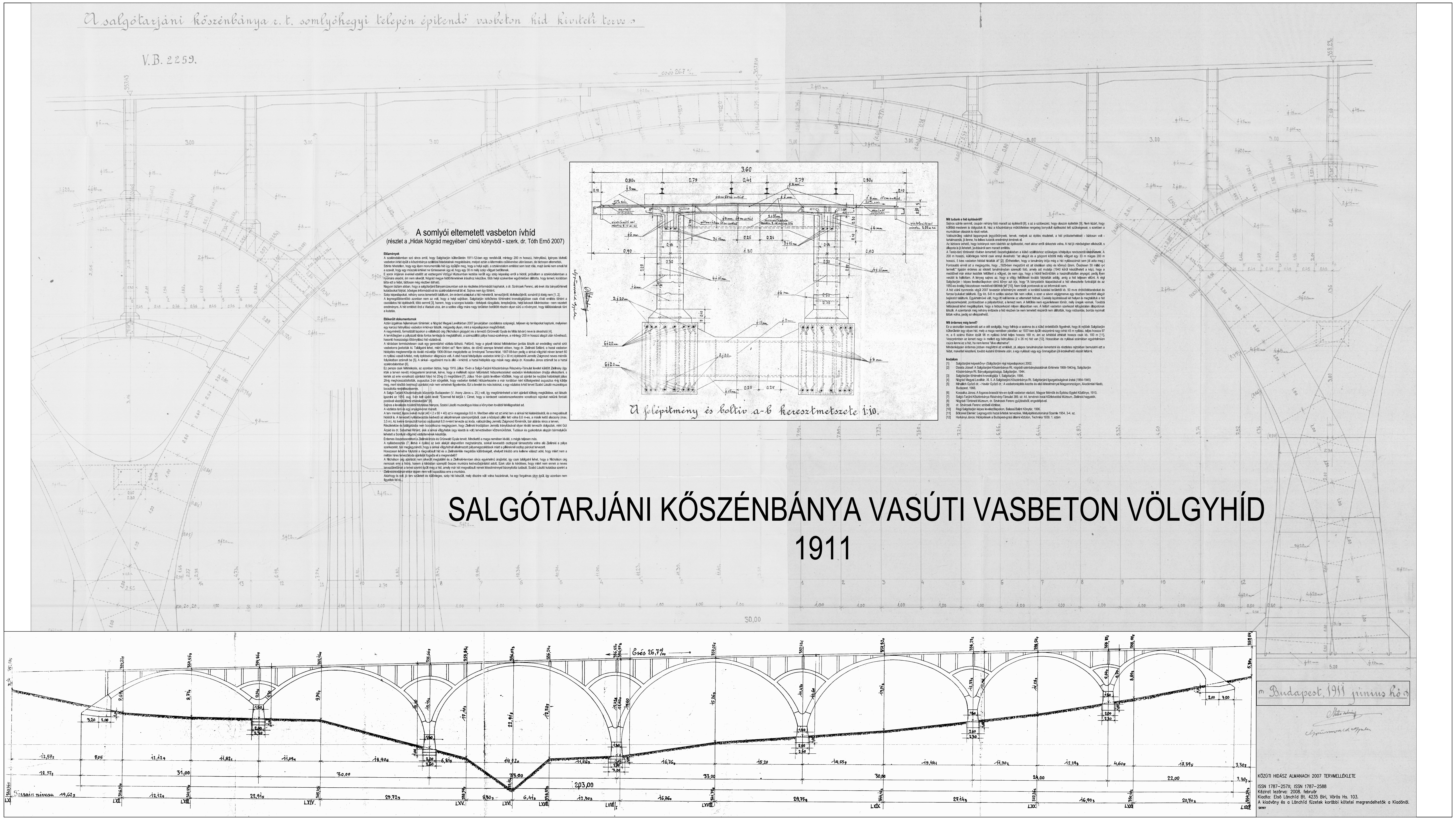
SALGÓTARJÁNI KŐSZÉNBÁNYA VASÚTI VASBETON VÖLGYHÍD
1911



A salgótarjáni kőszénbánya r.t. somlyóhegyi telepén építendő vasbeton híd kiviteli terve.

V.B. 2259.

A felépítmény és boltív a-b keresztmetszete 1:10.

Budapest, 1911 június hó

Mitis István

Grünwald Gyula

A somlyói eltemetett vasbeton ívhíd
(részlet a „Hidak Nógrád megyében” című könyvből - szerk. dr. Tóth Ernő 2007)

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].

A 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, hogy a 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 ívhíd-sor 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 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, 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 első hazai 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-én 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 be nyújtási 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 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 fel kérjük t. Címet, hogy a kérdezett vasbetonszerkezetre vonatkozó rajzokat nekünk forduló postával visszaküldeni szíveskedjék" [8].

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

A vázlatos terv és egy anyagkivonat maradt.

A terv merész, lapos íveket mutat (40 + 2 x 60 + 40) az ív magassága 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 oszloppal támasztotta volna alá Zielinski a pálya szerkezetét, bár megjegyzendő, hogy a sinkai völgyhídnál alkalmazott pályamegszakítások miatt a pilléreknél oszlop párokat tervezett.

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 kedvezőajánlatot 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 készülhetett 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 drótköteldarabokat 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 be nem temetett részéről nem állították, hogy robbantás, bontás nyomait láttak volna, pedig ez elképzelhető.

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.

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 1. 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

KÖZÚTI HIDÁSZ ALMANACH 2007 TERVMELLÉKLETE

ISSN 1787-257X; ISSN 1787-2588
Kézirat lezárva: 2008. február
Kiadta: Első Lánchíd Bt. 4235 Biri, Vörös Hs. 103.
A kiadvány és a Lánchíd füzetek korábbi kötetei megrendelhetők a Kiadónál.
SNYNY