd	1	350	430	54	Kő vagy tégla boltozat	1933
23117	5+467	Kazári időszakos vízf. híd	1	300	410	35	Monolit vasbeton lemez	1940
24104	0+500	Parafakőgyári Szurdok-patak-híd	1	700	780	65	Öszvértartó	1949
24105	0+074	Tar előtti Zagyva-híd	1	2080	2140	178	Öszvértartó	1948
24105	0+398	Tari Madarász-patak-híd	1	400	510	48	Fordított T tartós	1966
24105	2+185	Tari Kovács-patak-híd	1	390	510	41	Monolit vasbeton lemez	1948
24107	0+750	Nagybátonyi patak híd	1	600	720	73	Fordított T tartós	1964
24107	1+208	Nagybátonyi Kecskés-patak-híd	1	500	610	44	Öszvértartó	1952
24108	0+022	Dorogházai előtti Galya-patak híd	1	400	500	50	Monolit vasbeton lemez	1956
24108	2+356	Dorogházai Ménkes-patak-híd	1	510	610	59	Kő vagy tégla boltozat	1900
24109	0+267	Nemti utáni Zagyva-híd	1	950	1050	69	Monolit 4 bordás vasbeton lemez	1938
24109	0+672	Szuha előtti Galya-patak híd	1	800	900	84	KCS tartós	1930
24109	4+487	Szuhai Galya-patak-mellékág-híd	1	220	280	20	Kő vagy tégla boltozat	1900
24111	2+561	Mátramindszenti Mindszent-patak-híd	1	480	590	64	Monolit vasbeton lemez	1956
24303	0+584	Mátraszőlősi vasutállomás előtti Zagyva-híd	1	1400	1550	133	EHGT tartós	1980
24304	0+310	Mátraverebélyi Zagyva-híd	1	2030	2170	217	Utófeszített monolit lemez	1963
24306	0+220	Mátramindszenti vasútállomás előtti Mindszenti-patak-h	1	300	400	31	Monolit vasbeton lemez	1956
	Összesen:	**347 db híd**	**371 nyílás**		**2 551 m szerkezeti hossz**		**26 103 m² hídfelület**	

Megjegyzés: a nyilvántartásban még nem szerepelnek a tehermentesítő út hídjai, melyek megközelítőleg 5050 m²-t tesznek ki.



Zagyva-hidak

	Híd helye	Kezelő	Híd jellege	Felszerkezet anyaga
1.	Salgótarján -Zagyvaróna	önkormányzat	közúti	vasbeton
2.		Magyar Közút Kht.	közúti	öszvér
3.		egyéb	kapube-hajtó	vasbeton
4.		Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
5.		önkormányzat	gyalogos	vasbeton
6.		önkormányzat	gyalogos	vasbeton
7.		egyéb	gyalogos	acél
8.		egyéb	gyalogos	acél
9.		önkormányzat	közúti	vasbeton
10.		önkormányzat	közúti	vasbeton
11.		egyéb	kapube-hajtó	vasbeton
12.		egyéb	kapube-hajtó	öszvér
13.		egyéb	gyalogos	vasbeton
14.		Magyar Közút	közúti	vasbeton
15.		egyéb	bejáró	vasbeton
16.		egyéb	bejáró	vasbeton
17.		egyéb	bejáró	vasbeton
18.		egyéb	bejáró	vasbeton
19.		egyéb	bejáró	vasbeton
20.		egyéb	bejáró	vasbeton
21.		önkormányzat	közúti	vasbeton
22.		egyéb	közúti	vasbeton
23.		önkormányzat	közúti	vasbeton
24.		helyi vízügyi társulat	bejáró	acél
25.		önkormányzat	közúti	vasbeton
26.		Magyar Közút	közúti	vasbeton
27.	külterület	egyéb	közúti	acél - fa
28.	külterület	egyéb	közúti	acél - fa
29.	külterület	egyéb	közúti	vasbeton
30.	Mátraszele	önkormányzat	közúti	vasbeton
31.	Mátraszele	egyéb	gyalogos	acél
32.	Mátraszele	egyéb	gyalogos	fa
33.	Mátraszele	egyéb	gyalogos	fa
34.	Mátraszele	önkormányzat	közúti	vasbeton
35.	Mátraszele	önkormányzat	közúti	vasbeton
36.	Mátraszele	önkormányzat	közúti	acél - fa
37.	Mátraszele	Magyar Közút	közúti	vasbeton

	Híd helye	Kezelő	Híd jellege	Felszerkezet anyaga
38.	külterület	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
39.	Mátraterenye -Homokterenye	önkormányzat	közúti	acél
40.		önkormányzat	közúti	acél
41.		Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
42.		bontásra ítélve	gyalogos	vasbeton
43.	külterület	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
44.	Nemti	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
45.	Nemti	MÁV Zrt.	vasúti	acél
46.	Nemti	önkormányzat	gyalogos	acél
47.	külterület	önkormányzat	közúti	acél - fa
48.	Maconka	vízügy	bejáró	vasbeton
49.	Maconka	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
50.	Bátonyterenye-Nagybátony	önkormányzat	gyalogos	vasbeton
51.	Bátonyterenye-Nagybátony	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
52.	Bátonyterenye-Nagybátony	egyéb	funkció nélküli	vasbeton
53.	Mátraverebély	vízügy	bejáró	acél
54.	Mátraverebély	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
55.	Tar	Magyar Közút Kht.	közúti	öszvér
56.	Tar	önkormányzat	gyalogos	acél
57.	Tar	---	gyalogos	fa (volt)
58.	Mátraszőlős	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
59.	Pásztó	önkormányzat	közúti	vasbeton
60.	Pásztó	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
61.	Máriatanya Tsz.	egyéb	közúti	vasbeton
62.	Mátraaljai Tsz.	---	közúti	fa (volt)
63.	Szurdokpüspöki külterület	Magyar Közút Kht.	közúti	vasbeton
64.	Jobbágyi	önkormányzat	gyalogos	vasbeton
65.	Jobbágyi	Magyar Közút Kht.	közúti	öszvér
66.	Jobbágyi külterület	MÁV Zrt.	vasúti	acél



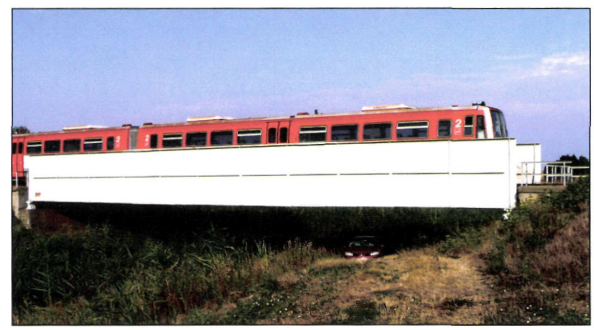
5. számú híd, Zagyvaróna



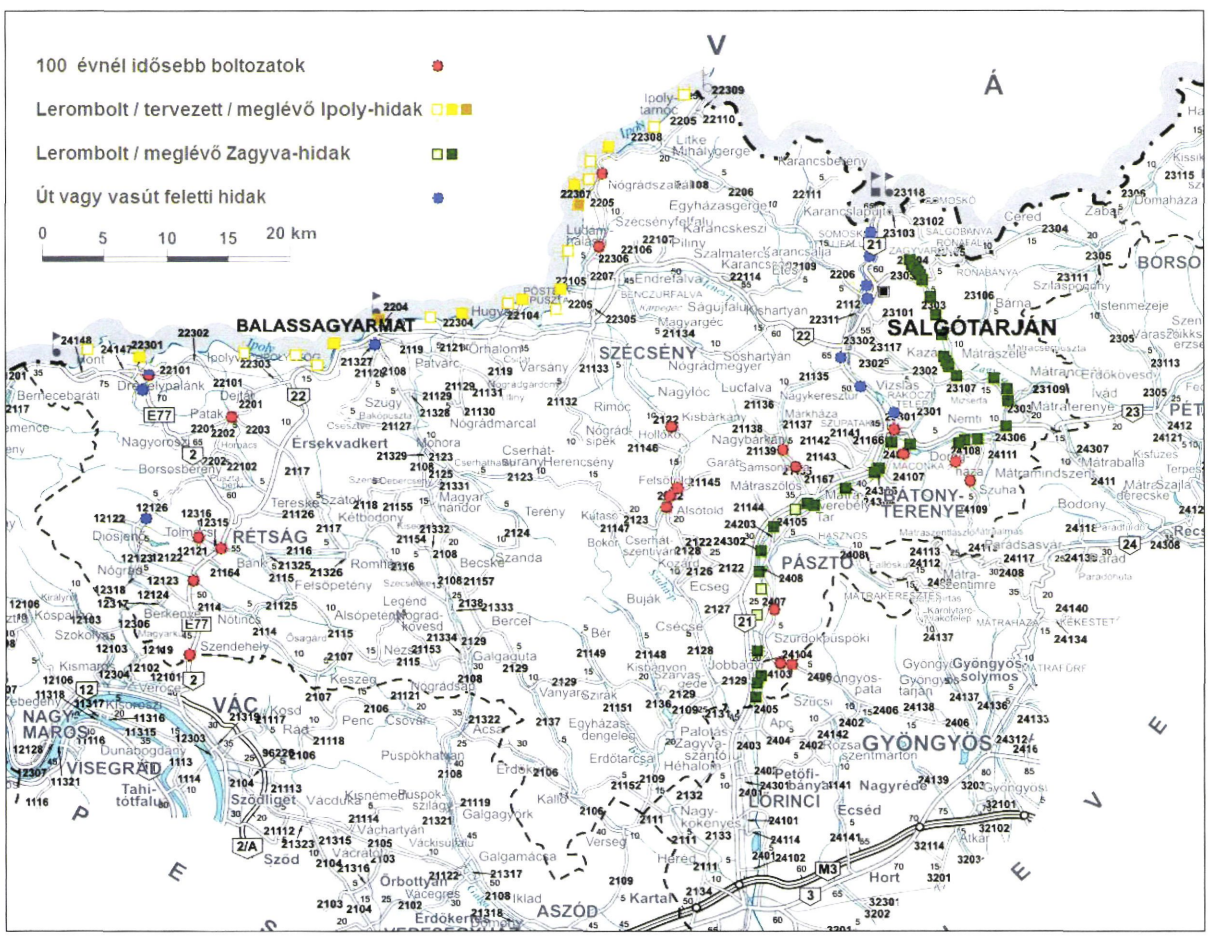
24. számú híd, Zagyvaróna tározó hídja



44. számú híd, Nenti



66. számú híd, Jobbágyi



Kronológia

1216	Nógrád várának írásos említése.
1266	Ipolyság boltozott hídján vámszedési jog volt.
1332	Vác, Gyarmat, Losonc, Fülek mezőváros volt.
1461	Konczhida okleveles említése.
1483	Nógrád várában a felvonóhíd mederpillére ekkor épült.
1544	bevették Nógrádot, a Szécsényi szandzsákhoz osztották be.
1554	után Zólyomban, Szécsényben, Losoncon, Gácson tartották a megyei közgyűléseket.
1594	Drégelypalánk fahídját veszélyeztette a török.
1594	Nógrádot és szinte a teljes vármegyét felszabadították.
1600	körül épülhetett Poltár háromnyílású, ma is álló kőboltozatú Ipoly-hídja.
1617	Hufnagel metszetén Ipolyhídvég–Drégelypalánk hídját ábrázolta.
1647	213 lakott hely és 7 végvár volt a vármegyében.
1663	Nógrád vára és a vármegye déli része újból török fennhatóság alá került.
1769	Ipolyság, török korban elpusztult boltozott hídját újjáépítették (1944-ig állt).
1780	az I. katonai felmérésen 249, zömében fahíd volt ábrázolva, az Ipolyon 11 híd volt ekkor. A katonai felmérés országos leírásában a községek 57 jó, 49 közepes és 40 rossz állapotú hídja szerepelt.
1780	Szügy lett 40 évre a megyei közgyűlések székhelye.
1780	Balassagyarmat Ipoly-hídját térkép jelölte.
1788	A Vámosmikola-Ipolypásztó közötti, 16 nyílású Ipoly-híd terve fennmaradt.
1789	Nagyorosziban két hídról és Nepomuki Szent János szoborról maradt feljegyzés.
1791	megépült Rárósnál a kétnyílású boltozott Ipoly-híd.
1793	Pásztó Kövecses patakon álló boltozott hídja térképen szerepelt.
1795	előtt épült Romhány háromnyílású, szobordíszes Lókos-patak-hídja, napjainkban műemléki védettségű, csak gyalogosforgalom halad át rajta.
1799	Hugyag hídját levéltári forrás említi.
1800	Patakon elkészült a Derék-patak felett a háromnyílású, napjainkban műemléki védettségű kőhíd.
1800	után rengeteg közgyűlési jegyzőkönyvi intézkedés történt kőhidak építése ügyében (Tar, Szarvasgede, Ludány stb.).
1803	a megyei közgyűlés határozatot hozott utak, hidak építése ügyében, előírta pl., hogy a hidat 2,5 öl-re kell szélesíteni.
1804	megállapodás született Heves és Nógrád vármegye között Jobbágyi, Lőrinci, Szurdokpüspöki és Pásztó hídjainak építéséről.
1804	jelentés született a jobbágyi Zagyva-híd állapotáról Közgyűlési jegyzőkönyv határozott a kóvári Ipoly-híd építéséről.
1807	a pösténvi híd javítását sürgették.
1815	Szécsényben kétnyílású boltozat épült a Szentlélek-patak felett, a Szent János hidat 1903-ban rácsos vashíd váltotta fel.
1822	Felsőpetényben az ott álló hidak javításával foglalkozott a megye közgyűlése, ma is áll három boltozat a községben.
1823	Kisterenyén kétnyílású boltozat épült, ez a híd, kissé átalakított formában ma is áll.
1823	Becskén Hoffenmayer Joachim kőműves kőhidat épített, a községben ma álló, 7,6 m nyílású boltozat, ennél idősebb lehet.
1824	Pollack Mihály szakvéleményt adott a rárósi kőhíd állapotáról.
1825	Szendehelyen, szobordíszes egynyílású boltozat épült, ez a híd ma műemlék.
1826	Mocsáry Antal megye leírásában a jobbágyi és pásztói Zagyva-hidat kőhídként említette, ezenkívül a Rárósnál álló boltozott és hat faszerkezetű Ipoly-hidat és egy fém Ipoly-hidat említett nevezetes hídként.
1830	Hugyagon az Ipoly-hidat árvíz pusztította el.

1833	Héhalomban elkészült a 38 m hosszú, háromnyílású híd a Bér-patakon, a híd ma műemléki védettségű, a közúti forgalmat már nem viseli.
1836	Szécsény környékén, 14 településen 74 híd volt, anyagával is megadott 14 híd közül 10 boltozat volt.
1844	a II. katonai felmérésen 19 Ipoly-híd szerepelt, faszerkezetű 13 volt.
1847	Kóvár Ipoly-hídjáról kétféle terv is fennmaradt.
1848	Tenczer Károly országos felmérésében a rárósi kőhíd 6 x 4 öl + 2 öl nyílásokkal és 110 öl hosszal szerepel, a buda-gácsrosenbergi úton 36 kő- és 43 fahidat jelzett.
1849	a Kékkői járásban 31 fahíd közül, 17 jó állapotú volt. Több Ipoly-hidat, így a hugyagit és a pösténytit is a szabadságharcban felégették.
1851	a sziráki kerületben kilenc kő és három fahíd volt.
1851	Balassagyarmaton faszerkezetű, 129 m hosszú közúti Ipoly-híd épült.
1854	19 Ipoly-híd szerepelt a II. katonai felmérésen.
1859	Szobnál rekord méretű (59 m nyílású) vasszerkezetű vasúti hidat építettek.
1860	a régi vármegyei határokat visszaállították.
1866	a Vác-kassai állami úton 112 híd és 298 áteresz volt.
1867	a 2. sz. főúton több boltozat épült, közülük három ma is áll.
1867	elkészült a Pest-Salgótarján vasútvonal.
1870	építeni kezdték a Börzsönyi erdei vasút vonalait, 1893-ban 200, ma 31 km működőképes.
1880	744 műtárgy (híd és áteresz volt) a megyei törvényhatósági utakon.
1881	276 település volt a megyében.
1882	Romhánynál felújították a boltozott Lókos-patak-hidat.
1884	a III. katonai felmérésen 22 Ipoly-hidat jelöltek.
1886	Ipolyvisknél, az új vasútvonalon 40 m nyílású, X rácsozású vashíd épült, az ártéri hidak faszerkezetűek voltak.
1894	Hugyagnál és Pösténypusztánál rácsos vashíd épült az Ipolyon.
1896	Salgótarjánban több hidat rongált meg az árvíz.
1898	Salgótarjánban átépült az eredetileg faszerkezetű, 12 m nyílású Badacsony híd Neville-rendszerű vasszerkezettel.
1899	Ipolyságnál vasszerkezetű híd épült az Ipolyság-Korpona közti vasútvonalon.
1900	Szobnál vágányonként független vasúti hídszerkezet épült. Balassagyarmaton párhuzamos övű (3 x 20 m) rácsos közúti Ipoly-híd épült; 1900 előtt épült boltozott hidak közül 23 ma is áll a megyében.
1902	Letkésnél elkészült a 60 m nyílású, rácsos közúti Ipoly-híd és az ártéri kétnyílású vashíd.
1903	Szécsényben 20 m nyílású, rácsos híd épült a Szentlélek-patakon.
1904	Rárósnál, az állandó javítási igény miatt, szegmens alakú (60 m) rácsos acélhíd épült, ezt is a II. világháborúban elpusztították.
1905	Tarnál 20 m nyílású, párhuzamos övű rácsos acélhidat épített a MÁVAG a Zagyván, 1944-ben felrobbantották ezt a hidat.
1906	Salgótarjánban a képviselőtestület elrendelte az Őrangyal Gyógyszertár előtt a Pécskő-patakon híd építését.
1909	Rappnál és Durendánál rácsos acélszerkezetek épültek az Ipoly felett.
1910	1026 km kiépített útja volt a vármegyének.
1912	Zielinski Szilárd tervezőirodája elkészítette a Balassagyarmat-Zólyomi út Kürtös-patak feletti, háromnyílású vasbeton kerethíd tervét.
1912	elkészült Somlyóbányán a hétnyílású, 200 m hosszú vasbeton híd Grünwald Gyula és Mitis István tervei szerint a Nicholson Gépgyár vállalkozásába.
1914	Salgótarjánban a Tiszti Kaszinó és az Olvasókör épületét összekötő Sóhajok-híd-ja elkészült.
1914	Diósjenőn boltozott híd épült.
1919	Az Ipoly-hidak határhidakká váltak.

1923	A trianoni békeszerződés után Nógrád vármegyét közigazgatásilag ideiglenesen (1938-ig) Hont vármegyével egyesítették.
1926	Salgótarján képviselő testülete a Salgó-patak vasúti hídja és aluljárók építése ügyében döntött
1926	Szurdokpüspökiben 2,4 m nyílású, vasbeton lemezhíd épült, ez ma a nyilvántartás szerint a legidősebb vasbeton híd.
1928	A kisterenye–kál-kápolnai vasútvonalon 23 híd átépítésére készült terv: 12 sínbetétes, 4 ikertartós, 3 felsőpályás acélhíd és 4 más szerkezetű híd épült.
1928	Somlyóbányán elapadóban volt a kőszén kitermelés, valószínűleg ettől kezdve meddővel töltötték fel a vasbeton ívhíd környékét.
1929	Pásztón (20 m nyílású) vasbeton Zagyva-híd épült Enyedi Béla tervei szerint.
1930	előtt épült Nógrád megye 31 vasbeton hídja, ezek között lehetnek 1910 körül épültek is.
1931	Diósjenőn a vasút felett háromnyílású vasbeton kerethidat építettek.
1938	Balassagyarmaton (42 m hosszú) négynyílású vasbeton gyaloghíd épült, mely Madách Imre nevét viseli.
1940	Balassagyarmatnál, a mai szlovák oldalon vasbeton Ipoly-ártéri híd készült el, ennek a nagy palóc, Mikszáth Kálmán nevét adták.
1944	88 (más források szerint 84) hidat robbantottak fel 953 m hosszban, ezek között 17 boltozat volt, egyes utakon, pl. a 21. sz. főúton minden hidat felrobbantottak.
1945	előtt épült hidak közül 84 ma is viseli a forgalmat.
1946	provizórium tervek maradtak fenn a Nógrád Megyei Levéltárban.
1947	ideiglenesen 85 híd volt helyreállítva (provizórium).
1948	25 hidat már véglegesen újjáépítettek nyolc öszvérszerkezetű híd épült 4-20 m-es nyílással, legnagyobb Tar Zagyva-hídja (20 m).
1949	24 acéltartóval együttdolgozó vasbetonlemezes (öszvér) hidat adtak át a forgalomnak. Elkészült többek között Szécsényben a Szentlélek-patak híd és a Jobbágyi Zagyva-híd újjáépítése.
1950	a határt elszigetelték, az Ipoly-hidakat lezárták, a fahidakat elbontották. Szurdokpüspöki és Pásztó Zagyva-hídjai háromnyílású öszvér szerkezettel újjáépültek; összesen 41 öszvérszerkezetű híd épült; a megye határai jelentős mértékben változtak, Pásztó és környéke ekkor került a megyéhez.
1951	új vasútvonal részeként Ipoly-híd épült Nógrádszakálnál.
1954	Letkésnél befejeződött a 60 m nyílású, rácsos, közúti Ipoly híd újjáépítése.
1954	Salgótarjánban a Forgács-patak hídjai károsodtak.
1958	megkezdődött a 21. sz. főút új nyomvonalának kiépítése, négy év alatt 18 híd épült.
1958	megépült Bercelnél az első fordított T tartós (FT) híd, országosan és a megyében is ez a leggyakrabban alkalmazott felszerkezet, jelenleg 75 ilyen híd van a megyében.
1959	a 21. sz. főút új nyomvonala rendkívül ferde (21°) süllyesztett pályás vasbeton (trog) híd épült, Salgótarjánban megkezdődött a főút korszerűsítése.
1960	kétemeletes vasbeton kerethíd (12 nyílású) épült a 21. sz. főúton Zagyvapálfalván.
1963	Mátraverebélyen kísérleti (20 m nyílású), szekrény keresztmetszetű, utófeszített vasbeton Zagyva-híd épült.
1963	Drávaszabolcsra szállították a pösténvi Ipoly-híd megmaradt nyílását.
1967	Salgótarjánban megkezdték a Karancs utcai gyalogos-aluljáró építését.
1968	átadták a forgalomnak a Balassagyarmaton épült, háromnyílású (28 + 34 + 28 m), szekrény keresztmetszetű Ipoly-hidat, ez a legnagyobb nyílású közúti híd a megyében.
1968	Salgótarjánban hidak árvízkárt szenvedtek.
1970	Patvarcra szállították a 22. sz. főút 27,197 szelvényében lévő rácsos híd.

1970	elkészült a 2. sz. főúton, Drégelypalánknál a vasút feletti, háromnyílású, folytatólagos, vasbeton lemez felszerkezetű híd.
1970	Salgótarjánban a Litkei úti aluljáróban megindult a forgalom.
1975	elkezdődött a 21. sz. főút korszerűsítése Zagyvapálfalva-Baglyasalja között.
1976	megépült a 10 m-nél nagyobb nyílású hidak építésére kifejlesztett EHG tartós híd Salgótarjánban, a Tarján-patak felett.
1978	önkormányzati (tanácsi) utakon 120 fa és provizórikus híd állt 650 m hosszban.
1981	KCs tartós híd épült a megyében elsőként, azóta 16 hídnál alkalmazták ezt a tartótípust.
1981	az Ipoly szabályozása befejeződött, a folyó 170 km-es szakaszán 100 km hosszban új medret alakítottak ki.
1987	az országos közutakon 350 híd volt, közülük 30 boltozat, 5 fém, 315 vasbeton, feszített beton.
1989	Ipolydamásdnál a nagymarosi vízlépcső építéséhez provizórikus Ipoly-híd épült (2000-ben elbontották).
1990	414 önkormányzati híd volt a megyében: 155 gyalogos, 259 közúti híd.
1995	árvízkárt szenvedett a kemencei erdei vasút, 1999-ben pedig újabb vízkár összesen 23 hidat pusztított el.
2000	több fejlesztési és tanulmányterv készült a hiányzó Ipoly-hidak újjáépítéséhez.
2002	az első megbeszélés volt az Ipoly-hidak újjáépítése érdekében.
2004	négynyílású hullámosított acéllemez műtárgy épült a 21. sz. főúton Salgótarjánnál.
2005	megépült Salgótarjánban a 36 m nyílású, kosárfüles acél gyalogos ívhíd a vasútvonal felett.
2006	két Ipoly-hídnak (Rárós, Pösténypuszta) van magyar építési engedélye.
2006	megkezdődött Salgótarjánban a 21. sz. főút újabb elkerülő szakaszainak építése, rajta összesen hét híddal. Az országos közutakon 345 híd van, az önkormányzati utakon 530 híd van (17 boltozat, 252 vasbeton, 111 fém és öszvér, 150 provizórium). A hidak között 222 gyaloghíd található.
2007	elkészült Salgótarjánban a 21. sz. főút elkerülő szakaszán az új rácsos vasúti híd.
2007	Salgótarjánban az országos közutakon 18 híd van, közülük 12 1960–61-ben, 3 1976-ban, 3 2002 után épült.
2007	Hídműhely szimpózium az Ipoly-hidakról Visegrádon, újabb hat Ipoly-híd terve készült el.
2007	a vasútvonalakon 111 híd közülük boltozat 20, acélhíd 12 és 63 vasbeton felszerkezetű, ezenkívül 285 2 m-nél kisebb nyílású műtárgy van még.



Salgó úti híd építés közben, Makai Tamás felvétele

Tervezők, kivitelezők

Tervezők		
Killián mérnök	Kóvári Ipoly-híd	1847
Balassagyarmati ÁÉH		
Csellagh Gyula	Pösténvi Ipoly-híd alépítmény	1894
	2. számú főút 97,860 km	1948
Farkas Gyula	22. sz. főút 17,480 km	1930
Grünwald Gyula és Mitis István	Somlyóbányai vasbeton ívhíd	1911
Zielinski Szilárd dr.	Balassagyarmat-zólyomi út Kürtös-patak-híd	1912
Enyedy Béla dr.	Pásztói Zagyva-híd	1929
KPM Hídosztály		
Tarpai Gyula	Tari Zagyva-híd	1948
	22. sz. főút 58,295 km	1951
Mélyépítési Tervező V.		
Vajda Pál	Jobbágyi Zagyva-híd	1949
Állami Mélyépítéstudományi és Tervező Intézet		
Thoma József	Szécsényi Szentlélek-patak-híd	1949
Borbás Istvánné	Szurdokpüspöki Zagyva-híd	1950
Egri Közúti Igazgatóság		
Bukoveczky István	23. sz. főút 16,025 km	1957
Boza Albin	22. sz. főút 49,521 km	1955
	Mátraszőlősi Kis-Zagyva-híd	1957
	Vanyarci árok-híd	1958
	22. sz. főút 36,856 km	1959
Uvaterv		
Reviczky János	Csécsei időszakos vízfolyás-híd	1955
Loykó Miklós	Mátraszőlősi Hévíz-patak-híd	1957
Lipták László	23. sz. főút 12,552 km	1957
Szuroviák Tamás	23. sz. főút Zagyva-híd	1957
Jándy Géza	21. sz. főút 36,974 km	1958
Roboz József	Kazár Kazári-patak-híd	1958
Bognár Ferenc	Nógrádsápi Sápi-patak-híd	1959
Kolonics Zoltán	21. sz. főút 54,016 km	1960
Darvas Endre	21. sz. főút 54,016 km	1960
Csölle Endre	Cserhátszentiváni Zsunyi-patak-híd	1961
Hunyadi Mátyás	21. sz. főút 53,854 km	1960
Répay Géza	Salgótarjáni Tarján-patak-híd	1960
	Balassagyarmati határhíd	1966
Strébl László	21. sz. főút 62,314 km	1960
Huszár Gyula	Ipolytarnóc Ipolytarnóci patak-híd	1960
Bárány Gyula	Macsuka Zagyva-híd	1961
Mészáros Sándor	Bujáki Bujáki-patak híd	1962
	Mátraverebélyi Zagyva-híd	1965
Michels Antal	21. sz. főút 65,568 km	1961
	Szügyi Dézsa-patak-híd	1962
Néveri Imre	Nógrádszakál, Bertece-patak-híd	1963
Tóth Gusztáv	22. sz. főút 8,309 km	1964
Rysavy Erzsébet	2. sz. főút 43,947 km	1964
Bábindeli Ede	22. sz. főút 11,880 km	1964
Bozó Kis Ákos	Nógrádi Feketevíz-patak híd	1964

Gál András	Salgótarjáni Forgács-patak-híd	1965
Lajta Károly	2. sz. főút 70,269 km	1970
Vakarcs László	Salgótarjáni Tarján-patak-híd	1971
Speciálterv		
Pál Gábor	Salgótarjáni gyalogos-ívhíd	2004
Nefer		
Németh Ferenc	Salgótarján, 21. sz. főút elkerülő szakasz hídjai	2006

Megyei hídmérnöki munkát végzett:

1950–70 között:
Boza Albin, Nagy Károly, Kovács Sándor, Lenhardt László, Bodnár László

1970-től napjainkig:
Bella Gyula, Kardosné Pintér Erzsébet, Papp Ferenc, Vilimi Sándor, Márton Lajos, Timár József, Pataki Péter (†), Tőzsér Imre (helyettesítő), André László, Reichardt Jenő (helyettesítő), Dorcsák Péter, Laczkó Csaba (helyettesítő), Hajós Ferenc, Makai Tamás

Kivitelezők

Hoffermajer Joachim kőműves	Becske kőhídja	1823
Encz Mátyás kőműves	Borsosberinkei kőhíd	1833
	Penci kőhíd	1835
Regele József váci kőműves	Alsópetény határában lévő híd	1845
Glasner József alépítmény	Pösténvi Ipoly-híd	1894
Nicholson Gépgyár	Somlyóbányai vasbeton ívhíd	1911–12
Deutsch I. és fiai	Pásztói Zagyva-híd	1929
Szendrő István	Ipolyszögi Ipoly-ártéri-híd	1930
	22. sz. főút 18,690 km	1947
Balassagyarmati ÁÉH		
Farkas Gyula	2. sz. főút 93,046 km	1948
Mélyépítő és Mélyfúró NV		
Balázs Péter	Szécsényi Szentlélek-patak-híd	1949
Balla Mihály	2. sz. főúti hidak (hét híd)	1950
Betonútépítő Vállalat	Mátraszőlősi Kis-Zagyva-híd	1959
	22. sz. főút 8,008 km és 11,157 km	1964
Hídépítő Vállalat		
Galgóczy Gyula	21. sz. főút 60,192 km	1960
	Szécsény és Endrefalva közötti Ménes-patak-híd	
	Balassagyarmati Ipoly-híd	1982
Horváth Gusztáv	Drégelypalánki vasút feletti híd	1970
Egri Közúti Építő Vállalat	22. sz. főút Feketevíz-híd	1970
	Salgótarjáni Tarján-patak-híd	1976
	Nagybátony-maconkai úti Zagyva-híd	1988
Aszfaltútépítő Vállalat	Mátraterenye-Homokterenye közti Zagyva-híd	1963
	Mátraterenyei Bárna-patak-híd	1963–64

Kiegészítő irodalom

Általános hídtörténeti irodalom

A magyar közúti hidak, Autópálya Igazgatóság, Budapest, 1990.

Ábrahám Kálmán dr.: Utak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1976.

Andai Pál: A mérnöki alkotás története, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1959.

Apáthy Árpád – Träger Herbert: Közúti hidak, MSz., 1970. 4.

Apáthy Árpád: Az országos közutak négy évtizede, KMSz., 1970. 4.

Balázs György dr.: Beton és vasbeton II., Akadémiai Kiadó, Budapest, 1995.

Beke József és munkatársai: Vasbetétes betonszerkezetek. Jelentés külföldi tanulmányutakról, Pallas Rt. Budapest, 1904.

Bölcskei – Csaba – Láng-Miticzky: Vasbetonhidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1959.

Császár László: Korai vas és vasbeton építészetünk, Műszaki Könyvkiadó, 1978.

Darvas Endre: Közúti és vasúti acélhidak szerkezetei, Uvaterv, Műszaki Közlemények 1975. 1–2.

És mégis élünk, Magyarország 1920–30., Budapesti Hírlap, 1931.

Feszített betonszerkezetek I–II. (Böröcz Imre), Közlekedési Kiadó, Budapest, 1952–53.

Gáll Imre dr.: Néhány adat a XVIII. és XIX. századi út- és hídépítés történetéhez, KSz. 1970. 9.

Ganz Acélszerkezet Rt. Híd referencialista, Ganz Híd-, Daru- és Acélszerkezetgyára Rt. 1999.

Hanzély János: Magyarország közútjainak története, UKI 14. kiadványa, Budapest 1960.

Hídépítő történet (Zsigmondy András), Budapest, 1999.

Magyar műszaki alkotók (Révész-Varga), Műszaki Könyvkiadó, 1964.

Magyarország közlekedésügye (Pártos Szilárd), Pallas, Budapest, 1937.

Magyarország közútainak története (1960-90), KHVM Közúti Közlekedési Főosztály (tanulmányok), Budapest, 1992.

Medved Gábor dr.: Történetek a világ hídjairól, Terc Kft., 2001.

Mihailich Győző dr.: A XIX. és XX. századi magyar hídépítés története, Műszaki Könyvkiadó, 1960.

Mihailich Győző dr. – Haviár Győző dr.: A vasbetonépítés és első létesítménye Magyarországon, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1966 Palotás – Medved – Nemeskéri-Kiss – Träger: Hidak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1987.

Petúr Alajos dr.: Hídépítésünk fejlődése, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1969. 1. sz.

Petúr Alajos dr.: Közép- és nagynyílású hídjaink tervezése korszerűbb építési technológiákkal, MSz., 1978. 7.

Seefehlner Gyula: A vashidak előállítása, fenntartása és biztonsága, MMÉEK, 1893. 27.

Sigrai Tibor dr.: A közúti hídépítés fejlődése, MSz., 1984. 4. 167–178.

Százéves a hídépítés a Ganz-MÁVAG-ban, Ganz-MÁVAG Közlemények 49. sz. 1979.

Széchy Károly dr.: A magyar hídépítés évszázados fejlődése, Magyar Technika 1948. 3.

Széchy Károly dr.: Magyarország közúti hídjainak újjáépítése, Magyar Technika, 1948. 8.

Széchy Károly dr.: A közúti hidak, MSz., 1955.

Szittner Antal: Vas és fémszerkezetek fejlesztésének újabb irányai, MSz., 1959. 2. sz.

Tanulmány a magyarországi Duna-Tisza hidak fejlesztésére, Uvaterv, 1985-86.

Technikai fejlődésünk története (1867–1927) Stádium, MMÉEK Budapest, 1928.

Tóth Ernő dr. – Träger Herbert dr.: A hazai hídgazdálkodás főbb jellemzői az elmúlt ötven évben, KMSz., 1996. 2.

Tóth László: Magyarország közútjainak története, Budapest, 1995.

Träger Herbert: Előregyártott hídszerkezetek, MTI, Budapest, 1961.

Träger Herbert: Közúti hidak, MTI, Budapest, 1962.

Vajda Béla: A légnyomásos alapozás 100 éve Magyarországon, MSz., 1963. 1.

Vajda Pál: Magyar hidak, magyar hídépítők, Művelődésügyi Minisztérium, Budapest, 1984.

Windisch Andor: Feszített vasbeton szerkezetek alkalmazása Magyarországon 1966-ig. Magyar Építőipar, 1970. 4. sz.

Zsámboki Gábor: Acél szerkezetű közúti hidak építése hazánkban, 1945–1969 között, 1969. kézirat.

Földrajzi adottság, úthálózat

Antalffy Gyula: Így utaztunk hajdanában, Panoráma, 1975.

Bácskai Vera: Piac körzetek, piac központok és városok Magyarországon 1828-ban, Akadémiai Kiadó, Budapest, 1984.

Borcsiczky Béla: Magyarország legnevezetesebb közlekedési útvonalai a XIV. és XV. században, Földrajzi Közlemények, 1914.
Czére Béla: Magyarország közlekedése a 19. században, MÁV Rt., 1997.
Diószegi András: A Magyarországon keresztül vezető kereskedelmi utak az Árpád-kori királyaink idejében, Kolozsvár, 1909.
Eperjessy Kálmán: Városaink múltja és jelene, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1971.
Fejér László szerk.: Vizeink krónikája. A magyar vízgazdálkodás története. Vízügyi Múzeum, Levéltár és Könyvgyűjtemény, Budapest, 2001.
Ihrig Dénes szerk.: A magyar vízszabályozás története, Budapest, 1973.
Kristó Gyula: A vármegyék kialakulása Magyarországon, Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1988.
Szombathy Viktor: Nógrádi útikalauz, Nógrád Megyei Tanács Idegenforgalmi Hivatal, 1976.

Fahidak, korai hídtörténelem
Ambrusné Kozák Éva: A hollókői vár ásatása, Archeológiai Értesítő, 1972.
Bóna István: Az Árpádok korai várairól, Debrecen 1995. Ethnica kiadás.
Gerő László: Magyar várak, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1968.
Nováki Gyula – Sándorfi György: Nógrád megye középkori várai I., Műemlékvédelem, 1991. 4.
Nováki Gyula – Sándorfi György: Középkori várak Nógrád megye nyugati felében, Műemlékvédelem, 1992. 1.
Nováki Gyula – Sándorfi György: Nógrád megye középkori várai III., A megye központi része és a Mátra északi lejtője, Műemlékvédelem, 1992. 3.
Magyarország hadtörténete (főszerkesztő: Liptai Ervin), Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984.
Nagy Iván: Nógrád vármegye története az 1544-ik évig, Budapest, 1907.
Régi magyar várak (szerk.: Steinert Ágota), Helikon, Budapest, 1993.
Vártúrák Kalauza Észak-magyarországi, alföldi várak és vártúra útvonalak, 2. javított kiadás, Budapest, 1975.

Boltozatok
Genthon István: Magyarország művészi emlékei 2., Képzőművészeti Alap Kiadó Vállalat, Budapest, 1961.
Nógrád megye műemlékei (szerk.: Dercsényi Dezső) Akadémiai Kiadó, Budapest, 1951.

Vas- és acélhidak
Nemeskéri-Kiss Géza dr.: A magyar vasúti hídépítés története (1878–1914) 2. Budapest, 1996.
Seefehlner Gyula: A hídépítés az ezredéves kiállításon, Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye, 1896. X. füzet.

Vasbeton hidak
Apáthy Árpád: Kishidak korszerűsítésének időszerű kérdései, MTI 3808, Budapest, 1960.
Apáthy Árpád: Feszített hidak az országos közutakon, KMSz, 1993. 5.
Gnädig Béla: Feszített beton és előregyártás, MSz, 1955. 4–5. sz.
Klatsmányi Tibor: Előregyártás a hazai közúti hidak építésében, KTMF Tudományos Közlemények, 1975.
Dr. Haviár Győző: Közúti feszített betonhidak gazdaságos építése, Mélyépítéstudományi Szemle, 1960. 6. sz.
Knebel Jenő: Vasbeton és feszített vasbeton hidak, Uvaterv Műszaki Közlemények, 1975. 1–2. sz.
Korda István: Előfeszített beton és alkalmazása a magyar hídépítésben, MSz 1951. 2. sz.
Pál Tibor: Közúti feszítettbeton hídszerkezetek gazdaságosságáról, MSz 1958. 6. sz.
Tarpai Gyula: Feszített szerkezetek a magyarországi közúti hídépítésben, MSz 1958. 6. sz.

Vasúti hidak
Szokolai Zsolt: A Duna-Ipolyvölgy helyiérdekű vasút építésének története, Nagy Iván könyvek 5, Balassagyarmat, 1996.
Szvircsek Ferenc: Nógrád megye vasúthálózatának kiépítése 1867-ig, Nógrád Megyei Múzeumok Évkönyve, 1971.
Volt egyszer egy vasút, lesz egyszer egy vasút, Ipoly Unió, 2002.
Vertich József: Volt egyszer egy fogaskerekű, Múzeumbarátok könyve, Salgótarján, 1990.

Helytörténeti írások
Boldizsár Menyhárt István: Szülőföldem Nógrádszakál.
Csáky Károly: Nógrádi tájakon, Madách, 1992.
Csáky Károly: A felvidék művelődéstörténete, 2003.
Erdős István: Nagyoroszi, Salgótarján, 1998.
Határokat bontunk, hidakat építünk, Kistérségi Kalauz, 2003.
Nógrádi tájakon (szerk.: Fekete György) Frigoria, Budapest, 2005.

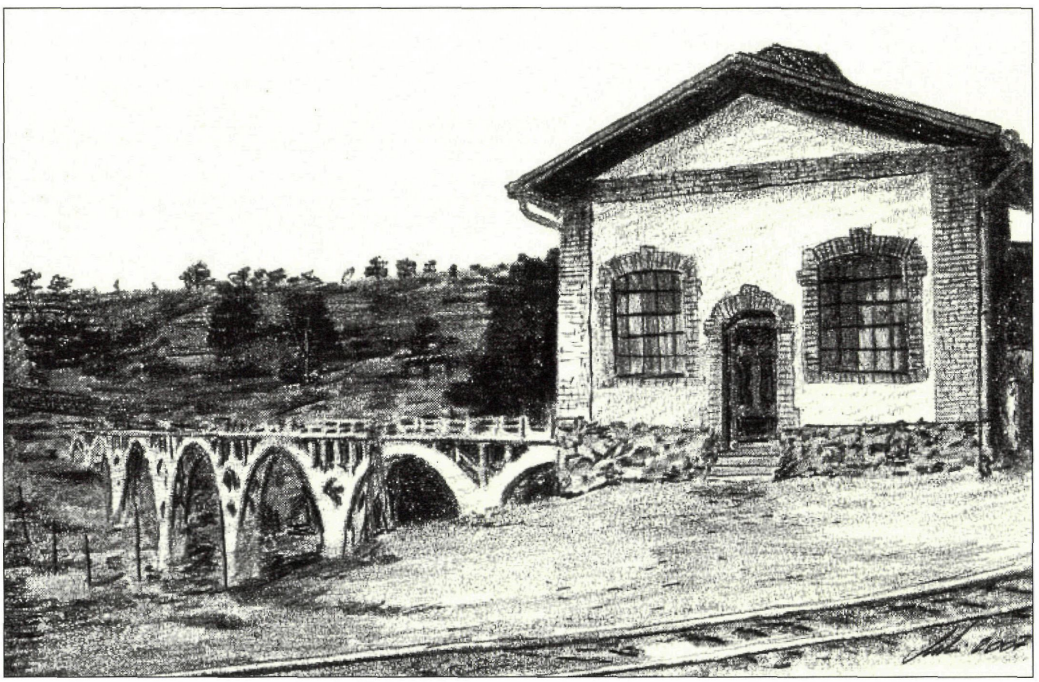
Petrovay Resko János: Balassagyarmat Szlovákgyarmat, Tájak Korok Múzeumok 739. Honismeret Kiskönyvtár 259., 2004.
Petrovay Resko János: Helemba-Ipolydamásd, Tájak Korok Múzeumok 736, Honismereti Kiskönyvtár, 256, 2004.
Szvircsek Ferenc: Kazári évszázadok, Kazár 2000.
Szabó István dr.: Romhány története: Nagyközségi Közös Tanács, Romhány, 1988.
Salgótarján története (szerk.: Szabó Béla), Salgótarján, 1972.
Varsány (szerk.: Pálmány Béla), Varsány, 2000.

Ipoly-hidak

Ipoly-hidak értekezlet előadásai, Szécsény 2002. február 14.
Hálózati vizsgálat Ipoly-hidak újjáépítésére, Főmterv Rt., 2003.
Az Európai Unióhoz történő csatlakozás utáni belső határvonalak a közúti közlekedés átkelési lehetősége javításának vizsgálata, Tetthely, 2004.
Összefoglaló fejlesztési javaslat a magyar-szlovák átkelőhelyek kialakítására Főmterv Rt., Budapest, 2004.
Kapcsolatok a határokon átnyúló együttműködések fejlesztéséért, Vág-Duna-Ipoly Eurórégió, 1., Utak és Eurórégiók Magyarországon, UKIG, 2000.
Konczek József: Tervezett hidak és épülő kapcsolatok az Ipoly két oldalán, Palócföld, 2007. 2. sz.
Tájékoztató az Ipoly-hidak újjáépítésének előkészítéséről, Gazdasági és Közlekedési Minisztérium, 2005.

Rövidítések

MSz: Mélyépítéstudományi Szemle
KMSz: Közlekedésépítés- és Mélyépítéstudományi Szemle
KSz: Közlekedéstudományi Szemle
MMÉEK: Magyar Mérnök- és Építész Egylet Közlönye
MTI: Mérnöki Továbbképző Intézet
UKI: Útügyi Kutató Intézet
Uvaterv: Út-, Vasúttervező Vállalat
KTMF: Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola

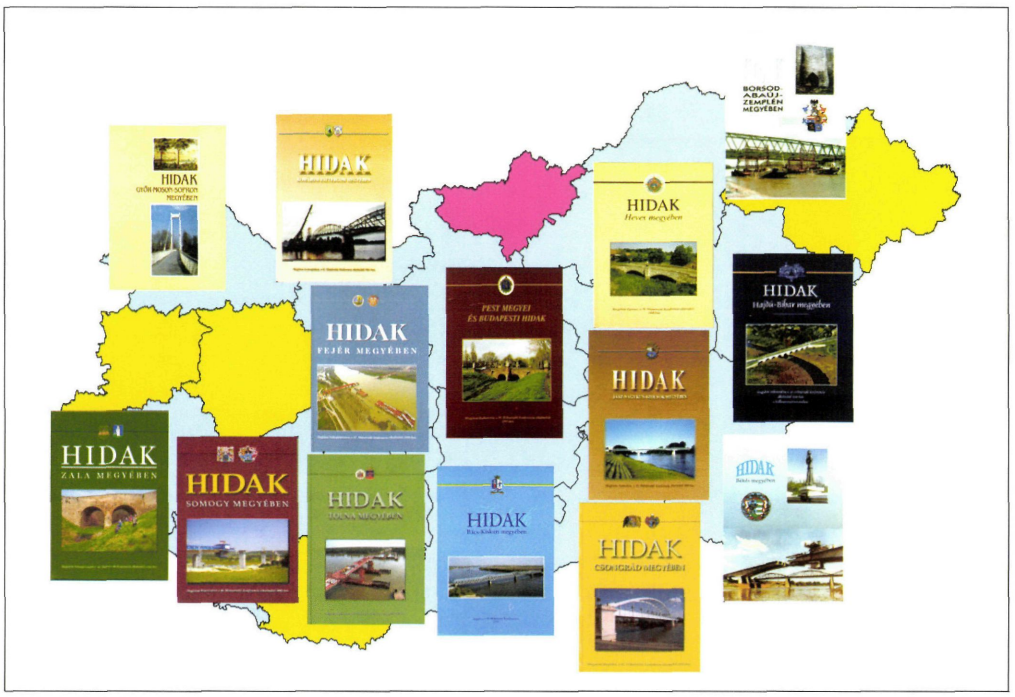


A somlyói eltemetett ívhíd, képeslapról készített grafika, id. Makai Tamás

Hídmérnöki konferenciák

1.	1962.IV.26-27.	Budapest	57 fő
2.	1962.X.25-26.	Szolnok	51 fő
3.	1963.V.9-10.	Budapest	45 fő
4.	1963.VIII.28-29.	Békéscsaba	54 fő
5.	1964.VI.24-25.	Zalaegerszeg	77 fő
6.	1966.V.5.	Szombathely	48 fő
7.	1967.V.17-18.	Budapest	77 fő
8.	1968.V.14-15.	Győr	120 fő
9.	1969.IX.23-24.	Siófok	114 fő
10.	1970.X.8-9.	Szolnok	85 fő
11.	1971.X.14-15.	Budapest	86 fő
12.	1972.X.11-12.	Nyíregyháza	90 fő
13.	1973.IX.5-6.	Szeged	91 fő
14.	1974.V.16-16.?	Pécs	104 fő
15.	1975.V.6-7.	Tata	132 fő
16.	1976.X.5-6.	Bp.-Visegrád	122 fő
17.	1977.V.25-26.	Eger	88 fő
18.	1978.IX.19-20.	Győr	112 fő
19.	1979.IX.25-26.	Debrecen	92 fő
20.	1980.III.26-27.	Siófok	80 fő
21.	1981.IV.7-9.	Tengelic	73 fő
22.	1982.V.11-13.	Kőszeg	120 fő
23.	1983.V.10-12.	Gyula	95 fő
24.	1984.V.8-9.	Balatonföldvár	60 fő

25.	1984.X.21-22.	Budapest	37 fő
26.	1985.X.22-24.	Balatonföldvár	75 fő
27.	1986.X.7-9.	Balatonföldvár	70 fő
28.	1987.XI.9-11.	Balatonföldvár	70 fő
29.	1988.X.18-20.	Budapest	90 fő
30.	1989.VII.28-30.	Győr	120 fő
31.	1990.X.9-11.	Szolnok	160 fő
32.	1991.VIII.28-30.	Kecskemét	142 fő
33.	1992.IX.2-4.	Balatonfüred	162 fő
34.	1993.V.26-27.	Győr	166 fő
35.	1994.VI.8-9.	Sárospatak	266 fő
36.	1995.VI.7-8.	Gyula	262 fő
37.	1996.VI.3-5.	Debrecen	201 fő
38.	1997.X.8-10.	Budapest	212 fő
39.	1998.VI.29-VII.1	Eger	280 fő
40.	1999.V.17-19.	Baja	350 fő
41.	2000.X.11-13.	Szolnok	300 fő
42.	2001.VI.27-29.	Esztergom	254 fő
43.	2002.X.16-18.	Szekszárd	349 fő
44.	2003.VII.2-4.	Szeged	270 fő
45.	2004.V.25-27.	Zalaegerszeg	350 fő
46.	2005.IX.21-23.	Siófok	368 fő
47.	2006.V.24-26.	Siófok-Dunaújváros	456 fő
48.	2007.X.9-11.	Salgótarján-Eger	



Képes melléklet



Nógrád vára



Drégelypalánk sziklavára

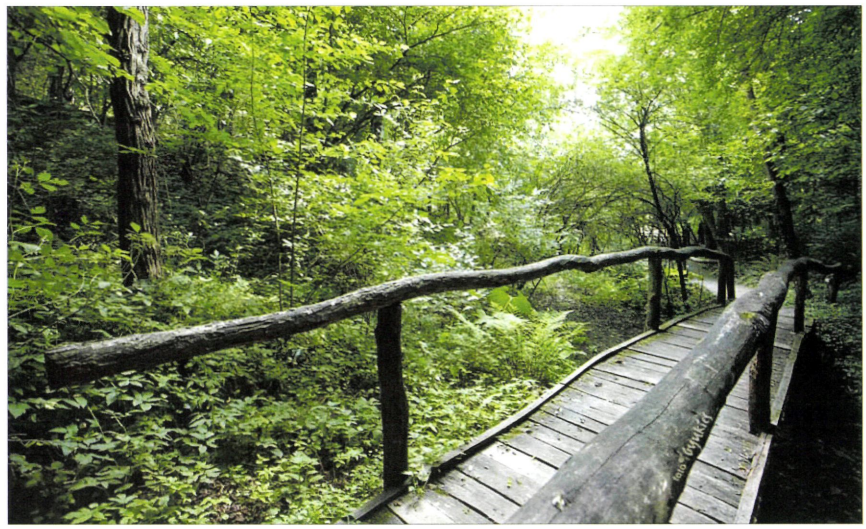


Nagylóci táj

Gyukics Péter felvételei



Az Ipoly Őrhalomnál



Az ipolytarnóci gyaloghíd egy szurdok felett



Ipolytarnóc-Litke, Ipolyártér

Gyukics Péter felvételei



2. számú főút kőboltozata Rétságon



A Reviczky kastélyhoz vezető út hídja



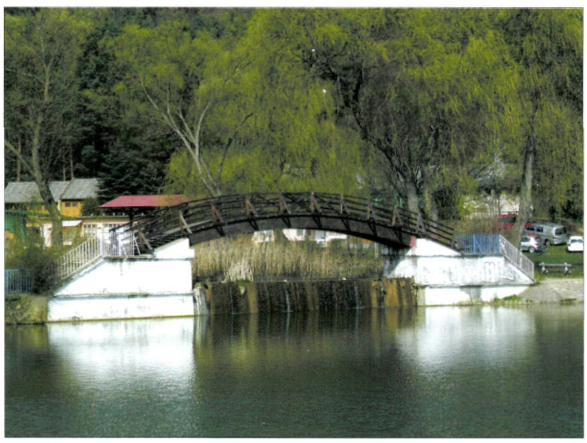
Mátrakeresztes iker Rocla hídja



Rárospuszta Ipoly-hídjának maradványai



Mátranovák tájjellegű acélhídja



Salgótarján tóstrand fa gyaloghídja

André László felvételei



Balassagyarmati gyalogos-aluljáró



Gázvezeték csőhídja Nagykürtösnél
Nagykürtösi Levéltár



Kórházi híd, Salgótarján



Vasúti híd az Ipolyon, Ipolyság



Önkormányzati híd a Zagyvarónai tározón



Szécsény kastélykert volt hídja,
Kubinyi Ferenc múzeum



Becske önkormányzati boltozata



Felhagyott vasúti híd Parassapusztánál

Makai Tamás gyűjtése és felvételei



Karancsberény boltozata,
Tőzsérné Balázs Mária festménye



Kemencei erdei
Múzeumvasút hídja



Romhányi Lókus-patak boltozata,
Nógrádi Történeti Múzeum



Madách híd a II. világháborúban, Balassagyarmat,
Nógrádi Történeti Múzeum



Somlyóbányai ívhíd,
Nógrádi Történeti Múzeum



Dongaboltozatos híd bontása,
pataklefedés építése, Salgótarján

Összefoglaló

Nógrád megye mai területét északon Szlovákia, nyugaton és délnyugaton Pest, keleten és délkeleten Heves, északkeleten pedig Borsod-Abaúj-Zemplén megye határolja. Ma az ország második legkisebb (2544 km^2) megyéje, a történelmi Nógrád megye az Ipolyon túl terjedt, területe jóval nagyobb volt, határai az évszázadok során többször változtak, legutóbb 1950-ben. Nógrád megye nagyrészt dombos, középhegységi, jelentős területű völgyekkel és medencékkel. Domborzatát a Börzsöny legkeletibb részei, a Cserhát és a Mátra kis része (Pásztói Mátra) képezik.

A hídállományt a domborzat mellett a vízfolyások határozzák meg, folyói az Ipoly, a Zagyva, a Galga és a Tarna.

Az úthálózat meglehetően sűrű, a terepviszonyok jórészt meghatározták az utak nyomvonalát, a legfontosabb utak az Árpád-kortól kezdve nagyjából a mai vonalon haladtak. A török hódoltság után a népesség növekedésével az utak jelentősége megnőtt, fejlesztésük, kiépítésük jó ütemben haladt, II. József korában (1782) már 249 híd volt az utakon, s az állandó- kőhidak építése is jó ütemben megindult.

A trianoni békeszerződés után az Ipoly határfolyó lett, s ez az úthálózatban kisebb-nagyobb változásokkal járt.

A főutak rendszerét 1934-ben dolgozták ki, Nógrád megyében 350 km volt a főutak hossza.

Az utak pormentessé tétele és az útkorszerűsítés már 1952-től megindult, a 21. sz. főút új nyomvonalon történő kiépítése pedig 1963-ban fejeződött be. 1965-ben a főúthálózat mai rendszerét alakították ki, a korábbinál kevesebb, a megyét mintegy keretező főúthálózat alakult ki, a 2, 22, 21. sz. főutak alkotják ennek gerincét. Az autópályát Pest megyében a 21. számú főúton lehet elérni.

A hídépítés korai emlékei helynevekként Hídvég, Konczhida, várak régészeti feltárásával (pl. Nógrád) bukkantak fel.

A katonai felmérések (1782, 1852–55) már a megye hídjainak számára is adnak felvilágosítást, s főleg a 19. század elejétől már levéltári forrásokból kőhidak építéséről is elég sok részletet tudunk. Szép hídtervek maradtak fenn 1847-ből az Újkóvár-Kóvár közti Ipoly-hídról, s a meginduló vasútépítés hídjairól. Az Ipolyon lényegében minden településnél volt híd 1855-ben 19 helyen lehetett hídon átkelni a folyón. Ezen hidak zöme persze fahíd volt, ám kőhíd épült Ipolyságnál már 1266-ban, ez a török hódoltság alatt elpusztult, de 1769-ben újjáépítették, s Rárósnál 1791-ben, Ipolyhídvégnél pedig 1850 körül épült soknyílású kőhíd. A kisebb vízfolyásokon sorra épültek boltozatok: Nagyorosziban 1789-ben, Pásztón 1793, Romhányban 1795 előtt, Patakon 1800-ban, Szécsényben 1815-ben, Felsőpetényben 1822 előtt, Becskén 1823-ban, Szendehelyen 1825-ben, Kisterenyén 1823-ban, Héhalomban 1833-ban. Az említett boltozatok közül a romhányi, a pataki és a héhalmi háromnyílású ma is áll s műemléki védettségű, akárcsak a pásztói és szendehelyi szobordíszes műemlék hidak. Méretüket, kialakításukat tekintve kiemelkedő alkotások a háromnyílású boltozatok, egyedülálló, hogy egy megyében ennyi értékes boltozat van ma is. Az országos közutakon lévő boltozatok közül 21 biztosan idősebb 100 évnél.

Vas és acélhidak építése a vasútvonalakon 1886-ban, a közutakon pedig 1894-ben, két Ipoly-híd építésével (Hugyag és Pöstény) kezdődött, majd folytatódott a balassagyarmati (1900), a letkési (1903), a rárósi (1904), a durendai és rappi (1909) rácsos Ipoly-hidak építésével (20–60 m nyílásúak voltak). Kisebb vízfolyásokon is épültek 20 m körüli rácsos hídszerkezetek: szécsényi Szentlélek-patak (1903), tari Zagyva-híd (1905).

A vasbeton hídépítés az 1910-es években kezdődött, legalábbis ebből az időből maradtak fenn tervek, mégpedig a híres Zielinski Szilárd irodájából. A szakirodalomban nem említett különleges hétnyílású, 200 m hosszú vasbeton ívhíd Somlyóbánya szállító hídjaként 1911–12-ben épült. Az igényes, egyedi kialakítású híd csak képeslapokon szemlélhető, mert évtizedeken keresztül meddővel töltötték fel a híd környezetében az áthidalt völgyet.

A II. világháború előtt épült vasbeton hidak közül 61 ma is viseli a forgalmat, viszonylag kis hidak ezek, a legnagyobb az 1940-ben épült bordás lemezhíd 10,0 m nyílással.

A II. világháború a megye hídállománynak 40%-át elpusztította, 1945–47 között a felrobbantott hidak helyén épített provizóriumokon haladt a forgalom 85 helyen. Az újjáépítés 1948-tól indult meg, szinte kizárólag acélgerendával együttdolgozó vasbeton lemezes hidat építettek, ebben az évben nyolcat, 1949-ben pedig 24-et, közülük a legnagyobb nyílású a tari Zagyva- és a szécsényi Szentlélek-patak híd volt (20,8–20,8 m). Az újjáépítés – az Ipoly hidakat kivéve – 1952-ben lényegében befejeződött, s meg-

kezdődött az útkorszerűsítéssel együtt járó hídépítés pl. a 21. számú főút új nyomvonalán.

A vasbeton hidak építésében fontos előrelépés volt a 2–10 m nyílású hidakhoz gyártott, FT jelű hídgerenda, napjainkig 75 ilyen felszerkezetű híd épült a megyében. Az előregyártott hídgerendák és a cölöpalapozás tette lehetővé, hogy 1955–70 között a kishidak közül a kis teherbírású, keskeny vagy az út vonalvezetésébe bele nem illő hidakat átépítették. 1963-ban Pásztón 22 m nyílású, befordított lábú keret, Mátraverebélyen takaréküreges, 20 m nyílású, Freyssinet-rendszerű utófeszített híd épült, ám ez a hídtípus nem terjedt el.

A 10 m-nél nagyobb nyílású hidak előregyártott (EHG) hídgerendával 1976 óta épültek a megyében, a legnagyobb nyílású ilyen híd 20 m-es. A megye eddig legnagyobb nyílású vasbeton hídja, az 1967-ben épült balassagyarmati Ipoly-híd 28 + 34 + 28 m-es folytatólagos, szekrény-keresztmetszetű gerendahíd.

Napjainkban Salgótarjánban két jelentős felüljáró épül, az egyik ötnyílású, 139 m, a másik kilencnyílású, 221 m hosszú.

Acélhidak csak a legutóbbi években épültek a megyében, így 2004-ben egy 36 m nyílású, kosárfüles gyalogoshíd, 2006-ban pedig a Salgótarjánban folyó útkorszerűsítés részeként egy 38,6 m nyílású, rácsos vasúti híd.

Nógrád megye hídjai között az Ipoly-hidak különös figyelmet érdemelnek, Ipolytarnóc és a folyótorkolat között 1920-ig 47 híd állt, ma csak 12, a határszakaszon pedig csak 4 (közúti és vasúti összesen). Az utóbbi években Magyarország és Szlovákia a legfontosabb átkelőhelyeken hidak építését tervezi, két híd tervei készen vannak (Rárós és Pöstény), további hídtervek pedig készülnek: Kóvár, Ipolydamásd, Drégelypalánk, Hugyag, Nógrádszakál, Őrhalom, Ipolytölgyes, Vámosmikola, Ipolyvece.

A megye országos közútjain 347 közúti híd van, ezek felülete 26 103 m^2.

A hidak zöme kisnyílású (10 méter alatti 94 %), jelenleg csak egy híd nyílása nagyobb, mint 30 m. A hidak 81% vasbeton, 12%-a acél főtartóval együttdolgozó vasbeton, 7%-a pedig kőboltozat. Kor szerint 1945 előtt a hidaknak csak 24%-a épült, így a hídállomány viszonylag fiatal, a hidak teherbírása és szélessége kedvező, a főutakon sehol nincs korlátozás.

A vasútvonalakon 111 híd van, 928 m hosszal, ezek általában kisnyílásúak. 10 m-nél nagyobb nyílású 255, a legnagyobb nyílású 37,8 m-es 2006-ban épült. A vasúti hidak a közútiaknál korosabbak, 1945 előtt épült az állomány 38%-a.

Az önkormányzati utakon napjainkban 530 híd található, közülük 222 gyalogoshíd. A hidak zöme kisnyílású, 15,0 m-nél nagyobb nyílású csak 2 híd van. A provizórikus hídszerkezetek száma 150.

A kis területű megye hídjainak száma jóval 1000 feletti, hisz az előző adatokban a saját használatú, erdészeti és egyéb kezelésű hidak nincsenek benne.

A Nógrád megye hídjait bemutató könyv, a sorozat 15. kötete az eddigiekhez hasonlóan elsősorban szakembereknek szól, illusztrációi pedig minden érdeklődőnek tájékoztatást adnak.

A könyv fejezetei: földrajzi adottságok, a közúthálózat kialakulása, korai hídépítés (fahidak), boltozatok, vas- és acél-, vasbeton hidak, a hidak újjáépítése, hidak és a művészet, a megye hídállománya: országos-, önkormányzati-, vasúti-, Ipoly és Zagyva-hidak, egyedi hídleírások, hídnevek, mellékletek, kronológia, tervezők, kivitelezők, kiegészítő irodalom.

A könyv írásában tervezők, kivitelezők, múzeumok, levéltárak, kiemelten a közútkezelők nagy segítséget nyújtottak források, illusztrációk rendelkezésre bocsátásával, köszönet nekik.

A könyv írói mérnökök Frics Gyula, Hajós Bence, Kardosné Pintér Erzsébet, Makai Tamás, Szabó László, Ürmössy Ákos és dr. Tóth Ernő, aki a szerkesztést is végezte. Az angol nyelvű összefoglalót dr. Gáspár László, a német nyelvűt dr. Träger Herbert készítette, aki a könyv lektora is volt.

E könyv a 48. hídmérnöki konferenciára készült.



Drégelypalánk boltozott hídja, Gyukics Péter felvétele

Zusammenfassung

Das heutige Gebiet des Komitates Nógrád ist im Norden durch die Slowakei, im Westen und Nordwesten durch den Komitat Pest, im Osten und Südosten durch den Komitat Heves, und im Nordosten durch den komitat Borsod-Abaúj-Zemplén abgegrenzt. Heute ist er der zweitkleinste Komitat des Landes (2544 km^2). Der historische Komitat Nógrád erstreckte sich jenseits des Flusses Eipel, seine Grenzen veränderten sich während der Jahrhunderte öfters, zuletzt 1950. Das Gebiet ist meist hügelig oder mittelgebirglich, mit beträchtlichen Tälern und

Becken. Das Relief it durch die östlichsten Teile des Börzsönys, das Cserhát und einen kleinen Teil des Mátra gebildet.

Der Bestand der Brücken wird neben den Höhenverhältnissen durch die Flüsse (Eipel, Zagyva, Galga, Tarna) bestimmt.

Das Straßennetz ist ziemlich dicht, die Linienführung der Straßen wurde durch die Terrainverhältnisse bestimmt, die wichtigsten Straßen führten seit dem Árpáden-Alter auf den heutigen Linien.

Nach dem Ende der türkischen Belagerung wuchs mit dem Zuwachs der Bevölkerung auch die Bedeutung der Straßen, ihre Entwicklung war zügig. Im Alter von Joseph des zweiten (1782) standen schon 249 Brücken auf den Straßen und es begann der Ausbau der ständigen, steinernen Brücken.

Durch den Friedensvertrag Trianon (1920) wurde die Eipel ein Grenzfluss und dadurch entstanden im Straßennetz mehr oder weniger Veränderungen. Das System der Hauptstraßen wurde 1934 erarbeitet, im Komitat Nógrád gab es 350 km Hauptstraßen.

1952 begann der Ausbau der staubfreien Straßen, der Bau der Hauptstraße Nr. 21 auf einer neuen Trasse wurde 1963 beendet. 1965 entstand das heutige Hauptstraßensystem, mit wenigen Hauptstraßen, die den Komitat quasi einrahmen (Hauptstraßen Nr. 2, 22, 21). Die Autobahn im Komitat Pest ist auf der Hauptstraße Nr. 21 zu erreichen.

Frühzeitige Erinnerungen auf Brücken erscheinen in Ortsnamen (z. B. Hídvég, Konczhida) und durch archeologische Ausgrabungen von Burgen (z. B. Nógrád).

Die militärischen Vermesssungen (1782, 1852–55) geben schon Informationen über die Anzahl der Brücken und besonders ab Anfang des 19. Jh-s kennen wir ziemlich viele Details aus Archiven über den Bau von steinernen Brücken. Schöne Brückenpläne sind von 1847 über die Eipel-Brücke zwischen Kóvár und Újkóvár und über die Brücken der neuen Eisenbahnlinien vorhanden. Über die Eipel stand bei jeder Ortschaft eine Brücke, 1855 gab es 19 Möglichkeiten zum Übertreten des Flusses. In der Mehrzahl waren diese hölzerne Brücken, doch eine steinerne Brücke stand bei Ipolyság schon 1266. Diese wurde unter der türkischen Belagerung vernichtet, aber 1769 neugebaut, und bei Rárós (1791) und Ipolyhídvég (1850) wurden steinerne Brücken mit vielen Öffnungen errichtet. Über kleinere Gewässer entstanden zwischen 1789 und 1833 nach der Reihe gewölbte Brücken. Von diesen Gewölben stehen die dreifeldrigen Brücken bei Romhány, Patak und Héhalom bis heute, unter Denkmalschutz, sowie auch die mit Skulpturen gezierten Brücken in Pásztó und Szendehely. Diese dreifeldrigen Gewölbe sind hervorragende Konstruktionen, es ist einmalig, dass in einem Komitat bis heute so viele wertvolle Gewölbe zu finden sind. Unter den Gewölben auf den staatlichen Straßen sind mindestens 21 älter, als 100 Jahre.

Der Bau der Eisen- und Stahlbrücken begann auf den Eisenbahnlinien 1886, auf den Straßen 1894 mit dem Bau zweier Eipel-Brücken, und wurde bis 1909 mit fünf Eipel-Brücken mit 20–60 m Öffnungen fortgesetzt. Auch über kleinere Gewässer entstanden Fachwerke mit 20 m spannweite.

Der Stahlbetonbrückenbau begann in den 1910-er Jahren, für alle Fälle aus dieser Zeit haben wir Pläne, besonders aus dem berühmten Bureau von Szilárd Zielinski. Die in der Fachliteratur nicht erwähnte, siebenfeldrige, 200 m lange Stahlbetonbogenbrücke wurde 1911–12 für den Kohletransport bei Somlyóbánya gebaut. Diese eigenartige, anspruchsvoll ausgebildete Brücke kann nur auf Ansichtskarten besichtigt werden, weil das überbrückte Tal jahrzehntelang durch taubes Gestein überschüttet wurde.

Unter den vor dem II. Weltkrieg erbauten Stahlbetonbrücken stehen noch 61 unter dem Verkehr. Diese sind relativ klein, die größte ist eine Plattenbalkenbrücke mit 10 m Spannweite (1940).

Im II. Weltkrieg wurde 40% des Brückenbestandes vernichtet, zwischen 1945 und 1947 standen auf 85 Stellen provisorische Brücken. Der Neubau begann 1948, beinahe ausschließlich mit Verbundkonstruktionen, in diesem Jahr entstanden acht, im nächsten 24 solche Brücken, die größten mit 20,8

m Spannweite. Der Neubau wurde bis 1952 – mit Ausnahme der Eipel-Brücken – im wesentlichen beendet und es begann der Brückenbau mit der Straßenmodernisierung verbunden, z. B. auf der neuen Trasse der Hauptstraße Nr. 21.

Ein bedeutender Schritt im Stahbetonbrückenbau war die Einführung des „FT" Fertigteilbalkens für Brücken mit 2 – 10 m Spannweite, bis heute entstanden 75 solche Brücken im Komitat. Die Fertigteile und die Pfahlgründung ermöglichten, dass zwischen 1955–70 die nicht genügend tragfähigen oder breiten, weiter die in die Linienführung der Straße nicht passenden Brücken umgebaut wurden. 1963 wurde in Pásztó eine eigenartige Rahmenbrücke mit 22 m Spannweite, in Mátraverebély eine Spannbetonbrücke nach dem Freyssinet-Verfahren mit 21 m Spannweite, mit Hohlkörpern gebaut, doch dieser Typ hat sich nicht durchgesetzt.

Brücken mit Spannweiten über 10 m wurden im Komitat mit EHG-Fertigteilen seit 1976 gebaut. Die bisher größte Spannweite im Komitat besitzt die Eipel-Grenzbrücke bei Balassagyarmat, ein Kastenträger mit 28 + 34 + 28 m Spannweiten.

Heutzutage befinden sich in Salgótarján zwei wichtigen Überführungsbauwerke im Bau, eine fünffeldrige mit der Länge von 139 m, und eine neunfeldrige, mit der Länge von 221 m.

Stahlbrücken wurden im Komitat nur in den letzten Jahren gebaut: eine Fußgängerbrücke, Korbgriffbogen mit 36 m Spannweite (2004) und – im Rahmen der Straßenmodernisierung in Salgótarján – eine Fachwerkbrücke für die Eisenbahn mit 38,6 m Spannweite (2006).

Unter den Brücken im Komitat Nógrád bedürfen die Eipel-Brücken einer besonderen Aufmerksamkeit. Bis 1920 standen zwischen Ipolytarnóc und der Donaueinmündung 47 Brücken, heute nur 12, und auf der Grenzstrecke nur 4 (Eisenbahn- und Straßenbrücken insgesamt). In den letzten Jahren plant Ungarn und die Slowakei Neubauten auf den wichigsten Straßen. Zwei Pläne sind fertig, weitere neun befinden sich im Entwurfsstadium.

Auf den staatlichen Straßen des Komitates befinden sich 347 Straßenbrücken, mit der Oberfläche von 26 103 m^2. Die meisten Brücken besitzen kleine Öffnungen (94% unter 10 m), nur eine einzige Öffnung ist länger, als 30 m. Im Brückenbestand sind 81% Stahlbeton-, 12% Verbundbrücken und 7% steinerne Gewölbe zu finden. Nur 24% aller Brücken wurden vor 1945 gebaut, so ist der Bestand relativ jung, die Tragfähigkeit und die Breite der Brücken ist ausreichend, auf den Hauptstraßen gibt es keine Einschränkungen.

Auf den Eisenbahnlinien befinden sich 111 Brükken mit der Länge von 928 m. Über 10 m Öffnung sind 25, die größte, mit 37,8 m Öffung wurde 2006 erbaut.

Auf den Straßen der Selbstverwaltungen befinden sich heute 530 Brücken, darunter 222 für Fußgänger. Die meisten sind klein, nur zwei haben Öffnungen über 15 m. Die Anzahl der povisorischen Konstruktionen beträgt 150.

Die Zahl aller Brücken im kleinen Komitat beträgt gewiss über 1000, weil in den bisherigen Daten die eigennützigen, forstwirtschaftlichen und anderen Brücken nicht inbegriffen sind.

Dieses, die Brücken des Komitates Nógrád darstellende Buch, das 15. Mitglied der Serie wurde - wie bisher – in erster Linie für Fachleute gedacht, die Illustrationen informieren jedoch alle Interessente.Die Kapitel des Buches sind: Geographische Gegebenheiten, Entstehung des Straßennetzes, Frühzeitige (hölzerne) Brücken, Gewölbe, Eisen- und Stahlbrücken, Stahlbetonbrücken, Neubau der Brükken, Die Brücken und die Kunst, Brückenbestand des Komitates (staatliche und Selbstverwaltungsstraßen, Eisenbahnen), Eipel- und Zagyva-Brücken, Beschreibung einzelner Brücken, Brückennamen, Beilagen (Chronologie, Entwerfer, ausführende Firmen, ergänzende Literatur).

In der Zusammenstellung des Buches haben Entwerfer, ausführende Firmen, Museen, Archive, ausgehoben Verwalter der Brücken, mit zur Verfügung Stellung der Quellen und Illustrationen große Hilfe geleistet, Dank dafür.

Die Autoren des Buches sind Ingenieure: Gyula Frics, Bence Hajós, Erzsébet Kardos, Tamás Makai, László Szabó, Ákos Ürmössy und Dr. Ernő Tóth, auch Redakteur. Die englische Zusammenfassung hat Dr. László Gáspár, die deutsche Dr. Herbert Träger errichtet, er war auch Lektor des Buches.

Das Buch erscheint zur 48. Brückeningenieurkonferenz.



Kisterenye boltozata, Gyukics Péter felvétele

Summary

The present area of county Nógrád is bordered in the north by Slovakia, in the west and northwest by county Pest, in the east and southeast by county Heves, while in the north by county Borsod-Abaúj-Zemplén. Presently, it is the second smallest county with an area of 2544 sq km. The historical county Nógrád had a much larger area extended to the other side of river Ipoly. Its borders have been changed during the past centuries several times, last in 1950.

County Nógrád is mainly hilly and mountainous of medium height with large valleys and basins. Its relief is formed by the easternmost part of Börzsöny, Cserhát and a minor piece of Mátra (Pásztói Mátra).

The bridge stock is affected not only by the terrain but also by the streams; its rivers are as follows: Ipoly, Zagyva, Galga and Tarna.

Its road network is rather dense, the routes have been defined by the relief; the main roads have led practically along the same routes since the Árpád-ages. After the Turkish occupation, the importance of roads increased due to the growing population, their development accelerated. At the age of Joseph II (1782), there were already 249 bridges on the roads; construction of permanent (stone) bridges also started at a rapid pace.

After the Trianon Peace Treaty, Ipoly has become a border river which affected slightly the road network.

The main road system was developed in 1934. The total length of main roads amounted to 350 km.

The "de-dusting" of macadam pavements and the road modernisation started already in 1952. The construction of the main road no. 21 along a new track was finished in 1963. The present system of the main roads in the county was developed in 1965 with less main roads crossing each other. The main roads no. 2, no. 22 and no. 21 form the backbone of the system. The motorway in county Pest can be reached on the main road no. 21.

The early remains of bridge construction appeared in the names of settlements (Hídvég, Konczhida) and in the archaeological excavation of castles (e.g. Nógrád).

The military surveys in 1782 and 1852-55 inform also about the number of the bridges in the county, and – mainly from the early-18th-century on – many details of the construction of stone bridges are known from archives. Nice designs were remained on the Ipoly-bridge between Újkóvár and Kóvár, as well as the first railway bridges. The river Ipoly was crossed in every settlement, so there were 19 crossings in 1855. The majority of these structures were, of course, wooden bridges; however, a stone bridge was built close to Ipolyság already in 1266 which was destroyed during the Turkish occupation; it was reconstructed in 1769. A multi-spanned stone bridge was constructed by Rárós in 1791 and by Ipolyhidvég in around 1850. Arches were built across narrow streams by Nagyoroszi in 1789, by Pásztó in 1793, by Romhány before 1795, by Patak in 1800, by Szécsény in 1815, by Felsőpetény before 1822, by Becske in 1823, by Szendehely in 1825, by Kisterenye in 1823, by Héhalom in 1833. Three of them (the ones in Romhány, Patak and Héhalom) still stand and have been declared historic monuments, like the monument bridges by Pásztó and Szendehely with statue ornament. Their sizes and designs make the three-spanned arches outstanding facilities; there is no other Hungarian county with so much valuable arches still standing. At least 21 of the arch bridges in the national highway network are older than 100 years.

The construction of iron and steel bridges started on the railway lines in 1886 and on the public roads in 1894 by building two Ipoly-bridges by Hugyag and Pöstény, then the truss Ipoly-bridges by Balassagyarmat (1900), Letkés (1903), Rárós (1904), Durenda and Rapp (1909) were completed with 20–60 m spans. On minor streams, truss bridges with some 20 m spans were also built: Szécsény, Szentlélek-stream (1903), Tar, Zagyva-bridge (1905).

The construction of reinforced concrete bridges started in the 1910's, at least the first designs remained from that age, actually from Szilárd Zielinski's famous design bureau. The special seven-spanned 200 m long reinforced concrete arch bridge which is not mentioned in the technical literature was built as the transport bridge of Somlyóbánya in 1911–12. The particular bridge of high standard can be seen just on postcards because the valley spanned was filled by refuse ore in the vicinity of bridge during several decades.

61 of the reinforced concrete bridges built before World War II still carry traffic; they are relatively short bridges, the longest one is a ripped plate bridge with 10,0 m span.

World War II destroyed some 40% of the bridge stock in the county. In 1945–47, 85 temporary

bridges were used in the place of the bridges blown up. The reconstruction started in 1948, almost exclusively reinforced concrete bridges with steel girders were built, 8 of them in 1948 and 24 in 1949, the longest ones with 20.8 m span are the Zagyva-bridge by Tar and the Szentlélek-stream bridge by Szécsény.

The bridge reconstruction was actually finished by 1952, excluded the Ipoly-bridges, and the bridge construction together with the road modernisation started, e.g. along the new route of the main road no. 21.

The precast bridge girders FT that were made for bridges of 2–10 m spans can be considered as an important step forward in the construction of reinforced concrete bridges; by now, 75 bridges of such superstructure were built in the county. The use of precast bridge girders and of pile foundation made it possible that the too weak or narrow bridges or the ones which had not fitted into the horizontal alignment of the road were reconstructed.

Reinforced concrete frame bridges, as the frame with "turned-in legs" and 22 m span were built in 1963. A Freyssinet-type post-tensioned bridge with "saving cavity" and 20 m span was constructed in Mátraverebély in 1963, however, this bridge type has not come into general use.

The bridges with spans above 10 m have been built in the county with precast (EHG) bridge girder since 1976; the longest one of such bridges has a span of 20 m. The longest spanned reinforced concrete bridge in the county is presently the continuous, hollow tubular girdered Ipoly-bridge with 28 + 34 + 28 m spans built by Balassagyarmat in 1967.

Two major flyovers are being built in Salgótarján; one of them is 139 m long with 5 spans, the other one 221 m with 9 spans.

Steel bridges have been built in the county only, e.g. a "basket-eared" pedestrian bridge of 36 m span in 2004 and a railway truss bridge of 38.6 m span in Salgótarján as a part of a road modernisation.

Of the bridges of county Nógrád, the Ipoly-bridges deserve a special attention. 47 bridges could have been found between Ipolytarnóc and the mouth of the river till 1920; presently, there are 12 of them, 4 bridges (road and railway ones together) exist in the area of state border. Hungary and Slovakia have agreed in the construction of new bridges at the major border crossing points. Two bridge designs in Rárós and Pöstény are already completed, other designs will be made for Kóvár, Ipolydamásd, Drégelypalánk, Hugyag, Nógrádszakál, Őrhalom, Ipolytölgyes, Vámosmikola, Ipolyvece.

There are 347 bridges on the national public road network of the county with a total surface area of 26 103 m^2. The majority of the bridges (94%) has a span under 10 m, only 1 bridge has a span above 30 m. 81% of the bridges are of reinforced concrete superstructure, the structure of 12% is reinforced concrete with steel girder, while 7% of them have stone arch. Just 24% of the bridges were built before 1945, so the bridge stock is relatively young, the load bearing capacity and the width of the bridges are usually appropriate, there is no limitation on the main roads.

The railway lines have 111 bridges of usually short spans with a total length of 928 m. There are 25 with a span above 10 m, the highest (37.8 m) span was built in 2006. They are older than the highway bridges since 38% of the stock was built before 1945.

There are 530 bridges on the local (municipality) public roads, 222 of them are pedestrian bridges. Most of the bridges have short span, only 2 bridges have spans above 15.0 m. The number of temporary bridges amounts to 150.

It can be seen that the county of relatively small area has more than 1000 bridges including the private, forestry and other structures.

The book presenting the bridges in county Nógrád, the 15th volume of the series is destinated mainly to professionalists, however, their illustrations can inform anybody interested.

The book has the following chapters: geographical conditions, the forming of the highway system, early bridge history (timber bridges), arches, iron and steel bridges, reinforced concrete bridges, bridge reconstruction, bridges and art, the bridge stock of the county: national public road bridges, local public road bridges, railway bridges, Ipoly and Zagyva-bridges, description of some particular bridges, bridge names, appendices, chronology, designers, contractors, literature.

In the completion of this book, designers, contractors, museums, archives, and, especially, road managers provided a significant help by making sources and illustrations available, a special thanks for that.

The authors of the publication are engineers: Gyula Frics, Bence Hajós, Ms Erzsébet Kardos-Pintér, Tamás Makai, László Szabó, Ákos Ürmössy and Dr. Ernő Tóth, the editor of the book.

The English summary was made by Dr. László Gáspár, and the German one by Dr. Herbert Träger, the reader of the book.

The book was published for the 48th Bridge Engineering Conference.

Theil des Neograder und Honter Comitat.

Maasstab von einer ordinairen halben Meile oder 5000 Schritte



Designation derer in dieser Section befindl: Ortschaften

Namen der Ortschaften	Anzahl der
Apáthy Ujfalu	
Bako	
Balassa Gyarmath	
Csestve	
Csitar	
Felsö Táb	
Gardon	
Haraszti	
Hugyak	
Illény	
Ipoly Kovacsy	
Kér Gros	
Kér Klein	
Kis Csalomia	
Kovár	
Leszenye	
Marczal	
Patvartz	
Poluzsany	
Riba	
Szudicze	
Sülke	
Szelestyen	
Sztrázs	
Szügy Alsó	
Szügy Felsö	
Ujfalu	
Varbo	
Vrbouka	
Zahora	

HÍDAK CSONGRÁD MEGYÉBEN